

FABBRICA PENSAnte

**Ricucire Oddone.
Nuovi scenari per la trasformazione dell'ex scalo ferroviario Valdocco a Torino.**



POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale in

ARCHITETTURA COSTRUZIONE CITTÀ

Tesi di Laurea Magistrale

FABBRICA PE(N)SANTE

Ricucire Oddone. Nuovi scenari per la trasformazione
dell'ex scalo ferroviario Valdocco a Torino.

Relatrice:

Prof.ssa Silvia Gron

Candidata:

Martina Sindaco
s263389

A mamma, papà e Sara.

/ SOMMARIO

01 INTRODUZIONE

PREMESSE INTRODUTTIVE

Premessa	12
Ipotesi	13
Sviluppo e metodologia	13

SCALI FERROVIARI DISMESSI

SCALI FERROVIARI, TRA INFRASTRUTTURA A RISORSA URBANA

Vuoti urbani infrastrutturali	18
Il caso Italia	20
La questione urbana	22

FS SCALI FERROVIARI MILANO

Il processo	27
Dall'Accordo ad oggi	31

LONDON | KING'S CROSS

Gli strumenti urbanistici	41
Il contesto	41
La riqualificazione	43

ANVERSA | SPOOR NOORD

Gli strumenti urbanistici	45
Il contesto	45
La riqualificazione	47

PARIGI | CLICHY BATIGNOLLES

Gli strumenti urbanistici	49
La riqualificazione	49

IL WORKSHOP - RAIL CITY LAB A TORINO

Le aree ferroviarie dismesse a Torino	59
Rail City Lab	60

AREA 1 - PORTA SUSA SPINA 1

AREA 2 - ODDONE SPINA 3

AREA 3 - REBAUDENGO SPINA 4

04 CONOSCERE

AREA 4/5 - LINGOTTO FS E PARCO DELLA SALUTE

AREA 6 - SAN PAOLO

AREA 7 - BRUNELLESCHI

ODDONE | SPINA 3

AREA ODDONE E BORGO S. DONATO / RAPPORTO STORIA-PROGETTO

INCIPIT: I LUOGHI

Identità e luoghi di transizione	90
----------------------------------	----

IL BORGO S. DONATO: LA TRAMA STORICA

La morfologia	97
I Canali	100
Sviluppo urbanistico ottocentesco	101
Il sistema infrastrutturale	105
L'identità industriale	108

LA DISMISSIONE INDUSTRIALE

LE GRANDI RIQUALIFICAZIONI URBANE: SPINA 3

IL PROCESSO

Un nuovo paesaggio urbano	124
---------------------------	-----

UN VUOTO URBANO DA RIPENSARE

1. VALDOCCO

Valdocco Nord - Environment park	134
Valdocco Sud	135

2. INGEST

3. PARACCHI

4. SAVIGLIANO

5. MICHELIN

Michelin Nord	142
Michelin Sud	143

7. IL PARCO DORA

Conclusioni: Quartiere, memoria e paesaggio	154
---------------------------------------------	-----

03 PRECEDENTE

06

OSSERVARE

LA CITTÀ DELLE CONNESSIONI

IL PASSANTE FERROVIARIO

Corso Principe Oddone: Ricucitura o strappo? 165

FERROVIA TORINO-CERES

Ieri: Barriera di Lanzo 168

Oggi: un nuovo collegamento tra il centro di Torino e

l'area Nord-Ovest della città 170

STAZIONE DORA

Piazza Baldissera 181

RIFERIMENTI PROGETTUALI

CASBAH CONCEPT

Le sperimentazioni del Team X 188

Toulouse-Le Mirail 192

Mat building 192

L'importanza della forma 196

Orfanotrofio di Amsterdam 196

Edificio per congressi 199

Wheels of Heaven 199

Le sperimentazioni contemporanee 201

I PLAYGROUND - ALDO VAN EYCK

LE INDAGINI SULL'AREA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Cosa dice il Piano Regolatore della Città di Torino 240

Indagine socio-demografica 248

I COMITATI

La progettazione partecipata 276

Una nuova barriera: corso Principe Oddone 278

Necessità e problematiche: il Comitato Dora Spina 3 278

“Quartiere dormitorio” 278

La biblioteca di quartiere 279

09

PROGETTARE

IL PROGETTO

Il metaprogetto 293

Gli spazi 296

/ I PLAYGROUND 309

Lo spazio pubblico dei *playground* 310

/ LE RESIDENZE 317

“Fabbrica Sociale” 318

/ LA BIBLIOTECA 341

“Fabbrica cultura” 342

CONCLUSIONI 351

/ BIBLIOGRAFIA

Libri e documenti 354

Tesi 355

Sitografia 355

Immagini 356

Tabelle e illustrazioni 361

Interviste 363

07

APPROFONDIRE

08

ANALIZZARE

PARTE I

01

INTRODUZIONE

PREMESSE INTRODUTTIVE

Il lavoro di tesi parte dalla consapevolezza dell'esistenza di spazi privi di una propria identità, oltre che funzione, da ripensare all'interno delle città. In particolare di quelli generati dall'interramento della Ferrovia, processo che ha messo in luce la presenza di numerose aree non più strumentali che rappresentano un'emergenza per la città contemporanea visto lo stato di abbandono.

In particolare nel contesto torinese, dell'area sita in corso Principe Oddone, di proprietà di Ferrovie dello Stato.

In seguito si enunciano le tematiche affrontate nella tesi, le metodologie messe in atto alla luce degli elementi forti che circondano l'area di progetto e infine si introducono i risultati ottenuti.

Premessa

Il seguente lavoro di tesi propone una lettura della città di Torino e degli scali ferroviari dismessi, non più strumentali, in particolare dell'area Oddone Spina 3 - ex Scalo Valdocco - situato nella parte Nord-Ovest della città in corso Principe Oddone, di proprietà di Ferrovie dello Stato. La zona si configura con una forte connotazione industriale, pregnadi una memoria dei luoghi delle Ferriere torinesi, strutture che sono state in parte demolite e in parte fagocitate dai processi di riqualificazione del progetto "Spina Centrale" di Torino, del 1995. Il territorio, per come appare oggi, è frutto di decenni di stratificazioni e cambiamenti, per ciò che riguarda la componente fisica del sistema città, così come nell'insieme dei fenomeni di trasformazione dei luoghi. Le vaste trasformazioni che hanno interessato l'area di Spina 3, nella sua storia, hanno determinato un cambiamento del suo assetto territoriale, non solo di tipo morfologico e della stratificazione architettonica delle strutture urbane, ma in particolare per ciò che riguarda la fruizione degli spazi. La città, come la conosciamo oggi, è frutto di processi di metamorfosi e stratificazioni, appare come un complesso manufatto che si può leggere e analizzare da diversi punti di vista. L'approccio perseguito è basato sul cambio del punto di

vista d'analisi: guardare allo spazio urbano come un contenitore di relazioni umane, attraverso i contributi che provengono dalle fonti bibliografiche, iconografiche e cartografiche, che consentono una ricostruzione diacronica dei tessuti urbani, attraverso la lettura delle diverse rappresentazioni che della città sono state date nel tempo.

Il tema delle aree ferroviarie dismesse gioca un ruolo fondamentale nella città contemporanea e rappresenta una emergenza urbana rilevante in Europa e in particolare in Italia, vista la distribuzione capillare di questi intorni urbani su tutto il territorio. Le aree infatti, dopo aver perduto la propria funzione primaria, successivamente all'interramento del piano del ferro, diventano per le città dei nuovi spazi da ripensare nel breve periodo. La ferrovia ha sempre rappresentato per la città un limite tangibile, con la dismissione della stessa, la domanda che ci si è posti è: Come ripensare le aree annesse alle ferrovie non più strumentali?

Ipotesi

Partendo dallo stato dell'arte dei luoghi si è tentato di comprendere e approfondire le peculiarità della zona, studiandone gli elementi generatori di dinamiche urbane. Il tentativo è quello di rispondere ad alcune domande, che hanno fatto da filo conduttore per l'avanzamento del lavoro:

- Perché gli scali ferroviari dismessi rappresentano un'emergenza per le città?
- Quali città hanno messo in atto riqualificazioni di aree ferroviarie non più strumentali e in che modo?
- Che tipo di approccio avere nei confronti delle aree dismesse?
- Al di là delle prescrizioni stringenti del P.R.G., quali sono le necessità reali dei nuovi residenti?
- Quali strategie mettere in atto per valorizzare le preesistenze e attuare una ricucitura tra i quartieri?

Il processo che ha portato alla risposta a questi quesiti parte da un'analisi degli interventi di riqualificazione degli scali ferroviari dismessi di matrice internazionale, valutandone gli esiti e le strategie messe in atto. Successivamente si procede a un cambio di scala, concentrando l'indagine in ambito nazionale e poi del contesto torinese. Il metodo definisce quindi un'analisi che parte dalla scala urbana, per configurare con un nuovo assetto l'area di progetto.

Questi presupposti hanno portato ad analizzare le relazioni che il lotto d'intervento instaura con il tessuto urbano circostante, con le infrastrutture che lo delimitano e il rapporto che intercorre tra esso e la scala della Città. La strategia messa in atto può essere applicata in altre aree ferroviarie dismesse di proprietà di Ferrovie dello Stato, che si snodano sul territorio italiano attraverso un sistema satellitare, costruendo una fitta rete di collegamenti in altre città della penisola.

Fondamentale, per il lavoro di tesi, è stata l'indagine conseguita attraverso gli incontri con le personalità del luogo, addetti ai lavori, Ufficio Tecnico del Comune di Torino, Dirigente dell'area di Urbanistica, Urban Lab, membri del Comitato Dora Spina 3, residenti dei quartieri di San Donato, che hanno saputo, attraverso i propri spunti di analisi, esporre e portare alla luce problematiche, criticità ma anche punti di forza dell'area di interesse e del contesto limitrofo. Il loro prezioso supporto, ha permesso di procedere nell'avanzamento

Sviluppo e metodologia

del lavoro prendendo in considerazione le necessità reali e concrete dei residenti, che in questi territori vivono e possono meglio di altri conoscerne le esigenze, permettendo un processo di progettazione di tipo partecipativo.

La proposta di progetto, alla luce di queste premesse, ha infatti una duplice valenza: con l'obiettivo di riconnettere lo scalo ferroviario dismesso alla città, si sono anche messe in atto strategie di ricucitura interna dei quartieri da troppo tempo distanti. Con l'inserimento di nuove funzioni abitative, di una biblioteca di quartiere, di una nuova piazza polifunzionale, con l'attenzione nei confronti del verde urbano e la riapertura del lotto verso la città, si è messo in atto il tentativo di dare una nuova valenza a un vuoto urbano per troppo tempo dimenticato. Il polo attrattivo, non è costituito solo da un edificio, nella fattispecie dalla biblioteca, ma dai legami che i vari elementi architettonici instaurano tra loro, un rapporto tra pieni e vuoti: gli spazi urbani annessi e fruibili, le aree gioco e il verde pubblico, fanno sì che questa parte di città, torni ad avere una propria caratterizzazione e sia propulsore di nuove dinamiche urbane e sociali.

Inoltre, attraverso i sopralluoghi effettuati, che hanno permesso un'osservazione diretta dello stato dei luoghi, affiancando ad essi un supporto di tipo letterario e un'analisi architettonica, si è compreso al meglio il tessuto urbano sul quale si va ad intervenire. L'approccio messo in atto, che si basa sulla scoperta

dell'identità di questi luoghi, mira quindi al superamento di un mero esercizio di carattere progettuale, puntando a proporre una strategia che conduca a una ricucitura vera e propria dello spazio urbano e dei quartieri. Un ulteriore importante elemento è stata la valorizzazione della preesistenza, un edificio adibito in passato a deposito, che è stato non solo mantenuto, ma anche rifunzionalizzato. È diventato un elemento generatore di nuovi assi urbani, alla luce dell'idea che un edificio con una funzione sia un edificio ancora fruibile. Nonostante l'immobile cambi la propria funzione, rimane una prova tangibile del passato, che permane nella memoria di coloro che ne usufruiranno.

02

SCENARIO

SCALI FERROVIARI DISMESSI

Si introduce e si approfondisce il tema delle ferrovie e degli scali ferroviari non più strumentali, che rappresentano una risorsa urbana per moltissime città in Italia e in Europa.

Le aree ferroviarie dismesse, si configurano oggi come delle vere e proprie aree strategiche infrastrutturali all'interno di città dinamiche, da cui spesso vengono fagocitate. Vengono illustrati alcuni casi studio, in Italia e in Europa, che possono essere presi a modello di eventuali approcci progettuali futuri. Importante è comprendere gli attori in gioco, gli strumenti urbanistici e tutti gli elementi che concorrono alla buona riuscita di una riqualificazione urbana di questo tipo.

SCALI FERROVIARI, TRA INFRASTRUTTURA A RISORSA URBANA

Vuoti urbani infrastrutturali

Nella progettazione urbana, a partire dagli anni ottanta fino agli anni Duemila le città vengono coinvolte dalla necessità di elaborare progetti finalizzati al recupero delle grandi aree produttive dismesse, in particolar modo degli scali ferroviari non più strumentali che hanno perduto la propria funzione di trasporto merci. A livello storico le ferrovie si configurano come spazi atti allo svolgimento del servizio viaggiatori e gli scali merci vengono inseriti nell'ambito dello stesso impianto.

La configurazione ottocentesca, mantenuta fino a pochi secoli fa, prevedeva un fabbricato viaggiatori in adiacenza ai binari di circolazione e sosta dei treni per il trasporto pubblico e un fascio di binari adibiti alle operazioni, che sui manuali dell'epoca venivano definiti "trasporto di cose". La trasformazione organizzativa di fine Novecento ha comportato dapprima la concentrazione dei treni merci in appositi centri intermodali e successivamente al graduale abbandono degli scali che si sono trasformati in spazi separatori di parti di città, generando situazioni di degrado sempre più corpose.

La consapevolezza dell'emergenza rappresentata dalle aree ferroviarie non più funzionali al trasporto su ferro e

alla conseguente possibilità di riuso del patrimonio ferroviario è stata acquisita solo negli ultimi decenni. Si è pensato infatti che questi "vuoti urbani" potessero costituire un potenziale fulcro per la riqualificazione e riorganizzazione della struttura urbana. L'impegno è stato preso da una piccola parte di amministratori che hanno guardato a questa opportunità con uno sguardo a medio-lungo termine, confrontandosi con una molteplicità di soggetti coinvolti, aprendosi a nuove idee dei progettisti¹.

Il patrimonio, ormai dismesso, di Ferrovie dello Stato in Italia non comprende solo scali ferroviari ma moltissime altre aree e fabbricati di servizio, come ad esempio officine, magazzini e depositi. I "fabbricati viaggiatori" (stazioni propriamente dette) rappresentano molto spesso la parte meno estesa del patrimonio ferroviario. La restante parte, funzionale al trasporto merci, è rappresentato da spazi non in contatto con la città che progressivamente li accerchia e li stringe nelle sue maglie. Come sostenuto da Rosaria Battarra: "Tra città e ferrovia si instaura quindi un rapporto di sinergia e complementarità,

¹ L. Facchinelli (a cura di), *Scali ferroviari, da infrastrutture di trasporto ad aree urbane*, in "Rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio", n. 52, Venezia 2018, pp. 18-19.

che talvolta si trasforma in una difficile convivenza: la presenza delle reti e delle infrastrutture di servizio può rappresentare un elemento di ostacolo per uno sviluppo equilibrato, se non addirittura un fattore di rischio e inquinamento ambientale"².

Ciò rende possibili molteplici strategie di intervento: dalla riqualificazione degli stabili e relativa vendita-riuso ma anche la riprogettazione completa delle aree oggetto di studio. Idee progettuali possono avere come fulcro il riuso del patrimonio industriale, conservandone i segni della memoria se ci si trova a confrontarsi con esempi rilevanti di archeologia industriale, ma anche, per quanto possibile, conservando testimonianze della storia della tecnica come ad esempio, binari fuori esercizio, apparati di manovra, segnali. A Torino si ritrova un caso esplicativo ed esemplare che è quello delle Officine Grandi Riparazione - OGR, che non essendo più utilizzate per l'attività di manutenzione su locomotori e materiale rotabili è stata convertita in un grande centro polifunzionale. Significativo questo esempio in una città come Torino che ha spesso incentrato i propri dinamismi e trasformazioni urbane sul tema delle ferrovie: interrando il piano del ferro e realizzando il Passante Ferroviario.

Il recupero di aree ferroviarie dismesse non più strumentali abbraccia molteplici attori e un confronto interdisciplinare forte tra urbanistica, architettura, valutazioni economiche e dinamiche sociali, ciò rappresenta una sfida ardua da compiere

² R. Battarra, *Le aree ferroviarie dismesse di Milano e Firenze*, Tema, vol. 3, n. 4., Milano 2010, pp. 17-26.

ma senza dubbio molto motivante³.

Questi spazi sono, per definizione, sono estranei al tessuto urbano ed escluso da esso: oggi rappresentano un'opportunità per generare nuove centralità nel saldare quartieri da sempre separati. Un altro esempio concreto in Italia è senza alcun dubbio il caso di Milano, in cui gli amministratori, in accordo con le Ferrovie dello Stato hanno realizzato progetti concreti che riqualificassero sette scali merci dismessi, avviandone poi l'attuazione. A Milano si è messo in atto un accordo tra il Comune e FS e riguardo la progettazione è stato bandito un concorso internazionale di idee indetto da Fs Sistemi Urbani⁴ e Coima sgr per la riqualificazione degli ex scali ferroviari Farini e San Cristoforo. Il dibattito venutosi a creare a Milano è stato incentrato sulla riflessione politico-tecnica al fine di ripensare queste aree andando oltre l'attribuzione di destinazioni d'uso, generando scenari urbani di grande valore.

L'obiettivo della proposta avanzata a Milano - unica nel panorama italiano - non è quello di realizzare nuovi edifici e polarità urbane, ma piuttosto di concepire una nuova modalità di fruizione dello spazio urbano e un nuovo modello insediativo, sia a livello funzionale che compositivo.

³ Ibidem

⁴ FS Sistemi Urbani, società del gruppo FS Italiane, ha il compito di valorizzare il patrimonio del Gruppo non funzionale all'esercizio ferroviario e di svolgere servizi integrati urbani in una prospettiva di *business*, razionalizzazione, miglioramento funzionale e servizio alla collettività.

Il caso Italia

Uno degli aspetti di maggiore complessità che gli scali ferroviari presentano sin dalle origini del dibattito sul loro utilizzo è l'eterogeneità dei materiali costituenti: binari, banchine, piattaforme di sosta e smistamento dei convogli, edifici tecnici di controllo, depositi e superfici di stoccaggio⁵. Questi luoghi sono simbolo di connessione funzionale tra spazio e servizio ferroviario, diventando dapprima obsoleti con l'arrivo dell'Alta Velocità e successivamente superflui e inutilizzabili. Quando non più necessari, gli scali acquisiscono un'altra valenza nelle strategie delle compagnie ferroviarie: queste aree rappresentano un patrimonio strategico dal punto di vista del bilancio delle aziende, per essere venduto, ottenendo risorse da convertire in investimenti nei settori principali della *holding*. Le aree in questione diventano ben presto appetibili sia per gli amministratori che per promotori finanziari che ne ricercano la conversione in altri usi, traendone profitto, in un *mix* di valore urbano, sociale ed economico. Nei decenni precedenti, le vicende italiane scorrono in maniera parallela rispetto a ciò che succede in altre realtà europee, in cui si sviluppano ipotesi di riqualificazione e rivalutazione economica del patrimonio con approcci differenti. Ad esempio, la Francia decide di mantenere il ruolo pubblico nel trasporto sul ferro e nella gestione della compagnia, al contrario dell'Inghilterra dove si attua una privatizzazione, mentre Germania,

⁵ P. D'Agostino, *Stazioni ferroviarie. Riflessioni tra disegno e progetto*, Maggioli editore, Sant'Arcangelo di Romagna 2013.

Belgio, Olanda e Spagna impiegano dei modelli ibridi improntati su una maggiore operatività di messa in atto delle soluzioni di intervento.

In Italia, per le Ferrovie dello Stato, ci troviamo di fronte a un panorama di privatizzazione della compagnia ma che per molti aspetti mantiene la sua natura pubblica, le aree ferroviarie dismesse divengono ben presto una risorsa da sfruttare. Il processo si avvia con la costituzione della società Metropolis, del gruppo FS nel 1991 con il fine di gestire e valorizzare il patrimonio immobiliare di Ferrovie dello Stato⁶.

Nel 2008 la società diviene dapprima Ferrovie Real Estate, per confluire poi in FS Sistemi Urbani srl, di proprietà di FS, "con il compito di valorizzare il patrimonio del Gruppo non funzionale all'esercizio ferroviario e di svolgere servizi integrati urbani"⁷.

Negli anni novanta Ferrovie dello Stato propone già una possibile dismissione e trasformazione degli scali in concomitanza con gli interventi di realizzazione della nuova linea Alta Velocità. Una volta iniziati i lavori per le nuove linee ci si rende ben presto conto dei costi molto elevati dell'intervento per realizzare le opere necessarie per attraversare un tessuto urbano denso e compatto e si sente la necessità di organizzare tavoli di confronto

⁶ Le funzioni si suddividono e chi si occuperà delle stazioni ferroviarie saranno le società partecipate GrandiStazioni, istituita nel 1998, e a CentroStazioni nel 2002.

⁷ <https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il-gruppo-fs/societa-del-gruppo/fs-sistemi-urbani.html>



e discussione. Si può dire che durante questi momenti di confronto tecnico-politico il tema fondamentale delle aree ferroviarie passa in secondo piano: da un lato non se ne riconosce il potenziale e dall'altra diventano alcuni dei tanti "vuoti urbani" presenti nelle aree metropolitane degli anni novanta. Molto spesso i progetti apparivano sovradimensionati in termini di volumetrie e spesso con funzioni inadatte per le città interessate dalle operazioni, non garantendo un'integrazione concreta con il resto della città. In altri casi i progetti non erano compatibili con gli strumenti urbanistici vigenti, richiedendo varianti che presupponevano tempistiche lunghe e a

volte di scarsa fattibilità⁸.

Se da un lato l'urbanistica prevedeva tempistiche lunghe di esecuzione, lo erano altrettanto i fenomeni di dismissione degli anni novanta e del decennio successivo. Infatti, nonostante le aree ferroviarie e gli scali fossero da un decennio inutilizzati vengono solo parzialmente dismessi. A rallentare i processi si aggiungono le contestazioni dovute alla privatizzazione delle Ferrovie dello Stato⁹ che disponevano di un vasto patrimonio di aree acquisite decenni prima dallo Stato attraverso procedure per l'esproprio di pubblica

⁸ M. Cerasoli, *Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio. Le ferrovie italiane nell'epoca della pseudo liberalizzazione*, Aracne editrice, Roma 2012, pp. 52-54.

⁹ L. 210/1985 senza vincolo o contropartita.

Img. 01. Foto storica Scalo ferroviario via Carmagnola e ferrovia Torino-Ceres, Immagini del cambiamento, 1980.

utilità, di manufatti e fabbricati realizzati con capitale pubblico. Le controversie nascono perché si pensava fosse giusto che questi luoghi, in origine pubblici, dovessero essere riconvertiti con funzioni di pubblica utilità, nell'interesse della comunità. Queste diatribe, che non verranno approfondite in questa sede, non hanno poi avuto alcun tipo di ripercussione concreta nella negoziazione città-ferrovia, se non rendere i processi meno fluidi, facendo sì che il tema della riconversione degli spazi in sincronia con la mobilità urbana - che in Europa avevano rappresentato un elemento dominante delle trattative - passasse in secondo piano. Si può dire che, in quegli anni, non si sia saputo cogliere la valenza strategica che le aree ferroviarie avrebbero potuto assumere post-riqualificazione.

La questione urbana

Le problematiche, tutte italiane, dei progetti di riconversione e recupero hanno poco a che fare con il potenziale urbano e sociale che rigenerazioni di questo tipo possono avere. Questo genere di "vuoti urbani infrastrutturali" divengono appetibili a livello progettuale per molteplici ragioni, una fra tutte le dimensioni delle aree, i caratteri morfologici e strutturali, la centralità urbana, l'accessibilità. In un quadro di politiche urbane integrate, capaci di produrre una visione strategica, le aree ferroviarie diventano risorse da sfruttare per il futuro delle città. Per concludere, queste aree rappresentano non solo spazi utilizzabili nella città consolidata, ma

soprattutto perché a differenza di ciò che accade o è accaduto per aree industriali dismesse, le riqualificazioni sarebbero meno onerose¹⁰ e tecnicamente meno impegnative. Molto spesso, in Italia, le proposte avanzate peccano di audacia e innovazione, un po' per mancate realizzazioni, un po' per fondi limitati, ma spesso queste aree non sono state pensate nell'ottica della creazione di nuovi nodi strategici funzionali, ma piuttosto trattate come contenitori in cui inserire bisogni regressi della "città pubblica" o gli interessi immobiliari privati, spesso in contrapposizione con il mercato tutt'altro che in ripresa.

Un altro nodo progettuale di difficile risoluzione è sicuramente il fatto che le aree risultano poco integrate nel tessuto urbano e per questo la ricucitura con il contesto esistente risulta complicata: molto spesso l'intorno si è sviluppato separatamente rispetto alle trasformazioni avute da queste aree, che sono state sempre piccole, rivolte al proprio interno e limitate entro i confini, assumendo un ruolo di barriera per la città più che elemento di congiunzione. A questi spazi la città ha quasi sempre volto le spalle incrementando il fenomeno del recesso urbano, facendo sì che diventassero luoghi di degrado, discariche e depositi per usi diversi. Per questo motivo gli scali ferroviari dismessi rappresentano per le città delle questioni urbane da approfondire e delle quali prendersi cura con delle azioni mirate. Purtroppo, ci troviamo dinanzi a una certa

¹⁰ Si pensi alle bonifiche dei terreni ex industriali e ai costi dello smantellamento e rimozione delle strutture.

incertezza che domina sia le dinamiche e i processi di rigenerazione urbana, sia gli strumenti urbanistici, programmi politici o finanziari. Non bisognerebbe perdere l'occasione di ricucire parti di città da tempo interrotte, non concentrandosi solo sull'area nel suo perimetro ma andare a rivolgere lo sguardo nei confronti di lembi del tessuto urbano prospiciente, luoghi che possano creare un dialogo tra un tessuto consolidato e l'area dismessa. Un'attenta "sutura architettonica", progettando delle nuove connessioni trasversali, sembra avere una maggiore valenza urbanistica e sociale piuttosto che la mera riqualificazione dell'area in sé¹¹.

Le aree ferroviarie così come gli scali rappresentano una grande sfida urbanistica

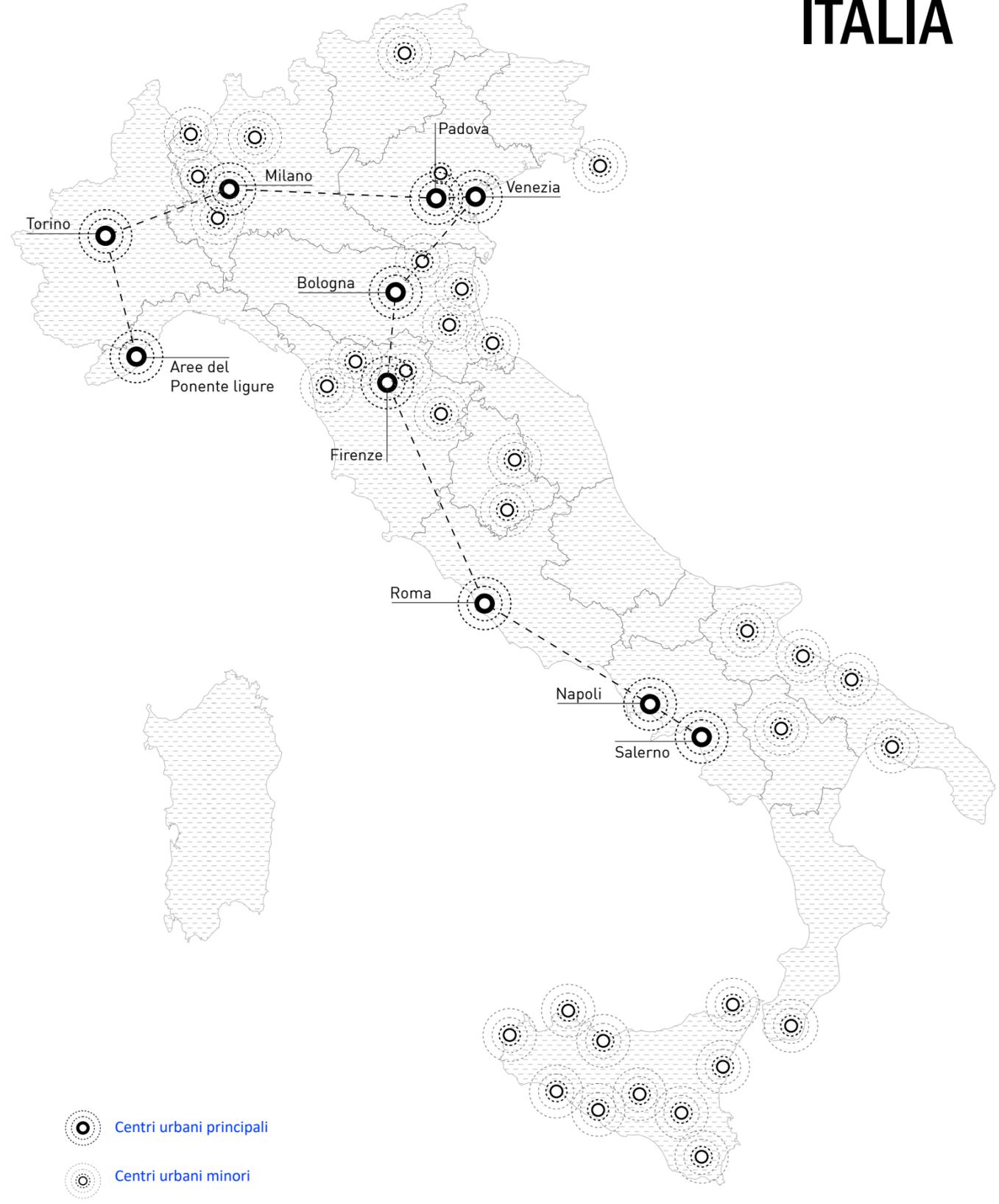
per le nostre città in più settori che interesseranno sia i nuovi assetti urbani che i processi di rigenerazione urbana. In particolar modo, FS con FS Sistemi Urbani si stanno occupando di investire sulla rifunzionalizzazione di moltissime aree presenti sul territorio italiano, come si può vedere dalla loro pubblicazione "**Real Estate Opportunities Book**" in cui riassumono i loro obiettivi e le aree d'interesse, spaziando, dai grandi centri urbani ai centri minori che possono essere rilanciati.

Il caso oggetto di studio è quello di Milano, il primo grande progetto urbano in via di realizzazione da parte di FS Sistemi Urbani, che comprende sette scali ferroviari dismessi distribuiti sul territorio lombardo.

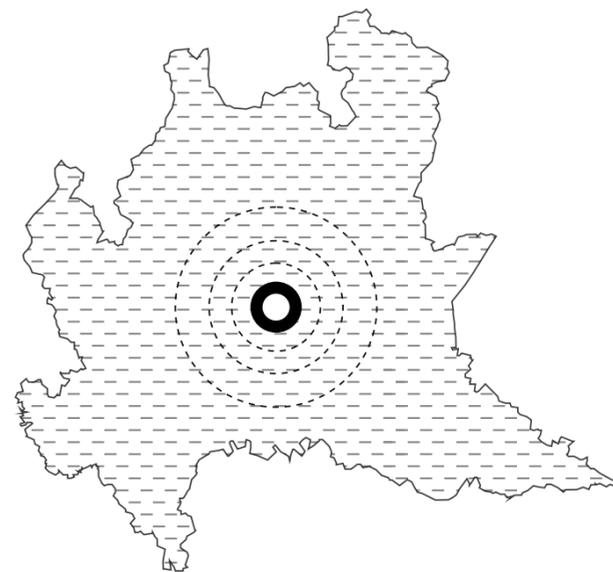
¹¹ M. Cerasoli, cit.

“ Le principali aree metropolitane italiane, i progetti più importanti e strategici: straordinarie opportunità di sviluppo e crescita per la città contemporanea e l'intero sistema urbano Italia.¹ ”

¹ Real Estate Opportunities Book



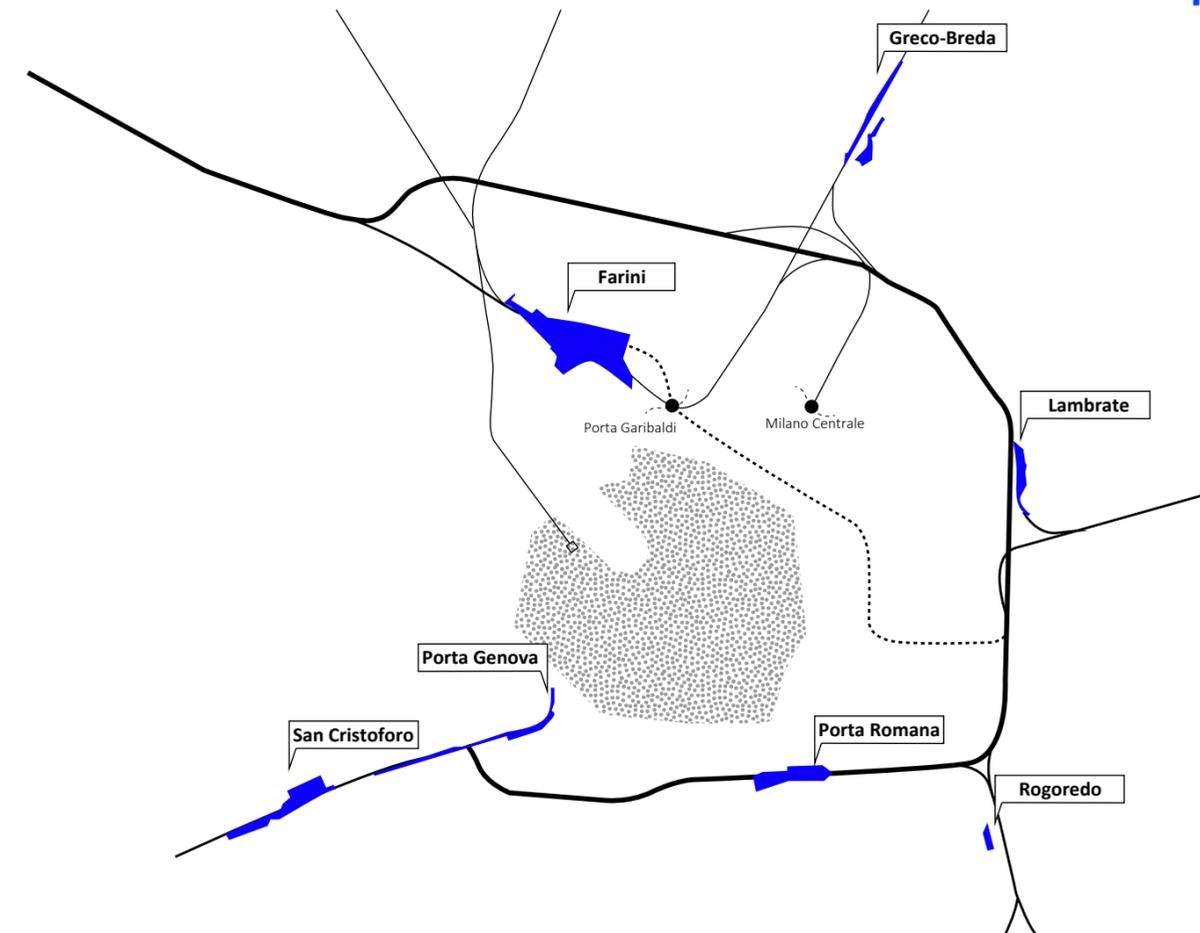
Tab. 01. Le principali aree metropolitane italiane e i piccoli centri minori, nelle quali sono presenti aree ferroviarie dismesse di proprietà di FS, oggetto di progetti strategici, *Real Estate Opportunities Book*.



MILANO

FS SCALI FERROVIARI MILANO

1.300.000 mq



Tab. 02. Gli scali e la Circle Line, Comune di Milano.

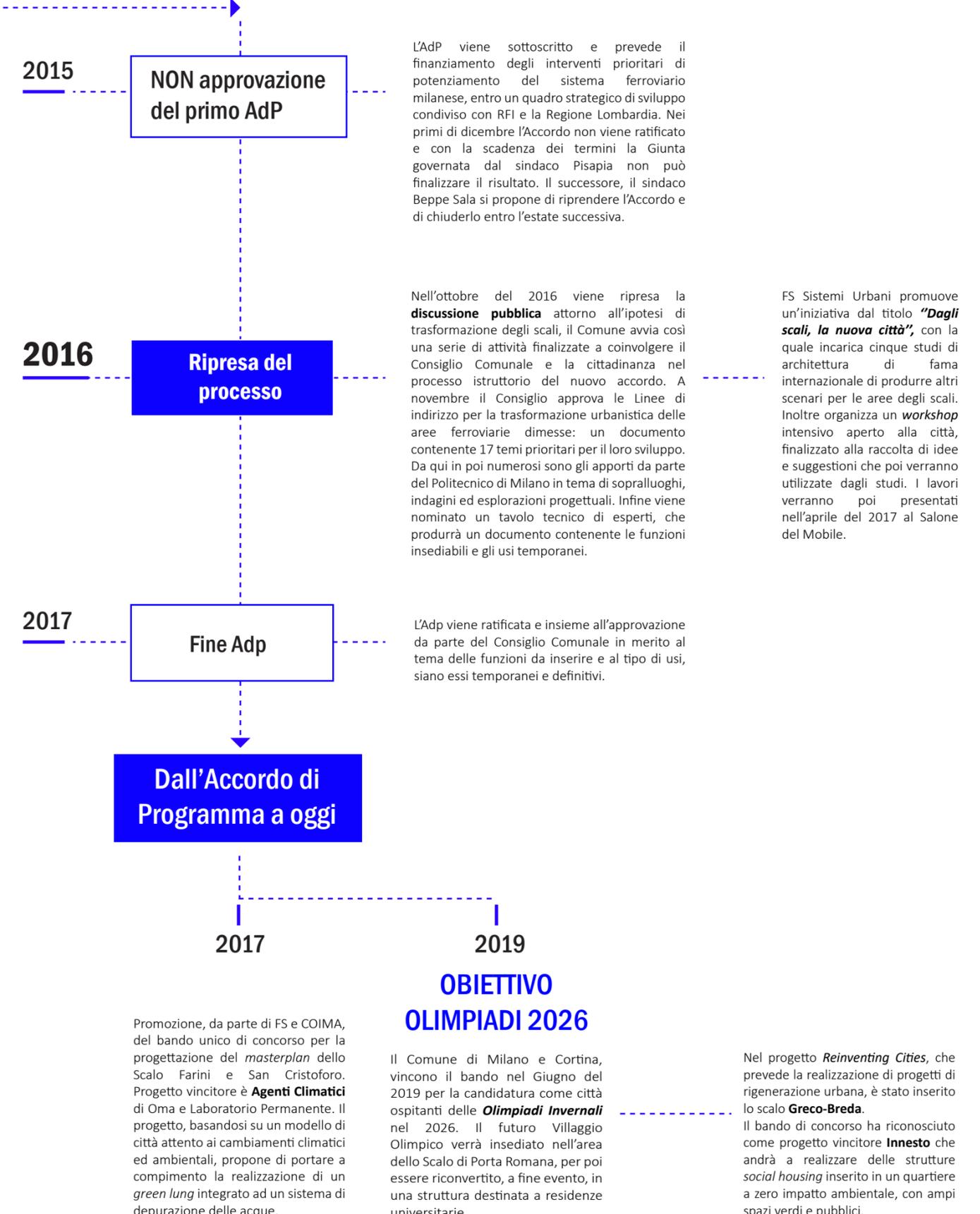
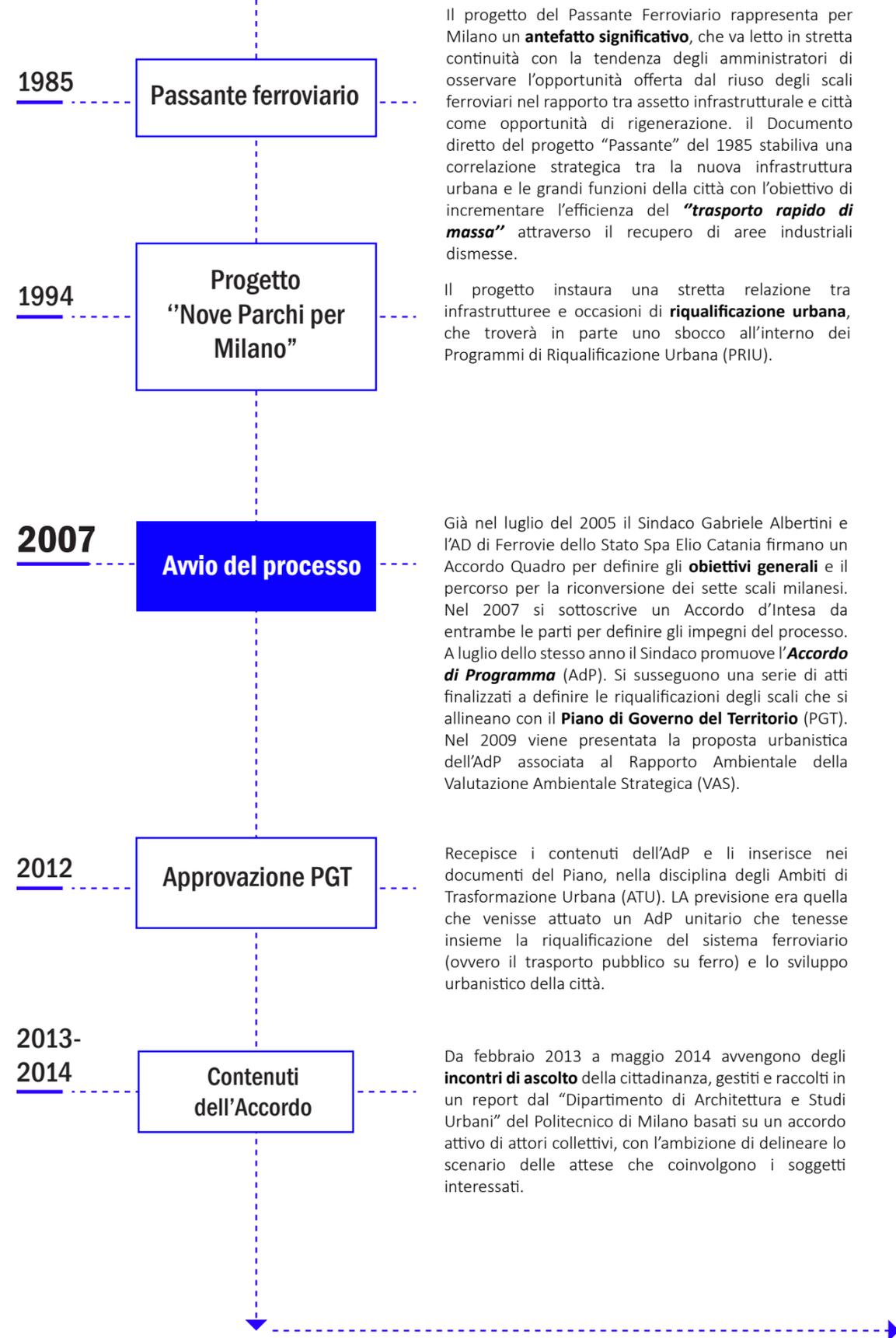
Il processo

Nel capoluogo della Lombardia Ferrovie dello Stato dispone di sette scali ferroviari in disuso o in via di dismissione, dei quali una parte consistente è rappresentata da aree ferroviarie da mantenere strumentali e da integrare negli ambiti di trasformazione a livello di progetto urbano. I sette scali milanesi rappresentano un'occasione importante di rinnovamento per la città. Le aree risultano dislocate sul territorio

comunale ma la loro interconnessione e accessibilità è garantita dal trasporto pubblico messo in funzione dal sistema del ferro, tutto ciò contribuisce a rendere cruciale la loro trasformazione. Il processo che ha portato all'idea di ripensare gli scali merci, nonché di parti di tratte non più funzionali, parte decenni fa e ha conosciuto rallentamenti e accelerazioni per poi arrivare alla situazione odierna¹².

¹²

Continua a pag. 16 >>



Sin dallo sviluppo urbano della città di Milano la ferrovia ha avuto un ruolo predominante nella sua conformazione e ne ha condizionato i confini e gli assi.

Il percorso di riqualificazione degli scali ferroviari FS di Milano parte nel 2005, successivamente alla decisione da parte di Ferrovie dello Stato, il Comune di Milano e la Regione Lombardia di prendere in considerazione l'integrazione dello sviluppo degli scali dismessi con un progetto urbanistico più ampio e complesso. L'applicazione di queste idee si è trovata solo dieci anni dopo nel 2015, quando si è sottoscritto un Accordo di Programma (Adp), che fa parte del Piano di Governo del Territorio (PgT). Nella fase della pianificazione è stata inoltre coinvolta la cittadinanza attraverso dei tavoli di discussione che definissero gli obiettivi di intervento, tale metodologia verrà mantenuta anche nell'elaborazione della variante di Piano. In seguito all'approvazione della Delibera delle Linee di indirizzo, da parte del Consiglio Comunale, di FS Sistemi Urbani, del Comune di Milano e della Regione Lombardia, si avvia nel 2016 un'iniziativa da parte di FSSU chiamata "Dagli Scali, la nuova città", con la quale vengono incaricati cinque studi di architettura di fama internazionale¹³ di produrre degli scenari per le aree degli scali. Viene organizzato un workshop intensivo aperto alla città, finalizzato alla raccolta di idee e suggestioni che poi verranno utilizzate dagli studi. I lavori verranno presentati nell'aprile

¹³ Il team multidisciplinare capitanato da architetti noti sulla scena internazionale che sono: Stefano Boeri e Cino Zucchi, Benedetta Tagliabue, Mecanoo e lo studio cinese Ma Yansong.

del 2017 al Salone del Mobile. L'Accordo di programma si pone come obiettivo quello di finanziare la rigenerazione degli scali, migliorandone le connessioni sul nodo milanese e creare un servizio ferroviario efficiente e all'avanguardia simile a quello metropolitano, già esistente, che collega in maniera capillare tutte le parti della città. Il servizio urbano ha la possibilità di essere ripensato completamente, potenziandone le linee urbane ed extraurbane per migliorare l'esperienza dei *city users*.

All'interno della trasformazione, gli scali assolverebbero alla funzione di "ricucire" porzioni di città e incentivare la realizzazione di piste ciclabili potenziando la mobilità sostenibile in sicurezza. Queste aree assumerebbero un ruolo centrale, promuovendo un *mix* funzionale composto da attività commerciali, nuove forme di abitazione e nuove economie. Un altro progetto previsto a Milano è quello della "Circle Line", ovvero di ripristinare¹⁴ una corona ferroviaria che racchiuda l'intera città e intercetti i diversi nodi di interscambio: l'obiettivo è quello di unire i sette scali milanesi in oggetto di rigenerazione, e aggiungere altre sei fermate metropolitane oltre a quelle già esistenti.

Gli scali ferroviari si differenziano tra loro per forma e localizzazione sul tessuto urbano, ma con progetti mirati potranno ben integrarsi con la città e ospitarne diverse

¹⁴ In passato, le linee ferroviarie a Milano si attestavano su stazioni collegate ad anello, poi con la dismissione nel 1934 dello Scalo Sempione e della tratta Ovest che collegava lo Scalo Farini-Garibaldi con la stazione di Porta Genova, la cerchia risulta ormai incompleta.

attività che ne valorizzino i caratteri unici¹⁵. Gli scali, con le proprie peculiarità che li caratterizzano e li distinguono da qualsiasi altro tipo di area dismessa rappresentano un "sistema"¹⁶ per la città: la loro trasformazione rappresenta un'occasione di risoluzione alle problematiche legate alla mobilità ma anche un pretesto per mettere in atto miglioramento puntali, legati ad esempio alla qualità urbana in termini di abitabilità e vivibilità degli spazi. La progettazione avverrà "caso per caso" per scongiurare una pianificazione a grande scala che si scontrerebbe con il dinamismo delle macro forze, proprie di una città in continuo movimento.

¹⁵ Fs Sistemi Urbani, *Scali Milano, Progettare la trasformazione*, PPAAN srl, Milano 2018, pp.150-169.

¹⁶ L. Montedoro, *Una scelta per Milano. Scali ferroviari e trasformazione della città*, Macerata 2011, pp. 17-20.

Dall'Accordo ad oggi

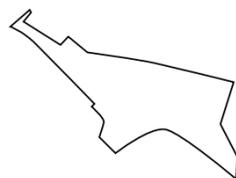
L'approvazione del Adp e del DVS è avvenuta nel luglio del 2017. Dai contenuti di tale Accordo si è visto che per gli scali Farini e San Cristoforo nel 2018 è stato indetto un concorso in due fasi per la destinazione di un masterplan collettivo, così come si ha intenzione di procedere con lo scalo di Porta Romana. Modalità differenti sono previste invece per lo scalo Greco-Breda, per il quale è stato indetto da C40 un bando internazionale "Reinventing Cities", che prevede la progettazione di interventi di rigenerazione urbana e ambientale, in seguito all'estraniazione nel contesto urbano di siti dismessi¹⁷. La valutazione delle proposte avverrà sulla base di molteplici criteri, tra cui: l'efficienza energetica, la cura del verde urbano, l'offerta di mobilità sostenibile. Il processo di riqualificazione si prospetta ancora lungo e dovrà rispondere sia alle necessità dei luoghi che a quelle dei tempi¹⁸.

¹⁷ Cfr. www.ecowebtown.it

¹⁸ M. Cerasoli, cit., pp. 42-43.



Img. 02. Meccano (Team Leader), Ripensare gli scali ferroviari come catalizzatori di vita sostenibile: Scalo Farini, in Scali Milano Vision, 2017.



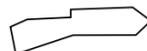
1.

Farini

618.000 mq

Intorno urbano Area è stata oggetto in passato di grandi trasformazioni urbane, tra cui la realizzazione di Porta Nuova, Stazione Garibaldi e l'area in prossimità dell'area EXPO.

Obiettivi progetto Realizzazione di un **polmone verde**, un parco che connetta i quartieri limitrofi. Il progetto prevede la realizzazione di ampie aree destinate allo sport e all'attività all'aria aperta, integrate a nuove strutture sportive.



2.

Porta Romana

216.000 mq

Intorno urbano Si identifica come un elemento di scissione tra due parti di città: quella più storica e consolidata a Nord e quella più mutevole e innovativa a Sud.

Obiettivi progetto

- Un parco metropolitano, "Polmone verde", come elemento di connessione, e "Rotaie verdi" che costruiranno un parco lineare, fino a raggiungere lo Scalo San Cristoforo.
- *Hub* della cultura: luogo destinato alla musica, alla cultura e all'arte, in continuità con la Fondazione Prada.



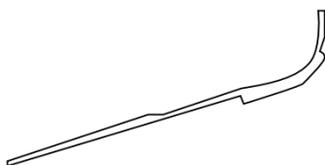
5.

Rogoredo

21.000 mq

Intorno urbano Zona della città periferica, nonostante sia la seconda fermata dell'Alta Velocità di Milano. Interscambio delle tre linee metropolitane.

Obiettivi progetto Riorganizzazione dell'intera area con nuovi attraversamenti anche sotterranei e promozione di **housing** sociale per incentivare la parte immobiliare.



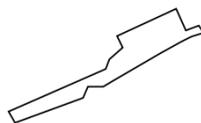
3.

Porta Genova

89.000 mq

Intorno urbano Connesso allo scalo di San Cristoforo, formano un *unicum* a livello funzionale e paesaggistico. Tessuto urbano ben stratificato, e anche in questo caso svolge un ruolo di divisione tra quartieri.

Obiettivi progetto Ricucire le due parti di città, attraverso nuove zone di connessione come passerelle pedonali.



4.

San Cristoforo

158.000 mq

Intorno urbano In posizione strategica tra i quartieri popolari e residenziali con problemi di degrado e abbandono. Rappresenta un "vuoto urbano".

Obiettivi progetto Riconnessione delle aree degradate con nuovi camminamenti pedonali e una rifunzionalizzazione dei quartieri,



6.

Lambrate

70.000 mq

Intorno urbano Due zone della città: Est, area con tessuto urbano consolidato con un *mix* funzionale orientato alla ricerca, università e sanità; Ovest, area in pieno sviluppo con cantieri residenziali.

Obiettivi progetto Ricucire le due parti di città, attraverso opere improntate qualitativamente sulla sostenibilità ambientale, rete verde, collegamenti ciclopedonali per "ricucire" le due zone funzionalmente differenti.



7.

Greco-Breda

73.000 mq

Intorno urbano Collocato lungo la linea ferroviaria diretta a Monza e Svizzera, delimitando i quartieri di Precotto, Niguarda e Bicocca. Due ponti carrabili e un passaggio pedonale riconnettono le due parti divise.

Obiettivi progetto Migliorare la viabilità ciclopedonale con la realizzazione di una linea-verde. Nuovi edifici destinati ai giovani universitari residenti in zona.



Img. 03. Scalo San Cristoforo, immagine concept progetto "Agenti Climatici" Studio OMA e Laboratorio Permanente, Vincitore concorso d'idee, 2019.



Img. 04. Masterplan Scalo Farini "Agenti Climatici" Studio OMA e Laboratorio Permanente, Progetto vincitore concorso d'idee, 2019.



Img. 04a. Scalo ferroviario Torino, Torino vista dall'alto, foto di Michele D'Ottavio.

La rigenerazione degli scali in Europa

L'uso del suolo, nelle nostre città sovrappopolate, svolge un ruolo fondamentale. Nonostante le città ricoprano solo il 2% della superficie terrestre infatti, rappresentano i maggiori responsabili del riscaldamento globale, causando il 70% delle emissioni di CO₂. I suoli, rappresentano dopo gli oceani, il secondo serbatoio di carbonio¹ la cui capacità di assorbimento è sempre più compromessa a causa della progressiva artificializzazione. In quest'ottica si sente la necessità di promuovere strategie mirate all'utilizzo consapevole del suolo in maniera sostenibile, promuovendo progetti di rigenerazione urbana sempre più mirati².

Le città attraggono e continueranno ad attrarre individui e si sente la necessità di definire le modalità con cui si penserà allo sviluppo della città: se attraverso il "modello Los Angeles" caratterizzato da dispersione insediativa a bassa densità o il "modello Hong Kong" caratterizzato da edifici compatti ad alta densità. I due modelli si differenziano moltissimo, la scelta è quella di pensare a una città che nella sua espansione ingloberà sempre di più gli spazi agricoli residui o se si opterà verso scelte di recupero di edifici e di aree dismesse. Questo secondo approccio ha trovato applicazione in Europa, con il quale si riporta la terra ad essere considerata

una risorsa fondamentale per l'umanità e la sopravvivenza della specie, un bene da proteggere e tutelare. Da questi concetti derivano le politiche messe in atto dai governi a riguardo della riduzione dell'uso del suolo, che ha assunto un ruolo preponderante nel pensiero collettivo progettuale.

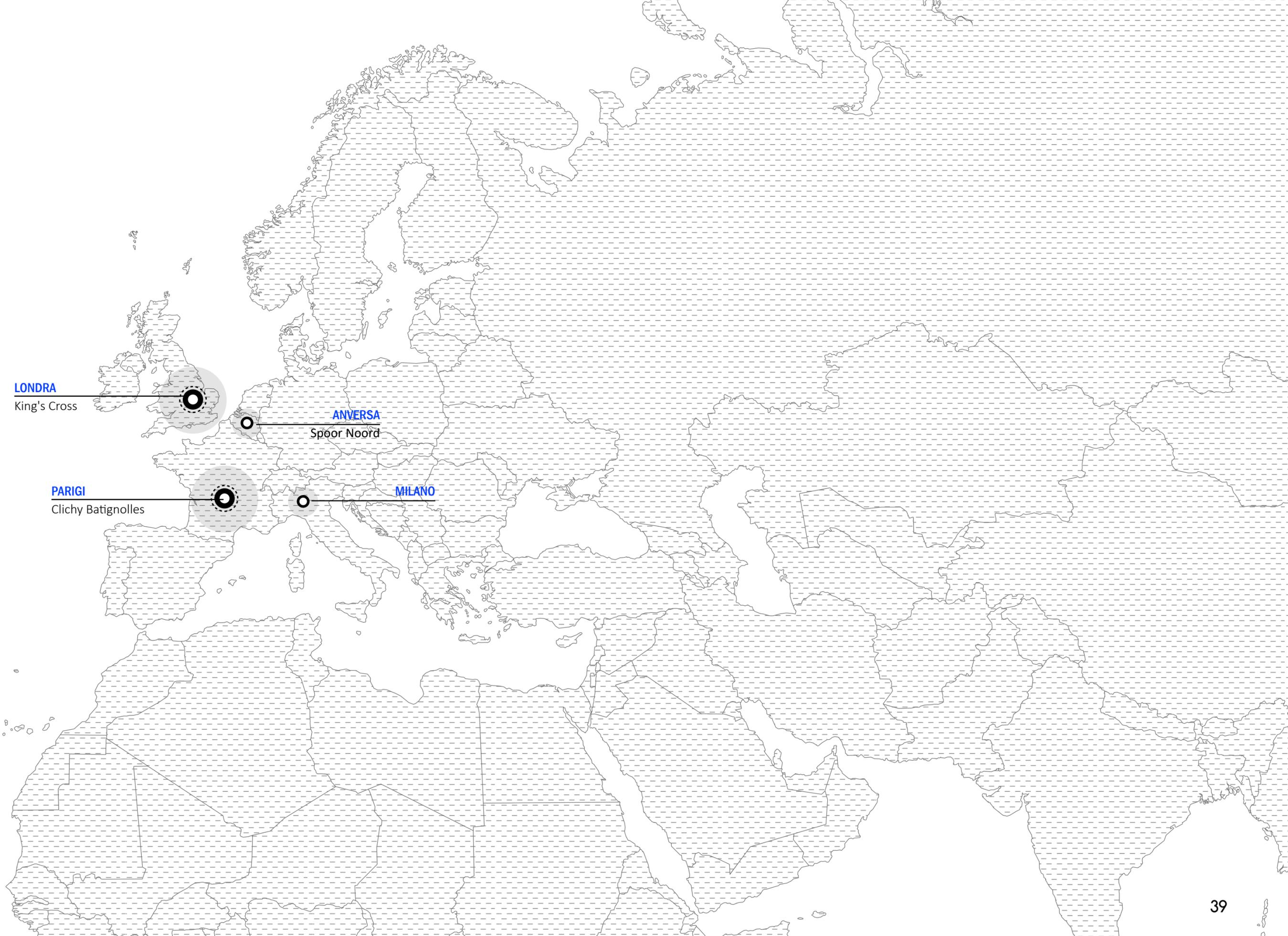
Questo approccio favorisce, non solo il riuso e recupero dei suoli, ma guarda anche al miglioramento di aspetti socio-economici di quartieri degradati, vicini ad aree da tempo dismesse, puntando a ricavarne, dopo la riqualificazione, nuove centralità urbane con un alto valore ambientale. Dal punto di vista urbanistico, tra le aree dismesse spiccano per quantità e qualità quelle ferroviarie. Molto spesso si trovano in parti centrali o semi-centrali delle città, accessibili e infrastrutturate, per queste motivazioni sono molteplici le città che hanno scelto una strategia di *marketing* urbano proprio dall'idea di rigenerare le proprie **aree ferroviarie dismesse**.

A scala europea, negli anni recenti, sono tanti gli esempi di riqualificazione di scali ferroviari dismessi, tre dei principali sono:

1. King's Cross a Londra, UK;
2. Spoor Noord, Anversa, Belgio;
3. Clichy Batignolles, Parigi, FR;

¹ EEA, 2016.

² S. Recalcati, C. Fraticelli (a cura di), *La rigenerazione degli scali ferroviari in Europa, in Scali ferroviari, da infrastrutture di trasporto ad aree urbane*, in Rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio, n. 52, Venezia 2018, pp. 89-92.

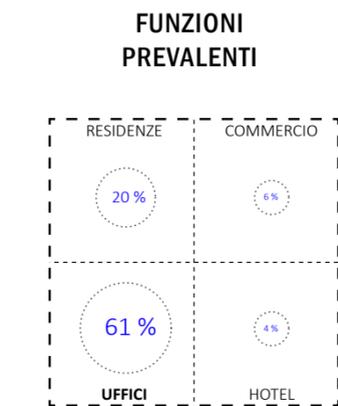
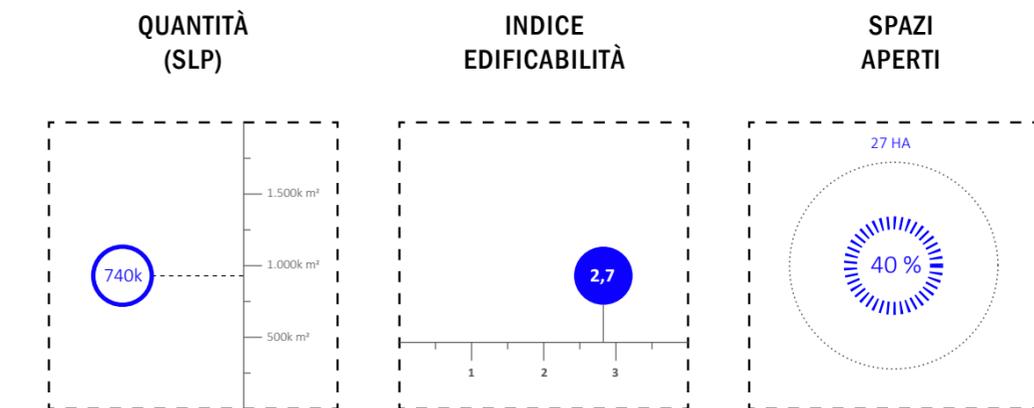
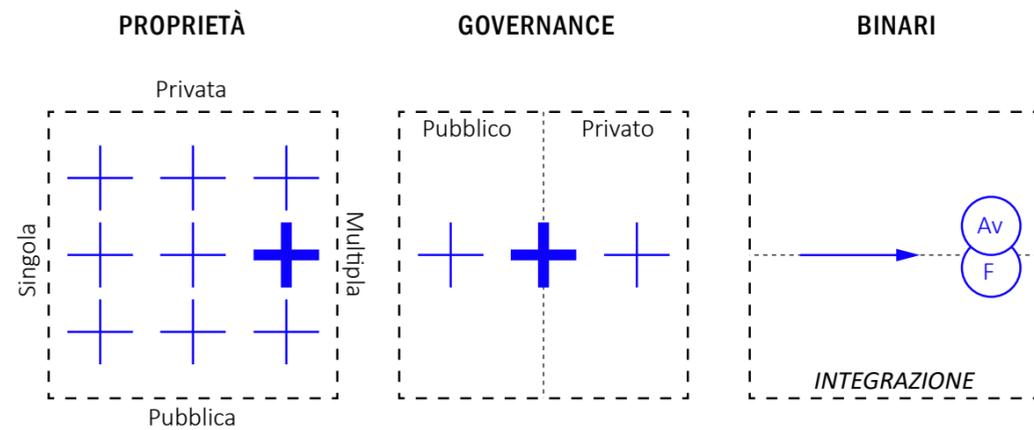


LONDRA
King's Cross

ANVERSA
Spoor Noord

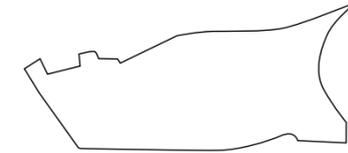
PARIGI
Clichy Batignolles

MILANO



Tab. 03. Analisi degli indici, dati cronologici e funzioni che lo scalo ha racchiuso al suo interno dopo la trasformazione, Analisi ©Arup.

LONDON | KING'S CROSS



1.

King's Cross

20.900 mq

Luogo: Londra, Inghilterra

Progettisti: Townshend Landscape Architects

Anno: 2016 - In corso

Costo: 3 miliardi di sterline

Gli strumenti urbanistici

Dal 2006 a Londra è vigente il documento strategico London Plan¹ che delinea un quadro di riferimento che integra funzioni economiche, sociali e ambientali. I temi trattati dalle strategie sono: trasporto, sviluppo economico, *social housing*, cultura, ambiente, politiche sociali e sanitarie. Il Piano ha poi individuato delle aree da riqualificare e che necessitano di politiche di sviluppo urbano. Tra cui: area Est di Londra, le *opportunity areas* e le *areas for intensification*. Queste aree verranno rigenerate attraverso progetti mirati e alla costruzione di nuovi quartieri con alti standard abitativi. In particolare King's Cross è una delle cinque *Central Area Margin Key Opportunities*.

Il contesto

Il quartiere industriale negli anni settanta conosce una fase di declino e gli edifici vengono gradualmente abbandonati. La situazione si ripercuote sul mercato degli affitti. Nel 1996 la King's Cross viene inserita nel piano strategico



¹ Redatto dal Sindaco di Londra, i 32 *borough* e la Corporation of the City of London, sulla base delle linee guida che erano state definite in precedenza dal Greater London Authority Act nel 1999.

Img. 05. Vista dall'alto Canal Corridor, Immagine di John Sturrock, 2019.



della città, che prevedeva la realizzazione del Channel Tunnel Rail Link, che avrebbe collegato la stazione di St Pancras e il Tunnel della Manica. I proprietari del sito ne promuovono lo sviluppo che dura da circa 18 anni ed è ancora in corso.

La riqualificazione

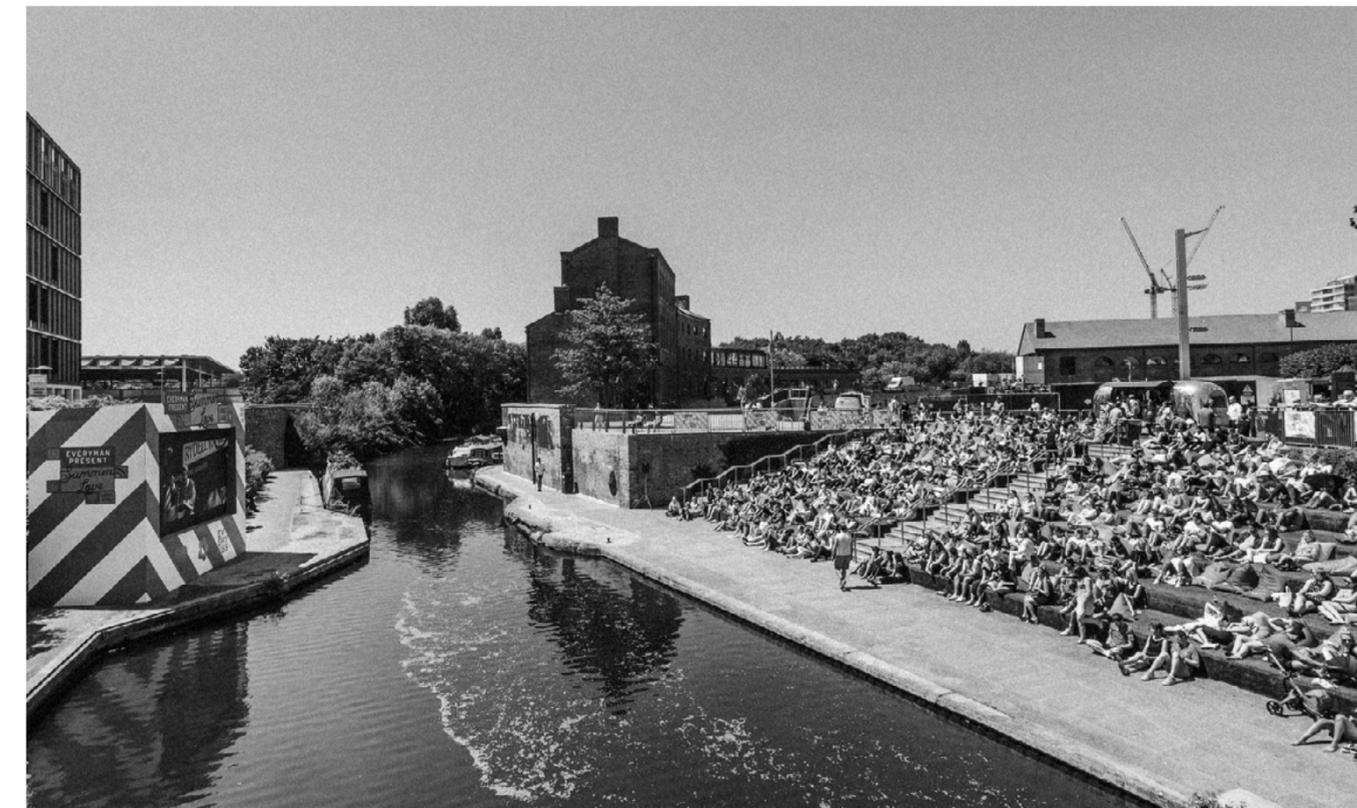
Si prospetta la conclusione nel 2020, e una volta in funzione il sito diverrà un polo attrattivo per la città, che ne migliorerà la qualità di vita e la situazione economica. L'area radunerà circa 45.000 persone ogni giorno. Il progetto si basa sul *Canal Corridor*: una serie di spazi pubblici, che formano un parco lineare lungo oltre 600 metri che fornisce collegamenti da e per

l'area circostante. Il tema dell'acqua ha svolto un ruolo fondamentale nel plasmare la storia dell'area. Migliorarne l'accessibilità e ristabilire la sua importanza come percorso e punto focale per la biodiversità era un obiettivo chiave. Il masterplan ha identificato **due assi** chiave:

1. Una spina centrale Nord-Sud che si estende da St Pancras e dalle stazioni di King's Cross a sud.
2. Un collegamento Est-Ovest lungo il Regent's Canal che collega sotto le linee ferroviarie a Camden a Ovest e al Maiden Lane Bridge e Islington a Est, formando il Canal Corridor².

² L. Facchinelli (a cura di), *Scali ferroviari, da infrastrutture di trasporto ad aree urbane*, in "Rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio", n. 52, Venezia 2018, pp. 25-30.

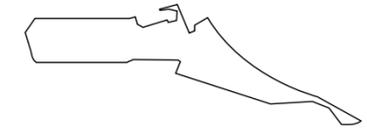
Img. 06. Vista su Grannary Square, piazza principale del sito, Immagine di John Sturrock, 2019.



2.

Spoor Noord

240.000 mq



Luogo: Anversa, Belgio

Progettisti: Studio Associato-
B. Secchi e P. Viganò

Anno: 2003-2019

Costo: 14 milioni di euro

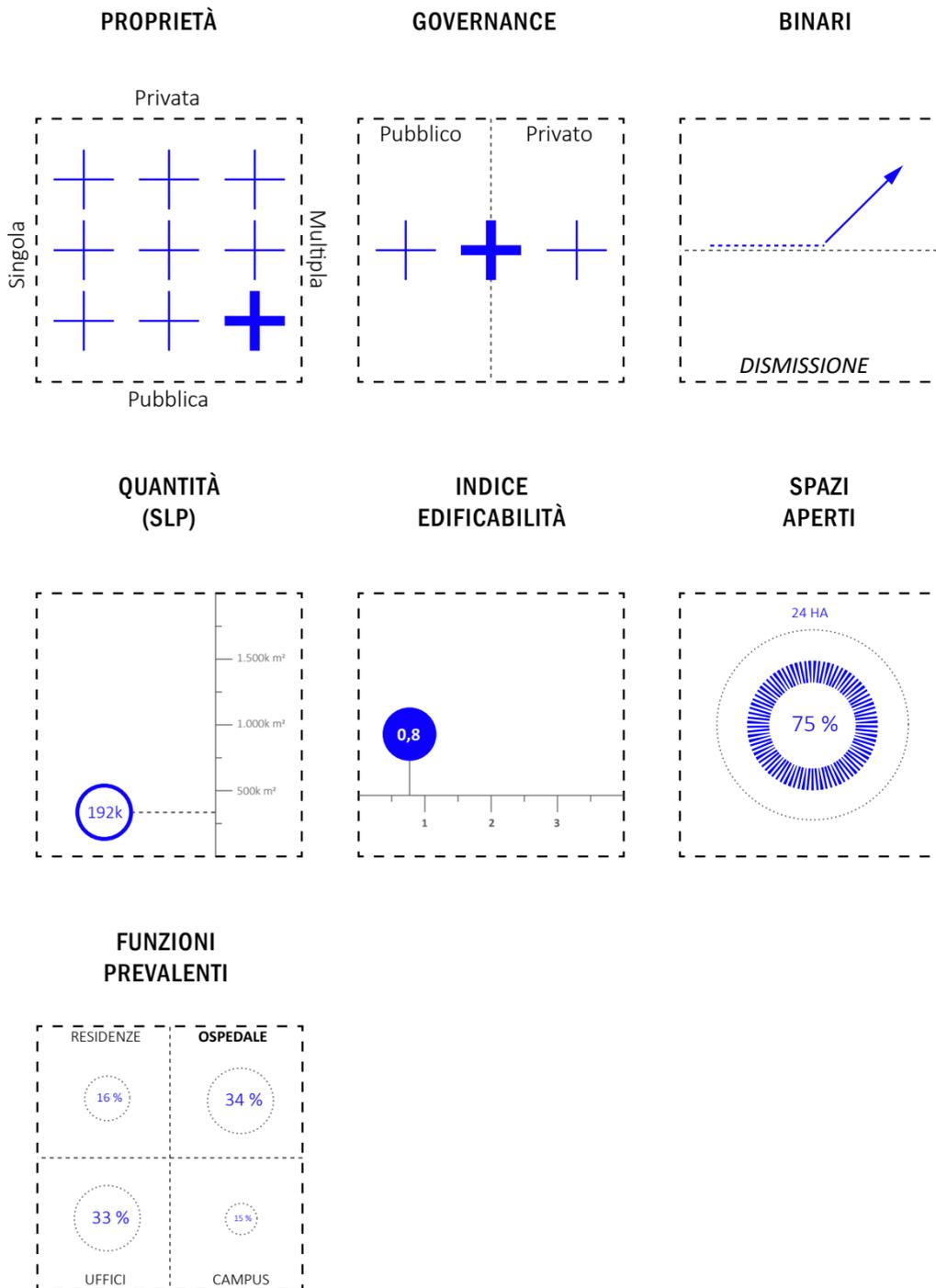
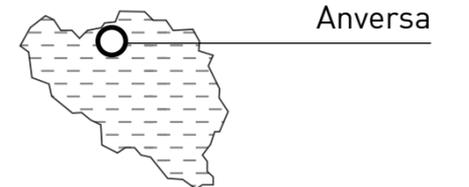
ANVERSA | SPOOR NOORD

Gli strumenti urbanistici

Nel 2006 viene siglato il Piano Strutturale di Anversa, di tipo strategico e spaziale, frutto della collaborazione triennale tra lo studio Secchi-Viganò e la città di Anversa. Il Piano è scomponibile in tre livelli, come i tre diversi approcci di rigenerazione urbana messi in atto, attraverso degli interventi puntuali degli spazi pubblici. Tre tipologie di policy sono state adottate: generiche, specifiche e di azione. Per le politiche generiche sono state scelte sette immagini che raffigurano la storia cittadina: la Città dell'acqua, ecologica, del porto, della ferrovia, porosa, villaggi e metropoli e la Mega City. Al livello delle politiche specifiche vengono individuate cinque aree strategiche, che osno alla base di programmi e progetti concreti per una rigenerazione urbana. Fondamentale è rapporto città-fiume valorizzato dalla *Hard Spine*, che rappresenta l'insieme di luoghi che caratterizzano la città. L'insieme di spazi stragici è chiamata *Soft Spine* in cui si enfatizza il paesaggio in un sistema ecologico coerente.

Il contesto

L'area, in precedenza uno scalo ferroviario, di proprietà dal 1873 della compagnia ferroviaria nazionale belga (NMBS). A metà degli anni novanta



Tab. 04. Analisi degli indici, dati cronologici e funzioni che lo scalo ha racchiuso al suo interno dopo la trasformazione, Analisi ©Arup.



il vecchio deposito ferroviario è caduto in disuso e nel 2001 NMBS ha cessato le sue attività. Spoor Noord, si trova a cavallo di tre quartieri profondamente e si pone come elemento di divisione tra loro: Dam, Stuivenberg e Seefhoek. L'area viene definita "zona di sviluppo urbano" e inserita all'interno del Piano Regolatore della città. Nel 2001 la società municipale *noprofit* SOMA istituisce un *team* per definire i caratteri dello sviluppo urbano, al contempo si avvia il processo di pianificazione che vede l'area protagonista della realizzazione di un parco urbano e l'area viene inserita nella *Soft Spine*.

La riqualificazione

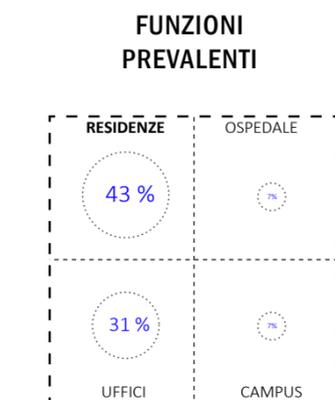
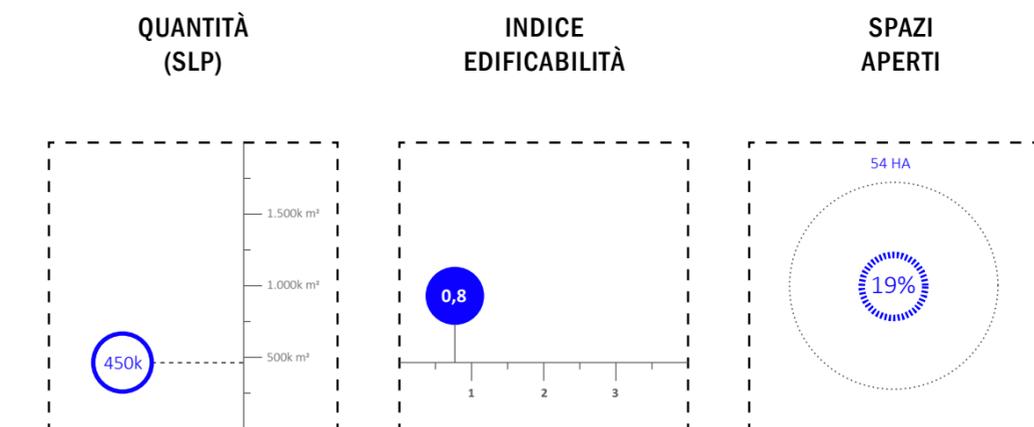
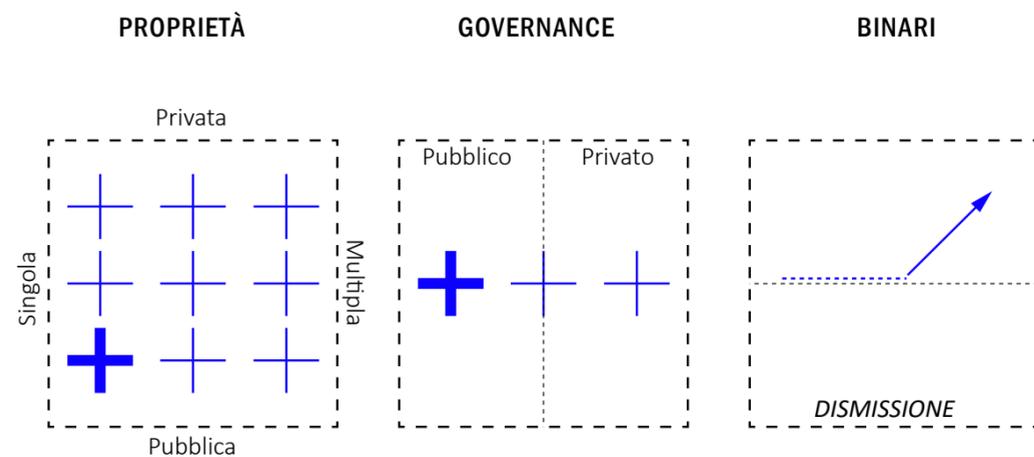
Nel 2002 viene indetto un concorso per la riqualificazione del quale risulta vincitore lo studio italiano Secchi-Viganò. Nel 2006, dopo aver condotto i lavori di bonifica, cominciano i lavori di realizzazione del parco, conclusi nel 2008. La caratteristica principale del Park Spoor Noord è la sua dimensione: un prato ampio e dal *design* semplice attraversato da sentieri che collegano i vari quartieri sia tra loro che con il parco. Inoltre, le vecchie strutture dell'edificio ferroviario sono state mantenute. L'area di Kop Spoor inizia a svilupparsi nel 2005, il progetto prevede la realizzazione di circa 190.000 metri quadri di abitazioni, strutture pubbliche e uffici, attività commerciali e punti ristoro. Nel 2005 è stata poi finanziata da parte della Hogeschool Antwerpen la costruzione di un nuovo *campus* universitario e nel 2012 si è scelto di costruire una struttura sanitaria ospedaliera. Sebbene il programma fosse piuttosto complesso, il Comune ha adottato una strategia di attuazione basata su "piccoli passi avanti". Il motivo era che non era possibile finanziare il programma da un'unica fonte. Inoltre, il progetto Park Spoor Noord è un esempio chiave di una **visione integrata** e globale dello sviluppo urbano, in base alla quale gli investimenti fisici negli spazi pubblici vanno di pari passo con i miglioramenti sociali¹.

^
 Img. 07. Vista dello Spoor Nord Park, Immagine di Studio Associato Bernardo Secchi-Paola Viganò, 2016.



Img. 08. Immagine modello di progettazione >
 Spoor Nord Park, Studio Associato Bernardo Secchi- Paola Viganò, 2006.

¹ G. Fini (a cura di), N. Pezzoni, *Il Piano strutturale di Anversa. Un nuovo linguaggio urbanistico per la città del XXI secolo*, in "Urbanistica", Rivista trimestrale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, n. 148 ottobre-dicembre 2011, pp. 90-103.



Tab. 05. Analisi degli indici, dati cronologici e funzioni che lo scalo ha racchiuso al suo interno dopo la trasformazione, Analisi ©Arup.

PARIGI | CLICHY BATIGNOLLES

2.
Clichy-Batignolles
540.000 mq

Luogo: Parigi, Francia

Progettisti: François Grether e Jacqueline Osty

Anno: 2003-In corso

Gli strumenti urbanistici

Il piano urbanistico "Grand Paris" nasce nel 2007, con l'idea di un nuovo piano globale per l'area metropolitana parigina da parte del Presidente francese Nicola Sarkozy. L'obiettivo è la creazione di un progetto unitario mirato alla mobilità generale e alla trasformazione di alcune aree fuori Parigi. Il progetto include un'analisi generale e sociale, nonché economica e ambientale per lo sviluppo della metropoli e delle aree prioritarie di intervento. La Métropole du Grand Paris, ufficializzata poi nel 2016, include Parigi e altri 123 comuni delle aree periferiche interne.

La riqualificazione

L'area di Clichy-Batignolles si trova in un'area strategica della città di Parigi, parte di un triangolo che collega il quartiere centrale degli affari di Parigi con la Défense e la Plaine Saint-Denis. Rappresenta un'area sottoutilizzata per la città, ex scalo ferroviario la cui riqualificazione si sviluppa dall'accordo tra SNCF e RFF e la Città di Parigi. Il progetto si basa sulla conversione dello scalo in un quartiere eco-sostenibile. Il progetto dell'area urbana prevede





tre diversi settori di intervento, suddiviso per fasi per garantire l'adattabilità in caso di eventuali cambiamenti in corso. Le due ZAC¹ sono sviluppate dalla Paris Batignolles Aménagement, mentre lo spazio del settore Saussure, rimane di proprietà delle ferrovie. Il nodo cardine del progetto

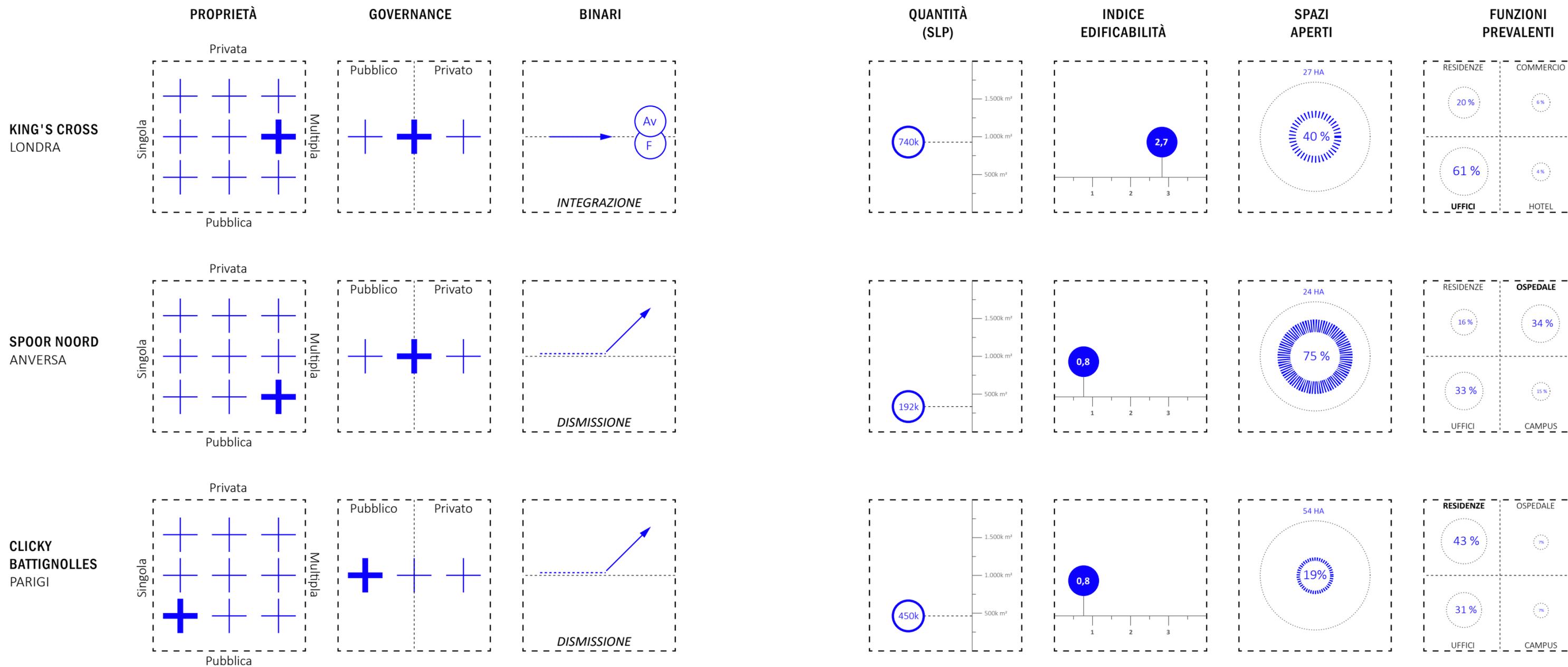
è la realizzazione di un parco centrale rispetto all'area, attorno al quale ruotano *mix* funzionali differenti. Un altro tema fondamentale è quello residenziale, che punta all'equità sociale e ad avvicinare i principali servizi alla popolazione².

¹ Zone d'aménagement concerté: aree di intervento pubblico prioritario.

² M. Palumbo, Clichy-Batignolles: abitare a energia positiva, 2017, <https://www.domusweb.it/it/architettura/2017/11/10/clichy-batignolles-abitare-a-energia-positiva.html>.

Img. 09. Vista sul Parco, foto di Sergio Grazia, fonte immagine: www.parisbatignolles-amenagement.fr, 2020.

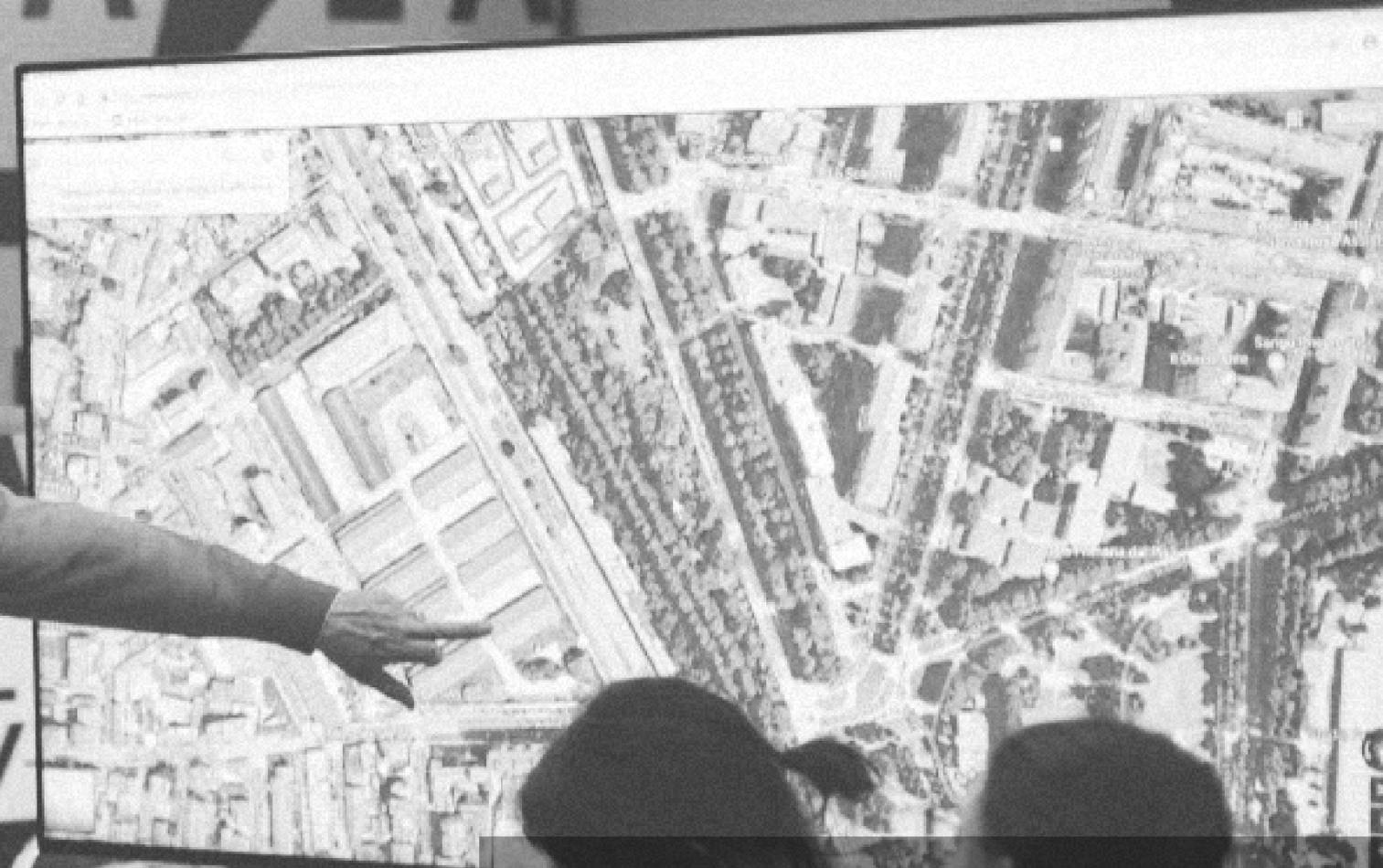
SCALI A CONFRONTO



Tab. 04. Confronto delle tre riqualificazioni degli scali ferroviari analizzati in precedenza, Dati ©Arup, 2019.

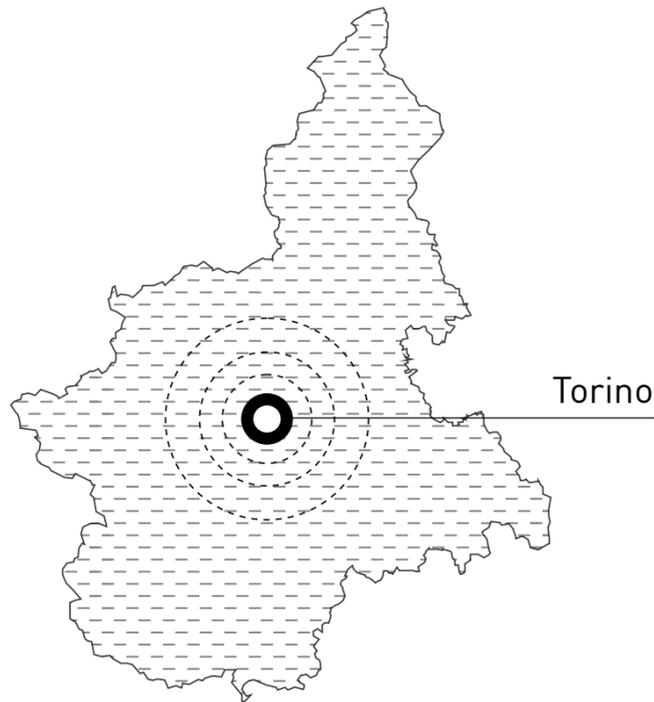
IL WORKSHOP RAIL CITY LAB A TORINO

Si analizza il workshop Rail City Lab, organizzato dalla Città di Torino e Sistemi urbani, in collaborazione con Torino Urban Lab, tenutosi nell'ottobre 2019. Le tre giornate di incontri, alle quali hanno partecipato addetti ai lavori e non solo, hanno prodotto numerose suggestioni e proposte progettuali in merito alle sette aree ferroviarie dismesse, oggetto di studio. Interessante è capire l'approccio che i progettisti hanno avuto e la natura degli intenti. Si approfondiscono, inoltre, le sette aree nella loro configurazione, posizione, aspetti socio-culturali, mix funzionale previsto dall'attuale normativa. Infine, il tentativo è quello di riportare alla luce gli aspetti che hanno portato alla scelta dell'area di Oddone, per la proposta di progetto.



“ L'obiettivo è quello di verificare come è possibile utilizzare le aree ferroviarie dismesse per dare un futuro alla città¹. ”

¹ Carlo de Vito, presidente di FS Sistemi Urbani.



LUOGO: Torino,
Centro congressi
Environment Park

DATA: 29-31 Maggio 2019

SOGGETTI PROMOTORI:

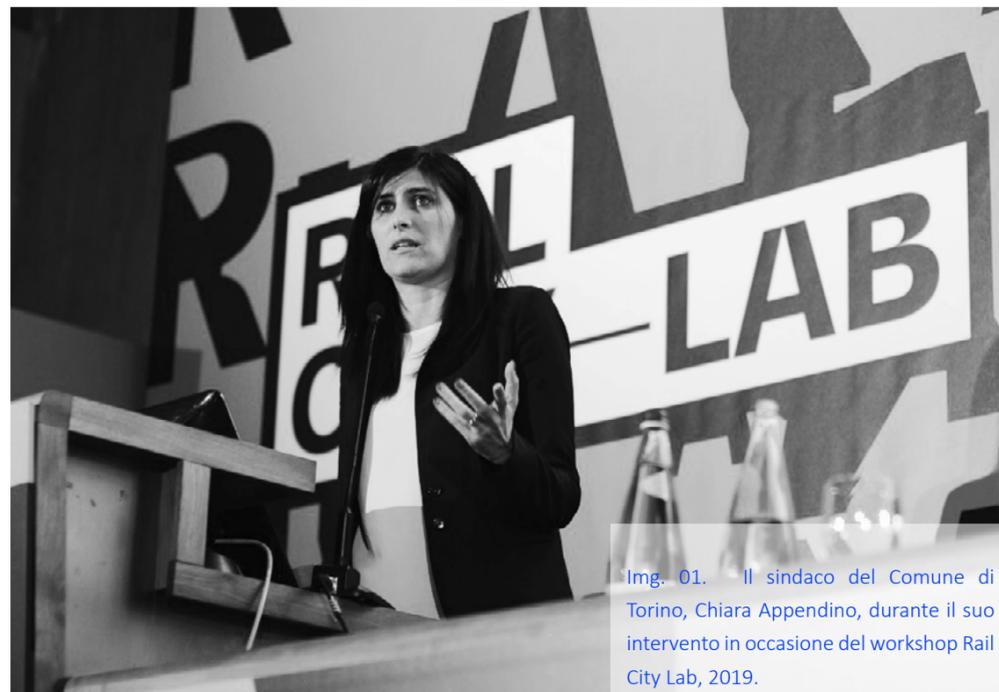
CITTA' DI TORINO

In collaborazione con:

Coordinamento
scientifico


Art Direction **-/ BELLISSIMO**

Urban Planner

Img. 01. Il sindaco del Comune di Torino, Chiara Appendino, durante il suo intervento in occasione del workshop Rail City Lab, 2019.

IL WORKSHOP

Le aree ferroviarie dismesse a Torino

Le aree ferroviarie dismesse hanno rappresentato per Torino, sin dagli anni ottanta del Novecento, una risorsa importante in temi di riqualificazione urbana. FS Sistemi Urbani¹, società del gruppo GS Italiane, ha da sempre facilitato il dialogo tra le pubbliche amministrazioni e i proprietari privati al fine di realizzare progetti di rigenerazione urbana. Tale approccio è stato posto alla base di un modello di sviluppo che ha interessato il Comune di Torino e le aree ferroviarie dismesse più strategiche, oggetto di un dialogo avviato insieme all'esigenza di potenziare il sistema ferroviario nel nodo torinese².

Con l'interramento del Passante Ferroviario e la realizzazione della Spina Centrale sono state riqualificati ampi spazi urbani della città, ma insieme a queste aree dismesse vi sono le aree non più funzionali all'esercizio ferroviario, come ad esempio

ex scali, edifici adibiti a magazzini di stazione. Il patrimonio ferroviario non più strumentale si aggira intorno agli 800mila metri quadri di superficie.

Le aree sono per la quasi totalità ricomprese negli Ambiti delle Zone Urbane di Trasformazione³ (ZUT) del PRG per le quali sono state redatte delle specifiche schede normative che disciplinano l'occupazione di suolo, le destinazioni d'uso, gli standard delle cessioni in termini di parcheggi e servizi, i diritti edificatori realizzabili.

Il Comune di Torino si era già reso inoltre disponibile ad analizzare le singole schede normative per verificarne la reale fattibilità e individuare il più idoneo percorso approvativo per la valorizzazione di ogni area in una visione di interesse pubblico generale. FS Sistemi Urbani al contempo aveva in precedenza dato la propria disponibilità nel proporre soluzioni di trasformazione attraverso ipotesi fattibili e realizzabili. Su queste basi il Comune e FS Sistemi Urbani avevano firmato⁴, un **Protocollo di Intenti** finalizzato a disciplinare le attività per avviare e portare a termine la trasformazione delle aree ferroviarie non più strumentali. Il lavoro di FSSU sulle aree

¹ FS Sistemi Urbani è la società del Gruppo FS Italiane che si occupa della valorizzazione del patrimonio immobiliare non più funzionale all'esercizio ferroviario, in una prospettiva di business, razionalizzazione, miglioramento funzionale e servizio alla collettività con particolare attenzione alle stazioni, alle infrastrutture nodali e di trasporto.

² Brochure illustrativa del workshop Rail City Lab, maggiori informazioni www.fssitemiurbani.it.

³ <http://geoportale.comune.torino.it/web/governo-del-territorio/piano-regolatore-generale>.

⁴ Firmato in data 8 marzo 2019.

dismesse si estende su tutta la penisola italiana e le aree ferroviarie dismesse verso le quali sono in atto strategie di recupero sono diffuse sul tutto il territorio.

Rail City Lab

Dal 29 al 31 Maggio del 2019 si è tenuto a Torino "Rail City Lab", un seminario della durata di tre giorni, voluto e organizzato da Ferrovie dello Stato, FS Sistemi Urbani e la Città di Torino.

Il *workshop* ha promosso un dibattito sulla "rigenerazione urbana sostenibile delle sette aree ferroviarie dismesse a Torino attraverso un confronto diretto con istituzioni locali, progettisti, mondo accademico, cittadinanza sui temi della sostenibilità, delle connessioni e del vivere. I tre giorni hanno rappresentato un importante momento di condivisione di idee e obiettivi tra FS Sistemi Urbani, istituzioni locali e i diversi *stakeholder*⁵. Apripista dell'idea della riqualificazione di aree ferroviarie in disuso è stato senza dubbio il caso milanese, successivamente all'esperienza del *workshop* internazionale organizzato a Milano nel 2016 da FS Sistemi Urbani⁶. Si è visto che la progettazione partecipata ha un forte potenziale che ha portato, in quel caso, a nuovi

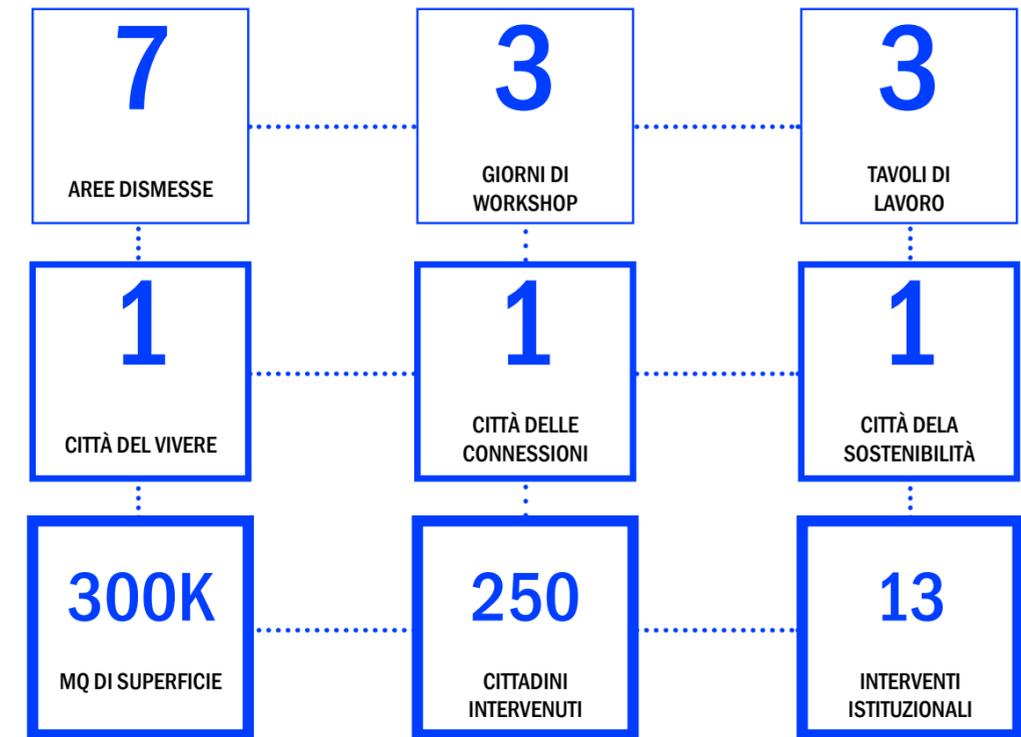
⁵ Cfr. www.fssitemiurbani.it.

⁶ Cf. Cap. 1.

PROTOCOLLO D'INTENTI 2019
Comune di Torino e FS Sistemi Urbani



Tab. 01. Fasi salienti che porteranno all'attuazione del progetto di riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse, fonte: Urban Lab Torino.



Tab. 02. I numeri del workshop Rail City Lab, fonte: Urban Lab Torino, 2019.

accordi e ad immaginare nuovi scenari che avrebbero avuto una ripercussione su tutto il territorio cittadino.

A Torino sono state scelte sette aree dislocate in zone strategiche della città, per una superficie totale di oltre 500mila metri quadrati, con destinazione d'uso principalmente turistico-ricettiva, che diventano per la città un'opportunità per progettare l'*habitat* urbano di domani e disegnare il futuro di Torino in chiave sostenibile. Il *workshop* ha rappresentato una sfida importante per coloro che vi hanno preso parte, affrontando le problematiche della città contemporanea in relazione alla ferrovia e agli impianti industriali presenti. I tre macro-temi affrontati sono stati: la **Città del Vivere**, la **Città delle Connessioni** e la **Città della Sostenibilità**.

FS Sistemi Urbani ha inoltre elaborato e presentato la documentazione monografica per ogni area⁷ che è stata discussa ai tavoli della concertazione come «base di partenza». A degli *input* progettuali sono stati avanzati possibili spunti e argomenti di dibattito che si sono trasformate in idee di massima progettuali. I risultati avuti sono stati, volutamente, dei *concept* più che dei veri e propri progetti, dettato sia dalla natura *full-immersion* del seminario che da una volontà di lanciare delle suggestioni che lasciassero spazio a ulteriori riflessioni. Durante queste tre giornate le aree sono state studiate, fornendo ai partecipanti

⁷ Un dossier descrittivo dell'attuale stato di fatto dell'area, l'ambito di trasformazione del PRG, la scheda urbanistica, la destinazione d'uso da PRG, foto, ipotesi di valorizzazione, *vision*.

CITTÀ DEL VIVERE

Come vivere meglio a Torino?

La vivibilità della città è stata intesa con la ridefinizione dei servizi in base alle nuove esigenze e criticità, come ad esempio cambiamenti climatici (oggi, un anno dopo, ci si può interrogare su quelli che saranno i cambiamenti della città post COVID 19). I punti cardine che sono stati identificati sono il verde, acqua, qualità ambientale ed energia. Ci si è orientati verso modelli temporanei e incrementali che permettano l'accessibilità pubblica alle aree.

TRE TEMI

Come rendere Torino più accessibile?

Il sistema infrastrutturale è stato analizzato come quell'elemento fisico attorno al quale si snoda e si organizza la città. Ci si è interrogati riguardo il rapporto tra nodo e rete. La rete è stata pensata, migliorando quella esistente, come completamente accessibile, interpretando i nodi come luoghi attrattivi e dinamici. Trasformare le 7 aree ferroviarie dismesse può diventare una modo per migliorare il trasporto pubblico, tenendo conto di ciò che sono i bisogni dei luoghi presi in esame ragionando in maniera "sistematica".

CITTÀ DELLE CONNESSIONI

Come rendere Torino più sostenibile?

Si è dibattuto sul tema della sostenibilità, intesa nella sua dimensione ambientale ed economica. È stata posta particolare attenzione al tema della dimensione qualitativa degli spazi aperti, ragionando anche sull'aspetto socio-culturale legato alle aree ferroviarie. Tra i temi trattati abbiamo principalmente: la mobilità, soprattutto quella ciclopedonale; l'attenzione per gli spazi verdi e il relativo incremento.

CITTÀ DELLA SOSTENIBILITÀ

tavole dettagliate e scomposte con l'obiettivo di arrivare a formulare ipotesi di riqualificazione naturalmente mirate a un approccio quanto più sostenibile a livello ambientale, sociale e infrastrutturale.

La prima proposta avanzata è stata quella della modifica del Piano Regolatore di Torino, successivamente si è discusso riguardo gli investimenti già presentati durante l'evento di Urban Promo⁸, altro evento di discussione importante per la città di Torino. I contributi emersi dai tavoli del *workshop* sono stati:

- **Progetto:** indicazioni che appartengono alla dimensione morfologica, architettonica e urbana degli interventi di trasformazione delle aree;
- **Processo:** indicazioni e proposte che riguardano strumenti, attori e risorse da mettere a sistema per favorire un più efficace avvio delle operazioni di trasformazione;
- **Funzioni:** indicazioni che riguardano i *mix* funzionali delle destinazioni d'uso, gli usi futuri che interesseranno le aree e alcuni modi possibili di aggregarli tra loro con l'obiettivo di creare "nuovi ibridi" e nuovi modelli;
- **Raccomandazioni:** indicazioni di carattere trasversale e migliorativo per rendere le operazioni di trasformazione urbana più efficaci, virtuose e radicate localmente;
- **Strategie alla scala urbana:** orientamenti che riguardano al contempo le singole aree e l'intera

città (innovazioni di processo, elementi di strategia, integrazione di politiche alle diverse scale, ecc);

Il documento redatto dopo il *workshop*, contenente gli esiti e le proposte di trasformazione delle sette aree ferroviarie, verrà inviato al Comune di Torino, il quale potrà costituire la Cabina di Regia, composta da qualificati rappresentanti del Comune e di FS Sistemi Urbani. La Cabina di Regia avrà il compito di individuare il più idoneo percorso autorizzativo per ogni singola area e di sottoporre le proposte formulate all'attenzione del Consiglio Comunale quale organo cui compete l'approvazione di atti a contenuto urbanistico⁹.

Sono state avanzate, durante il *workshop* delle proposte generali di modifica della Disciplina normativa che possono essere riassunte in quattro punti principali:

1. Aumento della flessibilità delle destinazioni d'uso previste, per lasciare più libertà all'investitore di "operazioni complesse";
2. "Neutralizzare", ai fini del calcolo delle quantità urbanistiche, le superfici destinate ad attività comuni, sociali o di interesse pubblico;
3. Riduzione delle quantità degli *standard* a parcheggio pubblico e privato;
4. Utilizzo della la leva degli oneri dovuti, per favorire gli investimenti.

⁹ *Brochure* illustrativa del workshop Rail City Lab, maggiori informazioni www.fssitemiurbani.it.

⁸ Urban Promo si è tenuto nel 2019 presso la "Nuvola Lavazza" tra il 12 e il 15 Novembre 2019. Urban Promo organizza eventi e dibattiti sul tema delle riqualificazioni rbane sostenibili in tutta Italia.

PROPOSTE DI MODIFICA DELLA DISCIPLINA NORMATIVA

SERVIZI INNOVATIVI E FLESSIBILITÀ

Destinazioni D'uso

- Aumentare la **flessibilità** delle **destinazioni d'uso** mediante l'eliminazione delle percentuali min max per le destinazioni d'uso previste dalle schede normative del PRGC e demandando la loro determinazione in sede di strumento urbanistico esecutivo. Gli interventi dovranno comunque essere caratterizzati dall'insediamento di più funzioni all'interno dell'ambito, non attraverso il "monozoning";
- Trasferimento della SLP (compresa la SLP destinata a edilizia convenzionata), da e verso tutti gli ambiti di trasformazione di proprietà di FS Sistemi Urbani;



Servizi Comuni

- Le superfici relative ai servizi comuni non saranno conteggiate come superfici lorde di pavimento slp ma concorreranno alla dotazione minima di standard pubblici¹. La gestione degli spazi dovrà anche essere supportata da piattaforme digitali per la comunicazione e gestione condivisa degli spazi a disposizione. I servizi comuni dovranno essere progettati in funzione dello spazio pubblico e in relazione alle varie tipologie di utenti nell'arco della giornata della settimana, in modo che siano accessibili, integrati con il contesto utilizzati in modo costante. Trasferimento della SLP (compresa la SLP destinata a edilizia convenzionata), da e verso tutti gli ambiti di trasformazione di proprietà di FS Sistemi Urbani;

¹ Non saranno soggette a pagamento di Oneri di Urbanizzazione primaria e secondaria e del contributo commisurato al Costo di Costruzione.

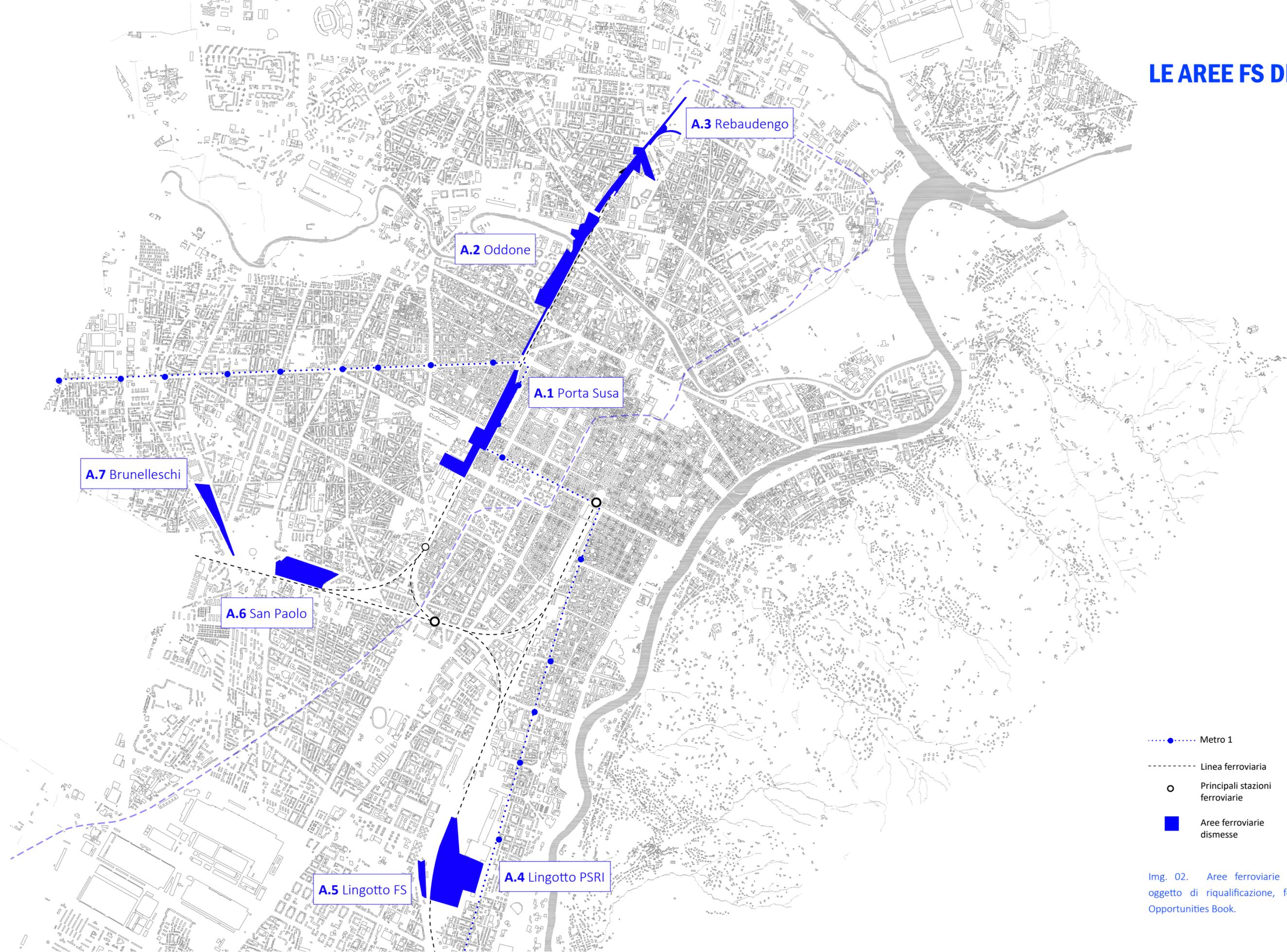


Aree parcheggi

- Abbattimento rilevante del fabbisogno minimo di parcheggi previsto dalla normativa comunale, dalla scheda normativa di PRGC, dalla normativa di settore e sovraordinata, con l'obiettivo di favorire la mobilità sostenibile, diminuire l'inquinamento acustico, il traffico urbano, le emissioni gas in atmosfera e liberare risorse economiche per altre tipologie di servizi. Gli spazi che così non saranno destinati a parcheggio pubblico o privato, dovranno essere destinati in parte a servizi comuni che saranno gestiti dal privato in forma convenzionata con il Comune.



LE AREE FS DISMESSE



- Metro 1
- Linea ferroviaria
- Principali stazioni ferroviarie
- Aree ferroviarie dismesse

Img. 02. Aree ferroviarie dismesse a Torino oggetto di riqualificazione, fonte: Real Estate Opportunities Book.

AREA 1 - PORTA SUSA SPINA 1

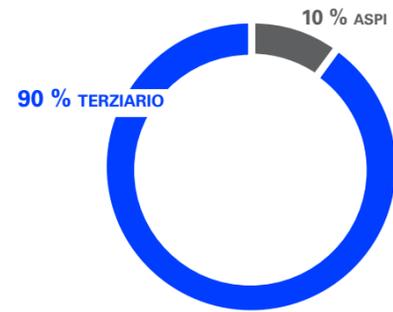
AMBITI URBANI PRG: SPINA 2 AMBITO 8.18/3 UMI II

SUPERFICIE TERRITORIALE **7.400 mq**

DIRITTI EDIFICATORI: 45.000 mq



Mix funzionale



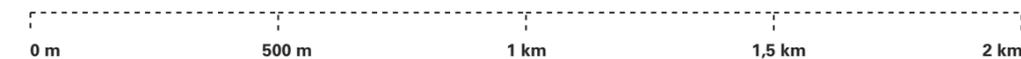
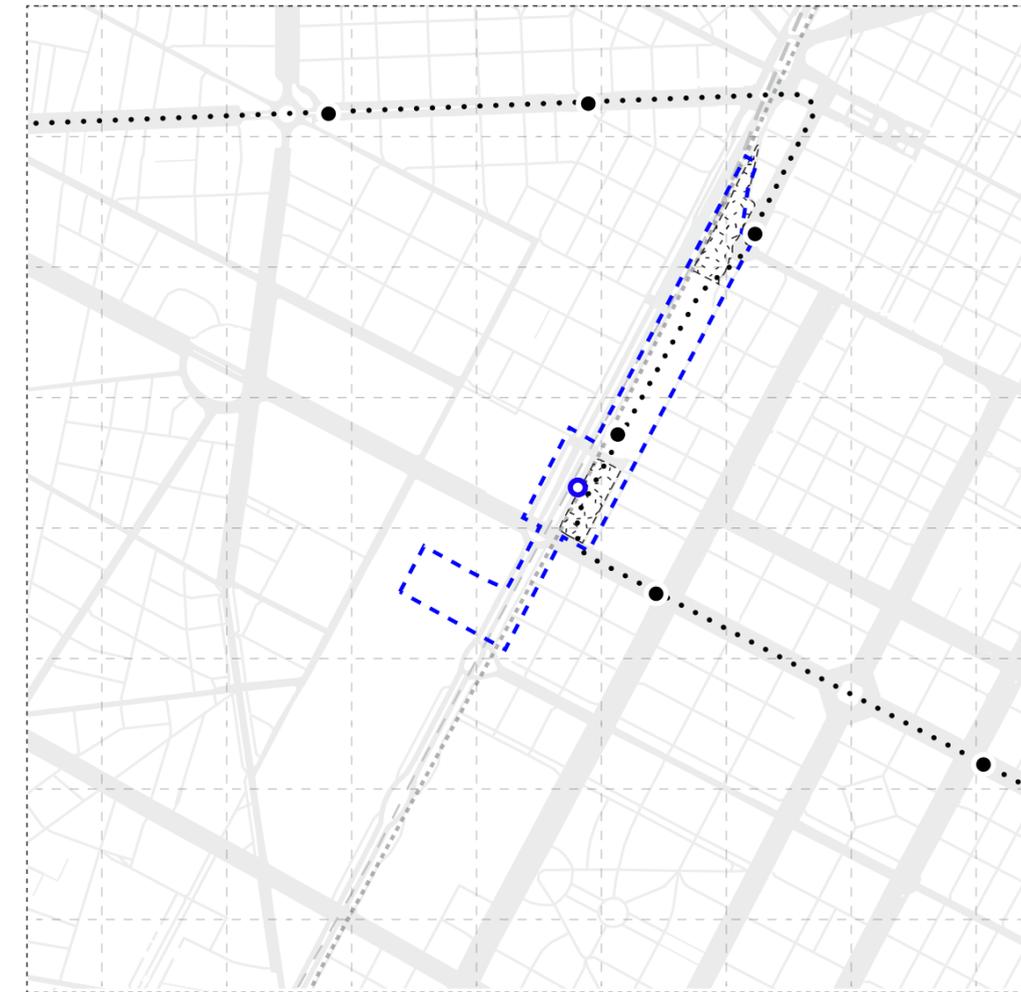
ASPI - Attività turistico-ricettive e residenze collettive; attività produttive minori e artigianali di servizio; attività commerciali, ristorazione e pubblici esercizi; uffici;

Img. 03. Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano

La prima area è quella di Porta Susa che si colloca nella parte centrale della città, essendo uno snodo infrastrutturale importante per Torino, parte della Spina centrale, intervento urbanistico ultimato recentemente. L'ambito in cui si colloca l'area è un'opportunità importante per la città dato che qui è presente la stazione AV¹ di Porta Susa, con doppio affaccio su corso Bolzano e corso Inghilterra. Il lotto d'intervento era suddiviso in due parti, prospicienti, a Nord l'ex stazione Porta Susa e il cosiddetto "lotto torre" a Sud, in corso Inghilterra angolo corso Vittorio Emanuele II. Per ciò che riguarda la stazione dismessa è previsto il recupero dell'edificio storico, accompagnato dall'edificazione di nuovi volumi ricettivi.

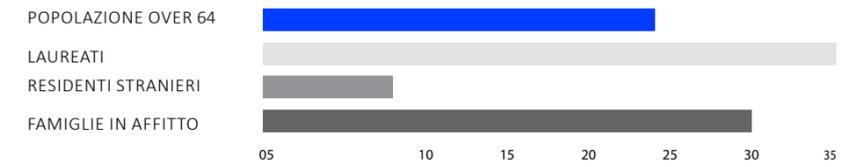
Il PRGC prevedeva, l'edificazione, in due lotti di uguali dimensioni, di due torri con altezza pari a circa 160 metri. L'idea è quella di creare uno skyline in completamento con un'ulteriore torre, di altezza minore, nelle aree di Spina 1. Fino ad oggi è stato realizzato solo il lotto in Spina 2 con il progetto del grattacielo, opera di Renzo Piano per la banca Intesa San Paolo. Il lotto rimasto incompiuto ha una forma rettangolare, di ridotte dimensioni e densità edilizia elevata, collegato direttamente con la stazione Porta Susa AV mediante il piano interrato in corrispondenza dell'attuale corso Matteotti. Durante le giornate di *workshop* gli spunti avanzati sono stati incentrati sul mantenimento della continuità di spazio pubblico, oggi offerta da piazza XVIII Dicembre fino alla stazione. Si è messo in discussione inoltre la progettazione di una nuova torre monolitica, orientandosi più verso una distribuzione organica che garantisca un basamento di funzioni pubbliche e altre destinazioni d'uso differenziate e riconoscibili, come attività ricettive e residenze.

¹ Alta Velocità.



Img. 04. Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

Popolazione



Img. 05 Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), *Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione*, 2019.

AREA 2 - ODDONE SPINA 3

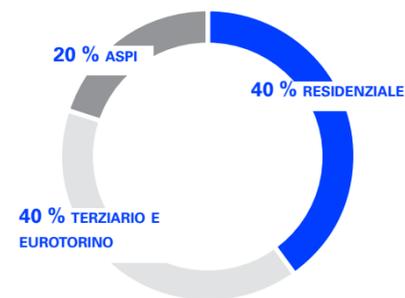
AMBITI URBANI PRG: SPINA 3 AMBITO 4.13/2

SUPERFICIE TERRITORIALE **143.067 mq**

DIRITTI EDIFICATORI: 53.035 mq



Mix funzionale



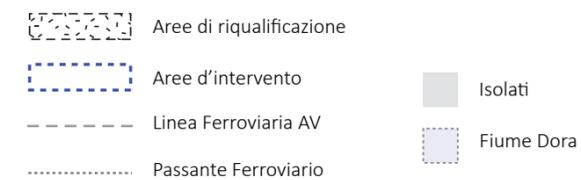
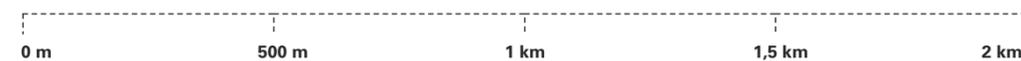
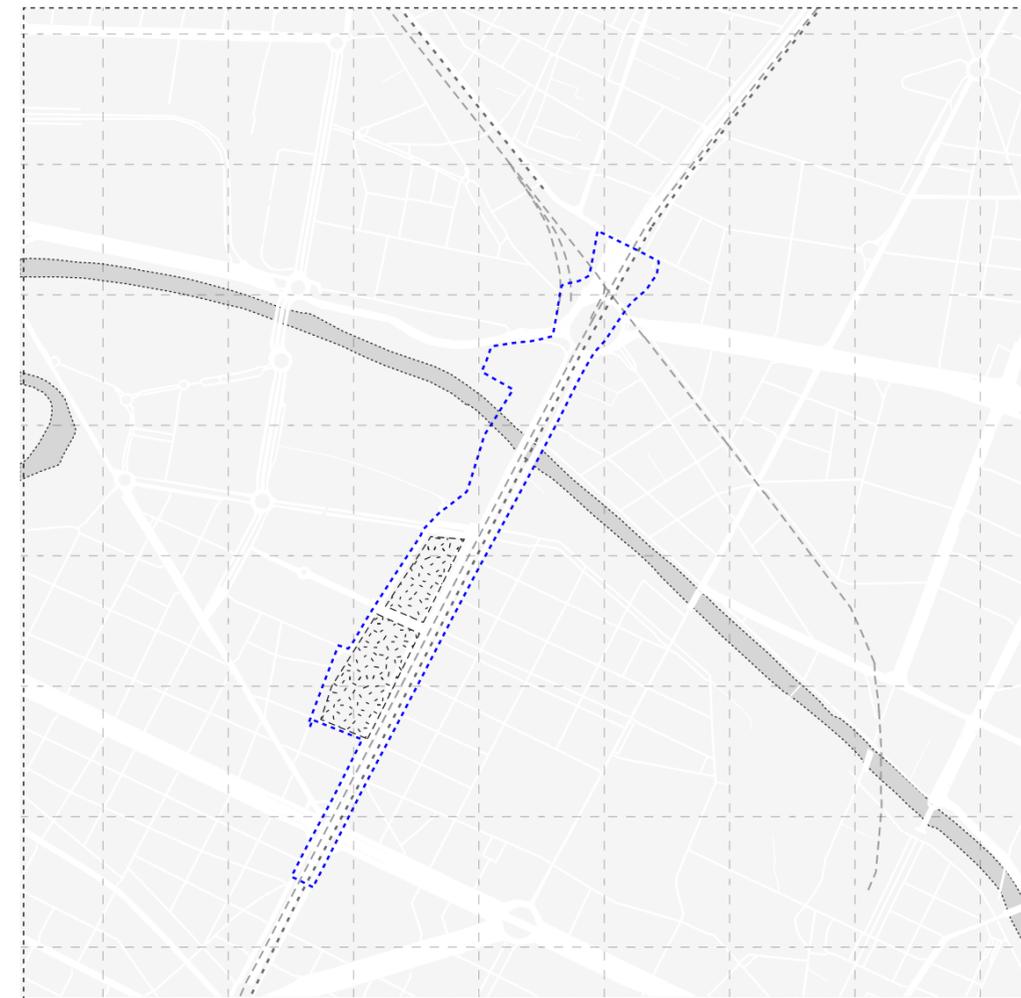
ASPI - Attività turistico-ricettive e residenze collettive; attività produttive minori e artigianali di servizio; attività commerciali, ristorazione e pubblici esercizi; uffici;

Img. 06a. Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano

L'area Oddone è posta sul corso Principe Oddone, nella parte Nord, zona di trasformazione Spina 3, vicina a piazza Baldissera e al fiume Dora. A Ovest dell'area vi è il blocco di edifici di Environment Park che ha costituito un punto di partenza per la trasformazione, ospitando anche i tre giorni di seminario Rail city Lab. Rappresenta un polo importante per Torino, tanto da essere messo, negli schizzi progettuali del workshop, in connessione con il Politecnico di Torino e Porta Susa per ciò che riguarda le trasformazioni, marcando l'asse della Spina centrale. Il passato della zona d'interesse è di tipo industriale, infatti l'area ospitava le ferriere FIAT, per essere poi in tempi recenti bonificata e in parte riedificata.

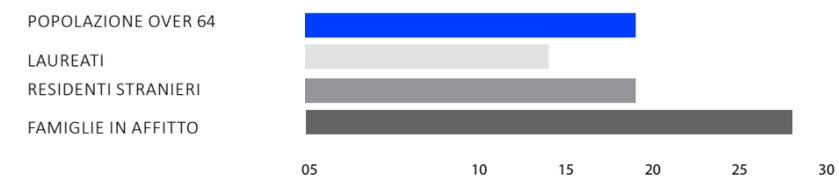
Oggi, l'area Oddone rappresenta un grande vuoto urbano da riqualificare, non potendo più assolvere alcuna delle funzioni originarie si trova in stato di abbandono. Solo in tempi recenti, durante l'esecuzione dei lavori di interrimento del passante ferroviario, è stata utilizzata per lo stoccaggio del materiale di risulta.

L'area si estende lungo corso Oddone e con il fronte est della Spina, caratterizzato da edifici di basso pregio che un tempo si interfacciavano direttamente con la ferrovia, questo aspetto ne ha intaccato la qualità a livello architettonico. A Ovest si hanno invece quartieri ad alta densità di recente costruzione, organizzati su una maglia ortogonale. L'intento progettuale, maturato durante il *workshop* è quello di valorizzare a livello paesaggistico un'area che si specchia nel fiume Dora. Un altro chiaro obiettivo è quello di "ricucire" i due fronti di corso Principe Oddone, per troppi anni rimasti divisi, con un tessuto edilizio differente. Elemento da segnalare è un fabbricato presente nell'area, vincolato dalla Soprintendenza che si ipotizza possa ospitare un *mix* funzionale in stretta relazione con il polo tecnologico dell'Environment Park.



Img. 06b. Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

Popolazione



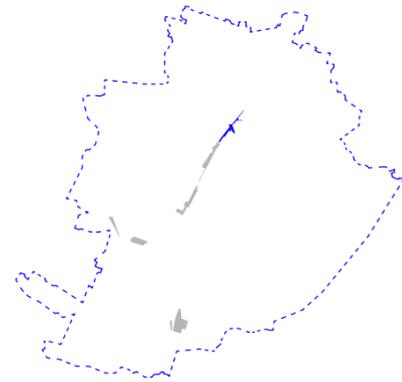
Img. 07 Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), in *Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione*, 2019.

AREA 3 - REBAUDENGO SPINA 4

AMBITI URBANI PRG: AMBITO 5.10/3 SPINA 4- FS 1
 AMBITO 5.10/4 SPINA 4- FS 2
 AMBITO 5.10/8 SPINA 4- BREGLIO

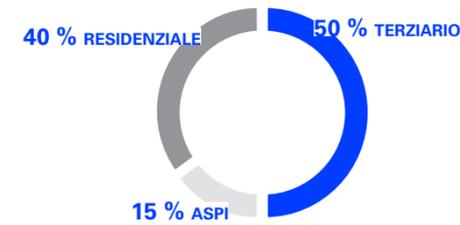
SUPERFICIE TERRITORIALE 156.264 mq

DIRITTI EDIFICATORI: 60.427 mq

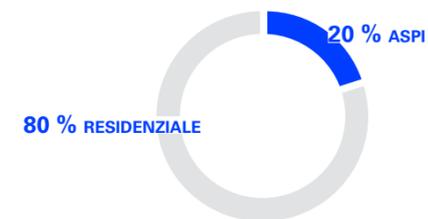


Mix funzionale

AMBITO 5.10/3 SPINA 4 - FS 1



AMBITO 5.10/4 SPINA 4 - FS 2 AMBITO 5.10/8 SPINA 4 - BREGLIO

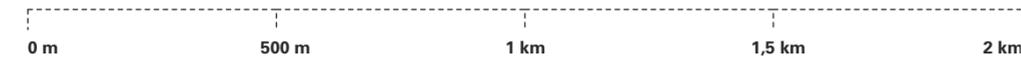
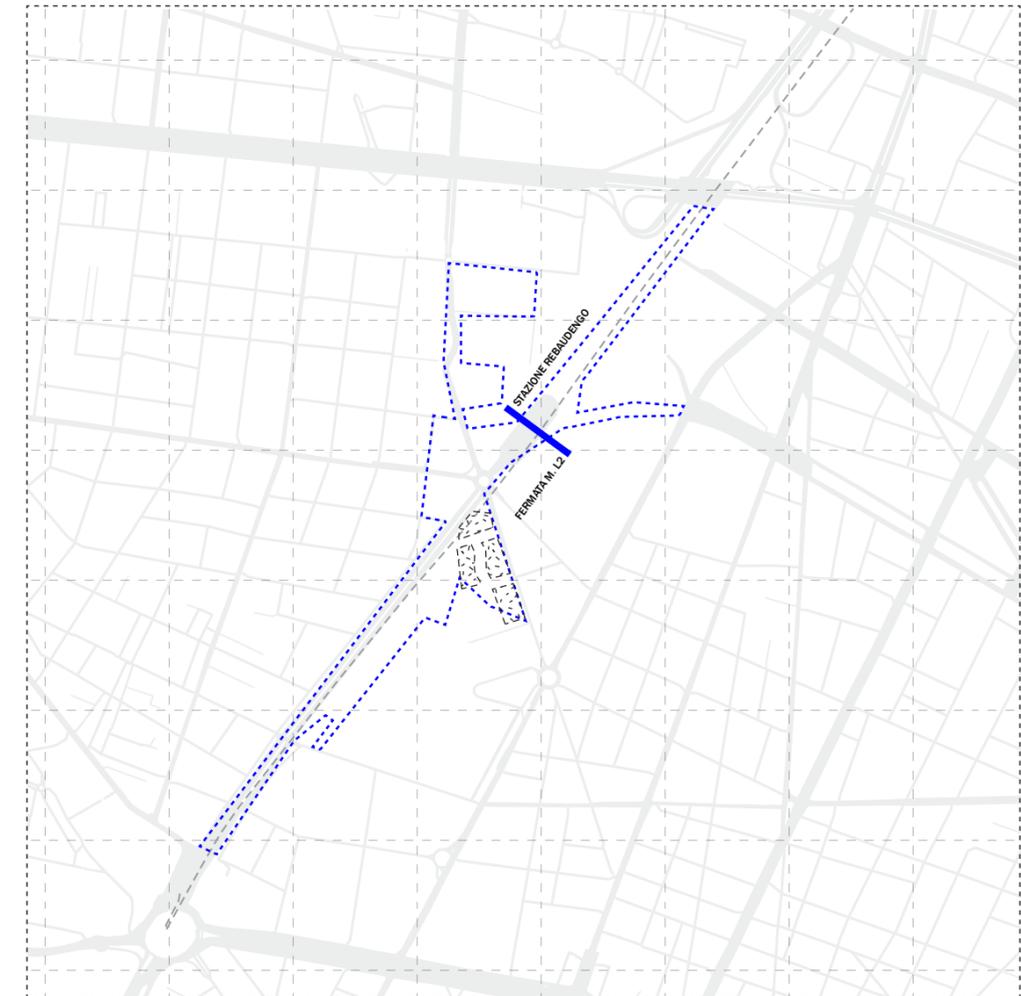


Img. 08. Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano

L'area di Rebaudengo-Spina 4 risulta frazionata dal PRGC in più ambiti di intervento, alcuni dei quali, a destinazione commerciale e residenziale, già realizzati o in corso di trasformazione. La natura frammentata dell'area, con l'attuale impianto normativo, non permette che si possa dare risalto al ruolo strategico che quest'area di per sé ha. Costituisce, infatti, un punto di connessione tra le autostrade in ingresso da Nord e la direttrice urbana della Spina. Inoltre, dopo l'interramento del Passante Ferroviario, è stata prevista la collocazione di una fermata del Servizio Ferroviario, Rebaudengo appunto.

La Stazione Rebaudengo in particolare, già costruita, assumerà a nord le stesse funzioni svolte a sud dalla Stazione Lingotto, diventando terminale di interscambio con la futura Linea 2 della metropolitana che raggiungerà l'area Sud della città, attraverso il centro di Torino e la stazione di Porta Nuova.

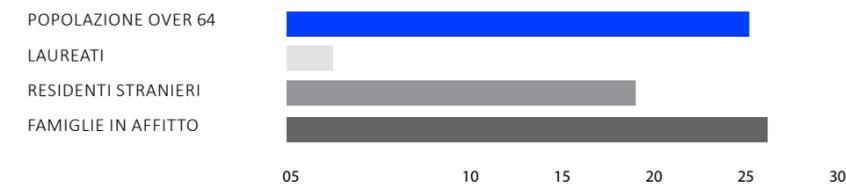
Con questo genere di lavori infrastrutturali si comprende il potenziale dell'area, la quale rappresenterà la nuova porta di ingresso alla città dalla direttrice Nord, per questo motivo molte aree facenti parte dell'ambito sono già state riqualificate. Le proposte di progetto che sono nate dai tre giorni di *workshop* hanno come fulcro il tema infrastrutturale e il ruolo strategico che l'area è in grado di svolgere. È stata inoltre avanzata una proposta di cambio di *mix* funzionale previsto inizialmente dal PRGC, prevedendo spazi sportivi e per il tempo libero, integrati con edifici residenziali con nuove tipologie destinate a nuove famiglie.



- Aree di riqualificazione
- Aree d'intervento
- Linea Ferroviaria AV
- Sistema stradale

Img. 09. Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

Popolazione



Img. 10 Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), in *Verso il futuro delle aree ferroviarie. Scenari di trasformazione*, 2019.



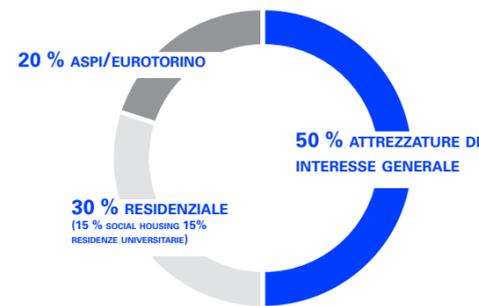
AREA 4/5 - LINGOTTO FS e PARCO DELLA SALUTE

AMBITI URBANI PRG: AMBITO 12.32 PSRI /
COMPENSORIO 3
AMBITO 16.3 LINGOTTO FS

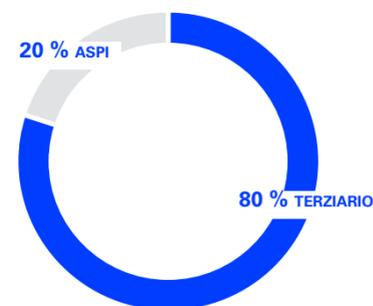
SUPERFICIE TERRITORIALE 313.725 mq + 19.481 mq

DIRITTI EDIFICATORI: 370.000 mq + 13.600 mq

Mix funzionale



/ Lingotto PDS



/ Lingotto FS

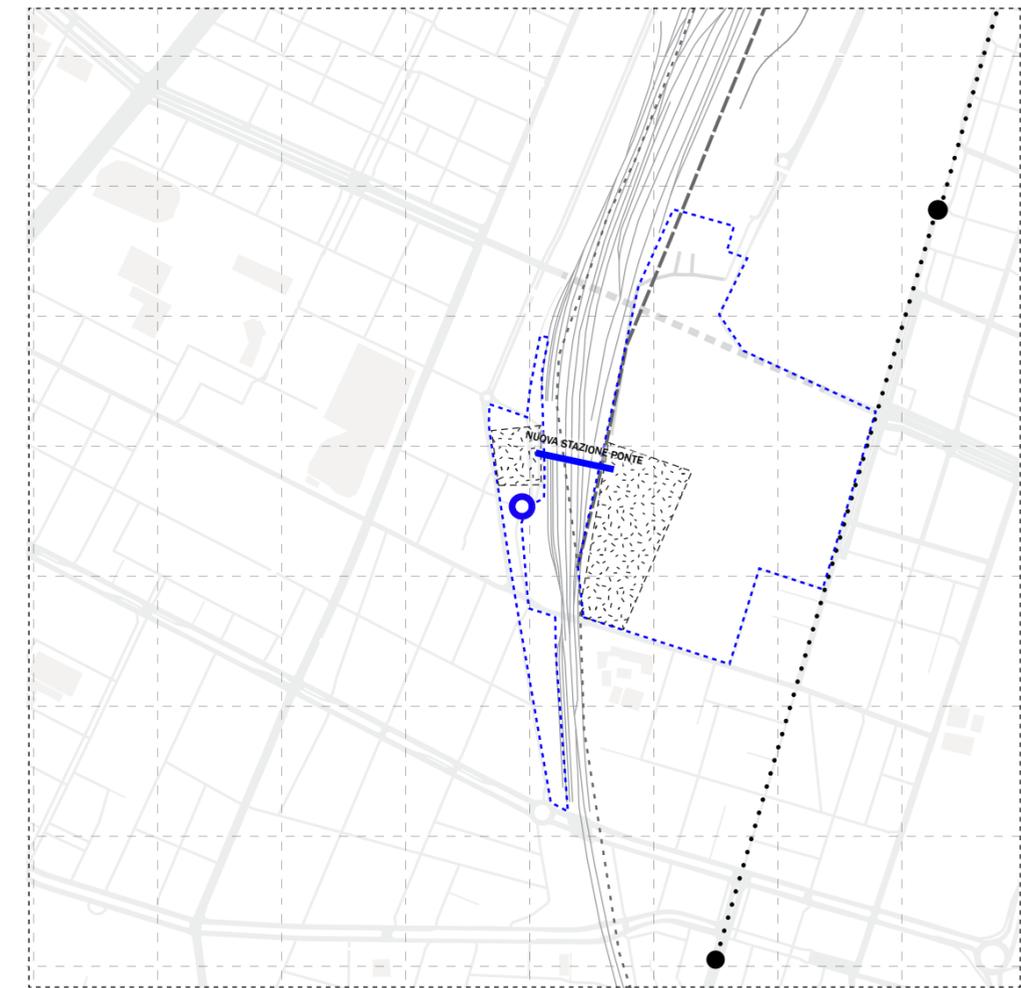
Img. 08. Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano

Le aree Lingotto FS e Parco della Salute sono due aree adiacenti caratterizzate dal passaggio della ferrovia e la presenza della Stazione Lingotto. Il vasto compendio delle aree Sud del Lingotto ha attraversato numerose fasi fortemente influenzate da più elementi di infrastruttura: la presenza della Linea 1 della metropolitana, che percorre via Nizza, e il progetto della realizzazione della stazione ponte, in diretta continuità con la stazione Lingotto.

Il lotto a Est, inizialmente avrebbe dovuto ospitare la Città della Salute e della Scienza e la Scuola di Medicina, poi divenne sede del Centro Direzionale della Regione Piemonte¹ e in seguito di un nuovo polo sanitario: il Parco della Salute. Il lotto a Ovest, meno esteso e adiacente all'attuale stazione Lingotto, è un'area di trasformazione di proprietà di FSSU RFI e con diritti edificatori in parte del Comune di Torino. Le aree erano sede delle industrie Fiat avio e oggi, dopo un processo di demolizione e ripristino, saranno in parte sede del Parco della Salute.

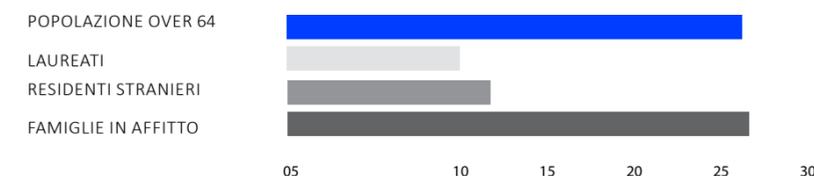
Le idee progettuali, riservate per l'area posta a Est, sono state incentrate sulla realizzazione di un'area di verde pubblico che si relazioni con il grande polo sanitario che verrà costruito, ampi giardini, strutture residenziali, ma anche attività ricettive, bar e ristoranti, negozi. La connessione con l'altro lato della strada sarà garantita da un "ponte", un nodo di interscambio che collegherà inoltre i diversi mezzi di trasporto che servono l'area, urbani e extra-urbani, attraverso *peplemover* e collegamenti pedonali intelligenti.

¹ Progetto di Massimiliano Fuksas, accompagnato da un complesso piano urbanistico esecutivo, in attesa di essere ultimato.



- Aree di riqualificazione
- Aree d'intervento
- Linea Ferroviaria AV
- Linea Metro
- Stazione ferroviaria
- Sistema stradale

Popolazione



Img. 09. Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

Img. 10 Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), in *Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione*, 2019.



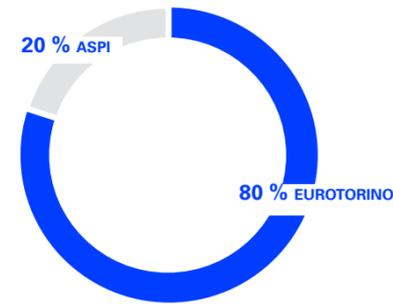
AREA 6 - SAN PAOLO

AMBITI URB. COINVOLTI: AMBITO 12.2 FS SAN PAOLO

SUP: TERRITORIALE **153.204 mq**

DIRITTI EDIFICATORI: 76.602 mq

Mix funzionale



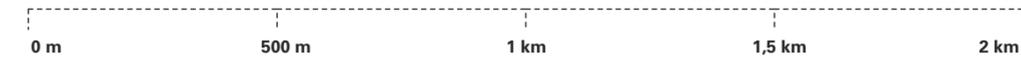
L'area San Paolo costeggia la ferrovia che collega Torino alla Val di Susa e alla Francia. È caratterizzata da un passato ferroviario essendo stato uno scalo che ha costituito, nei decenni passati, un nodo molto importante a livello logistico per l'area metropolitana.

Il lotto, di modeste dimensioni, si presenta non privo di edifici, da segnalare è la presenza di un edificio storico della Zust-Ambrosetti, posto nell'angolo Ovest che non entrerà a far parte della trasformazione perché recentemente ristrutturato e oggi in uso. Inoltre, lungo corso Rosselli, vi è un capannone utilizzato in passato come deposito e ad uso logistico, oggi parzialmente sede di attività di servizio urbane. L'area non è in piano, ma caratterizzata da un salto di quota tra il lato Nord e Sud. Questo dislivello fa sì che esistano delle aree su più livelli dislocate in maniera omogenea.

Ci si trova in una situazione di stallo poiché nell'ambito è confermata la realizzazione della fermata ferroviaria San Paolo, che avrebbe dovuto connettere il Sistema Ferroviario Metropolitano con l'Ospedale San Luigi e i comuni di Grugliasco, Collegno e Orbassano, ma che attualmente è in stato di abbandono. In vista della realizzazione della nuova fermata del Sistema Ferroviario Metropolitano si può pensare alla riqualificazione dell'area e come conseguenza concedere alla città un'esperienza di quest'area, da periferica e marginale a nuovo snodo dell'area occidentale.

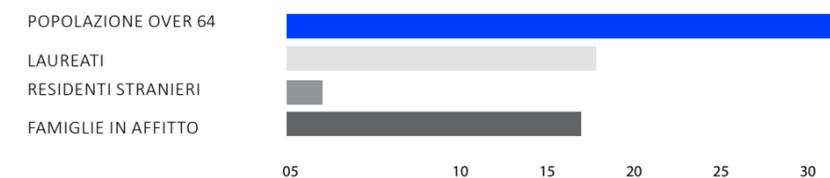
Durante il workshop si è discusso riguardo la necessità di modificare il mix funzionale in atto, prevedendo delle quote per edifici residenziali e commerciali. Il tentativo è quello di dare spazio ad un insediamento di tipo residenziale in una zona non completamente saturata, che è in diretto collegamento visivo con le Alpi, sul lato Ovest della città.

Img. 11. Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano

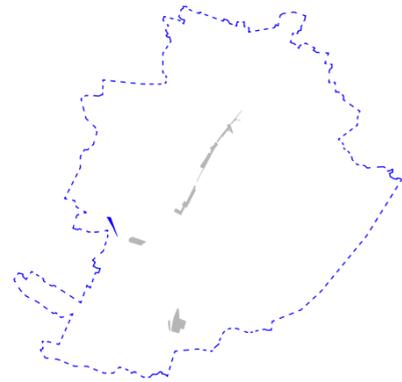


Img. 12. Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

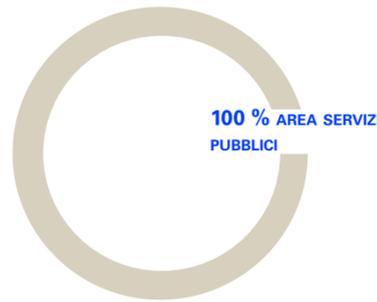
Popolazione



Img. 13. Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), in *Verso il futuro delle aree ferroviarie. Scenari di trasformazione*, 2019.



Mix funzionale



AREA 7 - BRUNELLESCHI

AMBITI URB. COINVOLTI: AREA PER SERVIZI- SERVIZI PUBBLICI S

SUP: TERRITORIALE **43.000 mq**

DIRITTI EDIFICATORI: Da quantificare

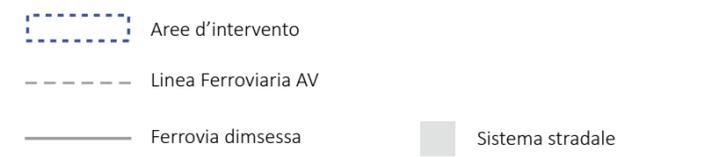
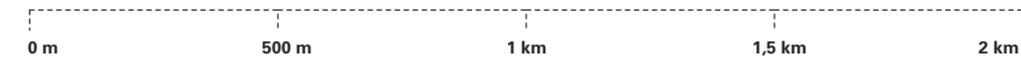
L'ultima area oggetto di studio è quella Brunelleschi, un lembo situato nella zona Nord-Ovest di Torino, vicina al Parco Ruffini, di forma allungata che coincide a Nord con via Monginevro. A est, oltre al tratto confinante con il Parco Ruffini, è fiancheggiata da corso Brunelleschi, ampio viale con imponenti filari e a Nord confina con il Centro di Permanenza per il Rimpatrio. L'area è chiusa su se stessa attraverso barriere fisiche e visive, come muri di cinta e edifici che ne occultano la vita verso l'esterno.

Ospitava originariamente il Reggimento Genio Ferrovieri¹, attualmente destinata dal PRGC a funzioni di tipo militare. All'interno lo stato di abbandono ha fatto sì che ci sia principalmente vegetazione incolta, due filari di tigli sul lato Nord-Sud del lotto e qualche magazzino abbandonato con costruzione a più campate.

Le idee progettuali sono orientate principalmente verso l'apertura dell'area verso i due fronti urbani principali, ora parzialmente occultati, abbattendo i muri di cinta dell'ex scalo ferroviario e facendo diventare l'area una nuova porta di accesso a parco Ruffini, pensandola come una sua naturale espansione. Malgrado le indicazioni del PRGC, che prevedono un'area destinata nella sua totalità a servizi si pensa ad una valorizzazione orientata verso un cambio di destinazione d'uso caratterizzata da un mix funzione con area a servizi, commerciale e residenziale. La vegetazione verrà mantenuta vista la particolarità dei due filari che come un bosco rivendicano la propria presenza nel tessuto urbano, inoltre funzionali alla mitigazione dell'impatto acustico e inquinante del traffico stradale.

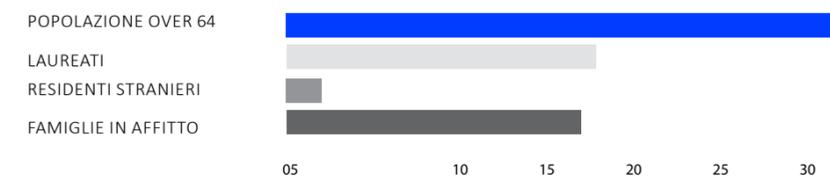
Img. 14. Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano

¹ Il Reggimento Genio Ferrovieri è Reparto altamente specializzato e unico nel suo genere negli eserciti occidentali. Quale unità "ferrovieri", il reggimento assolve compiti di ripristino, mantenimento e potenziamento di tratte ferroviarie; dispone di capacità di progettazione e realizzazione di opere ferroviarie complesse, quali linee e ponti ferroviari.



Img. 15. Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

Popolazione



Img. 16. Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), in *Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione*, 2019.



AREE A CONFRONTO

VERDE URBANO

CULTURA

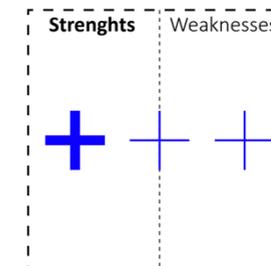
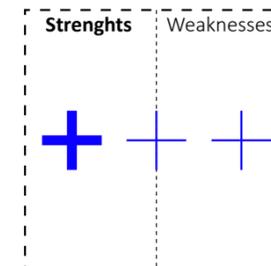
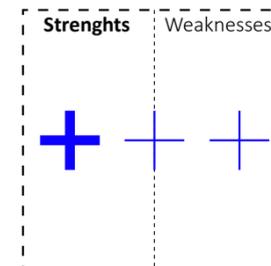
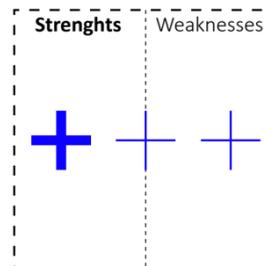
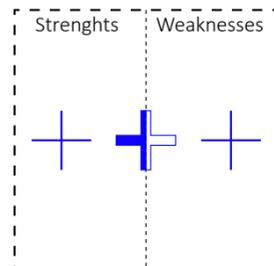
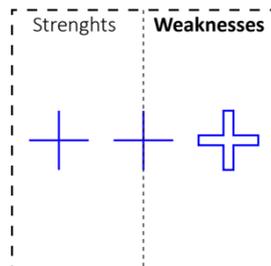
SERVIZI E LUOGHI
ATTRATTIVI

MOBILITÀ

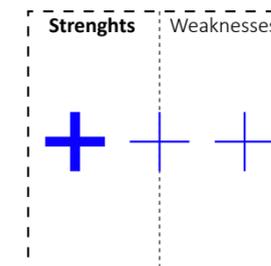
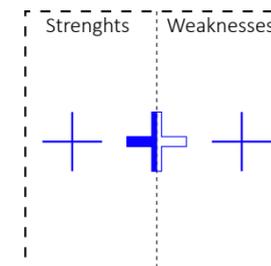
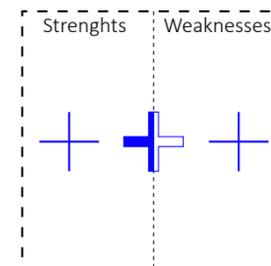
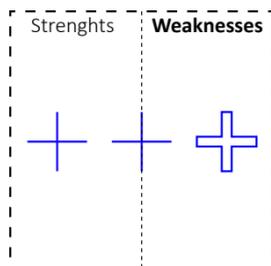
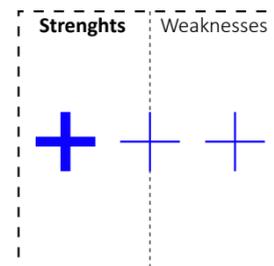
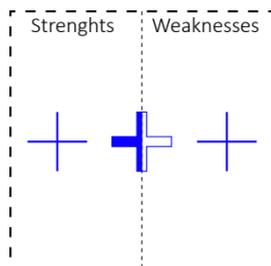
IMPRESE

SPORT

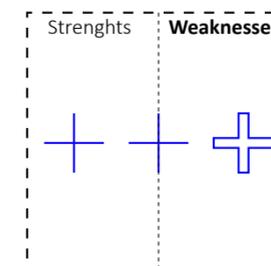
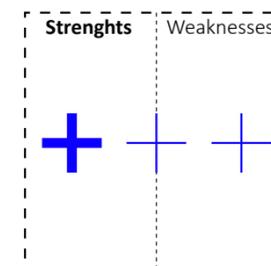
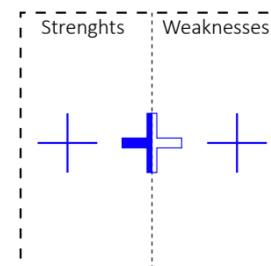
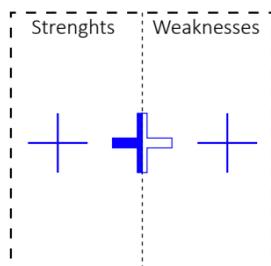
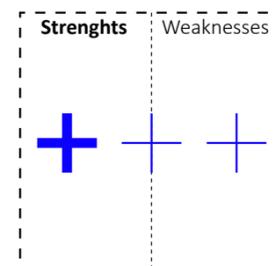
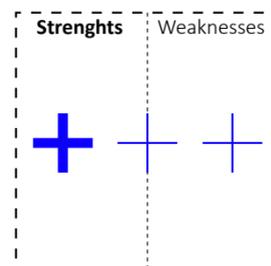
PORTA SUSA
SPINA 2



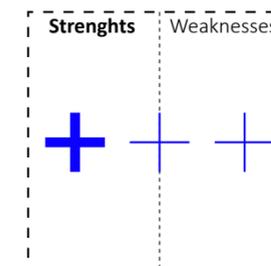
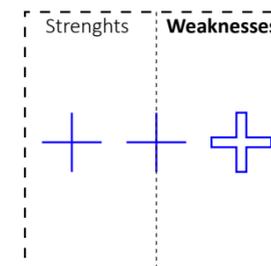
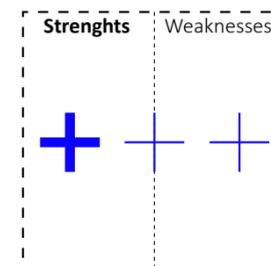
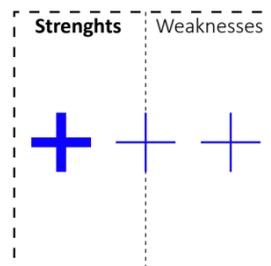
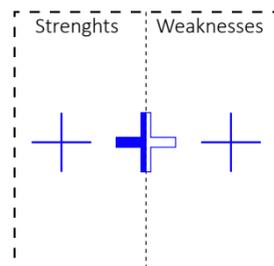
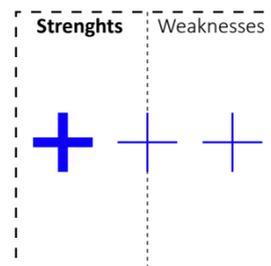
ODDONE
SPINA 3

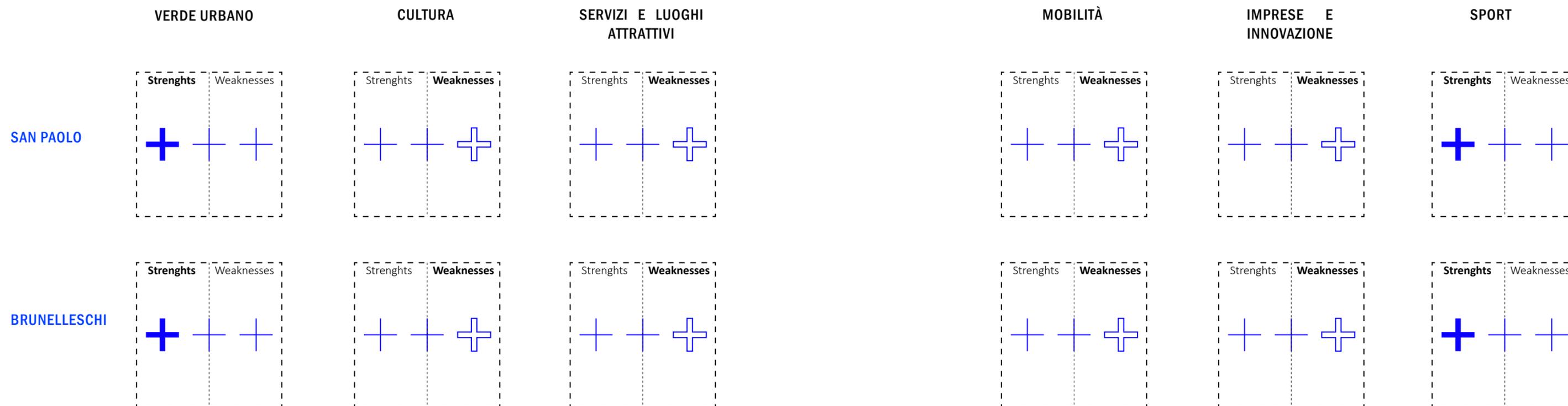


REBAUDENGO
SPINA 4

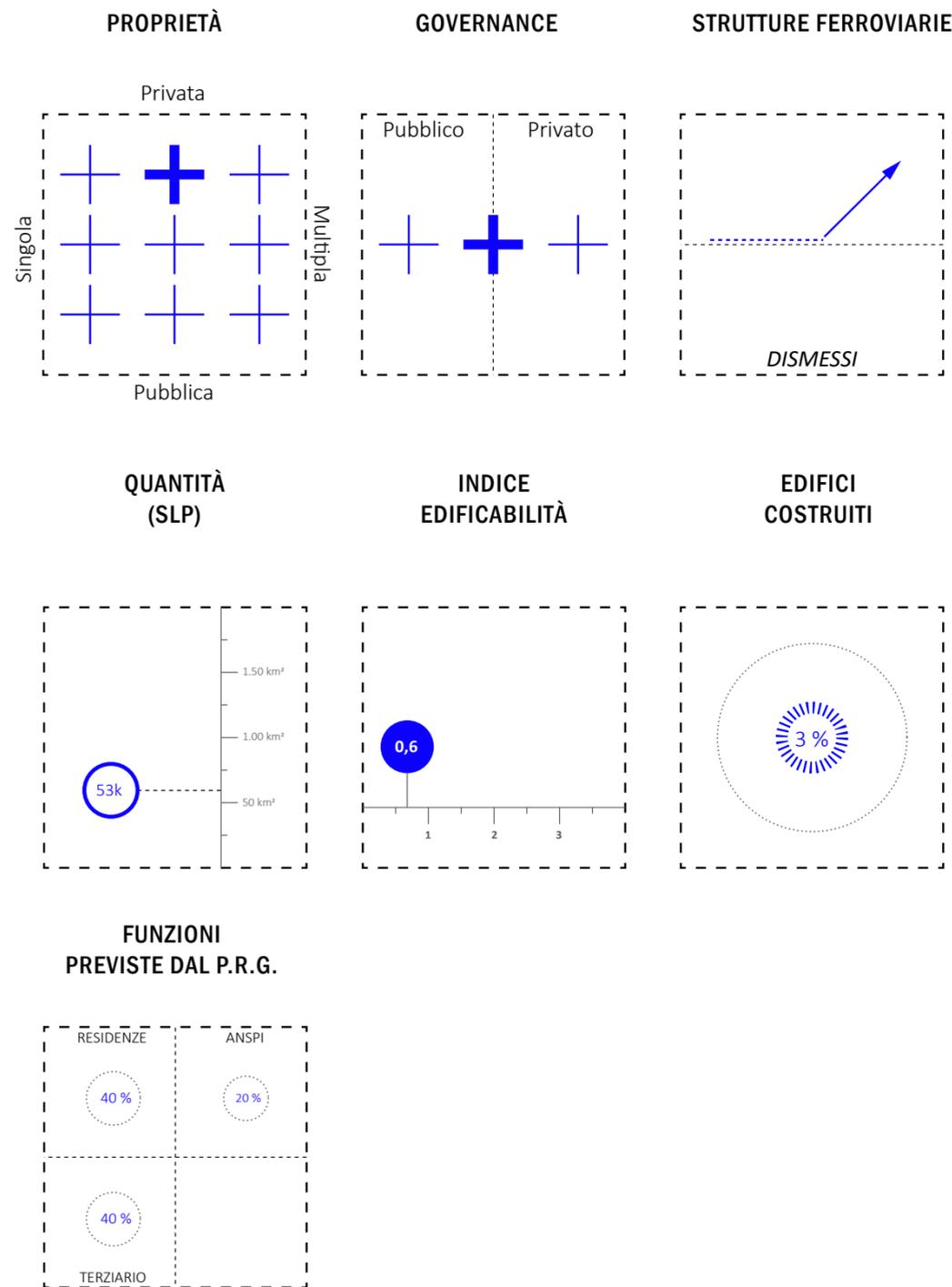


LINGOTTO
PSRI/FS





Tab. 03. Confronto tra le aree ferroviarie torinesi, in cui si portano alla luce punti di forza e di debolezza delle aree suddividendole per categorie, Dati ©UrbanLab.



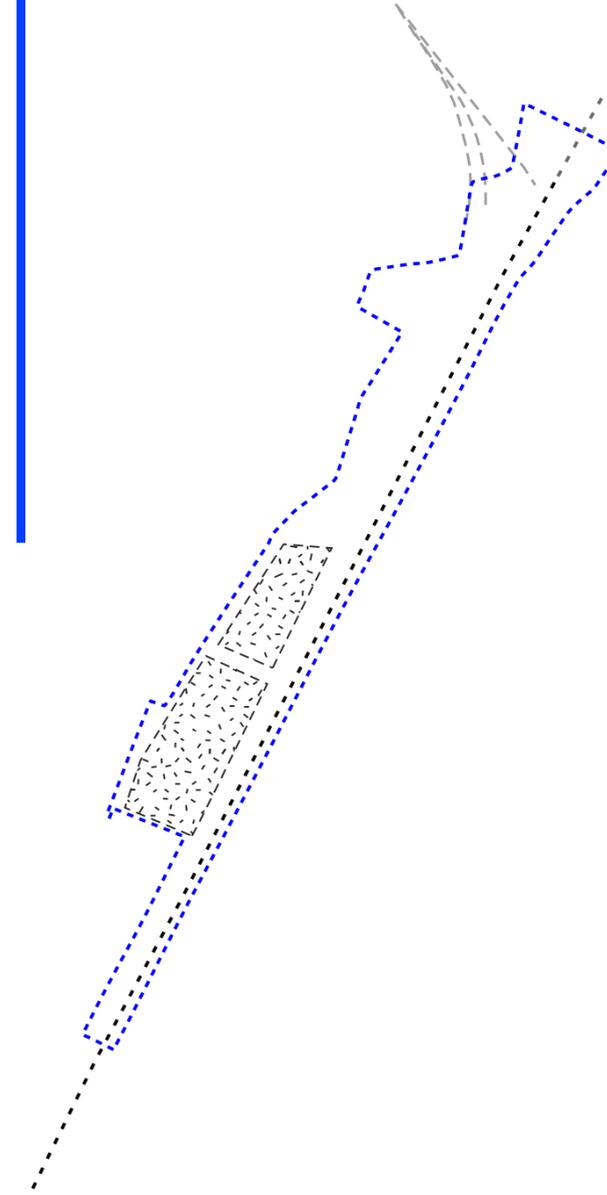
Tab. 04. Analisi degli indici, dati cronologici e funzioni che lo scalo dell'area Oddone ha racchiuso al suo interno prima della trasformazione, Analisi ©UrbanLab.

ODDONE | SPINA 3

/ PERCHÈ?

Dopo aver analizzato le aree ferroviarie dismesse, oggetto di studio da parte del *workshop* Rail City Lab, la scelta di avanzare una proposta progettuale è ricaduta sull'area di Oddone - Spina 3. È risultato utile stilare un confronto tra i dati delle aree distinguendo gli *stregths* (punti di forza) e gli *weaknesses* (punti di debolezza) che hanno generato autonomamente una distinzione sugli aspetti da consolidare, poiché già funzionali, e altri da migliorare. Successivamente ad una prima analisi, si è compreso che l'area di Oddone risulta essere la meno vincolata a livello di preesistenze, avviando a demolizioni. Il solo elemento presente, è quello della palazzina vincolata, che può essere ripensato e rifunzionalizzato.

Un altro elemento fondamentale, che ha orientato la scelta in un'ottica progettuale, è stata la collocazione dell'area Oddone: si trova all'interno dell'ambito di Spina 3, da pochi anni riqualificata e che quindi è stata, ed è, oggetto di cambiamenti e trasformazioni. Il progetto si configurerebbe, in questo modo, in un'ottica di mutamento sia dell'assetto urbano ma anche, quello più importante, sociale. Per fornire un termine di paragone, l'area di Lingotto FS e PSRI, risulta essere un'area che necessita di una riqualificazione più ampia, che vada al di là del contesto urbano e abbracci anche quello socio-culturale. Il forte assetto commerciale dell'area ha fatto sì che si sviluppassero, inoltre, spunti di riflessione riguardo alla creazione di luoghi di incontro e attrattivi da parte dei cittadini.

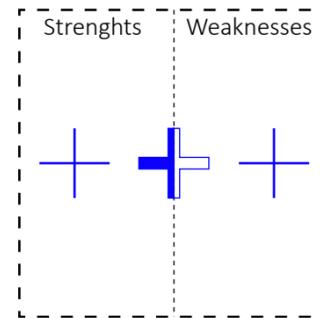


Tab. 05. Schema che rappresenta l'area di Oddone Spina 3.



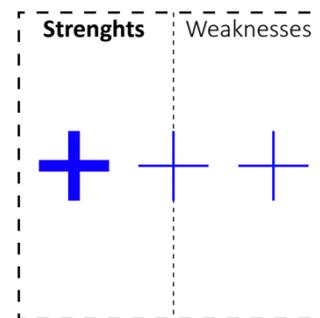
VERDE URBANO

Il **Parco Dora** rappresenta il polmone verde non solo dell'area ma anche della città, una grande risorsa rinforzata recentemente dalla stombatura della Dora che ha restituito all'area alcuni tratti di sponde del fiume. L'opportunità in questo caso è fornita dalle ex aree industriali dismesse che possono lasciar posto ad aree verdi. Se da un lato, la vicinanza al parco Dora rappresenta un punto di forza per l'area, dall'altro si potrebbe incrementare le superfici arboree, che risultano insufficienti al fabbisogno dell'area, data la presenza massiva di fabbricati e cemento.



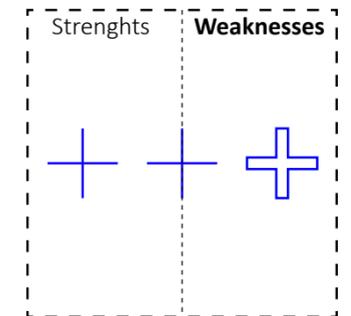
CULTURA

L'area negli ultimi 20 anni si è modificata investendo in attività culturali, per citare alcune strutture adibite a questo genere di eventi si hanno: il Museo Ettore Fico, cui si aggiungono gli spazi teatrali di San Pietro in Vincoli, la Biblioteca Italo Calvino, il MACa, il Teatro Murialdo e il cinema The Space.



SERVIZI E LUOGHI ATTRATTIVI

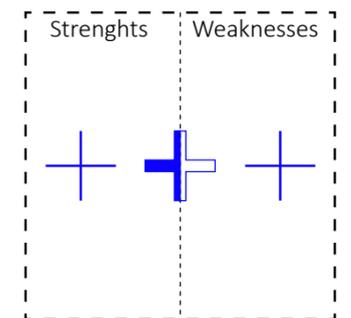
Un punto di debolezza dell'area è senza alcun dubbio la mancanza di un **polo attrattivo** in grado di convogliare persona provenienti da altri luoghi della città. L'Environment Park, presente nelle vicinanze dell'area, nonostante la sua configurazione di centro innovatore, non rappresenta un luogo di incontro per i residenti, nè tantomeno un polo che attrae visitatori dal resto della città. Inoltre, si riscontra una bassa densità di servizi per il welfare e di supporto sociosanitario, con la sola presenza ad Est degli ospedali Maria Vittoria e Amedeo di Savoia. Sono presenti due centri commerciali (SNOS e Parco Dora) a Nord e a Sud del fiume, a cui si aggiunge una discreta distribuzione di medie strutture di vendita.



MOBILITÀ

La zona risulta ben collegata con le altre aree della città, con una fitta trama di collegamenti GTT mediante bus e tram. La Metro 1 è raggiungibile a piedi. La dismissione permanente della Stazione Dora ha portato un dissesto a livello di collegamenti ferroviari. Potrebbe essere potenziato il sistema della mobilità lenta, nello specifico quella ciclabile, al fine di rendere più fitta e accessibile la rete stradale e il *bike sharing*.

1. La Spina collega la stazione di Porta Susa all'autostrada;
2. Linea 3 della rete urbana collega al centro città;
3. Stazione Dora, che permetteva accesso all'area metropolitana e servizi di collegamento regionali, risulta oggi dismessa;



04

CONOSCERE

AREA ODDONE E BORGO S.
DONATO

Rapporto Storia-progetto

“Conoscere” significa apprendere e ritenere nella mente una nozione, ma nell’uso ha un più concreto valore semantico: “può indicare i vari gradi della conoscenza, dall’iniziale percezione dell’esistenza di una cosa alla cognizione piena del suo essere, dei suoi modi e qualità”¹, questo è quello che ci si propone di fare. Il tentativo è quello di spiegare i luoghi procedendo a ritroso nella loro memoria, rispondendo alla domanda: Qual è il ruolo della storia e della memoria di un territorio? Cosa distingue, quindi, un luogo da un *non-luogo*?

L’area di progetto è consolidata all’interno di un quartiere di origine proto-industriale, forte connotazione che ha sempre, nei secoli, mantenuto. La vicinanza al Fiume Dora, ci fa comprendere l’importanza che i corsi d’acqua hanno avuto per questi territori. Il punto di partenza è quello delle origini del borgo, passando per la fiorente epoca industriale, giungendo alla dismissione. Il tentativo è di approfondire il rapporto esistente e viscerale tra la storia dei luoghi e il progetto.

¹

Cfr. <https://www.treccani.it/vocabolario/conoscere/>

INCIPIT: I LUOGHI

Identità e luoghi di transizione

L'ex area ferroviaria dismessa di Oddone Spina 3 è parte del quartiere Borgo San Donato dell'attuale Circonscrizione 4¹ di Torino. Esistono dei legami indissolubili tra i luoghi, la storia e la memoria che li caratterizza.

Il treno, così come la ferrovia e la stazione, nella letteratura, sono sempre stati simbolo di dinamismo, progresso e velocità rappresentando uno degli spazi più rappresentativi delle metropoli europee tra Ottocento e primo Novecento. Come efficacemente definito da Remo Ceserani "l'esperienza lacerante della modernità"² luoghi cioè posti ai limiti di un intorno urbano che operano una globalizzazione *ante litteram*. Lo sviluppo tecnico e scientifico che ha investito l'Europa nel corso dell'Ottocento e del primo Novecento condusse a una diffusa esaltazione del progresso, treni e stazioni, che simboleggiano la modernità e il

dinamismo sono esplicitamente nominati e ampiamente celebrati nel Manifesto del futurismo³:

“Noi canteremo le grandi folle agitate dal lavoro, [...] le stazioni ingorde, divoratrici di serpi che fumano; [...] e le locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi [...]”⁴.

Quando parliamo di **luoghi** non intendiamo solo spazi fisici ma l'insieme dei dati materiali e simbologie che rimandano ad eventi e figure: ogni luogo abitato, vissuto dagli individui ha una memoria, da scoprire, da ricostruire, da interpretare. Un luogo si configura come un contenitore del passato, attraverso segni tangibili e memorie che arrivano fino a noi nella loro complessità e stratificazione del tempo⁵.

Ma per definire bene lo spazio fisico che si tramuta in luogo è bene approfondire brevemente le teorie dell'antropologo francese Marc Augé esplicitate nel suo

libro "Non-luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità"⁶ del 1992. Secondo la sua tesi, la surmodernità⁷, l'epoca nella quale viviamo, è caratterizzata da un triplice eccesso: di tempo, di spazio e di riferimenti individuali. Si riferisce alla trasformazione del mondo contemporaneo in costante movimento che si riflette sull'accelerazione della storia, che coincide con "la moltiplicazione di avvenimenti il più delle volte non previsti da economisti, storici o sociologi"⁸ e a sua volta che la difficoltà di pensare il tempo derivi "dalla sovrabbondanza di avvenimenti del mondo contemporaneo"⁹. La sovrabbondanza di cui Augé tratta nel suo scritto si ripercuote non solo sugli avvenimenti ma anche sul concetto di spazio, definendolo come "la seconda figura dell'eccesso della surmodernità". egli sostiene che la sovrabbondanza spaziale del presente si esprima attraverso i mutamenti di scala - in relazione alla conquista dello spazio - nella molteplicità di riferimenti generatori di immagini e nel ritmo accelerato dei mezzi di trasporto. Questi cambiamenti si riversano sullo spazio fisico e lo modificano, attraverso, ad esempio, contrazioni urbane, trasferimenti della popolazione e moltiplicazione di ciò che Augé definisce

"non-luoghi".

Il non-luogo, è definito in contrapposizione al concetto di luogo antropologico¹⁰: "se un luogo può definirsi come identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi né identitario, né relazionale, né storico definirà un non-luogo"¹¹ e ancora specifica che "i non-luoghi sono rappresentati dalle installazioni per la circolazione delle persone e dei beni - strade a scorrimento veloce, vincoli e aeroporti - quanto i mezzi di trasporto stessi o grandi centri commerciali"¹².

Il luogo deve essere quindi: identitario, tale cioè da contrassegnare l'identità di chi ci abita; relazionale, che individui i rapporti reciproci tra i soggetti in funzione di una loro comune appartenenza; ed infine storico, ovvero che possa ricordare all'individuo le proprie radici. I "non-luoghi", così come definiti da Augé, sono propri del nostro tempo e per lui rappresentativi della nostra epoca, caratterizzata da ciò che è precario, dalla provvisorietà, dal transito e da un'alienazione personale. Le città perdono l'anima rispondendo alle esigenze del uomo contemporaneo nel facilitare la sua vita mentre i monumenti storici perdono il loro valore e la loro identità accostandosi ai

¹ La 4ª Circonscrizione San Donato - Campidoglio - Parella occupa la zona Ovest di Torino a Nord da corso Francia, per una superficie di poco più di 9 kilometriquadri. Il territorio amminè delimitato a Sud da corso Francia, a Nord da corso Regina Margherita e corso Mortara, a est da corso Principe Oddone, a Ovest dal confine col Comune di Collegno

² R. Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova 1993, p. 274.

³ J. Goldmann, *Spaces of Transition, 'Heterotopias' and 'Non-Spaces'-A Study on the Literary Representation of the Train Station*, Universität Würzburg, Germania 2016.

⁴ F. T. Marinetti, *Fondazione e manifesto del futurismo*, Direzione del Movimento futurista, Milano 1909.

⁵ D. Novara (a cura di), *Il valore formativo dei luoghi della memoria*, in "Memoranda. Strumenti per la giornata della memoria", Edizioni La Meridiana, Molfetta 2003, pp. 46-54.

⁶ M. Augé, *Non-luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Eleuthera, Milano 1996.

⁷ La surmodernità, intesa come ulteriore evoluzione del postmodernismo, fa riferimento ai fenomeni sociali, culturali, intellettuali ed economici connessi allo sviluppo delle società complesse alla fine del XX secolo, nella fase postindustriale e la diffusione della globalizzazione.

⁸ M. Augé, cit., p. 71.

⁹ M. Augé, cit., p. 50.

¹⁰ Il luogo antropologico rappresenta una costruzione dello spazio concreta, alla quale fanno riferimento coloro ai quali essa assegna un posto. Ha tre principali caratteristiche legate a: identità, relazioni, storia. Quando si nasce, lo si fa in un luogo specifico, con una specifica residenza. In tal senso il luogo di nascita costituisce dell'*identità individuale*.

¹¹ I. Stocco, *Luoghi, confini, identità: valori fluidi nell'epoca della "modernità liquida"*, Università degli studi di Padova, Corso di Laurea Magistrale in Lingue Moderne, Torino 2012, p. 50.

¹² M. Augé, cit., pp. 78-79.



Img. a. Immagine esplicativa di un non-luogo: il supermercato, nel dettaglio immagine di una drogheria nel 1964, fonte: www.flickr.com

segni del modernismo, rimanendo però nel passato¹³.

Secondo Augè, la relazione perduta tra l'uomo moderno e il suo ambiente diventa non tanto una stranezza, ma una condizione costante, prodotto della mobilità, modernizzazione e globalizzazione. I non luoghi sono i nodi e le reti di un mondo senza confini. Proseguendo nel testo viene definito il "non-luogo" come un termine che racchiude due realtà complementari ma distinte: "quegli spazi costituiti in rapporto a certi fini (trasporto, transito, commercio, tempo libero) e il rapporto che gli individui intrattengono con questi spazi"¹⁴.

Sono gli spazi definiti "dello *standard*", dove nulla è casuale ma anzi tutto al loro interno è calcolato con precisione "il numero di decibel, dei lum, la lunghezza dei percorsi, la frequenza dei luoghi di sosta, il tipo e la quantità di informazione"¹⁵.

Rappresentano in toto dei luoghi in cui si concretizza il sogno della "macchina per abitare", in cui ogni spazio è ergonomico ed efficiente, con un altissimo livello di comodità tecnologica.

I luoghi e i "non-luoghi" sono strettamente interconnessi tanto che spesso è difficile distinguerli. Motivo per cui nella definizione di luogo antropologico e "non-luogo" spesso non ci si ritrova in maniera assoluta, anzi, diventa spunto per

¹³ L'esempio che M. Augè porta è quello delle grandi metropoli europee (Londra, Parigi, Milano, Roma) che, con la globalizzazione, sono popolate da catene di negozi tutti uguali, le macchine per il cambio di valuta e le altri oggetti meccanici che mancano d'identità del luogo.

¹⁴ M. Augè, cit., p. 87.

¹⁵ Ibidem

porsi alcune domande: qualsiasi posto può essere un luogo o "non-luogo" in base a chi lo osserva? A quale identità Augè si riferisce? Ma soprattutto, questa definizione cambia in base al punto d'osservazione?

È lo stesso Augè ad approfondire questi aspetti, sostenendo che la stessa definizione di "non-luoghi" ha limiti intrinseci: un individuo potrebbe instaurare un legame sociale con altri individui in un centro commerciale, ad esempio, per definizione un "non-luogo", trasformandolo così in un luogo, così, citando Augè, "Non esistono luoghi o "non-luoghi" in senso assoluto. Il luogo degli uni può essere il non-luogo degli altri e viceversa. Nell'era digitale odierna, gli spazi virtuali di comunicazione, poi, permettendo agli individui di scambiarsi messaggi, di mettersi in contatto tra loro, non possono facilmente essere definiti non-luoghi"¹⁶ e ancora "non-luoghi" hanno assunto una valenza positiva e rassicuratrice [...]: gli utenti non si preoccupano del fatto che i centri commerciali siano omologati tra ma sono rassicurati della sicurezza di poter trovare in qualsiasi altro posto nel mondo ciò cui abbiano bisogno"¹⁷.

Dopo aver definito cosa sono i luoghi e i "non-luoghi" e quanto i confini tra essi siano labili e impercettibili, questi concetti ritornano utili per scomporre e comprendere al meglio un intorno urbano specifico.

Esempi concreti di questi concetti sono:

¹⁶ M. Augè, *I nuovi confini dei non-luoghi*, Articolo sul "Corriere della sera", 2010, <http://temi.repubblica.it/micromega-online/marc-augè-i-nuovi-confini-dei-nonluoghi/>.

¹⁷ M. Augè, cit., 1996, pp. 90-92.

alcuni spazi funzionali pensati per la mobilità collettiva, o appartenenti all'esercizio di attività proprie della contemporaneità, vengono definiti ormai "non-luoghi" nel linguaggio comune, essendo stato introdotto come neologismo.

Questi spazi, quali ad esempio *terminal* degli aeroporti, le stazioni ferroviarie, le metropolitane, i nuovi centri commerciali, i centri sportivi, le stazioni di servizio, i villaggi turistici e i complessi alberghieri, i parchi di divertimento, prendono il nome di "non-luoghi" perché spazi anonimi privi d'identità che presentano caratteristiche omogenee e standardizzate, dove l'individuo, privato di ogni essenziale riferimento a un preciso contesto, perde la sua identità.

L'omologazione degli spazi e la conseguente perdita di identità non è, anche secondo l'autore, così diffusa da comprendere qualsivoglia tipologia spaziale, ma lo è abbastanza da riconsiderare alcune scelte e individuare quali siano le cause che spingono all'omologazione, per non pervenire, alla diffusione di "non-luoghi".

Aver riportato le teorie di Augè, si pone come tramite per generare uno spunto di riflessione sulla natura degli spazi urbani, senza che esso si tramuti in una semplificazione indifferenziata che raggruppa ed etichetta, ad esempio, tutti i servizi e la mobilità come "non-luoghi".

Il tempo svolge un ruolo fondamentale all'interno delle dinamiche urbane, il quale stratificandosi fa sì che si generi l'identità di un luogo. Per comprendere come la realtà possa mutare si può affermare che i "non-luoghi", purché non storicizzati, possano rappresentare dei punti di incontro per la collettività nella vita quotidiana, e si

possono riempire di nuovi contenuti che erano inizialmente una prerogativa di altri spazi, come una piazza storica ad esempio. Concludendo, il requisito principale di un "non-luogo" dipende dalla percezione collettiva, che gli individui possono avere e che, se soggetta all'individuo, è perciò mutabile. Alcuni "non-luoghi", potrebbero ad esempio diventare luoghi poiché anche se non progettati *ad hoc* possono diventare spazi densi di rapporti umani, socialità e memoria comune¹⁸. Si ha il compito di riconoscere i "non-luoghi" nella loro specificità, al fine di non banalizzare il concetto stesso, che va compreso al massimo per operare una difesa e conservazione di tutti quei riferimenti storici, culturali, simbolici che distinguono un luogo da un altro, valorizzandone a pieno questi aspetti.

Un luogo, ci appare come macrocontenitore di passato, e attraverso segni e memorie, oblii e presenze, giunge a noi, costituendosi come fonte complessa e stratificata del tempo che ha agito e agisce sul presente. È questa visione che ci permette di prendere in considerazione la rilevanza e il peso che gli eventi del passato hanno avuto sui luoghi, conferendone una valenza diversa¹⁹.

Il luogo, come lo definisce Luca dal Pozzolo nel suo libro "Il patrimonio culturale tra memoria e futuro" è "un campo d'attenzione, la cui forza dipende dall'investimento emotivo di chi lo frequenta. A differenza di un monumento,

¹⁸ P. Campanella, *Luoghi non-luoghi, e non-luoghi luoghi*, 2006, www.fotoartearchitettura.it

¹⁹ D. Novara, cit.

un luogo non può essere conosciuto dall'esterno, ma solo dall'interno, ed esso è strettamente connesso alla nostra identità, che è qualcosa di definibile unicamente in competizione con gli altri"²⁰.

Dal Pozzolo sostiene inoltre che il luogo, si può definire tale, se al suo interno è racchiuso ancora il *genius loci*²¹ ed è considerato ancora vivo se "entro i suoi confini, possiamo immaginare la nostra storia"²². Al contempo, i luoghi storici, prendendo come esempio una piazza, riguardano solo una parte limitata della popolazione di una città: coloro che risiedono in prossimità di uno di essi nella dimensione dell'abitare. Un'altra, cospicua, parte della popolazione si riversa in ambiti differenti di città, prendendo come esempio, le zone di espansione urbana, in cui però, con il passare del tempo la propria abitazione risulta sempre meno periferica di quelle attorno perché inglobata negli ampliamenti. Nella dimensione metropolitana e della città diffusa, questo genere di fenomeni vengono certamente amplificati, ma da sempre il patrimonio di una città che è costituito da luoghi identitari è sempre stato in tensione con quei luoghi, resi tali, da nuovi flussi che

²⁰ L. Dal Pozzolo, *Il patrimonio culturale tra memoria e futuro*, Editrice Bibliografica, Milano 2018, pp. 54-55.

²¹ "Il *genius loci* è una concezione romana, secondo un'antica credenza ogni essere 'indipendente' conserva il suo *genius*, il suo spirito guardiano. Questo spirito dà vita a popoli e luoghi, li accompagna dalla nascita alla morte e determina il loro carattere o essenza. Persino gli dei hanno il loro *genius*, fatto che spiega la natura fondamentale della concezione". C. Norberg-Schulz, *Genius Loci*, Electa, Milano 1989, p. 18.

²² L. Dal Pozzolo, cit., p. 53

definiscono nuovi nuclei sociali, addensano le comunità e creano nuovo senso di appartenenza. Citando nuovamente Augè, "Se è davvero così, se nella vita dell'umanità l'urbanizzazione costituisce una tappa altrettanto importante della nascita dell'agricoltura, non si può fare a meno di notare un paradosso: che essa non definisce, come aveva fatto l'agricoltura, una nuova forma di stanzialità, ma piuttosto nuove forme di mobilità"²³.

La storia ci fa capire che gli oggetti e luoghi con cui l'uomo si identifica sono i luoghi con cui esso si relaziona e si sviluppano generalmente durante l'infanzia, in cui il bambino prende coscienza dell'ambiente in cui si trova e all'interno del quale sviluppa i suoi "schemi" percettivi che andranno a definire le sue esperienze successive. Citando Christian Norberg-Schulz nel suo libro "Genius Loci", egli parla di questo tema e dice: "L'identità di una persona è definita dagli schemi da essa sviluppato, che terminano quale mondo le è accessibile. Questo fatto è confermato dai comuni usi linguistici: quando una persona vuole dire chi è, dice usualmente "sono New-yorkese" o "sono Romano". [...] Comprendiamo che l'identità dell'uomo è in larga misura una funzione di luoghi e cose"²⁴. Per questa ragione l'ambiente non deve semplicemente sopperire a bisogni e funzioni ma deve contenere oggetti concreti che instaurano l'atto dell'identificazione.

È proprio in questi concetti che si ritrova l'attinenza con i luoghi compresi

²³ Ibidem

²⁴ C. Norberg-Schulz, cit., p. 21.

nell'intorno urbano di Oddone - Spina 3: come gli spazi siano mutati passando dagli spazi agrari, poi industriali e post-industriali. Si analizzano le fasi che hanno portato alla formazione di una trama ricca e articolata, contenitore di luoghi, scomponibile in più temi che hanno portato agli spazi come appaiono oggi. È importante comprendere come questi luoghi si siano trasformati, conservando il loro aspetto identitario, e qualora esso non venga ritrovato oggi, potrebbe essere rintracciato domani, nei flussi, sempre mutabili, che caratterizzano il luogo. Le dinamiche in continuo cambiamento fanno correre il rischio di rimanere ancorati a ciò che è passato, perdendo l'opportunità di cogliere ciò che emerge come un'opportunità: non come un disturbo o un'interferenza.

"L'architettura diviene quando "un ambiente completo diviene visibile [...] in generale questo significa concretizzare il *genius loci*"²⁵.

In particolar modo si tratta di luoghi di periferia, inglobati gradualmente dall'espansione della città e non identificabili nel canonico "centro storico" della città di Torino come definizione. Così come rappresentano gli spazi delle connessioni, della mobilità, propri della città contemporanea in continuo movimento ed espansione: non per questo possono essere considerati "non-luoghi", perché anch'essi sono pregni di storia e di identità per gli individui che al loro interno hanno vissuto.

²⁵ Ibidem, p. 24.



Tab. 01. I confini di Borgo San Donato.

Confini

Nord dal fiume Dora Riparia-corso Mortara (quartiere Borgata Vittoria della Circoscrizione 5).

Est da corso Principe Oddone (quartiere Centro-Circoscrizione 1).

Ovest da corso Lecce/corso Tassoni nel quartiere Parella della (Circoscrizione 4).

Sud da corso Francia, a ridosso del quartiere Cit Turin (Circoscrizione 3).

IL BORGO S. DONATO: LA TRAMA STORICA

La morfologia

Le prime tracce del territorio in cui il quartiere San Donato si inserisce, si hanno dalla cartografia¹ tardo seicentesca reperibile, che rileva la sua collocazione fuori le mura della città di Torino. L'area ha avuto, tra il XVII e il XVIII secolo, una forte espansione e una trasformazione di tipo agricolo, grazie alla vicinanza ai canali idrici che permettevano una diretta irrigazione degli orti, molti artigiani vi si trasferirono per via della grande fornitura di energia idrica diretta da parte del Fiume Dora².

La forte connotazione agreste era data dalle strade rurali, i naturali corsi d'acqua che la attraversano, così come quelli artificiali, le distese di fondi agricoli con piccole strutture edilizie non aggregate tra loro. *La Carta topografica della Collina di Torino*, risalente al 1694-1706, raffigura la città di Torino (*Img. 01*): si distinguono le sue fortificazioni³ e la morfologia del territorio definita dalla pianura — compresa tra la Stura e il Sangone — e dalle colline che si

elevano oltre il fiume Po.

Si nota che viene riportato nel documento, il territorio denominato "Val d'Och", fra la Dora e la pianura alluvionale, mentre rimangono ancora privi di denominazione i luoghi che prenderanno successivamente il nome di borgo San Donato, del Martinetto, di Campidoglio e Parella.

L'attuale borgo San Donato e Valdocco si trovavano al confine con la prima linea difensiva della città, spazio definito da tre bastioni isolati. Il borgo San Donato, nonostante la posizione fuori mura, assumeva un ruolo privilegiato, poiché intercettava uno degli assi viari più importanti per la città: la strada reale di Francia (attuale corso Francia). Lo stradale di Francia venne progettato nel 1711-12 dall'Architetto Michelangelo Garove e ricostruiva l'asse di collegamento che partiva da Porta Susina, giungendo al centro abitato di Rivoli, culminando in una piazza circolare barocca. La strada era delimitata da due filare alberate di olmi e di roveri, il cui aspetto si mantenne sostanzialmente per tutto l'Ottocento⁴.

La tipologia edilizia che ricorre nei territori limitrofi alle mura è quella della "casa a orto", caratterizzata da un unico corpo di fabbrica di limitate dimensioni. Nei

¹ *Carta topografica della Collina di Torino*, Ingegnere La Marchia, 1694-1706, prima dell'assedio della città da parte delle truppe francesi, ASTO, Sezione Corte, Carte Topografiche per A e B, Torino n.14.

² V. Comoli, *Torino*, Laterza, Bari 2006.

³ Torino ai tempi era la capitale del Ducato Sabauda.

⁴ V. Comoli, cit., pp. 51-53.



Img. 01. Particolare della Carta topografica della Collina di Torino con la pianura dal Sangone sino alla Stura, ingegner La Marchia, 1694 – 1706, ASTO, Sezione Corte, Carte Topografiche per A e B, Torino n.14.

territori poco lontani dalle mura, invece, si ritrova la tipologia definita “cascina a corte chiusa”, che corrisponde a un ampliamento del nucleo costituito dalla grangia⁵ del Cinquecento, motivato dall’aumento delle coltivazioni e da necessità spaziali differenti.

Un’incisione in rame di Giovenale Boetto, datata 1640, che rappresenta il territorio di Torino sotto l’assedio delle truppe francesi, permette di leggere i quartieri di San Donato e del Martinetto, presi in assedio, e l’antica strada di Collegno e quella di Rivoli⁶. (Img. 02)

Un ulteriore importante documento è

⁵ Fabbricato rurale, per lo più consistente in un capannone, destinato al deposito di attrezzi, al magazzino di derrate e di prodotti, e in genere alla conservazione di oggetti e generi connessi con la lavorazione e i prodotti dei campi.

⁶ V. Comoli, cit.

quello della Carta dei distretti delle Regie Caccie⁷, 1762, che riporta in maniera accurata la città di Torino e parte del territorio circostante. Questa carta ci fornisce lo stato di fatto dei luoghi nel Settecento: è raffigurato il sistema stradale e quello dei corsi d’acqua, sia naturali che artificiali, così come gli insediamenti rurali e i fondi agricoli, e infine gli edifici paleoindustriali, concentrati nel Martinetto e nel Valdocco. In particolare, sono riportati i tre tracciati principali dai quali si originano gli insediamenti edilizi, denominati: Strada di Rivoli, Strada Vecchia di Collegno e Strada Parella. (Img. 03)

⁷ Archivio di Stato di Torino, Sezione Corte, Carte Topografiche Segrete, Torino 15 A VI Rosso, Carta dei Distretti delle Regie Caccie, 1761 ca.

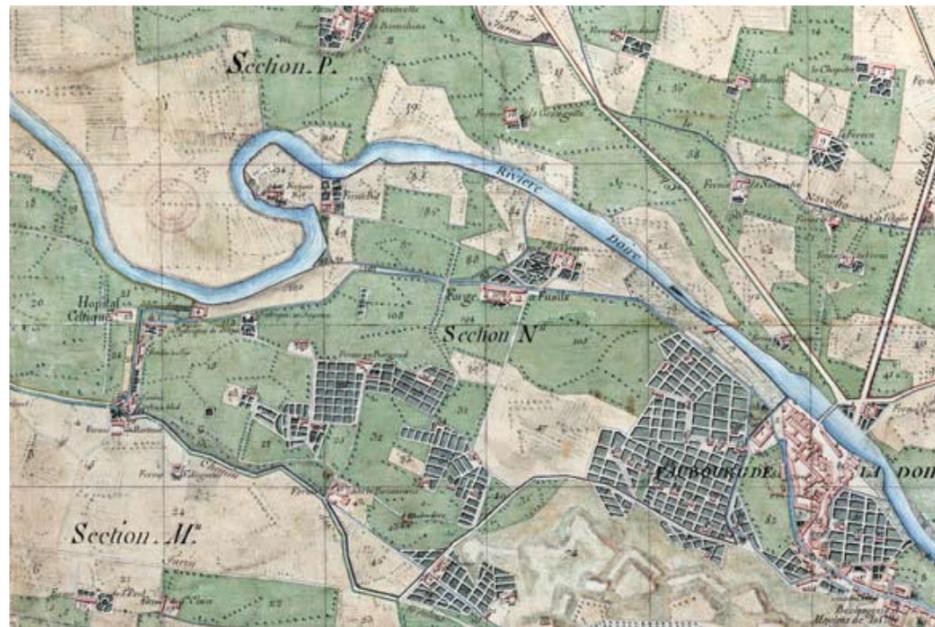


Img. 02. Particolare del Piano della Circonvallazione fatta alla Città di Torino dall’Armata di Sua Maestà..., 1643, ASCT, Collezione Simeom, serie D, n.11; si possono riconoscere i corsi della Dora Riparia e della bealera del Martinetto, nonché, a destra, il percorso dell’Antica Strada di Collegno.



Img. 03. Particolare del Piano della Carta dei Distretti delle Regie Caccie, 1762, ASTO, sezione Corte, Carte topografiche Segrete, 15.A.6 rosso.

Img. 04. Particolare del Catasto Napoleonico o Francese per masse di coltura, 1805, ingegner Sappa, ASTO, Sezioni Riunite, Finanze, Catasto Napoleonico.



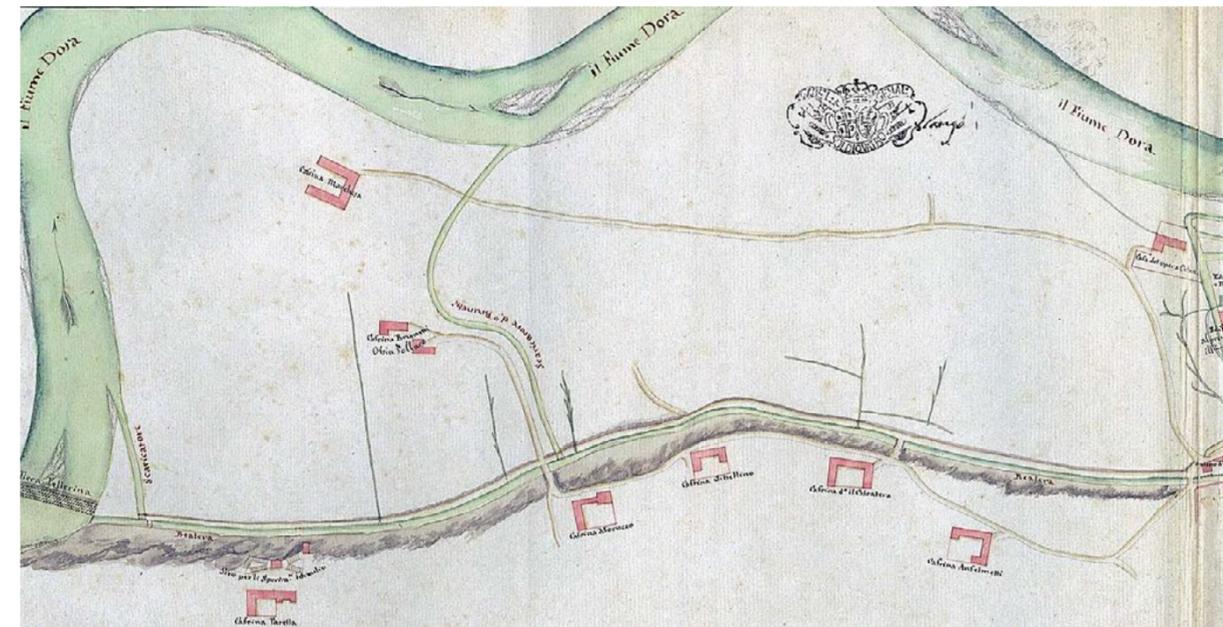
I Canali

La cartografia⁸ risalente ai primi dell'Ottocento ci mostra come la regione territoriale fosse essenzialmente una distesa rurale, fatto salvo per la presenza di alcune cascine e dei primi insediamenti attorno a strutture paleoindustriali da cui poi si originerà la trasformazione e il processo urbano. Il Catasto Napoleonico o Francese per masse di coltura, del 1805, rileva con precisione il territorio costituito da Martinetto, Valdocco e il futuro borgo

⁸ Catasto Napoleonico o Francese per masse di coltura, datato 1805-1806, redatto dall'ingegner Sappa e dai suoi collaboratori, tra i quali misuratori e geometri, denominati "arpenteur", che rilevano il territorio dell'attuale Circ. 4 che comprende il territorio di Borgo San Donato, Valdocco e del Martinetto. La rappresentazione, pur essendo schematica e intuitiva, utilizza colori specifici per le varie destinazioni d'uso delle aree - differenzia campi, prati e orti e non considera le proprietà private - e restituisce un'immagine verosimile ed evocativa della città di Torino, in *Archivio di Stato Sezioni Riunite*.

di San Donato. In questa mappa dettagliata vengono riportate le tipologie edilizie presenti, che sono principalmente, le case da orto, a corpo unico che sorgono vicine al nucleo cittadino, e le cosiddette *fermes*, tipologicamente delle cascine a corte chiusa. Si rileva, inoltre, la presenza di piccoli nuclei industriali, tra il Martinetto e la città principalmente lungo il canale di Torino⁶, site in edifici preesistenti di modeste dimensioni, tra le più importanti la Fabrique de Fayance (fabbrica di maiolica) e Forge de Fusils (forgia di fucili). (Img. 04-04a)

In uno dei fogli del **Catasto della Città di Torino**, realizzato dai fratelli geometri Andrea ed Alberto Gatti, nel 1833, viene presentata la regione territoriale ancora di stampo rurale: presenza di corsi d'acqua, strade di collegamento, abitazioni rurali isolate e territori volti all'agricoltura. Il corso della Dora, che attraversa tutta l'area, presenta poche variazioni rispetto



alla situazione precedente, mentre numerosi erano i canali artificiali che si diramavano dalla Dora e che servivano da alimentazione per i terreni agricoli. Il Canale della Pellegrina, da cui si origina il **Canale di Torino** e quello del **Martinetto**, serviva invece come forza motrice per azionare le ruote idrauliche degli opici presenti in zona. Tra i nuclei abitativi riconoscibili nei fogli del Catasto si hanno quelli della Cascina del Brucciacuore e della conceria Watzembourn.

Nel 1800, dopo la battaglia di Marengo, Napoleone promulga l'editto per il disarmo delle fortezze piemontesi⁹, Torino inclusa, e come sostiene Vera Comoli Mandracci: "anche se appare implicito l'intento di avviare la distruzione dell'immagine emblematica del potere assoluto sabauda, non va sottovalutato il fattore tattico,

⁹ Viene abbattuta l'intera cinta fortificata che nel 1673 aveva tracciata Amedeo di Castellamonte e le aggiunte fatte all'epoca dell'assedio del 1706.

soprattutto a fronte della necessità contingente di un veloce ed efficace disarmo sul territorio appena occupato¹⁰. Questo avvenimento, in concomitanza con lo sviluppo di nuove industrie, segna il vero e proprio sviluppo urbanistico dell'attuale quartiere San Donato.

Sviluppo urbanistico ottocentesco

Nella cartografia della seconda metà dell'Ottocento (Img. 05) il territorio della regione territoriale, nonostante conservi ancora il suo aspetto rurale, inizia già a presentare traccia della configurazione odierna. Lo sviluppo urbano dell'area è fortemente influenzato da due aspetti principali: la costruzione della Cinta

Img. 04a. Canale della Pellerina e basse di Dora nel diciottesimo secolo, La mappa mostra le cascine che si affacciano sulla scarpata che sovrasta le basse di Dora, ai piedi della quale scorre il canale della Pellerina. Nello spazio tra il canale e il fiume spiccano le cascine Polar e Marchesa, 1781, SCT, *Tipi e Disegni*, 17.1.1.

¹⁰ V. Comoli, cit., pp. 51-53.



Img. 05. Carta topografica dei contorni di Torino, di Antonio Rabbini, incisione di Vittorio Angeli, Archivio Storico della Città di Torino, 1878



Img. 06. Particolare Carta dei dintorni di Torino, da A. Rabbini, 1867, ASCT, Collezione Simeom, Serie D/1812

Daziaria¹¹ nel 1853, e la ferrovia Torino-Novara, completata nel 1856 che poi diverrà la Torino-Milano. Lo sviluppo industriale e la necessità di nuove case per coloro che offrono la manodopera fanno sì che Borgo San Donato e del Martinetto che, inizialmente si erano sviluppate attorno a strutture paleoindustriali, si sviluppino in maniera esponenziale. Nonostante l'ampliamento della città si concentrasse sull'attuale corso Francia, la presenza del borgo portò a un rapido sviluppo di nuove costruzioni attorno alla strada del Martinetto, attuale via S. Donato dal 1835, che si configura come asse di collegamento tra la ferrovia e il varco della Cinta Daziaria. Il borgo San Donato, come già detto in precedenza, nasce come "borgo fuori le mura" data la sua importanza di zona vicina alla porta "Susina", area di accesso alla città tramite la via di Dora Grossa, oggi via Garibaldi¹².

L'origine del borgo è datata 1851, anno che coincide con l'adempimento del piano di sviluppo che prevedeva l'espansione verso Ovest della città di Torino. Si hanno infatti notizie dal 1862, quando nel **Catasto Rabbini**¹³ compare l'area con il nome di Borgo San Donato, rappresentata con il tessuto esistente e quello in progetto di essere costruito. (Img. 06)

La struttura del borgo si sviluppa sulle sue due direttrici - il canale di Torino e la Strada che portava al Martinetto - con

¹¹ Confine di tipo economico che serviva a regolamentare gli scambi di prodotti tra la città e il resto del territorio.

¹² E. Guardamagna D'Angelo, *cit.*, pp. 7-8.

¹³ La *Catastazione generale e uniforme delle provincie di Terraferma*, detta rapidamente "Catasto Rabbini" dal suo estensore il geometra Antonio Rabbini (1807-1867), è attuata con legge dello Stato Sardo n. 914 del 4 giugno 1855, data da Vittorio Emanuele II in Torino e siglata dal primo ministro Camillo Benso di Cavour. La città, qui rappresentata integralmente con il suo territorio comunale, rappresenta la mappa fondamentale Comune a tutti i borghi e le borgate, è raffigurata anch'essa a scale diverse, in funzione delle maggiore o minore estensione delle aree catastate, ovviamente, quelle delle aree centrali, molto più dilatate e con particelle grandi, a prevalente regime agricolo, quelle delle aree periferiche. San Donato e Martinetto, borghi produttivi importantissimi, appena oltre l'antica cinta delle mura della città, sono raffigurati alla scala di 1:6000, in *Archivio di stato, Sezioni Riunite*.

il disegno delle strade che abbandona la vecchia tessitura di borgo fuori mura, perdendo il suo carattere agricolo e rurale, e si avvicina alla vocazione che gli è più affine, quella industriale. Sono visibili nel Catasto, infatti, la denominazione di conceria e i fratelli Caffarelli (Caffarel)¹⁴.

Lo sviluppo della città nella parte Nord-Ovest non risulta da subito intuitiva poiché si confrontava con un tessuto complesso, con caratteristiche dettate dalla configurazione morfologica dell'area che non permettevano il corretto proseguimento della scacchiera urbana caratteristica del centro storico di Torino e che condizionavano lo sviluppo successivo.

A rallentare la trasformazione fu determinante il fatto che il borgo, già agli inizi del secolo, non risultava disabitato ma era suddiviso, in tre nuclei abitativi:

1. **Regione Valdocco:** si era sviluppato un nucleo abitativo intorno ad una fabbrica di armi (oggi via Livorno) fulcro del lavoro di numerosi stabilimenti industriali limitrofi;

2. **Zona del Martinetto:** di rilevante importanza data dalla sua posizione strategica vicino all'omonimo canale e quello di Torino, nel quale vi erano fabbriche di stoffe, lane e tanti laboratori artigianali;

3. **Brucci cuore:** si trovava a metà di via San Donato nel quale abitava la parte meno abbiente dell'interno quartiere nel quale risiedevano due delle più importanti concerie della città: la Martinolo, di più modeste dimensioni che forniva anche alloggio ai suoi

¹⁴ E. Guardamagna D'Angelo, cit., pp. 11-13

lavoratori, e la Fiorio, attivata nel 1837¹⁵.

Il motore di sviluppo urbanistico era dato certamente dalla presenza degli opifici che sorgevano sui bracci del canale della Pellerina¹⁶. Essendo un quartiere di impostazione proto-industriale, la conformazione urbana era caratterizzata da piccole residenze e industrie che sfruttavano l'energia fornita dalla Dora ed era sempre il tracciato dei canali a influenzare la scelta in merito alla localizzazione degli insediamenti¹⁷. Un esempio a livello insediativo e tipologico è il vicino Borgo Campidoglio, che si affaccia su corso Svizzera, una sorta di quartiere nel quartiere, in cui ancora oggi troviamo principalmente fabbricati di massimo tre piani al cui interno si sono svolte, in passato, attività artigianali. Quest'area è rimasta intatta dopo le trasformazioni operate dopo il Piano Regolatore di Torino del 1959, mantenendo la struttura reticolare di piccole case con ampi cortili interni e un impianto viario formato da strade strette. La tipologia di insediamento differisce con

¹⁵ Il complesso delle Concerie Fiorio, azienda specializzata nella lavorazione di pelli di capra e montone, è composto da due edifici, di cui il primo era dedicato all'attività lavorativa e il secondo costruito ed utilizzato come magazzino. È stato recentemente restaurato e nel 2004, vi è stato inaugurato un centro denominato «Piazza dei mestieri».

¹⁶ Dalla Carta Topografica Dimostrativa della Città di Torino, Luoghi e parti confinanti (...), 1971, si distingue il canale della Pellerina, derivato dalla sponda destra della Dora, si biforca dopo 1800 metri in due parti: a destra il canale di Torino, a sinistra il canale del Martinetto. Il ramo del Martinetto attiva il mulino omonimo e altri opifici industriali che si trovano nelle vicinanze.

¹⁷ M. S. Ainardi, A. Depaoli, cit., pp. 20-25.

lo standard della città, fa pensare ad un piccolo "paesello nella città"¹⁸.

La popolazione che abitava il borgo nella metà dell'Ottocento e oltre era variegata, contadini, operai piccoli commercianti e immigrati da tutto il Piemonte e Veneto, con i quali si registrò un sostanziale incremento demografico.

Al fine di completare l'intera area era fondamentale la regolarizzazione del tessuto urbano esistente, inglobando negli isolati le strutture preesistenti, rendendolo conforme alla trama caratteristica della città di Torino, con una maglia rigida e ortogonale. In questi anni, a causa dell'aumento esponenziale delle fabbriche e del loro fabbisogno, la Città di Torino intraprende l'iniziativa di migliorare e potenziare il Canale di Torino¹⁹.

Il sistema infrastrutturale

Stando alla cartografia²⁰ (Img. 07) reperibile dell'ultimo quarto dell'Ottocento, il territorio appare sostanzialmente suddiviso dal tracciato della Cinta Daziaria in due ambiti differenti: il territorio all'interno della Cinta, ormai noto in città come Borgo San Donato e la regione territoriale esterna alla Cinta, che mantiene i suoi caratteri di territorio rurale²¹.

La presenza della Cinta, insieme a

¹⁸ Ibidem

¹⁹ Ibidem

²⁰ Carta topografica del territorio di Torino divisa in sette fogli, Ufficio d'Arte della Città, 1879.

²¹ V. Comoli, cit., pp. 105-110

quella della ferrovia, influenza lo sviluppo urbanistico²² in atto nell'area di San Donato a fine secolo, quando vengono edificate nuove costruzioni tra corso Francia e via Cibrario, tra corso Margherita e la cinta daziaria del Martinetto. Il sedime della cinta daziaria, risalente al 1853, si trasformava, nella pianificazione del 1906 approvata nel 1908, una circonvallazione – che si impone sul modello storico per assi e direttrici – che cinge il nucleo più densamente edificato della città, collegato radialmente alle espansioni e al perimetro della seconda cinta, dapprima abbozzato e poi definito nel 1912. Tra gli obiettivi del Piano regolatore del 1908 vi era quello di inglobare i borghi di antico impianto – da sempre elementi simbolo di "permanenza" strutturale – ma prevede anche lo sviluppo delle borgate in formazione, le aree da destinarsi all'industrializzazione²³.

I tracciati viari più importanti, quali: via San Donato, via Cibrario e corso Regina Margherita si configurarono come veri e propri muri divisorii che idealmente suddividono la popolazione del borgo in base alla professione e ceto sociale: in zona Valdocco vivevano gli operai dei cotonifici, zona Martinetto quelli delle concerie, in via Cibrario e limitrofi vi era la parte più residenziale del borgo, in cui vivevano commercianti e studenti. È in questa zona che vennero costruite numerose villette borghesi in pieno stile Art Nouveau, tra cui

²² Con gli anni Ottanta inizia una nuova fase, caratterizzata da alcuni processi simultanei che culminerà con la stesura del nuovo Piano regolatore di Torino nel 1908.

²³ V. Comoli, cit.

PARTE II

Img. 07. Particolare della Carta topografica del territorio di Torino divisa in sette fogli per opera dell'Ufficio d'Arte della Città, 1879, ASCT, *Tipi e Disegni*, 64.8.6.



ricordiamo i villini progettati da G. Gribodo in via Piffetti strettamente riconoscibili dall'apparato decorativo caratterizzato da motivi floreali e di ispirazione Nordica. Tra gli edifici più importanti: villa La Fleur realizzata da Pietro Fenoglio in via Principi d'Acaja 11, il villino Raby di corso Francia 8 e il palazzo di via Cibrario 65²⁴.

Un'altra trasformazione si ebbe nei primi anni del Novecento, fino a metà secolo, quando il canale di Torino verrà tombato, in quanto da decenni non era più in grado di soddisfare il fabbisogno dell'area con una costante portata d'acqua. È poi con l'arrivo dell'elettricità e la realizzazione di una rete idrica capillare che il quartiere si libera della stretta necessità dell'uso dei canali, gli imprenditori decidono di spostare le proprie attività in luoghi più ampi. Un dato rilevante è che se nel 1911 le industrie erano ancora in funzione, già

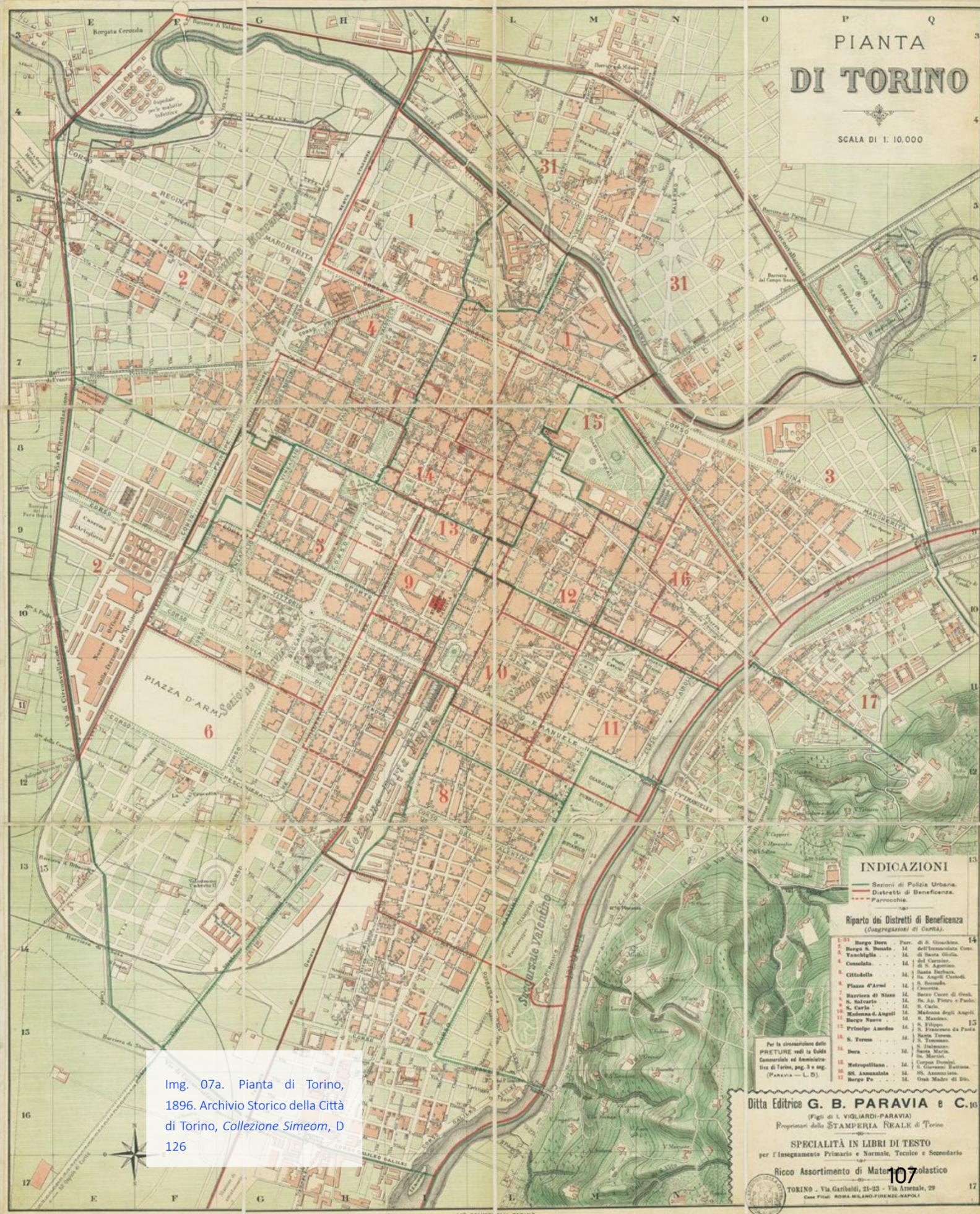
intorno al 1930 iniziano i primi processi di dismissione, tra cui per esempio gli opifici Bosio, Laurenti e Talmone²⁵.

Nella Carta topografica del territorio di Torino divisa in sette fogli per opera dell'Ufficio d'Arte della Città del 1879 è raffigurato il territorio che circonda la cinta daziaria, riportando con precisione i nomi delle strade, dei canali naturali e artificiali e di tutti gli edifici presenti fuori dal nucleo abitativo, tra cui cascine, ville, opifici. Viene denominato, sulla carta, "Sezione Borgo San Donato" tutta quella parte di quartiere compresa dalle mura fortificate. La totalità del tessuto urbano — campita allo stesso modo — rappresenta la parte degli isolati previsti dai piani di ampliamento, che si differenzia dagli edifici rurali isolati, che invece verranno demoliti poiché incompatibili con il nuovo disegno urbano.

Nel Martinetto è presente l'impianto

²⁴ M. S. Ainardi, A. Depaoli, cit., pp. 41-46.

²⁵ Ibidem



Img. 07a. Pianta di Torino, 1896. Archivio Storico della Città di Torino, *Collezione Simeom*, D 126

PIANTA DI TORINO

SCALA DI 1:10.000

INDICAZIONI

- Sezioni di Polizia Urbana.
- Distretti di Beneficenza.
- Parrocchie.

Riparto dei Distretti di Beneficenza (Circoscrizioni di Città).

1. Borgo Duse	Par. di S. Giacobbe	14. Borgo S. Donato	Id. dell'Immacolata Con.
2. Borgo S. Donato	Id. di S. Agostino	15. Castello	Id. del Carmine
3. C.so S. Maurizio	Id. di S. Maria	16. Città della Pace	Id. di S. Andrea
4. C.so S. Pietro	Id. di S. Rocco	17. Piazza d'Armi	Id. di S. Francesco
5. C.so S. Carlo	Id. di S. Maria	18. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
6. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	19. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
7. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	20. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
8. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	21. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
9. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	22. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
10. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	23. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
11. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	24. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
12. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	25. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
13. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	26. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
14. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	27. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
15. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	28. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
16. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	29. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria
17. C.so S. Agostino	Id. di S. Maria	30. Piazza S. Carlo	Id. di S. Maria

Ditta Editrice G. B. PARAVIA & C. 107
 (Figli di L. VIOLIERI-PARAVIA)
 Proprietari della STAMPERIA REALE di Torino
 SPECIALITÀ IN LIBRI DI TESTO
 per l'Insegnamento Primario e Normale, Tecnico e Secondario
 Ricco Assortimento di Materiali
 TORINO - Via Garibaldi, 21-23 - Via Arsenale, 29
 Case Filiali: ROMA-MILANO-FIRENZE-NAPOLI

industriale in completa espansione e vicino la Barriera del Martinetto si denota dalla mappa uno sviluppo edilizio a partire da piccoli edificati di origine rurale, che nel 1880 si trasformerà in un'iniziativa di lottizzazione da parte di privati che si trasformerà, fino ai giorni nostri, nell'attuale impianto urbanistico.

L'impostazione urbana prevedeva un'organizzazione a maglia ortogonale molto rigida, con piccole palazzine di due o tre piani, alle quali si aggregarono fabbricati con volumetria maggiore, in sostituzione agli orti esistenti. Ciò ha portato alla configurazione odierna del quartiere, conferendone un'immagine omogenea al resto della città.

L'identità industriale

La collocazione delle prime industrie che si sviluppano sul territorio, segue una logica semplice: l'approvvigionamento idrico. Basti leggere i documenti che riportano i canali naturali e artificiali per dedurre quali siano le zone privilegiate per gli insediamenti industriali. L'acqua rappresentava per i tempi l'unica forza motrice ed economica per le comunità, gli opifici venivano così collocati in luoghi vicini ai corsi d'acqua non ancora urbanizzati²⁶.

Nel Settecento iniziano ad esser costruiti i primi edifici paleoindustriali, tra cui ad esempio il Follone, per la manifattura della lana, che produceva coperte per l'esercito ducale, così come

nel Martinetto sono attivi in questi anni i primi mulini cittadini, dotati di ruota idraulica che permettesse la lavorazione²⁷. Nel 1799 la famiglia Watzembourn acquista un edificio preesistente e lo trasforma in una conceria, convertita nel 1820 in una fabbrica di cioccolato con proprietario Giovanni Martino Bianchini, inventore di una macchina che produceva cioccolato molto più velocemente di quanto si potesse fare durante quegli anni, che necessitava un innalzamento dell'alveo del Canale per permettere il movimento della ruota motrice vicino il molino del Martinetto. Il successore di Bianchini sarà poi Paolo Caffarel che rappresenterà l'inizio della produzione di cioccolato a Borgo San Donato²⁸.

Nell'Ottocento la configurazione industriale del quartiere è ben leggibile dagli edifici industriali che trasmettono un linguaggio chiaro ed esplicito, simbolo dell'affermazione sempre più chiara del ceto industriale, che utilizza nuove tecnologie costruttive e nuovi modelli. La trasformazione si rispecchia anche nelle moderne macchine e impianti utilizzate in industria che tra trasformano il movimento dell'acqua in energia, affiancando energia idraulica a quella termica.

Le industrie che si svilupparono nel Borgo sono frutto di un processo graduale e non semplice: giunsero infatti in Italia le idee e gli stimoli di paesi più industrializzati come la Francia e il Belgio, che comportarono la trasformazione e

²⁷ M. S. Ainardi, A. Depaoli, cit.

²⁸ Ibidem

²⁶ E. Guardamagna D'Angelo, cit.

il rinnovamento del sistema economico piemontese. Si nota infatti come nella metà dell'Ottocento ci sia stato un progressivo incremento degli addetti all'industria. Al tema delle industrie è legato il conseguente sviluppo urbanistico²⁹.

Gli stabilimenti industriali vanno via via trasformandosi riguardo numerosi aspetti, tipologici e tecnologici, questa trasformazione della sfera produttiva va di pari passo al progresso dei mezzi e dei metodi di produzione. Con l'aumento della produzione aumentano conseguentemente anche le esigenze proprie dello spazio, i proprietari sono costretti a costruire edifici di dimensioni notevoli, per sopperire alle esigenze della produzione, partendo dall'approvvigionamento delle materie prime per finire allo smistamento del prodotto finito. Le costruzioni dei nuovi stabilimenti che risalgono alla metà dell'Ottocento, erano essenzialmente ampliamenti dei vecchi laboratori che si erano trasformati a seguito delle nuove tecniche, così come dei macchinari e della forza lavoro³⁰.

Si realizzano edifici che differiscono da quelli realizzati un secolo prima, utilizzando lo stile eclettico, che nasce dall'unione di elementi architettonici proveniente da epoche diverse, così come per gli apparati decorativi. Ad innovarsi non fu solo l'involucro degli edifici, ma anche la distribuzione interna degli stessi, così

²⁹ E. Guardamagna D'Angelo, cit., pp. 15-16.

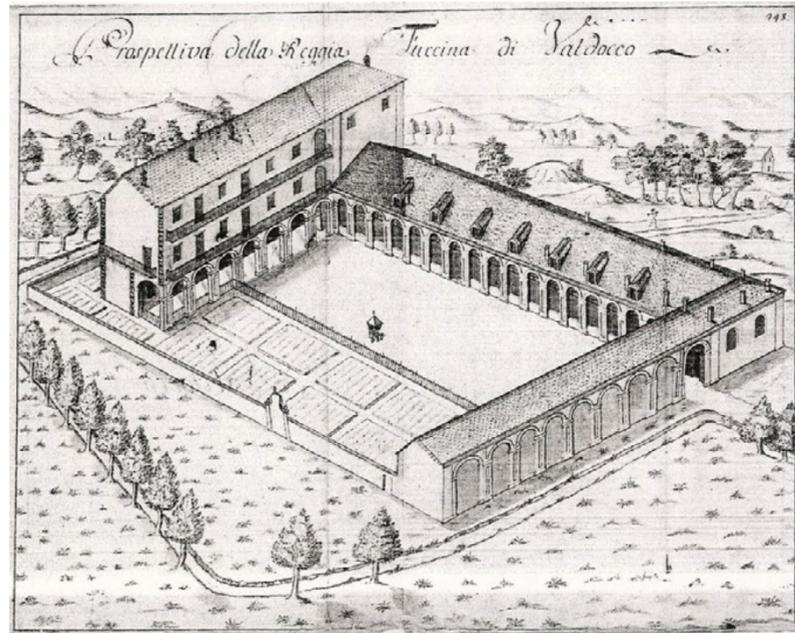
³⁰ V. Comoli Mandracci, *Le aree storico-culturali del Piemonte*, 6° "Quaderno della Pianificazione", PTR, Torino, Regione Piemonte 1999, pp. 5-24.

come i materiali utilizzati. Nel 1884, Luigi Martinolo, descriveva così il progetto del suono negozio di prodotti in cuoio:

“[...] nella demolizione di una tettoia, della scuderia e di una parte del laboratorio (la conceria Martinolo era attiva nell'area già da alcuni decenni) e nella ricostruzione di un ampio fabbricato a tre piani, oltre quello dei sotterranei. Il piano dei sotterranei sarebbe coperto di volte su arconi impostati su pilastri sui quali si collocherebbero numero tre ordini di colonne in ghisa a sostegno di voltini su travi in ferro per il piano primo e secondo, e di un terrazzo al piano superiore formato da lastre di zinco su tavellato e travetti di legno. Una comoda scala esterna in ferro e ghisa darebbe l'accesso ai piani fuori terra, ed una apposita rampa di discesa metterebbe in comunicazione il piano terreno col piano dei sotterranei [...]”³¹.

Lo sviluppo economico europeo fu innescato dalla rivoluzione industriale, che a Torino arrivò in ritardo rispetto al resto dell'Europa, a metà Ottocento. L'ostacolo più grande per lo sviluppo dell'industria era rappresentato dalla reperibilità di energia a basso costo, infatti solo all'inizio del 1883 il Comune di Torino si interessò all'energia elettrica. Un grande impulso si ebbe con l'industria conciaria, che si trasformò da industria di produzione a quella di trasformazione, lavorando pelli già conciate, nel 1867 fu costruita la fabbrica della Soc. Manifatture Pellami e Calzature. Tra altri importanti industrie si hanno: la famosa società Caffarel-Prochet, originatasi da un piccolo laboratorio di cioccolata, nel 1818 dal suo fondatore F. Caffarel; l'industria

³¹ M. S. Ainardi, A. Depaoli, cit., pp. 47-48.



Img. 08. Veduta prospettica della fabbrica d'armi disegnata da D'Embser nel 1732 nel Libro dé Disegni, Biblioteca della Scuola di Applicazione di Torino Carta topografica di Torino, 1878



Img. 09. Particolare della Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Unico Regolatore e di ampliamento, 1906, ASCT, Serie 1K 14, all.3, tav.6

dolciaria Talmone, nel 1850, che nacque da un opificio per la lavorazione del cacao; industrie alimentari tra cui la prima fabbrica di birra nel 1845 da Bosio e Caratsch, poi trasferita in corso Principe Oddone; e infine la fabbrica di birra di C. Metzger nel 1862 locata in uno dei maggiori esempi di architettura industriale dove P. Fenoglio disegna nei primi anni del Novecento la palazzina uffici e l'edificio della Concieria Fiorio, a tre piani, con un elegante disegno di facciata in stile neoclassico³².

Un esempio di trasformazione urbana originatasi da un opificio esistente è quella della regione territoriale del Basso San Donato, nella parte Sud-Ovest sotto il Fiume Dora. Essa si è originata intorno alla fabbrica d'armi (Img. 08), uno dei più grandi stabilimenti industriali di Torino sia per il volume della produzione, più precisamente nel quadrante tra via Livorno, corso Rosai e Gamba e lo scalo Valdocco, e da una serie di altri stabilimenti industriali che nel giro di due secoli si insediano. Successivamente la sua identificazione va via via perdendosi soprattutto quando la città inizia ad espandersi verso occidente, i fattori principali possono essere riassunti in quattro punti:

1. A metà Ottocento è stata costruita la ferrovia Torino-Novara (metà Ottocento) che rappresenta un varco tra il Basso San Donato e quella che era la parte più densamente popolata di Torino;

2. I borghi circostanti, quali San Donato e del Martinetto, tra l'ospedale Maria Vittoria e l'ansa del fiume Dora,

si espandono lungo i canali, relegando il borgo in una posizione marginale;

3. Il tracciato di corso Regina Margherita che, a fine Ottocento la divide da Borgo San Donato

4. Nel Novecento, vennero edificate le aree industriali, come ferriere, cotonifici e Michelin, fermandone irrimediabilmente lo sviluppo edilizio in quella direzione.

Il Basso San Donato, posto ai margini e privo di possibilità d'espansione, diventa ben presto un'appendice del Borgo San Donato caratterizzata principalmente da una popolazione povera e in una condizione d'insalubrità dell'aria e di tutto ciò che ne consegue. In dialetto piemontese, veniva soprannominato le ca nèire, proprio a simboleggiare 'le case nere', ricoperte di fuliggine delle ciminiere e dei treni, che bruciavano carbone³³.

Nel 1906 quando viene redatto il Piano Unico Regolatore e di ampliamento, si adotta per Torino un impianto differente della maglia viaria. Il disegno urbano, di tipo "stellare", infatti, così come l'ampliamento della cinta daziaria del 1912³⁴ gettano le basi a quella che sarà la divisione della città tra centro e periferia, che si pone come una zona d'espansione discontinua che aggiunge nuovi quartieri ma ne assorbe

³³ E. Calderini (a cura di), *Indagini su San Donato*, in Circonscrizione San Donato-Campidoglio, Terra uomini e istituzioni in una città che si industrializza: indagine su San Donato 1850-1900, Città di Torino, Assessorato alla Cultura, Torino, 1985.

³⁴ Città di Torino, *Relazione circa l'allargamento della Cinta Daziaria di Torino*, Tip. Cecchini, Torino, 1914.

³² E. Guardamagna D'Angelo, cit., pp. 15-16, pp. 22-24.

altri preesistenti³⁵. (Img. 09)

Si nota, infatti, come nel Borgo San Donato gli isolati perdano quella rigida impostazione torinese, poiché pensati con lo scopo di inglobare le preesistenze, e assumano una vocazione sempre più residenziale e commerciale. Il tratto di strada rurale che proseguiva oltre la cinta con il nome di strada vicinale antica di Collegno, è rimasta intatta e mantiene tutt'ora il tracciato storico.

Nella Pianta topografica della città di Torino e dei dintorni, in cui viene rappresentato il territorio torinese nel 1911, si vede come l'area che si estendeva al di là della ferrovia per Milano, in una fase successiva al 1880, avesse registrato un incremento urbanistico rilevante. Gli isolati che si trovavano nei pressi di Borgo San Donato, nella carta topografica, appaiono urbanizzati e completati. Nei pressi di Valdocco nascono e si sviluppano i primi grandi impianti produttivi, come ad esempio l'antica Fabbrica d'Armi, ormai raddoppiata di dimensioni rispetto alla seconda metà dell'Ottocento, così come lo stabilimento Michelin che conta numerosi corpi di fabbrica. In conformità con le direttive del piano, va costruendosi via Cibrario, che presenta costruzioni di edifici residenziali a più piani, pensati per essere affittati dato che ospitano una parte commerciale al pian terreno, si differenziano totalmente dall'assetto tipologico delle case di borgata di via San Donato. L'aspetto strutturale di queste abitazioni era risolto generalmente in laterizio, con strutture portanti voltate

o in cemento armato, riprendendo le costruzioni industriali. Le facciate degli edifici riprendono lo stile eclettico o art nouveau, facilmente riconoscibili nelle loro decorazioni, aggetti o ringhiere in ferro battuto.

Gli edifici sorti nei medesimi anni in quello che era il principio di corso Francia si differenziano dalle tipologie edilizie di cui sopra, essendo principalmente villini, edifici residenziali isolati con giardino, con dettagli architettonici di chiaro stile art nouveau o decò. È proprio negli anni Trenta del Novecento e quelli a seguire che si ha la radicale trasformazione dell'intero territorio del quartiere San Donato, successivamente al grande sviluppo urbanistico di Torino in seguito all'introduzione del Piano Regolatore del 1908. Non ritroviamo più il paesaggio rurale, presente anticamente nel territorio fuori dalla Cinta Daziaria, al quale si sostituisce un paesaggio urbano densamente popolato³⁶. In questo scenario, il paesaggio naturale, dapprima unico protagonista, ora risulta relegato in spazi circoscritti. Le tracce del passato si sbiadiscono e scompaiono, la conservazione di talune non è dettata da scelte consapevoli ma da pura casualità.

Ancora prima del Dazio Consumo nel 1930, la Cinta Daziaria perse la sua valenza, ciò permise alla città di espandersi verso Ovest, ben oltre corso Lecce, sostituendosi al territorio della campagna. In particolare, l'area di Parella e il nuovo costruito si addensano attorno a due poli: il primo

è quello di largo Valgioie e via Baveno, costituito da un tessuto edilizio eterogeneo sorto intorno al 1930 accomunato dalla destinazione d'uso residenziale; il secondo ambito è quello sviluppatosi attorno a piazza Chironi, formato da edilizia residenziale a pezzatura minuta, anch'essa risalenti agli anni venti o trenta. Guardando i due nuclei abitativi attraverso le mappe se ne riconosce un impianto abbastanza simile, assi viari regolari con andamento a scacchiera, che insiste sul tracciato di ex strada Collegno.

Durante la Seconda Guerra Mondiale, in queste aree risiedevano stabilimenti militari molto importanti che fanno sì che i territori vengano ripetutamente bombardati con ingenti danni. Gli edifici, danneggiati dai bombardamenti, saranno oggetto di rifacimenti oppure di demolizioni e successiva ricostruzione.

La città cresce rapidamente a livello demografico così come la domanda abitativa. Abbiamo così un fenomeno di edificazione massiva, in particolare vengono costruiti numerosi condomini, così come gli impianti industriali che crescono in dimensioni senza tener conto di norme igieniche.

³⁵ E. Guardamagna D'Angelo, cit., pp. 30-31.

³⁶ Fondazione Vera Nocentini (a cura di), *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Edizioni Angelo Manzoni, Torino 2009.

LA DISMISSIONE INDUSTRIALE

“La fabbrica si sovrappone al quartiere che la ospita, irrompe prepotentemente al suo interno quasi fosse calata dall’alto, imprimendo su di esso il proprio marchio indelebile”¹.

L’aspetto identitario della città di Torino, per molti decenni, è stato fornito dall’industria che ne ha plasmato i luoghi, con le sue architetture, e ne ha modellato la quotidianità dei suoi abitanti, scandendone irrimediabilmente i ritmi. La crescita e lo sviluppo dell’industria automobilistica a Torino, in particolare la Fiat², ne ha determinato in maniera imprescindibile il grande sviluppo urbano della città e dell’area metropolitana - oggi conosciuta come Spina 3 - nel secondo dopoguerra. (Img. 10) L’azienda FIAT nel 1917 diviene titolare delle Ferriere Piemontesi, stabilimenti della storica Fucina delle Armi, l’area Valdocco che occupava circa 40 mila metri-quadri che occupava le sponde della Dora e intersecava la linea ferroviaria Torino-Milano³.

L’azienda puntava allo sfruttamento di tutti gli impianti realizzati per soddisfare

quasi completamente il fabbisogno di fornitura di acciaio e nella metà degli anni venti i comprensori industriali contavano due acciaierie, una fonderia e un reparto di manutenzione meccanica⁴. Nel corso degli anni trenta lo stabilimento industriale Fiat conosce un grande sviluppo, ricoprendo un’area ormai di 400 mila metri quadrati. I comprensorio erano così composti:

1. **Area Valdocco:** era occupata dalle acciaierie Martin e Elettrica, che avevano nel sottosuolo delle aree di inerconnessione e servizi;

2. **Area Vitali:** risiedeva l’impianto per laminatoi di tubi trafilati a caldo e freddo, le fonderie di ghisa e bronzo e l’officina meccanica;

3. **Area Ingest:** in cui si producevano prodotti nastri di lamiere in cui vi erano vagoni ferroviari tramite i quali giungevano i prodotti dall’area Vitali.

Inoltre, l’area era servita da circa tre raccordi ferroviari diretti verso la vicina stazione di Torino Dora⁵.

All’inizio degli anni sessanta lo stabilimento industriale era ormai dislocato sul territorio e arrivando a ricoprirne quasi un milione di metri quadri, interconnesso attraverso strade carraie e numerosi passaggi al di sotto del piano campagna.

¹ Fondazione Vera Nocentini (a cura di), *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Edizioni Angolo Manzoni, Torino, 2009, pp. 11-29.

² La Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT) fu fondata da Giovanni Agnelli nel 1899.

³ S. Bergesio, S. Caroglio, *Spina 3: nuovo margine urbano sull’asse di corso Principe Oddone*, Rel. Bruno Bianco, Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2012.

⁴ C. Spinelli, *Torino/Spina 3. La trasformazione di una parte di città tra intervento pubblico e costruzione di un mercato locale*, Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2005, p. 193.

⁵ Fondazione Vera Nocentini, cit.



Img. 10. Dettaglio della mappa che mostra la distribuzione delle imprese industriali di Torino entro la cinta daziaria nel 1914, in P. Gabert, *Turin Ville Industrielle*, Parigi, 1964, p. 272

Se da un lato, negli anni cinquanta e sessanta, la maggior parte delle industrie erano un’appendice dell’industria leader del settore, le altre tipologie industriali più tradizionali che avevano caratterizzato l’area fino a quegli anni - ricordiamo l’industria tessile - erano in una fase di declino. In passato, Torino poteva contare su una fitta rete commerciale, che si affiancava a quella industriale, ed esercitava un ruolo dominante nel panorama economico e lavorativo⁶.

Ciò comportò, conseguentemente, un

incremento demografico sostanziale, con annesso fenomeno di immigrazione dal Sud Italia, caratterizzato da lavoratori che si spostavano in città rispondendo alla domanda crescente di forza lavoro. (Img. 11) Successivamente, negli anni settanta del secolo, nonostante gli ampliamenti e gli ammodernamenti operati dall’azienda, il settore siderurgico conobbe una profonda crisi, che investì tutto il panorama europeo⁷.

Nel periodo successivo al Boom Economico aumentarono le volumetrie degli stabilimenti e una conseguente

⁶ Ibidem

⁷ S. Bergesio, S. Caroglio, cit., pp. 150-153.

aumento della produzione non proporzionato alla domanda d'acquisto, che portò ad un aumento considerevole dei costi di produzione. La Fiat fu costretta ad operare una ristrutturazione produttiva, che consisteva nella dislocazione del ciclo produttivo della fabbrica al di fuori dell'area torinese o all'estero, con una conseguente dismissione degli impianti attivi e all'avanguardia. Nella seconda metà del decennio vennero automatizzate intere parti del ciclo produzione che permetteva un grande risparmio sulla manodopera, con un conseguente aumento della disoccupazione nei primi anni ottanta⁸. Nonostante in questi anni il ruolo della Fiat rimanga dominante nel panorama industriale della città, Torino non può essere più definita *one-company town*, poiché anche piccole e medie imprese - operanti nei settori tecnologicamente più avanzati - si distaccano dalla Fiat aprendosi a nuovi mercati esteri⁹. Già nel 1982, dopo una politica di graduale diminuzione della manodopera, la Fiat decide di chiudere lo stabilimento del area Lingotto, il più grande d'Europa, inaugurato nel 1923.

È poi nel 1992, dopo numerosi passaggi di proprietà, la Fiat chiude definitivamente gli impianti ponendo fine ad un parte importante della storia torinese.

Il tema della dismissione delle fabbriche ha riguardato non solo Torino, ma anche moltissime città nel panorama europeo e

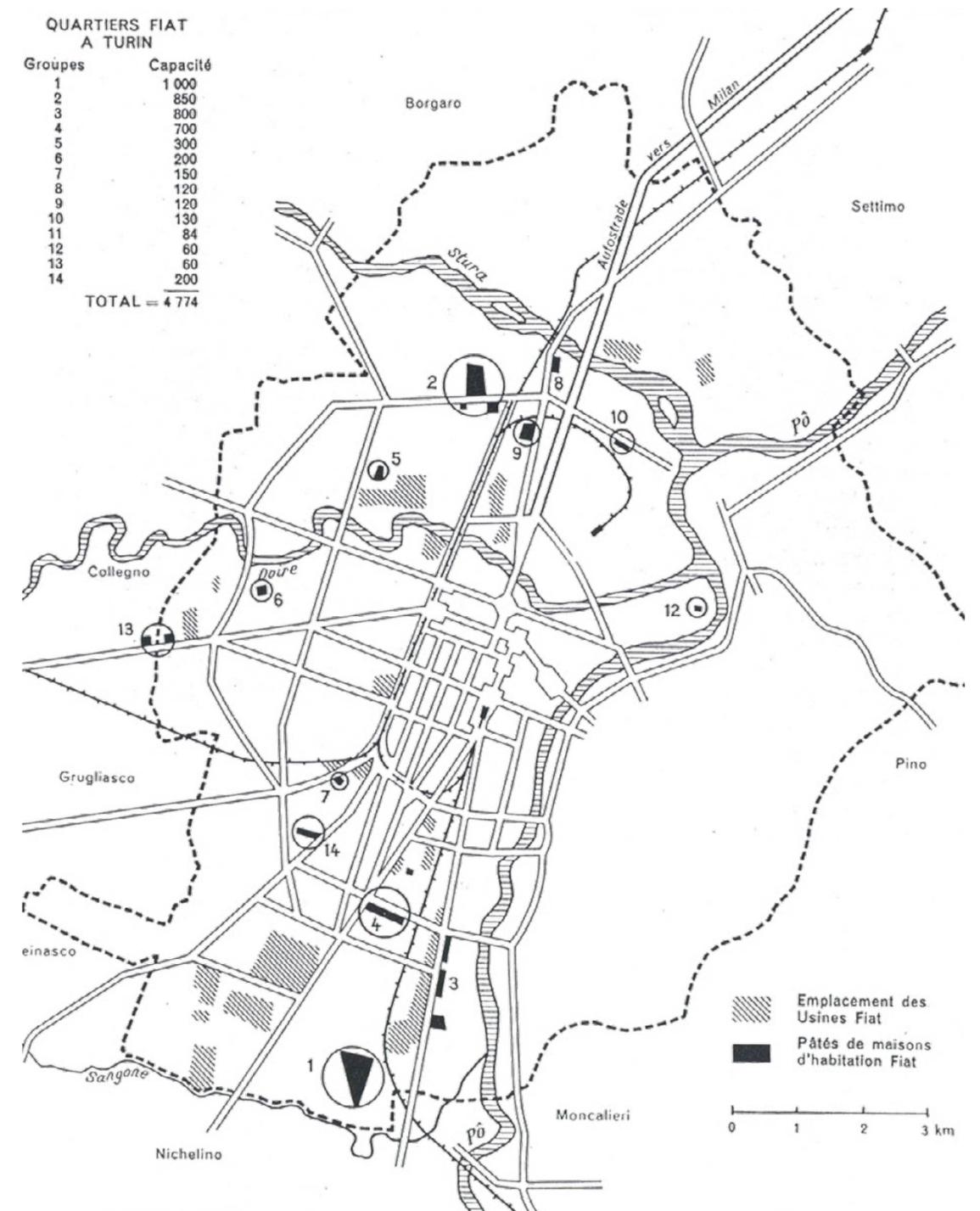
mondiali e ci si è trovati di fronte a luoghi densamente edificati e statici nella loro impostazione industriale che divennero ben presto un'emergenza delle città¹⁰. Ben presto questi interstizi di città divennero un'opportunità di trasformazione per rispondere alle esigenze di una città che si evolve e cambia, un modo per ripensare gli spazi del passato industriale delle città. Esiste un legame imprescindibile tra questi luoghi caratteristici e il passato dell'Italia industriale, che si fonde con la possibilità di rivedere la modalità di produzione, abbracciando la *new economy*¹¹ che si compone sempre più di "funzioni immateriali", trovandosi a diretto confronto con i luoghi materiali del passato, che possono essere ripensati in risposta alle nuove necessità e configurazioni di spazio¹².

Se da un lato la dismissione e l'abbandono delle fabbriche hanno segnato un momento di profonda crisi per la società e l'economia, con una conseguente fase di completo abbandono e degrado di queste aree, al contempo ha rappresentato un momento positivo di rilancio e un'opportunità per rinnovarsi e trasformarsi.

¹⁰ E. Dansero, C. Giaino, *Aree industriali dismesse: vuoti da non perdere*, in *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, E. Dansero, C. Giaino, Spaziante A. (a cura di), Alinea Editrice, Firenze, 2001

¹¹ Per *new economy* intendiamo l'insieme dei fenomeni economici, sociali e culturali, legati allo sviluppo delle tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni, che hanno caratterizzato l'ultima parte del XX sec., dapprima negli Stati Uniti estendendosi poi in altri Paesi industrializzati.

¹² S. Di Vietri, *PUBLIC REAL[M] - Riqualificazione del patrimonio pubblico lungo la Dora*, Rel. R. Ingaramo, Politecnico di Torino, corso di laurea magistrale in Architettura, Torino, 2018, pp. 11-12



Img. 11. Carta del grande insieme degli alloggi realizzati per la FIAT a Torino nel 1960, in P. Gabert, *Turin Ville Industrielle*, Parigi, 1964, p. 272

Un elemento fondamentale è sicuramente la dimensione temporale in cui questi processi avvengono, ci fa comprendere la natura dei cambiamenti, ma anche in che tipo di progressione sono stati attuati. Le situazioni di fronte alle quali ci si è trovati, durante i primi anni Duemila, erano principalmente due: (1) le grandi aree di proprietà pubblica o privata, con le quali bisogna ricorrere a grandi progetti strategici, che prevedono lunghi tempi di attuazione. In queste aree è fondamentale l'attenzione per gli spazi pubblici a servizio della città; (2) le piccole aree di proprietà privata, riconvertite molto spesso in nuove aree industriali o terziarie realizzate in tempi sicuramente più rapidi¹³. Da ciò scaturiscono modalità, tempi e costi differenti per la realizzazione dei progetti.

Dunque, dopo un ventennale di crisi che ha coinvolto parti di città, se non l'intera città di Torino, il tema delle aree dismesse diventa un tema cardine per la redazione del nuovo Piano Regolatore¹⁴ intorno alla metà degli anni novanta, si è avuto un forte impulso verso progetti e programmi di rigenerazione urbana, pensando alle aree dismesse come una risorsa e non più solo una problematica.

Le aree industriali dismesse a Torino, che contavano circa 2,5 milioni di metri-quadri di superficie, prese in considerazione dal Prg erano suddivisibili in due macro categorie:

1. I grandi **vuoti urbani**, aree vuote distribuite lungo il sistema ferroviario -

¹³ Ibidem

¹⁴ Il Piano regolatore di Torino, di Gregotti e Cagnardi, è stato adottato alla fine del 1993 ed approvato dalla Regione nel 1995.

di proprietà di gruppi ferroviari pubblici o privati - che con l'abbassamento del piano del ferro¹⁵ e la realizzazione del Passante ferroviario¹⁶ avrebbero svolto un ruolo completamente diverso. La trasformazione di queste aree, sull'asse Nord-Sud, prevedeva la realizzazione della Spina Centrale Suddivisa in quattro ambiti serviti da questo asse centrale, il boulevard, che ricopre sostanzialmente gran parte del vecchio tracciato ferroviario.

2. **Aree di piccole dimensioni**, sede di attività commerciali o artigianali di ridotte dimensioni, che il Prg ha destinato ad una riqualificazione funzionale e fisica con il fine di sollecitare l'interesse di operatori immobiliari¹⁷.

Il Piano si inseriva in uno scenario di trasformazione profonda della struttura economica della città e del suo ruolo a livello mondiale basandosi sui temi della "modernità" e "competitività", con il fine di dare un nuovo volto alla città, investendo significativamente sul settore immobiliare come mezzo per riqualificare le aree dismesse che rappresentavano una risorsa importante per la città.

¹⁵ Il piano del ferro (in acronimo PdF), detto anche piano di rotolamento, è una definizione utilizzata in ambito ferro-tranviario per indicare la quota altimetrica a cui transita il convoglio ferroviario o tranviario sul binario. Indica il piano su cui transitano (o meglio rotolano) le ruote del convoglio ferro-tranviario.

¹⁶ Collegamento ferroviario integrato, con lo scorrimento sotterraneo dei binari ferroviari, il conseguente abbassamento del piano del ferro e la modificazione delle stazioni ferroviarie.

¹⁷ S. Saccomani, *Torino: le aree industriali dismesse. Fra strategie di sviluppo e trasformazione immobiliare*, in *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, E. Dansero, C. Gaimo, Spaziante A. (a cura di), Alinea Editrice, Firenze, 2001, pp. 123-133.

Questo atteggiamento si scontra ben presto, nei primi anni novanta, con una profonda crisi economica che rende irrealizzabili molti degli interventi pensati nelle aree dismesse, con un mercato immobiliare in fase discendente. In quest'ottica di difficoltà attuativa vengono messi in atto i progetti integrati che permettessero un approccio differente verso gli insediamenti produttivi esistenti, con una grande parte di finanziamenti pubblici¹⁸. Il 63 % dei PRIU (Programmi di Riqualificazione urbana), avviati in Italia dal 1995, propongono il riuso di aree industriali dismesse¹⁹.

¹⁸ S. Saccomani, cit., pp. 130-132.

¹⁹ S. Di Vietri, cit., p. 14.

05

COMPRENDERE

LE GRANDI RIQUALIFICAZIONI URBANE: SPINA 3

Si approfondisce un avvenimento importante che ha cambiato in maniera consistente i luoghi limitrofi all'area di corso Principe Oddone: Il Piano Regolatore Generale di Gregotti e Cagnardi del 1995. Dopo la dismissione massiva delle industrie, che avevano caratterizzato i luoghi, è il momento delle grandi riqualificazioni urbane, nello specifico di Spina 3. Si approfondiscono gli attori in gioco, gli strumenti urbanistici e le fasi salienti che hanno caratterizzato la trasformazione, analizzandone poi gli esiti definitivi e tentando una lettura critica.

La trasformazione del quartiere periferico dell'area metropolitana Spina 3 ha portato i risultati sperati dalla popolazione?

IL PROCESSO

Negli ultimi decenni del XX secolo, l'intera area produttiva di Spina 3 subisce il fenomeno della dismissione industriale, con la perdita della funzione produttiva si apre per la Città di Torino un lungo processo di trasformazione basato sul riconoscimento del valore della storia industriale come elemento identitario per la città e i cittadini. Questa trasformazione è parte delle idee del Prg di Gregotti e Cagnardi.

La stesura del Piano Regolatore per la Città di Torino del 1995, che conduce all'esecuzione del progetto della Spina centrale e Spina 3 in particolare, fu preceduto da il Progetto preliminare di Piano, uno strumento urbanistico che teneva in conto il patrimonio storico della città, come affermava l'assessore all'urbanistica Raffaele Radicioini:

"ben al di là di quegli ambiti e di quei valori da tempo confinati all'interno dei recinti [...] definiti come centri storici"¹.

Per procedere all'individuazione e classificazione dei Beni culturali ambientali per la salvaguardia², il Comune affida a Vera Comoli Mandracci, di dirigere la

ricerca³. Lo studio, anche se di massima, porta all'individuazione di aree diversificate per tipologie, sia nelle fasce fluviali sia per quelle collinari. Sono stati individuati una rete di assi rettori e direttrici di sviluppo, come un sistema sul quale erano stati articolati gli ampliamenti di Torino. Altrettanto interessante, fin da questo studio preparatorio, è aver trattato degli ambiti urbani non solo fuori dalla "mandorla" barocca, ma perfino diffusi nelle aree periferiche, tra cui borghi e borgate, riconoscendo un preciso valore storico-ambientale⁴. Vengono individuati, accanto al «nucleo di più antica acculturazione urbana» (l'unico "centro storico" sino ad allora considerato):

- i «primi ampliamenti ottocenteschi»,
- le «parti dell'impianto urbano preunitario»,
- gli «insediamenti sulle direttrici urbane dello sviluppo postunitario»,
- i «tessuti minori inglobati nell'espansione urbanistica novecentesca».

Il criterio sul quale si basa la redazione del nuovo Prg, consisteva nel basare le successive strategie del Piano sulla precisa conoscenza dei valori delle preesistenze.

¹ Gregotti Associati, V. Comoli Mandracci, M. Viglino Davico, "Qualità e valori della struttura storica di Torino", in Quaderni del Piano, Comune di Torino, Torino 1992, p. 8.

² Lavoro analitico svolto dal Dipartimento Casa-Città del Politecnico di Torino, con a capo Vera Comoli Mandracci, per il Piano urbanistico preliminare del 1982, lavoro che ha portato alla pubblicazione dei due volumi *Beni culturali ambientali del Comune di Torino* del 1984.

³ I risultati sono riassunti nella tavola in allegato al Piano preliminare del 1980. In: http://art.siat.torino.it/wp-content/uploads/2018/12/A_RT_LXXII_1_5_beni-culturali-ambientali.pdf

⁴ Gregotti Associati, V. Comoli Mandracci, M. Viglino Davico, cit.

Dopo l'approvazione del Piano preliminare, **Vera Comoli Mandracci**, in qualità di esperta della storia urbana torinese, opera del Dipartimento Casa-città (DICAS). La ricerca era assegnata ad un *team* di diciassette esperti in diversi campi disciplinari che si occuparono di studiare tutto il patrimonio esistente, verificandone ogni strada ed ogni abitazione. I risultati della ricerca sono racchiusi all'interno della pubblicazione *Beni culturali ambientali del Comune di Torino* del 1984, che contiene dati dettagliati sia sui caratteri generali del lavoro, sia sull'individuazione e classificazione dei beni (mediante relazioni, schede ed elaborati grafici) nei ventitré quartieri in cui era allora suddiviso il territorio comunale, ma anche sui riferimenti storici, critici e documentari utilizzati durante il multiennale lavoro eseguito⁵.

Un'analisi interessante dal punto di vista degli effetti reali che per decenni produrrà lo sviluppo urbanistico sul territorio torinese⁶, risulta invece lo "studio su insediamenti e ambiti urbani", in cui l'ambito è definito come "una porzione di città nella quale sono ancora riconoscibili l'impianto urbanistico ed il tessuto edilizio caratteristici delle diverse fasi storiche dello specifico processo di costruzione"⁷, esplicitando che ogni ambito o zona

urbana, costituisce "un "centro storico" di ridotte dimensioni "con caratteristiche specifiche legate alle fasi di formazione e trasformazione e con rapporti identificabili con la complessità dell'organismo urbano, entrambi tuttora riconoscibili. Sono stati riconosciuti inoltre degli elementi che strutturano gli ambiti, successivamente ad indagini su parametri storici e sul rilevamento in sito per verificarne la persistenza, e risultano essere: "i rapporti urbanistici, la dimensione microurbana e la connotazione ambientale"⁸.

Successivamente, nel 1991 il Consiglio comunale approva il Progetto preliminare affidato allo Studio di architettura Gregotti e Associati, incaricato alla redazione del futuro Prg. I progettisti Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi vendgono accostati dall'architetto Leonardo Benevolo in qualità di consulente storico. In un primo momento, Benevolo, individuò come settori che caratterizzavano il tessuto urbano torinese quelli che prevedevano lotti a maglia rigidamente ortogonale, indipendentemente dalla loro caratterizzazione. I progettisti, mettono in atto una ricerca diversificata sul territorio torinese: una maggiore attenzione nei confronti del "centro storico"⁹, andando ad analizzarne dettagliatamente le parti di ogni singolo edificio, ne ha permesso una conservazione oculata e attenta.

⁵ M. Viglino, *Beni culturali ambientali, politiche e territorio a Torino*, Atti e rassegna tecnica della società degli Ingegneri e degli architetti di Torino, Anno 151- LXXII, Torino 2018, pp. 16-18.

⁶ I settori urbani individuati nella ricerca sono stati poi presi in considerazione e giudicati degni di tutela nel Prg "Gregotti-Cagnardi" del 1996.

⁷ M. Viglino, cit., p. 176.

⁸ V. Comoli, M. Viglino (a cura di), *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*. Catalogo della mostra, Celid, Torino 1984, pp. 220-223, in M. Viglino, cit., p. 178.

⁹ Il territorio comunale veniva disaggregato, separando la zona centrale di Torino (ancora la vecchia concessione del "centro storico") di cui verificare le valenze alla scala edilizia.

Successivamente è stata sviluppata una più peculiare normativa finalizzata alla salvaguardia di aree urbane non centrali, con annessa valutazione dei sistemi viari, la suddivisione in lotti, gli impianti urbanistici ecc...

Un tema importante trattato nella fase di ricerca, commissionata come supporto del Prg in fase di redazione, da parte del Dipartimento Casa-città, è stato quello di individuazione dei sistemi e degli elementi che qualificassero la struttura storicamente consolidata di Torino. Un approfondimento considerevole è stato fatto riguardo il sistema viario: è stato analizzato il legame tra caratteri urbanistici e tipologie edilizie, attraverso lo studio di alcuni casi emblematici di strutture stradali come ad esempio: via Cibrario, esempio tipico del proseguimento degli assi storici; **via San Donato**; corso Casale; largo Brescia, fulcro degli assi che si dirigono verso punti nevralgici della città, sovrapposti al reticolo regolare¹⁰.

Il piano regolatore "Gregotti-Cagnardi" viene approvato nel 1995, dopo due anni di lavoro serrato da parte degli esperti che hanno ottenuto un ottimo riscontro successivo al lavoro conseguito: il Prg indicava come oggetti da conservare una buona parte del patrimonio storico che era stato identificato da parte dell'*équipe*, che è stata coinvolta anche in fasi successive di

controllo¹¹. Per concludere, come afferma Michela Viglino:

"A conclusione di questo esame delle varie fasi di un processo di salvaguardia dei centri storici periferici, fasi tutte pensate e dirette da Vera, credo le sia dovuto un esplicito "grazie". Esaminando infatti quei settori urbani – nonostante siano ormai privi quasi totalmente del loro contesto industriale, nonostante la normativa di Piano risulti inadeguata ad una loro tutela attiva, nonostante le riduzioni "contrattate" con Cagnardi e le successive varianti che ne hanno eroso i confini – vi si ritrova tuttora l'impronta da Lei impressa sin dal 1980, un'impronta che, a trentacinque anni di distanza, permette di ritrovare le tracce dei borghi e delle borgate che hanno segnato la storia della Torino operaia tra Ottocento e Novecento"¹²

Un nuovo paesaggio urbano

Il piano regolatore "Gregotti Cagnardi", si origina dall'esigenza di riorganizzare e razionalizzare gli spazi di proprietà di Ferrovie dello Stato: gli studi preliminari avevano esplicitato la tematica e quali fossero le aree degradate e lasciate inutilizzate presenti sul territorio torinese limitrofo alla ferrovia: l'infrastruttura urbana

¹¹ Si è messo in atto che riguardo le questioni legate a valori di tipo storico-culturale, in caso di ricorsi contro il Prg si sarebbe espressa una Commissione di esperti che si erano già occupati del Piano, con parere vincolante.

¹² Cfr. http://art.siat.torino.it/wp-content/uploads/2018/12/A_RT_LXXII_1_5_beni-culturali-ambientali.pdf

¹⁰ G. Callegari, C. Corsico, A. De Rossi (a cura di), *Nuovi paesaggi piemontesi*, Alinea Editrice, 2006, pp.136-138.

prende il nome di Spina Centrale¹³. Il nodo cruciale non si limitava alla risoluzione di problematiche legate ai mezzi di trasporto, ma al ridisegno del assetto urbano. La prima decisione che viene presa è quella dell'interramento del piano del ferro con la realizzazione del Passante Ferroviario, andando a ricucire il tessuto urbano in superficie da tempo diviso dal passaggio dell'asse ferroviario. A sostituire la ferrovia superficiale il progetto prevedeva la realizzazione di un grande *boulevard* che corresse da Nord a Sud. Nello "Studio di fattibilità" del 1988 del Piano regolatore si legge: "Nel tratto tra Porta Susa e corso Grosseto, comprendente la stazione di Dora e la fermata Rebaudengo, è definito il piano di massima che dovrà tradursi in progetto esecutivo. In questo tratto la ferrovia scompare a cielo libero dopo piazza Statuto. [...] L'allargamento di via Principe Oddone, il rifacimento del ponte sulla Dora, il rifacimento della Stazione Dora con gli allacciamenti alla ferrovia Torino/Ceres"¹⁴.

Il rifacimento del manto ferroviario si configura come un'opportunità per le aree

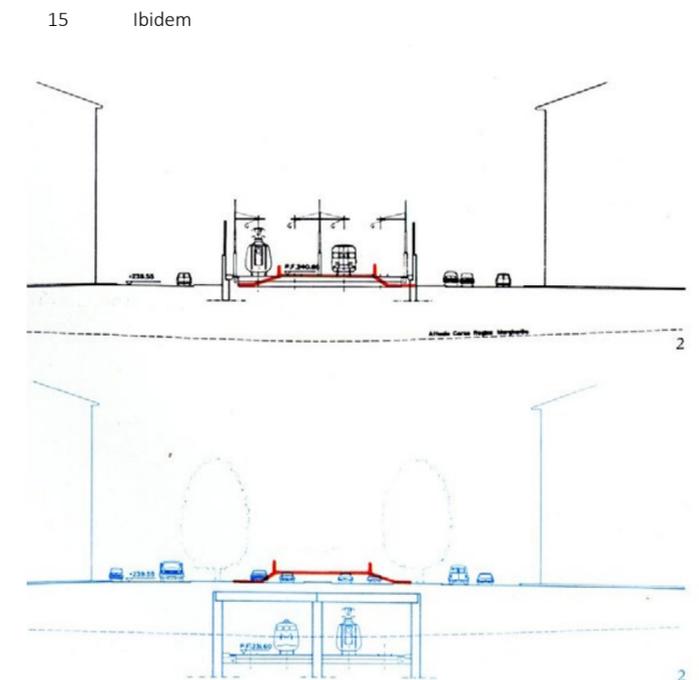
¹³ Il concept era quello di una spina dorsale che avrebbe potuto sostenere l'intero assetto urbanistico della Città di Torino.

¹⁴ Gregotti Associati, *Progetti per il PRG*, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994, p. 23.

industriali dismesse ad esso adiacenti, come afferma lo stesso Gregotti, "si rimettono in discussione le modalità di accesso alla città ed alla sua area centrale e [...] di utilizzare l'intervento sulla ferrovia come momento di avvio di una grande riforma urbana"¹⁵.

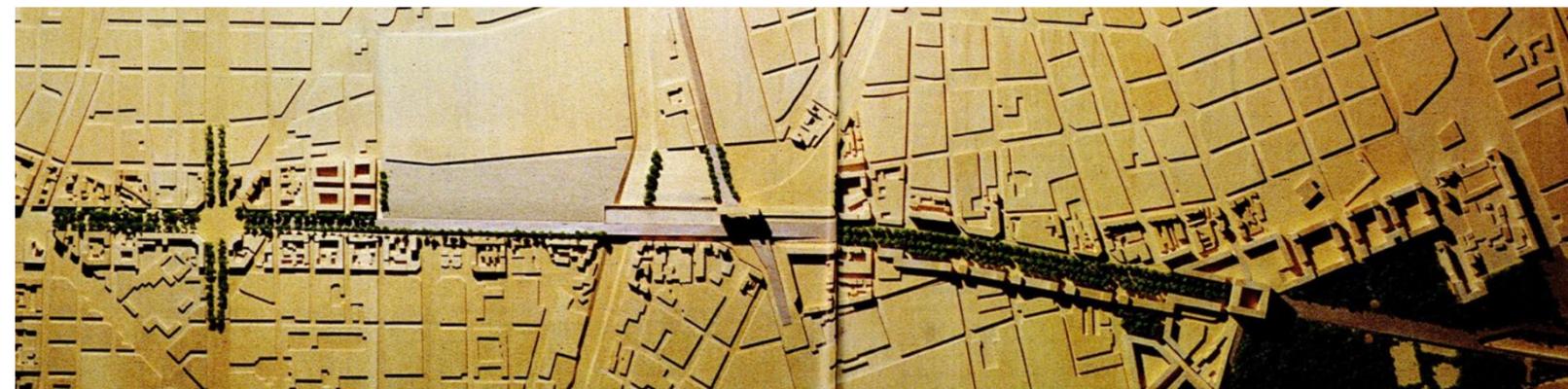
Img. 01. Sezione su Corso Regina Margherita (1) Proposta FS (2) Proposta Prg, Gregotti Associati, Progetti per il PRG, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994, p. 30.

▼



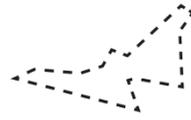
Img. 02. Proposta PRG, Asse della Spina tra corso Grosseto e piazza Statuto, plastico, in Gregotti Associati, *Progetti per il PRG*, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994, p. 29.

▼



LE SPINE

Spina 1



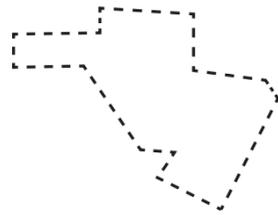
Primo tratto della Spina Centrale che ha previsto, tra il 1995 e il 2000 la realizzazione del viale che si è sostituito all'asse ferroviario interrato. Filari di arbusti fioriti definiscono i parcheggi e le aree ciclopedonali. Parte dal parco clessidra tra largo Turati e largo Orbassano, sotto il quale si snoda corso a quattro corsie Zappata, e collega tra loro le quattro linee ferroviarie: Torino Porta Susa, Torino Porta Nuova, Torino Lingotto e Torino San Paolo. Il proseguimento della strada corre in direzione di corso Mediterraneo e Corso Castelfidardo: un asse viario imponente a tre corsie per senso marcia, con un controviale e la pista ciclabile, che passando tra il Politecnico di Torino e le OGR (Officine Grandi Riparazioni) arriva fino a corso Vittorio Emanuele.

Spina 2



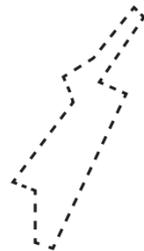
L'area Spina 2 corre lungo tutto **corso Inghilterra**, una strada a tre corsie che si dirige verso **piazza Statuto**, che comprende banchina sulla quale corre la pista ciclabile, costeggiando corso Mediterraneo. Il percorso è tangente alla stazione di Porta Susa, i cui binari interrati la affiancano parallelamente consentendo l'ingresso da entrambi i lati, di corso Inghilterra e corso Bolzano.

Spina 3



Occupa la superficie più ampia e, attraversando il territorio delle circoscrizioni 4 e 5, in un'area di oltre due milioni di metri quadrati, che da corso Principe Oddone arriva fino a piazza Generale Baldissera. La realizzazione, in fase di completamento, ha previsto la divisione in sette ambiti che corrispondono esattamente ai vecchi comprensori industriali.

Spina 4

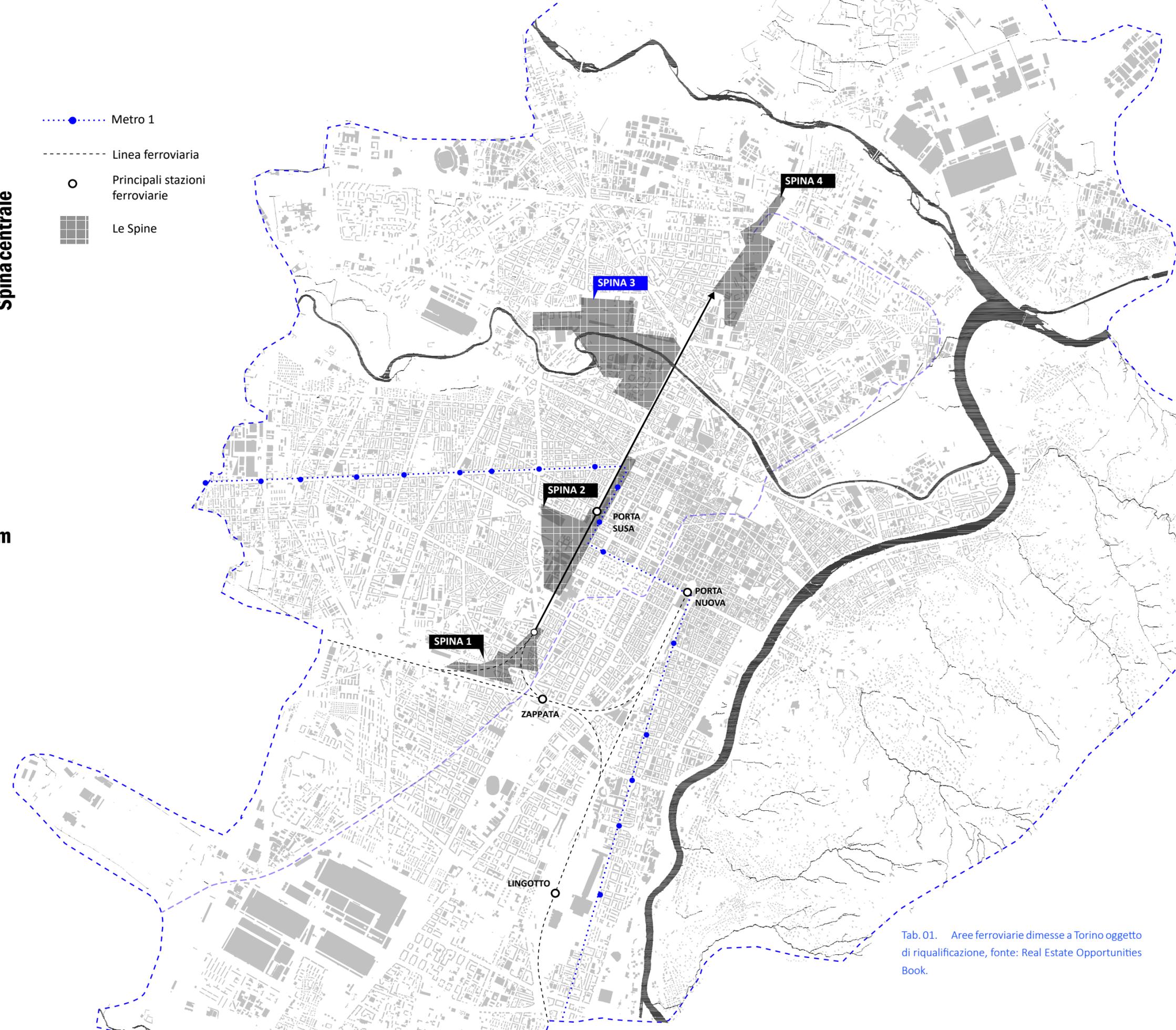


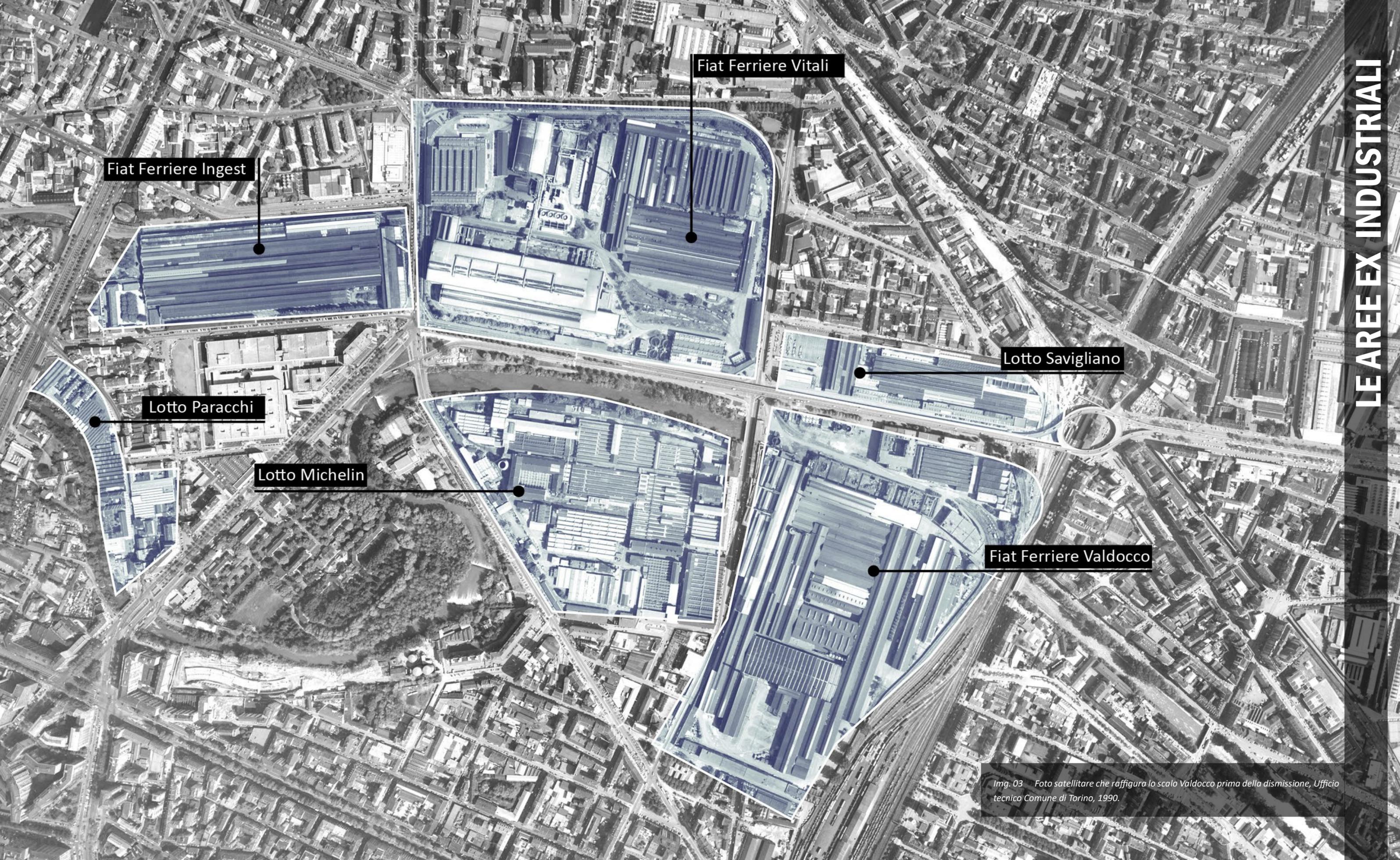
L'area confina a Nord con corso Grosseto, a Est con via Cigna, a Sud con via Lauro Rossi e via Breglio e a Ovest con via Fossata e via Rondaccio. Molto importante a livello di collegamenti perché costituisce la porta Nord della città e l'accesso più vicino a Milano. Il progetto definitivo ha previsto la risistemazione del parco Sempione a Nord dell'area e un nuovo parco pubblico a Sud, inoltre nuovi edifici con destinazione d'uso residenziale e terziaria. Il *boulevard* viario centrale all'area termina in corso Grosseto.

Spina centrale

8 Km

- Metro 1
- Linea ferroviaria
- Principali stazioni ferroviarie
- Le Spine





Fiat Ferriere Ingest

Fiat Ferriere Vitali

Lotto Savigliano

Lotto Paracchi

Lotto Michelin

Fiat Ferriere Valdocco

Img. 03 Foto satellitare che raffigura lo scalo Valdocco prima della dismissione, Ufficio tecnico Comune di Torino, 1990.

UN VUOTO URBANO DA RIPENSARE

Spina 3 rappresenta il più vasto comparto costituito da aree industriali dismesse della Spina centrale di Torino. L'ambito preso in esame si estende per una superficie territoriale di oltre 1.010.100 metri quadri e si configura come un centro nevralgico del sistema viario torinese: servito da importanti direttrici del traffico della città, via Livorno, corso Umbria, corso Mortana e via Borgaro, e delimitato dalla linea ferroviaria. La realizzazione del Passante Ferroviario avrà un peso notevole nella trasformazione, in quanto corre in profondità rispetto al piano strada, e ciò ha portato all'aumento del flusso di traffico e l'importanza del corso Principe Oddone, Mortara e Vigevano¹. A seguito della dismissione industriale, Spina 3, si configura per Torino come uno dei tanti "vuoti urbani" di difficile gestione, non compreso nelle dinamiche di crescita urbana della città. Come punto cardine della trasformazione si pone la realizzazione del Parco, sulle sponde della Dora, liberato dagli impianti industriali ormai dismessi. L'ambito della Spina 3, n. 4.13, fa è parte delle aree, definite all'articolo 15 del Prg, Zone Urbane di Trasformazione². L'approvazione del progetto preliminare del Prg, nel 1991

¹ F. Laria, *La Spina di Torino. Scelte amministrative ed interessi privati*, Rel. R. Bedrone, Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2012, pp. 58-59.

² CITTÀ DI TORINO, Piano Regolatore Generale. Tavole di azionamento e Schede normative, Torino 1995.

— approvato nel 1995 — e l'adozione del documento definitivo da parte del Consiglio Comunale nel 1993 sono gli atti ufficiali che ne legittimano la trasformazione³.

La trasformazione di Spina 3 ha senza dubbio attraversato momenti molto diversi, sia per quando riguarda gli obiettivi e fasi progettuali sia per la moltitudine di soggetti coinvolti. Il primo obiettivo del Piano Regolatore era quello di proporre una connotazione ambientale per un'area che al suo interno racchiudeva, più di molte altre, uno spazio urbano strettamente connesso con gli edifici industriali, un'area non infrastruttura se non in funzione delle industrie pesanti ormai in dismissione.

L'area si configurava suddivisa in diversi comparti industriali che avevano ospitato le Ferriere, l'idea forte era quella di avviare una trasformazione profonda, che andasse a modificarne l'assetto in tutte le sue parti e sulla base di un progetto unitario, in linea con il principio d'intervento del Prg del 1996.

Nel 1997 il Comune di Torino assegna al Consorzio Intercomunale torinese la prima fase di predisposizione del programma di riqualificazione, al fine di comprendere al meglio come applicare le regole del Piano alla complessità intrinseche di Spina 3, dialogando con i soggetti coinvolti:

³ Fondazione Vera Nocentini (a cura di), *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Edizioni Angolo Manzoni, Torino 2009.

i proprietari. Questa fase non è stata semplice, dato che ogni proprietario dei diversi comparti ragionava in linea con i propri interessi, mancando di uno sguardo d'insieme. Le finalità erano quelle di associare soggetti economi e sociali, a livello sia orizzontale che verticale.

Le funzioni alle quali avrebbero assolto le nuove edificazioni erano quella terziaria, residenziale, artigianato e produzione, tra cui un centro commerciale e un polo tecnologico che prende il nome di EuroTorino⁴. L'obiettivo dell'attuazione del piano era quello della trasformazione del tessuto urbano e il rilancio della Città di Torino, mettendo fine al declino economico e sociale che aveva attraversato negli anni ottanta⁵.

Se da un lato il Prg del 1995 era garanzia di una riqualificazione che poteva essere messa in atto, dall'altro risultava uno strumento fin troppo modificabile e duttile, cosicché venne introdotto, nello stesso anno, un nuovo strumento: i Programmi di Riqualificazione Urbana (Priu), con il quali si poteva mettere in atto il risanamento e il recupero dei fabbricati dismessi con l'integrazione di nuove funzioni e aree verdi a servizio della collettività. Il Priu rappresentava l'opportunità di collaborazione tra Enti pubblici e privati per la realizzazione degli interventi. Nel

⁴ Racchiude attività di ricerca, universitarie, espositive, congressuali.

⁵ G. Tardivo, *La percezione della qualità urbana. Il caso di spina 3*, Rel. A. Mela, E. Moncalvo, Politecnico di Torino, corso di laurea magistrale in Pianificazione Territoriale, Urbanistica E Paesaggistico-Ambientale, Torino, 2013, pp. 153-156

novembre del 1995, infatti, dalla coesione di operatori immobiliari e proprietari degli immobili venne presentata una proposta coordinata di partecipazione al PRIU, che comprendeva circa l'80% della superficie totale dell'ambito 4.13⁶. Nel gennaio del 1998 venne sottoscritto il protocollo d'intesa tra Ministero dei Lavori Pubblici, Regione Piemonte e Città di Torino, avente per oggetto l'attuazione e il finanziamento del PRIU "Spina 3" che costituiva la Variante del PRGC. Nel 2001 viene applicata la prima variante all'accordo di programma, che consisteva al cambio del mix funzionale previsto per l'area, a favore del riutilizzo delle preesistenze e al consolidamento delle attività economiche⁷.

Con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma si ebbe l'avvio ai lavori e la possibilità di trasformare concretamente un territorio di un milione di metri quadri, con uno sguardo d'insieme, non solo le singole proprietà.

L'intervento della Spina 3 viene suddiviso in sette comprensori, per poter gestire per fasi la riqualificazione data l'ampiezza dell'area, che si differenziavano per forma, dimensione e proprietà. I comprensori prendono il nome delle antiche Ferriere FIAT che vi risiedevano in passato: Michelin, Valdocco, Ingest, Vitali, Valderratorre, Paracchi, Savigliano. Ogni comprensorio è stato progettato in maniera individuale, nonostante le idee del Piano il risultato non evidenzia un'unità di intenti o un disegno urbanistico comune. Gli impianti

⁶ Fondazione Vera Nocentini (a cura di), cit., pp.170-175.

⁷ G. Tardivo, cit., pp.153-156.

preesistenti nei Comprensori Paracchi, Valdocco, Michelin, Vitali, Ingest, verranno, nella fase di realizzazione demoliti, fatto salvo per la torre di raffreddamento nell'area Michelin, due edifici per uffici e alcune strutture portanti che verranno mantenute e inglobate nel Parco della Spina⁸.

I singoli progetti dei comparti hanno poi avuto storie differenti, ad esempio il caso del Lotto Michelin ha avuto il suo avvio con il supporto del Consorzio Intercomunale Torinese e con la regia dell'architetto Angelica Ciocchetti. In seguito tutti i progetti delle Spina sono stati gestiti dalla Città di Torino, con l'architetto Ciocchetti come coordinatore dei lavori e consulente Jean-Pierre Buffi.

In un secondo momento si configura anche una grande opportunità per Spina 3: quella di ospitare le Olimpiadi Invernali del 2006 che hanno portato alla realizzazione dei Villaggi Media, localizzati al Nord del fiume. Dopo l'approvazione del Piano sono numerose le modifiche ad esso e le varianti che si susseguiranno nel tempo⁹. Nel 2003 lo studio di fattibilità dell'ambito, redatto con l'architetto Kipar, evidenzia la difficoltà di realizzare la stombatura della Dora a causa dei proprietari dei lotti che non erano disponibili a finanziarne le spese di rimozione delle strutture. Questo genere di inconvenienti modificheranno in molti aspetti l'idea originaria e Spina 3 contiene dei caratteri significativi: la diminuzione degli indici di edificabilità -

⁸ Fondazione Vera Nocentini, cit.

⁹ Tra le varianti la modifica dell'indice territoriale da 0,7 a 0,6 mq/mq.

resa fondamentale dal cambio di mercato porta alla riduzione della parte residenziale - la modifica del mix funzionale, previsto inizialmente, successivo all'accordo con RFI per modificare la mobilità viaria, modificheranno prepotentemente gli intenti progettuali della Spina.

Forse la mancanza di politiche generali e di un quadro strategico comune determina un rallentamento dei processi decisionali: le realizzazioni dei progetti "caso per caso" risultano, per Spina 3, poco coerenti al fine di creare un sistema di unità¹⁰.

Il primo progetto ad essere portato a termine, tra il 1997 e il 2000 è il parco tecnologico Environment Park, che sorge sulle aree ex-industriali Teksid, che fa da apripista alla fase esecutiva e poi successivamente tutti gli altri comprensori. Nodo importante della riqualificazione è senza dubbio la realizzazione del Parco Dora, parco fluviale sulle sponde della Dora anch'esso suddiviso in cinque lotti in base ai diversi poli industriali presenti in precedenza: Vitali, Ingest, Valdocco, Michelin e Mortara¹¹.

¹⁰ S. Bergesio, S. Caroglio, *Spina 3: nuovo margine urbano sull'asse di corso Principe Oddone*, Rel. Bruno Bianco. Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2012.

¹¹ S. Di Vietri, *PUBLIC REAL[M] - Riqualificazione del patrimonio pubblico lungo la Dora*, Rel. R. Ingaramo, Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2018, p. 22

I COMPENSORI

1. VALDOCCO

2. INGEST

3. PARACCHI

4. SAVIGLIANO

5. MICHELIN

6. VITALI

7. IL PARCO DORA



1. VALDOCCO

Valdocco Nord - Environment park

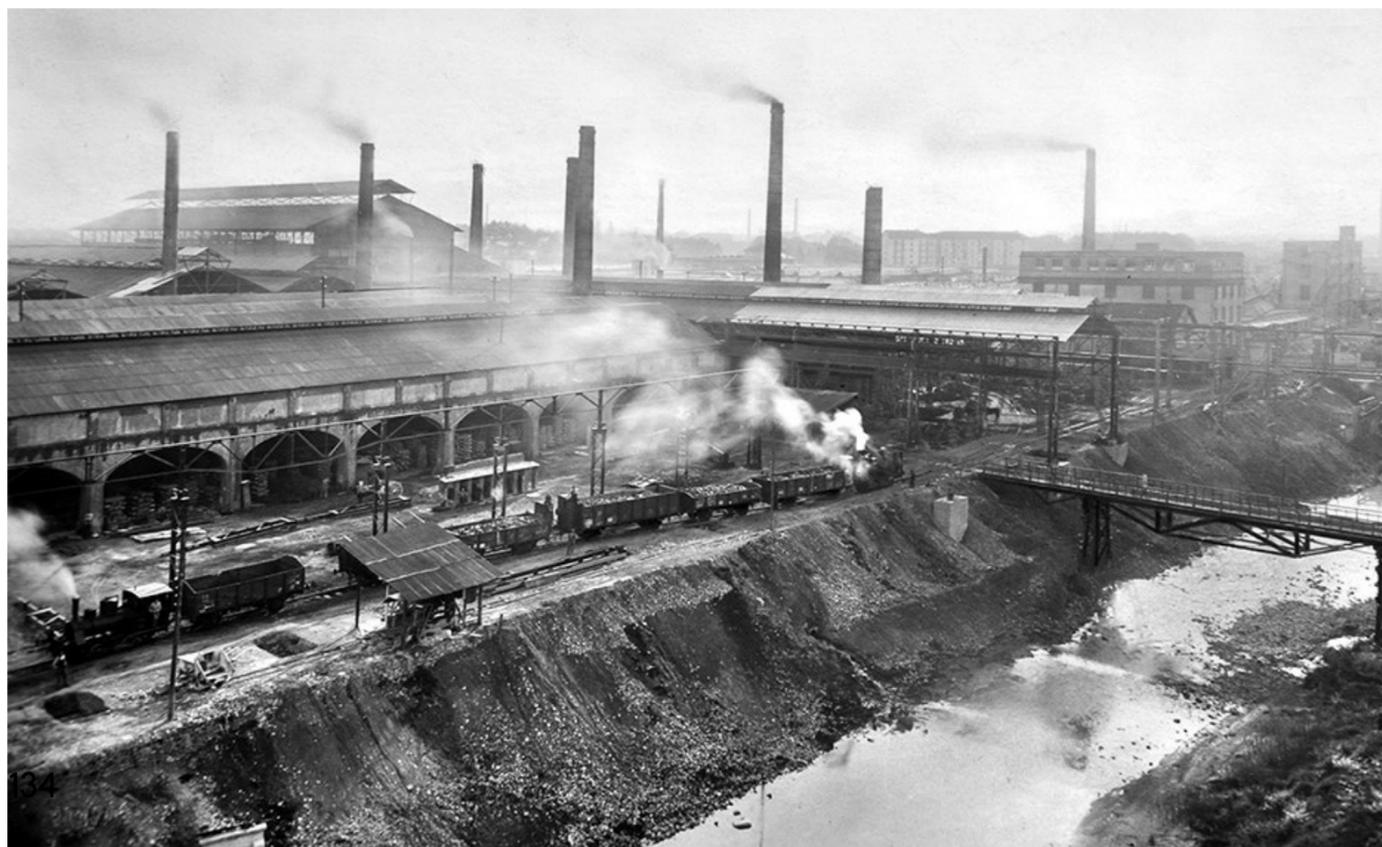
Negli stessi mesi in cui veniva approvato il PRIU, entra in gioco l'idea della realizzazione del primo Parco tecnologico ambientale della città, nell'area Valdocco, sede delle vecchie Ferriere. (Img. 04) La scelta di localizzare il parco proprio nella Spina 3 non è casuale: i temi di cui si sarebbe occupato il parco, quindi ricerca e recupero ambientale, erano pertinenti al sito in cui andava a

inserirsi: un'area industriale dismessa in cui edifici e terreni necessitavano di essere riabilitati e bonificati, in un'ottica di riqualificazione ambientale di tutta la Spina¹.

Sussistevano numerosi problemi legati all'edificabilità dell'area, nonostante ciò l'idea era quella di realizzare delle opere a basso impatto ambientale e architettonico, attraverso l'installazione di coperture

¹ Fondazione Vera Nocentini, cit.

Img. 04. Foto storica Area Ferriere Fiat, tra la Dora e corso Principe Oddone (vista da Nordest), Museo Torino, 1930.



verdi che evidenziassero la permeabilità dell'area, sulla sponda della Dora, che era stata in passato occultata dagli impianti industriali. Il progetto prevedeva una piastra unica per i parcheggi pertinenziali e quattro blocchi edilizi paralleli tra loro. Se i presupposti iniziali erano stati quelli di facciate verdi che minimizzassero al massimo l'inserimento, nella realizzazione, con l'utilizzo di materiali di bassa qualità, l'inserimento di lucernari e il rivestimento delle facciate ha fatto sì che si perdesse il quadro d'insieme che i progettisti² erano intenzionati a dare all'area. L'ultimo edificio realizzato, di Stefano Dotta, Alessandro Fassi e Andrea Moro è la sede del Centro Servizi che si configura come uno scheletro industriale metallico, in memoria della preesistenza, rivestito da listelli di legno e completato nel 2005³.



Valdocco Sud

Il sub-comprensorio residenziale Valdocco Sud, unico esempio di attuazione vera e propria del Prg, si articola in cinque isolati chiusi con il prolungamento di due importanti assi viari che superano il Passante Ferroviario. L'intervento ha previsto la progettazione delle isole residenziali (Img. 05), edifici affiancati tra cinque e dodici piani progettati da Isola Architetti, e un elemento singolare che spicca nell'area: una torre di circa settanta metri progettata

² Vincitori del progetto: Impregilo con il progetto di Emilio Ambasz, Benedetto Camerana, Giovanni Durbiano e Luca Raeinero.

³ Fondazione Vera Nocentini (a cura di), cit., pp. 200

da Picco Architetti⁴. Il progetto ha previsto la realizzazione di un grande *boulevard* che si collega idealmente come un cannocchiale all'Environment Park.

Il tema dei dislivelli e di cambio delle quote altimetriche, in questo caso è stato risolto attraverso grandi passerelle in legno pedonali che definiscono l'impianto direzionandone i percorsi pedonali da Nord a Sud. Ogni complesso di appartamenti ha una parte di sistemazione a verde a uso condominiale al fine di creare un luogo di aggregazione e convivialità, accentuato dall'affaccio dei balconi in maniera prospiciente al verde, quasi a sfiorarsi. Le facciate del complesso sono state realizzate con una caratterizzazione cromatica del tutto propria, come a conferire ai complessi edilizi un'identità immutabile: la scelta dei materiali è ricaduta sul cemento vibrocompresso colorato e mattoni faccia a vista con i toni tra ocre e il rosa-rosso, in contrasto con i pilastri dei balconi di color verde e blu⁵.

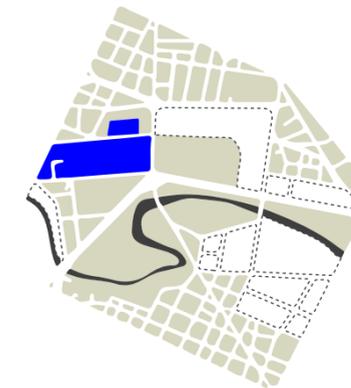
⁴ G. Tardivo, cit., pp.162-164

⁵ M. Petrangeli, *Architettura come paesaggio: Gabetti e Isola - Isolarchitetti*, Allemandi, Torino, 2005, pp. 22-24.



Img. 05. Il complesso residenziale Isola del Parco, di Gabetti e Isola, 2020.

2. INGEST



La trasformazione del comprensorio prevedeva come punto cardine la realizzazione del Parco, previsto sul lato Nord dal Priu che però verrà realizzato sul versante Sud. Il progetto prevede essenzialmente due lotti residenziali che prendono il nome di Residenza Gran Paradiso e Olimpo Center, per un totale di circa 500 alloggi, con una grande concentrazione arborea. I blocchi residenziali si configurano come due impianti a torre tra i tre e i quattordici piani, progettate da Studio Prau e Ubaldo Bosolono. Nel forte disegno urbano dell'area rientra il progetto di Mario Botta e lo studio Siniscalco dell'intero Complesso Religioso che si articola nella Chiesa Parrocchiale del **Santo Volto**, un oratorio, gli uffici diocesani vista la funzione di Centro Pastorale Diocesano. La Chiesa definisce l'angolo tra via Nole e via Borgaro, il suo volume a pianta centrale spicca per la scelta progettuale di evidenziare la contrapposizione tra la verticalità delle torri con l'orizzontalità dei bassi fabbricati posti a definizione del lotto.

Interessante in questa architettura è l'importanza data all'identità delle preesistenze, viene conservato infatti un fumaio delle acciaierie come segno vivo del

passato industriale, reinterpretato in chiave architettonica attraverso un rivestimento elicoidale luminoso, alla sommità del quale svetta il simbolo religioso della croce diventando un campanile¹. A Nord del comprensorio Ingest è stato riqualificato il **Valdellatorre**, comprensorio di facile lettura viste le limitate dimensioni che ha un'impostazione residenziale con appartamenti dai sette ai quindici piani progettati al contempo da Bossolono e lo Studio Prau².

¹ Fondazione Vera Nocentini, cit.

² G. Tardivo, cit., pp. 154-155.



Img. 06. Vista sul comprensorio Paracchi, Museo Torino.



3. PARACCHI

Il comprensorio Paracchi risulta in una posizione dislocata rispetto alla centralità della Spina 3, all'interno di esso sorgevano gli stabilimenti industriali di proprietà di Giovanni Paracchi, dedicati alla tessitura e alla tintoria. Oggi, successivamente alla riqualificazione ritroviamo un blocco edilizio residenziale di forma lineare che si estende con altezze variabili per cinque e nove piani fuori terra posto al centro del lotto. A Nord sono stati collocati gli edifici con funzione commerciale: un market in un basso edificio, una ex palazzina per uffici che ospita funzioni terziarie a Sud e un ampio loft dai quali sono stati ricavati circa duecento alloggi¹.

¹ S. Bergesio, S. Caroglio, *Spina 3: nuovo margine urbano sull'asse di corso Principe Oddone*, Rel. Bruno Bianco. Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2012

4. SAVIGLIANO



Il processo della riqualificazione del lotto Vitali è stato scandito da diverse fasi e cambi di rotta. Inizialmente il Prg prevedeva la realizzazione di isolati a corte con disposizione a U e una nuova torre residenziale, andando a demolire completamente tutti i fabbricati esistenti, occultando di fatto il passato industriale dell'area. In una seconda fase si decide di conservare la manica storica del complesso con destinazione a museo, per poi nella variante del 2001 prevedere la realizzazione di tre grandi blocchi produttivi e artigianali.

Img. 07. Foto storica Retro delle Officine Savigliano (vista verso Est), Archivio Lartu, 1900.

Il progetto dei corpi edilizi si trasforma, prevedendo successivamente sei blocchi vetrati disposti a pettine sopra alla piastra di due piani destinata a parcheggi. Viene mantenuto l'edificio preesistente — ex stabilimento Fiat Bonicelli¹ in corso

¹ L'edificio della Società Nazionale Officine di Savigliano è collocato lungo la strada per le valli di Lanzo, segnò il volto della periferia settentrionale della città. L'edificio oggi ospita la galleria commerciale SNOS e gli uffici torinesi della Seat Pagine Gialle. Su un primo nucleo, sorto intorno al 1889, viene edificato il fabbricato su progetto datato 1917, a firma dell'ing. Enrico Bonicelli e ampliato e rimaneggiato fino agli anni quaranta.

Mortara — con il suo affaccio sulla Dora e la sua funzione parzialmente pubblica che rappresenta un manufatto industriale di valore documentario e ambientale, un tipico e significativo esempio di edilizia industriale in cemento armato dei primi decenni del Novecento². Verrà restaurato e ripensato dallo Studio Granma e Archiland, diventando sede di uffici, attività economica e degli appartamenti nei piani più alti.

A livello compositivo gli interventi puntano a creare nuovi accessi e accentuare

² museotorino.it, Stabilimento della Società Nazionale Officine di Savigliano, ottobre2020

la permeabilità del lotto attraverso il parco, così come di ricostruire un fronte unico e articolato con gli edifici facenti parte dei Compensori Savigliano e Michelin Nord, che sono un connubio tra architetture contemporanee e storiche in completa integrazione tra loro.³ (Img. 7-8)

³ Fondazione Vera Nocentini (a cura di), cit., pp. 205-207



Img. 08. Foto attuale Fiume con sponde in cemento, www.immaginidelcambiamento.it, 2020.

5. MICHELIN



Michelin Nord

Il sub-comprensorio **Michelin Nord**, - collocato a Nord della Dora tra via Orvieto, corso Mortara e via Tesso, ex sede della scuola di Specializzazione per la ricopertura dei pneumatici industriali¹.

In seguito all'assegnazione alla Città di Torino di città ospitante per le Olimpiadi Invernali 2006, si colloca in quest'area uno dei Villaggi Media². A gestire l'intera operazione immobiliare saranno la Cooperativa G. Di Vittorio, Cooperativa San Pancrazio, Impresa costruzioni Deiro e Immobiliare PIANEL.

La realizzazione del progetto si distacca dalle indicazioni iniziali fornite dal piano. Infatti, verranno realizzati quattro isolati chiusi che si andranno a sostituire al progetto preliminare che prevedeva due coppie di torri e un blocco di edifici

a corte³. Il progetto, di Al Studio, Picco Architetti, Studio Rosental e Luigi Quaranta, inoltre prevedeva un disegno urbano architettonicamente riconoscibile, dato che questo spazio si configura come l'ingresso alla città, con un isolato segnato da quattro torri, che si tramuteranno nella realizzazione in tre corpi di fabbrica drasticamente differenti tra loro che definiscono l'isolato.

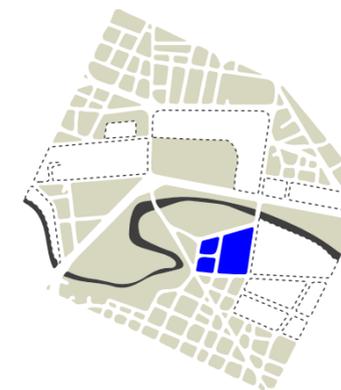
È stata realizzata una piastra comune che racchiude piccole attività commerciali, i parcheggi a servizio dell'area e al contempo risolve il dislivello di circa 5 metri generando una grande piazza urbana pedonale che permette l'accessibilità agli edifici presenti. Dopo le Olimpiadi viene modificata la distribuzione interna degli edifici per ricavare 450 alloggi, di cui 117 vengono acquisiti dalla Città di Torino e divengono edifici residenziali pubblici, per garantire un tessuto sociale equilibrato e inclusivo⁴.

¹ Area tra corso Mortara, via Orvieto e via Tesso.

² Nel 2003, con una convenzione tra la Città di Torino e la società Valdocco spa viene dato il via all'edificazione del comprensorio, destinato a ospitare 1464 posti letto per i giornalisti.

³ Fondazione Vera Nocentini (a cura di), cit., pp. 201-205.

⁴ Gli alloggi (di cui 117 convenzionati) realizzati dalle Cooperative San Pancrazio e Di Vittorio, della Deiro Costruzioni e dell'immobiliare PIANEL.



Michelin Sud

Il comprensorio **Michelin Sud** include l'area delimitata da via Livorno, via Treviso e l'asse di corso Umbria, e ha previsto la realizzazione di un centro commerciale, un mezzo per innescare il processo di rilancio economico dell'area, e un complesso residenziale di circa 340 unità abitative di opera dell'architetto Elio Luzi. L'operazione immobiliare, condotta dalla cooperativa Conad, individua come progettista l'architetto Luzi successivamente ad un corso a inviti. Sono stati realizzati due isolati a corte con giardino condominiale al centro costituiti da un complesso edilizio dai nove ai quindici piani posto negli angoli, con ampi terrazzini che si affacciano sul quartiere. All'interno del comprensorio è stato ripristinata la palazzina edificata dalla Michelin nel 1947, che prende il nome di Edificio 37, utilizzato come nuovo ingresso su corso Umbria⁵. Dopo la dismissione dello stabilimento, l'edificio viene ristrutturato su progetto dell'architetto Agostino Magnaghi che oggi è sede, dal 2004, del museo di informazione ed educazione ambientale "A come Ambiente" MACA, nato ad opera dell'architetto Carlo Degiacomi, che ne è stato il direttore fino al 2013⁶.

⁵ La storia, per maggiori informazioni : <https://www.acomeambiente.org/>

⁶ S. Bergesio, S. Caroglio, cit., pp. 30-32.

6. VITALI



Il Comprensorio Vitali, sede in passato delle Ferriere FIAT (Img. 09), si trova nell'area Nord della Spina, la cui trasformazione è stata dilazionata nel tempo con la conseguente divisione in due macro-aree facenti parte del disegno unitario di Buffi Associès, Studio Mellano, Studio Granmam, Studio AS, Studio Rolle, Carlo Novara e Luciano Pia¹. Il disegno dell'area è definito a partire dallo schema di coordinamento redatto dall'architetto Jean-Pierre Buffi² su incarico affidato dalla Città di Torino nel 2000. La parte di via Orvieto è costituita a Nord, da un'area parcheggi interrata, alcuni bassi edifici commerciali, residenziale e una torre di 18 piani per residenze e uffici³ che enfatizza l'asse diagonale delle viste verso il parco, nonché area d'accesso a quest'ultimo. Il Vitali Park, sito sul fronte che costeggia via Orvieto, un complesso di quattro edifici disposti a coppie che affiancano la galleria centrale rivestita da una struttura in acciaio e vetro e attraversata da passerelle. La volumetria presenta delle facciate longitudinali rivestite da brise-soleil in cotto, accoglie ampi spazi per l'inserimento di attività artigianali e produttive⁴. A Sud si hanno quattro edifici a L con destinazione residenziale, che si aprono verso il parco, alcuni edifici per l'artigianato lungo via Orvieto.

¹ G. Tardivo, *La percezione della qualità urbana. Il caso di Spina 3*, Rel. A. Mela, E. Moncalvo, Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Pianificazione Territoriale, Urbanistica E Paesaggistico-Ambientale, 2013, p. 158.

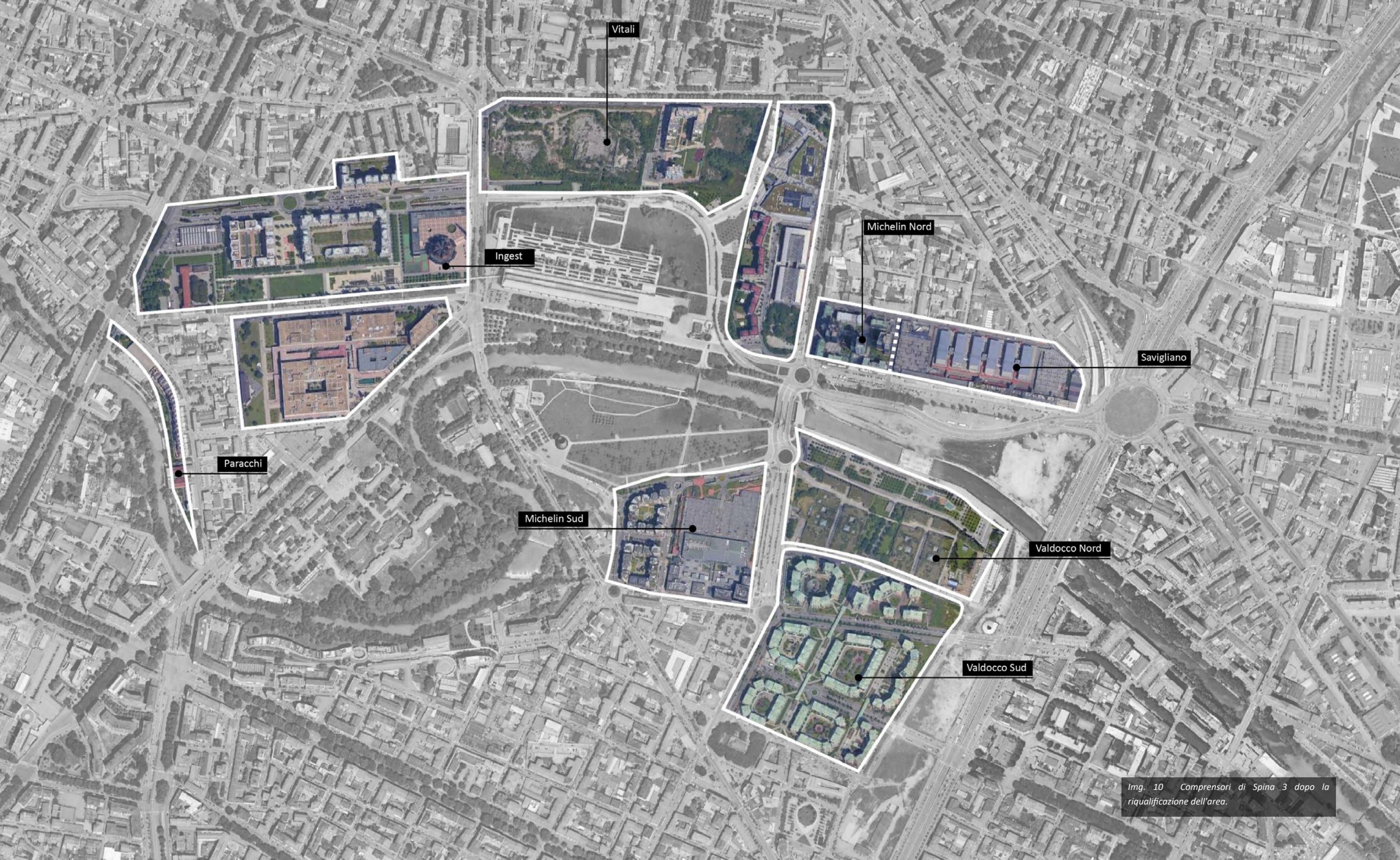
² Consulente per il coordinamento progettuale degli interventi previsti nelle aree della Spina Centrale.

³ In totale si contano circa 30.000 metri quadri di residenze in parte private ed in parte pubbliche, 13.000 metri quadri ad uso commerciale, 6.000 metri quadri con destinazione alberghiera e 1.500 metri quadri con destinazione uffici.

⁴ Cfr. www.museotorino.it, comprensorio Vitali 1, Gennaio 2021.



Img. 09. Foto storica Isolato parzialmente occupato: Fiat Ferriere, altre fabbriche, cascine (vista da Sudest), Museo Torino, 1930.



Vitali

Ingest

Paracchi

Michelin Nord

Savigliano

Michelin Sud

Valdocco Nord

Valdocco Sud

Img. 10 Compensori di Spina 3 dopo la riqualificazione dell'area.

7. IL PARCO DORA



Img. 11. Foto storica Ferriere Fiat, in P. Gabert, *Archivio Storico Città Torino*, 1958.

L'idea della sistemazione a verde di una vasta zona lungo il fiume Dora nell'area di Spina 3 è presente fin dalle prime prefigurazioni della trasformazione del grande comparto industriale, comparendo già sui disegni del PG del 1995 con l'indicazione di "polmone verde"¹.

Il progetto del Parco Dora, è il risultato di una gara internazionale a procedura aperta, bandita dalla Città di Torino nel 2004: tra le sette proposte ricevute si aggiudicataria di gara è il gruppo costituito da Servizi

Tecnologie Sistemi spa, Latz+Partner, Studio Cappato, Gerd Pfarrè, Ugo Marano, Studio Pession Associato.

Responsabile del progetto paesaggistico è il gruppo di professionisti dello studio Latz + Partner, esperti nel campo dei parchi postindustriali². Nel 2005 è approvato il progetto preliminare e due anni dopo quello definitivo dei cinque lotti.

Il Parco Dora ritrova nell'area Vitali buona parte della sua estensione ma si sviluppa a cavallo dei lotti Michelin, Ingest, Vitali,

¹ il Programma di Riqualificazione Urbana Spina 3 sviluppa tale indicazione e insieme ad esso viene approvato, nel 2003, lo studio di fattibilità contenente le analisi propedeutiche al progetto del parco, redatto con la consulenza dell'architetto paesaggista tedesco Andreas Kipar.

² Autore del parco postindustriale Thyssen nel Bacino della Ruhr.



Img. 12. Foto attuale della tettoia di Parco Dora, *Immagini del cambiamento*, 2015.

Valdocco e Mortara³. Il parco è uno dei risultati più rilevanti della trasformazione dato che è un segno chiaro e riconoscibile che si doveva porre come anello di congiunzione tra le due parti in cui la Spina è divisa, un legame mediante un elemento caratterizzato da 45 ettari di spazio pubblico. Il progetto iniziale si basava su tre elementi, semplici ma di grande suggestione: il consolidamento del rapporto visivo e funzionale tra i due capi saldi del progetto: la Dora e il Parco, la riqualificazione delle preesistenze industriali, la connessione e il rapporto tra parco-città valorizzandone tutti gli accessi⁴. L'apertura del parco ha determinato un momento cruciale per la città di Torino, sviluppando un nuovo senso di appartenenza all'area da parte

dei cittadini che possono usufruirne, che, guardando alla sua storia, per 90 anni è stata ai margini della città ed era stata a esclusivo appannaggio delle fabbriche⁵. (Img. 11-12)

All'interno dell'isolato Vitali, compreso tra le vie Borgaro, Verolengo, Orvieto e corso Mortara, sono state riqualificate le persistenze con annesso restauro degli edifici industriali. Quando era in attività, infatti, l'acciaieria Vitali si componeva di due grandi capannoni posti parallelamente tra loro in direzione dell'asse di corso Mortara. L'elemento caratterizzante dell'area è senza dubbio la parte più ampia dell'ex acciaieria della quale sono state conservate le torri in calcestruzzo e la struttura portante composta da pilastri in acciaio che scandiscono lo spazio rimandando alla mente i comparti della lavorazione. Questi

³ S. Di Vietri, *PUBLIC REAL[M] - Riqualificazione del patrimonio pubblico lungo la Dora*, Rel. R. Ingaramo, Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2018, pp. 50-53

⁴ S. Di Vietri, cit., p. 38.

⁵ R. Maspoli, *Il Parco Dora a Torino. Rinaturalizzazione e memoria nel paesaggio post-industriale*, in "Patrimonio Industriale", n. 09/10, anno VI, 2012, pp. 191-195.



Img. 13. Foto dell'attuale sistemazione delleponde del fiume, dopo la riqualificazione di Spina 3, con vegetazione e passerella pedonale (da ponte v.Livorno, guardando a Ovest), Immagini del cambiamento, 2015.

ultimi, dipinti di rosso, rappresentano un forte segno della memoria dei luoghi, enfatizzata dall'utilizzo di una particolare illuminazione a led rossi e blu. Accanto ai pilastri corre una passerella sopraelevata che collega la terrazza del lotto Mortara e il comprensorio Ingest⁶.

Un altro elemento conservato è il più piccolo dei capannoni dove avveniva lo strippaggio, ovvero veniva estratti i lingotti dallo stampo di produzione⁷. Lo spazio, oggi cuore pulsante dell'area data la sua centralità, è stato ripensato come spazio ludico e multifunzionale con campi da gioco per la comunità e spazi attui ad ospitare eventi e attività sportive. Nonostante i presupposti del progetto, oggi, le infrastrutture presenti mancano di una gestione profonda dell'area, assumono solo potenzialmente il ruolo di luoghi di incontro con un'alta valenza di appartenenza e socializzazione, nella

⁶ Cfr. www.museotorino.it, Parco Dora, ottobre 2020

⁷ Laboratorio di Analisi e Modelli Energetici (Dipartimento di Energetica, Politecnico di Torino), *Analisi storica sulle attività produttive presenti in Spina 3*, maggio 1998, p. 21

realtà non costituiscono per nulla luoghi di aggregazione bensì sono abbandonati a se stessi e oggetto di atti di vandalismo e degrado.

Un altro elemento preesistente che è stato conservato è quello del lungo muro realizzato in calcestruzzo che corre parallelamente al capannone dello strippaggio che delimitava il "parco rottami dell'acciaieria", nel quale venivano trasportati massicci pezzi di ferro attraverso la ferrovia interna all'area. Un edificio, che si affaccia su via Nole è stato liberato dei solai e della copertura e al suo interno ha preso posto l'*hortus conclusus*.

Tra le operazione di recupero del patrimonio industriale ricordiamo anche la ciminiera delle ferriere, su via Borgaro di cui abbiamo ampiamente discusso in precedenza⁸. Il progetto prevedeva anche la realizzazione di un giardino acquatico come centralità del parco, mai realizzato⁹.

L'acqua rappresenta un elemento cardine dei progetto, pensato come il *genius loci*¹⁰ storico del paesaggio urbano, messo in atto con la riapertura delle sponde del fiume (Img. 13-14) all'uso della comunità nell'articolazione del parco che è frammentato tra i comparti¹¹.

⁸ S. Di Vietri, *cit.*, pp.40-43.

⁹ Latz + Partner, *Parco Dora. Torino*, in Lotus Internationale, n. 150., 2012, pp. 82-87.

¹⁰ Espressione adottata in architettura per individuare una forma d'approccio fenomenologico allo studio dell'ambiente che consiste nell'interazione tra il luogo e la sua identità. Il termine riassume l'insieme dei caratteri (socio-culturali, architettonici, comunicativi, comportamentali) che contraddistinguono un luogo, un ambiente, una città.

¹¹ Rossella Maspoli, *cit.*, pp. 190-197.



Img. 14. Foto storica dell'antica sistemazione delle sponde del fiume Dora, Archivio Storico Città Torino, 1958.

L'attenzione dei progettisti è stata rivolta all'utilizzo di materiali poco impattanti a livello estetico, lasciando al linguaggio industriale libertà di espressione, riciclando i materiali preesistenti in modo da abbassare considerevolmente il costo di progetto e i costi di una manutenzione successiva, consentendo continua fruibilità e conservazione del parco per gli anni a venire.

L'attenzione verso l'eco-sostenibilità è stata perseguita nella scelta degli impianti illuminanti, totalmente a LED, l'installazione di impianti fotovoltaici sulle coperture per il risparmio energetico dell'elettricità, così come l'utilizzo di materiali lapidei da demolizione per i riempimenti¹². Per ciò che

¹² Ibidem

riguarda il suolo e la relativa bonifica, sono state utilizzate tecniche all'avanguardia come la Phytoremediation¹³.

Il parco dopo un censimento dell'apparato vegetale mantiene delle specie arboree preesistenti, nate negli anni tra gli interstizi delle industrie dismesse, e le preserva immaginando una narrazione più inclusiva e paesaggistica. Ogni comprensorio è definito da un'idea e un'immagine:

1. **Area Ingest:** il giardino pubblico, definito da dislivelli e terrazzamenti,

¹³ Modalità di bonifica da metalli pesanti che prevede l'assorbimento delle sostanze inquinanti da parte di alberi ad alte capacità di assorbimento e la rimozione annuale del materiale vegetativo.

zone d'ombra, grandi prati;

2. **Area Michelin:** il prato alberato, è ricoperto di materiale di scavo, un prato che degrada in pendenza verso l'acqua con due passeggiate pensate una vicina al fiume e l'altra più a Nord;

3. **Area Valdocco:** la piazza alberata, si diversifica dalle altre perché realizzata in cemento con una disposizione più regolare delle specie arboree;

4. **Area Vitali:** il parco pubblico, in cui si hanno i pilastri preesistenti che raffigurano una foresta artificiale, inoltre sulla copertura in corso Mortara si trova un giardino a quota rialzata praticabile con spazi multifunzionali dedicati¹⁴;

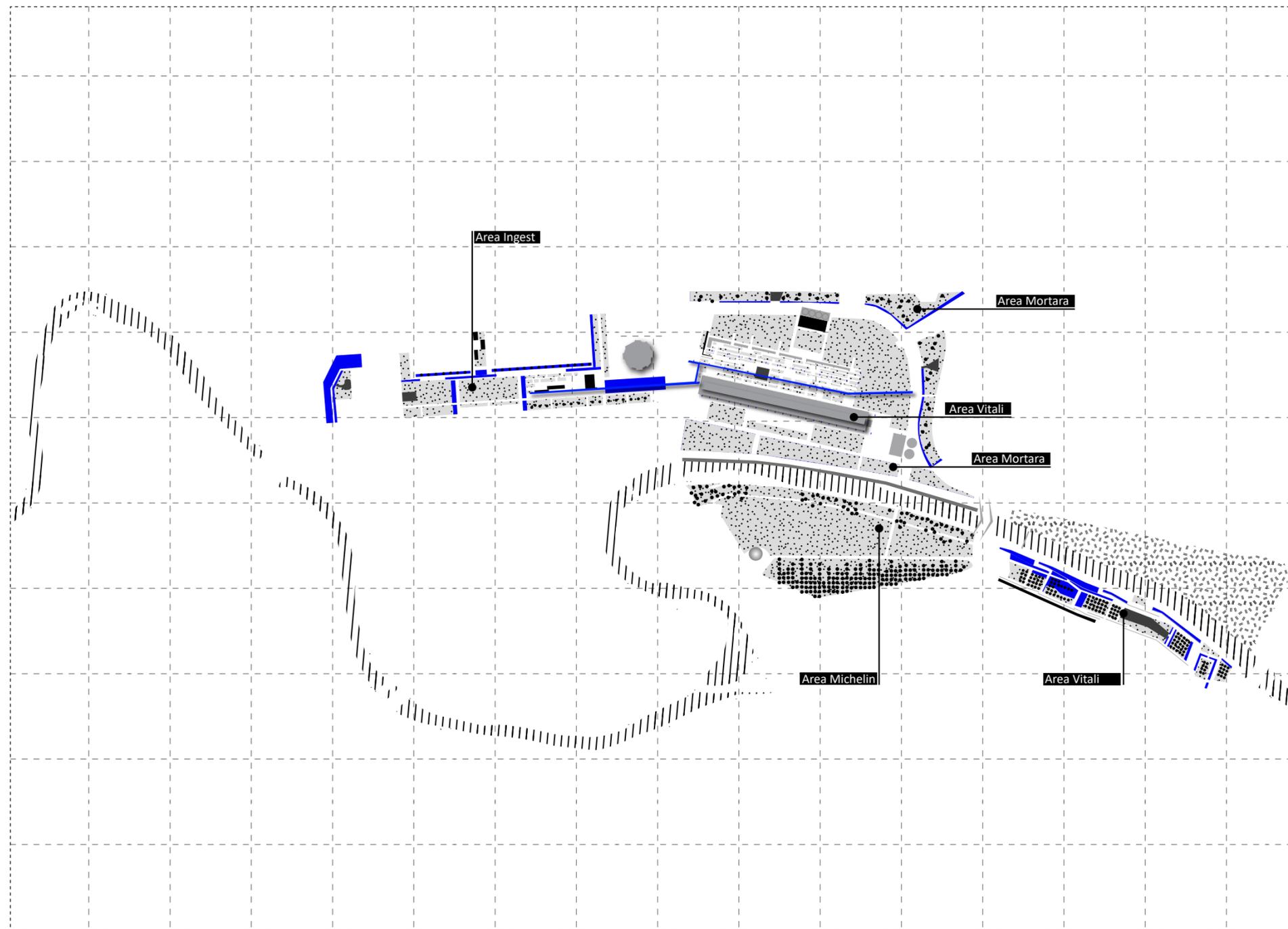
5. **Area Mortara:** nato dall'interramento dell'omonimo corso, sostituito da una *promenade* di verde lungo la sponda sinistra della Dora. Sul tracciato curvilineo del nuovo sottopasso, che abbraccia a Nord e Est l'area Vitali, una grande terrazza offre una vista panoramica sul parco.

Il parco rimane un progetto incompiuto¹⁵ ancora oggi in fase di realizzazione, nel giugno del 2019 sono iniziati infatti i lavori per il completamento del lotto Valdocco che prevede la sistemazione a parco dell'ultima area rimasta incompiuta del Parco, delimitata dal corso Mortara, via Livorno, corso Principe Oddone e la Dora. L'area è stata negli anni, luogo di discarica per il materiale di scarto per la costruzione del Passante Ferroviario, verrà per questo bonificata con la sperimentazione di Phytoremediation e sono state individuate tipologie di vegetazione adatte alla particolarità del sito. Il progetto prevede la realizzazione di una collinetta belvedere di quattro metri che si porrà come punto d'osservazione verso il panorama, con un grande corridoio verde che collegherà le due sponde della Dora¹⁶.

¹⁴ Fondazione Vera Nocentini, cit., pp. 250-260.

¹⁵ Una forte accelerazione per la realizzazione dell'intervento del Parco Dora si ha nel 2007, in occasione della celebrazione per i 150 anni dell'Unità d'Italia viene scelto tra le opere celebrative. È nel 2001 che in concomitanza delle celebrazioni viene inaugurata una parte consistente del Parco, ossia i lotti Ingest, Vitali e Valdocco, il lotto Michelin viene terminato invece in due fasi differenti: tra il 2012 e il 2013.

¹⁶ Cfr. www.comune.torino.it, *Al via i lavori di completamento del Parco Dora: il Lotto Valdocco B*, 2019.



Tab. 02.
Mappa che raffigura le aree del Parco Dora, Comitato Dora Spina 3



Img. 15.
Tettoia Parco Dora,
progetto di Latz + Partner,
2012.

Conclusioni. Quartiere, memoria e paesaggio

La riqualificazione di Spina 3 nasce come la trasformazione di un nuovo quartiere dell'area metropolitana, ma ci si chiede se la definizione di quartiere sia quella più consona a questa grande area e quali siano le profonde lacune che la caratterizzano. Benché sia stata descritta nei documenti d'archivio e raccontata ai cittadini come una trasformazione di quartiere, Spina 3 non può definirsi tale: in primo luogo per la sua estensione che è divisa amministrativamente in due Circoscrizioni differenti, in secondo luogo per la disarticolazione delle parti con cui è stata pensata, entrambi gli aspetti sono in connessione tra loro, uno la conseguenza dell'altro. I comprensori

non sono interconnessi tra loro, a causa dell'estensione dei lotti, rivolgendo lo sguardo al loro interno, la distribuzione delle parti, così come dei blocchi edilizi, dovuta alla conformazione propria delle infrastrutture presenti, ha fatto sì che le varie aree non entrassero a far parte di un insieme ma rimanessero divise tra loro.

Questo aspetto può essere motivato dal fatto che l'area fosse già prima della riqualificazione suddivisa al suo interno in lotti con proprietari diversi e fortemente delimitati. La situazione non è cambiata nella post-trasformazione, infatti i proprietari delle aree sono: l'Amministrazione Comunale, le Ferrovie Statali, la Michelin, la Fiat, l'ex Paracchi e la Secosi -IRI. La frammentazione delle proprietà ha inciso in maniera importante nel processo

riguardante l'intero ambito: prima fra tutte la problematica legata all'attribuzione dei diritti edificatori e delle destinazioni fra i singoli interventi. Un altro tema importante è legato alle aziende presenti, come la Michelin e la Savigliano ad esempio, che in pochi anni cambiano le proprie strategie in merito al rapporto tra esigenze aziendali e di conseguenza strategie insediative. Nel rispetto delle singole esigenze dei soggetti coinvolti, disponibilità e strategie immobiliari, si sono previsti sub-ambiti urbanistici e operativi dotati di una certa autonomia nella gestione degli interventi. Si desume che ciò abbia comportato inevitabilmente una differenziazione di interventi, progettisti e configurazioni architettoniche, nonostante la supervisione da parte della Città di Torino. Sembra emergere da questa analisi che il caso di Spina 3 sia un esempio paradigmatico di come i processi di trasformazione delle città contemporanee non siano solo legati ad aspetti progettuali o strategici a livello urbano, ma anche e soprattutto da questioni economiche e politiche.

Un altro tema fondamentale è quello delle grandi arterie che convogliano in Spina 3: assi viari veicolari che incrementano al massimo la viabilità veloce, riducendo al minimo la mobilità dolce; questo comporta delle problematiche quotidiane nell'area. L'intervento, nella sua composizione e struttura, non ha permesso inoltre una grande interazione e senso di comunità da parte dei residenti che in questi spazi non sono riusciti a stabilire una *routine*, delle azioni ripetute ciclicamente. Spazi principalmente strutturati attorno ai grandi centri per il commercio, in cui il

cittadino non riesce a ritrovare elementi specifici e conservarli nella memoria. Il punto di incontro si può trovare nella scelta di abitare a Spina 3 che in qualche modo definisce un *target*: analizzando la popolazione si trovano numerose analogie tra tipologie di reddito, nucleo familiare e aspetti generazionali di famiglie che si sono trasferite nello stesso luogo allo stesso momento, abitare in uno dei grandi edifici residenziali - le Terrazze del Comprensorio Michelin o l'Isola del parco, rappresenta per molti la manifestazione della propria identità¹⁷.

Per ciò che riguarda la memoria dei luoghi, nella Spina 3, il tema è stato affrontato mantenendo solo alcuni elementi singoli, isolati tra loro che in alcuni frangenti diventano semplici elementi d'arredo, attorno ai quali si allestisce una sorta di rito di celebrazione del passato industriale.

Torino si configura senza dubbio come un caso di rilevanza internazionale, sin dal passaggio da *one company town* a una città diversa, trasformata, incentrata sull'innovazione, la cultura e il terziario in un'epoca post-industriale e la costruzione della Spina, e poi di Spina 3 è stato un tentativo di creare intorni di città, capovolgendone le funzioni e immaginando nuove centralità e nuovi luoghi di aggregazione.

I nuovi quartieri residenziali che sono stati costruiti sono lo specchio di un'edilizia quantitativa e massiva, nell'ottica di collocare la città nel *marketing* immobiliare, che ha portato una perdita nei confronti

¹⁷ Fondazione Vera Nocentini, cit.

della qualità architettonica, atteggiamento tipico della speculazione edilizia degli anni sessanta e settanta del Novecento. Al contempo nei nuovi quartieri si è denunciata, da parte dei cittadini, una mancanza di spazi pubblici realmente fruibili e di attraversamenti ciclabili e pedonali, con un'impostazione poco all'avanguardia e incentrata su un modello di popolazione che usa l'automobile¹⁸.

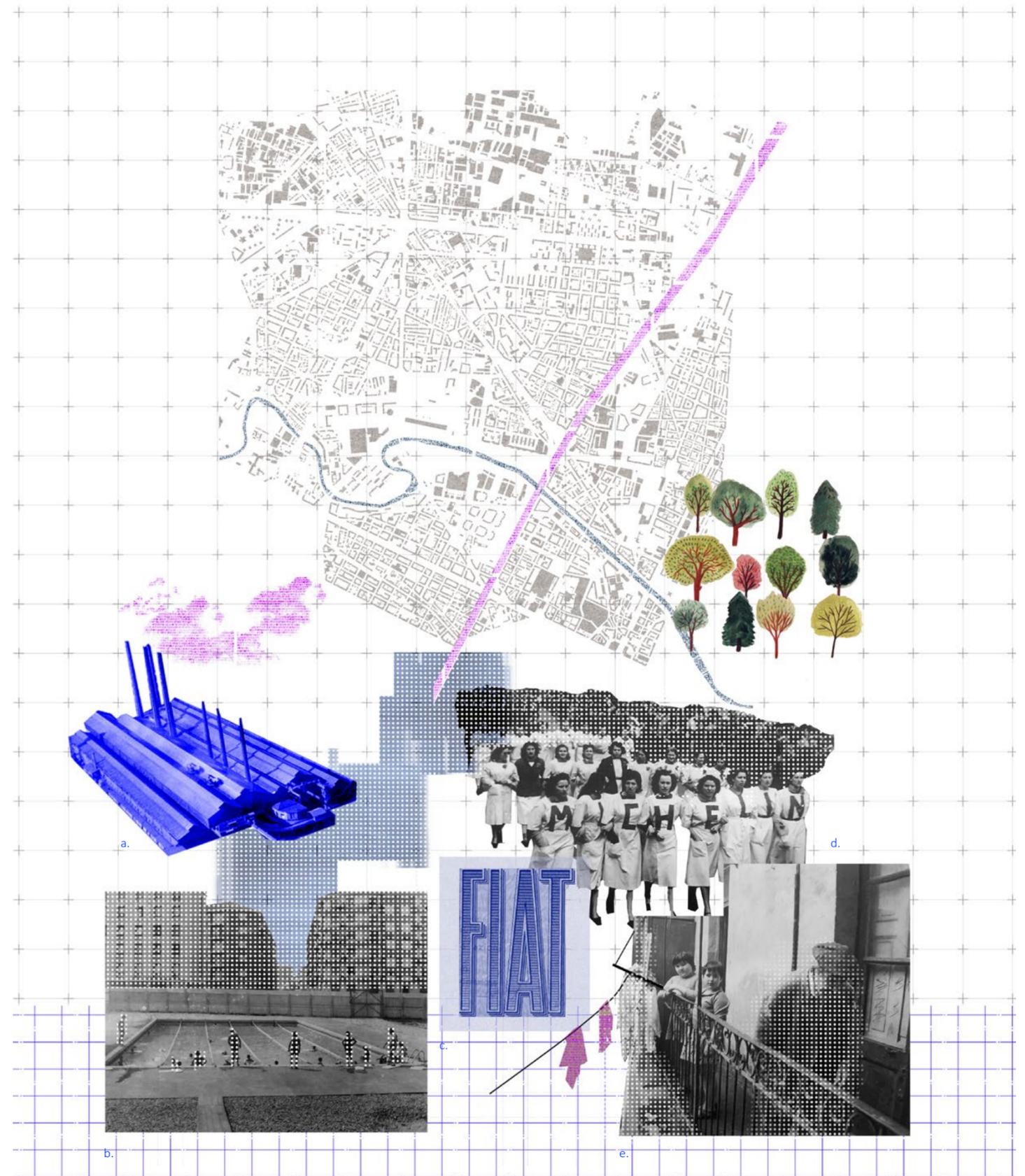
Numerosi sono i punti interrogativi riguardanti la buona riuscita della riqualificazione di Spina 3, a circa dieci anni dalla sua realizzazione, numerosi dibattiti tra addetti ai lavori e comitati dei

cittadini si sono susseguiti in questi anni incentrati sulla mancata comunicazione tra le amministrazioni e i cittadini, un difficile dialogo sia in una fase progettuale che in quella successiva alla riqualificazione. I residenti sentono la necessità di avere dei "contenuti", ovvero un'offerta di servizi di svago e di incontro, che sia tale da valorizzare gli spazi pubblici oggi disponibili¹⁹.

¹⁹ L. Conforti, C. A. Dandona, G. Perino (a cura di), *Meamorfosi della città. Torino e la Spina 3*, Torino, 2012 pp.120-125.

¹⁸ G. Montanari (a cura di), Prefazione: *Una "partecipazione" impossibile alla trasformazione urbana*, in "La spina 3 di Torino. Trasformazioni e partecipazione: il comitato dora spina tre", E. Boero, Edizioni Visual Grafika, Torino, 2012, pp. 5-10

Img. 16.
Illustrazione che riassume le caratteristiche rilevanti del quartiere: la città industriale, il fiume, il verde, la frattura interna causata dall'autostrada urbana di corso Oddone. Nell'ordine: **a.** Ferriere Fiat; **b.** palazzi di Borgo Vittoria, 1960; **c.** Stemma Fiat, fabbrica italiana automobili, 1948; **d.** Torino, i lavoratori della Michelin in corteo, 1 maggio 1953; **e.** Casa di ringhiera, tipologia a ballatoio, 1960.



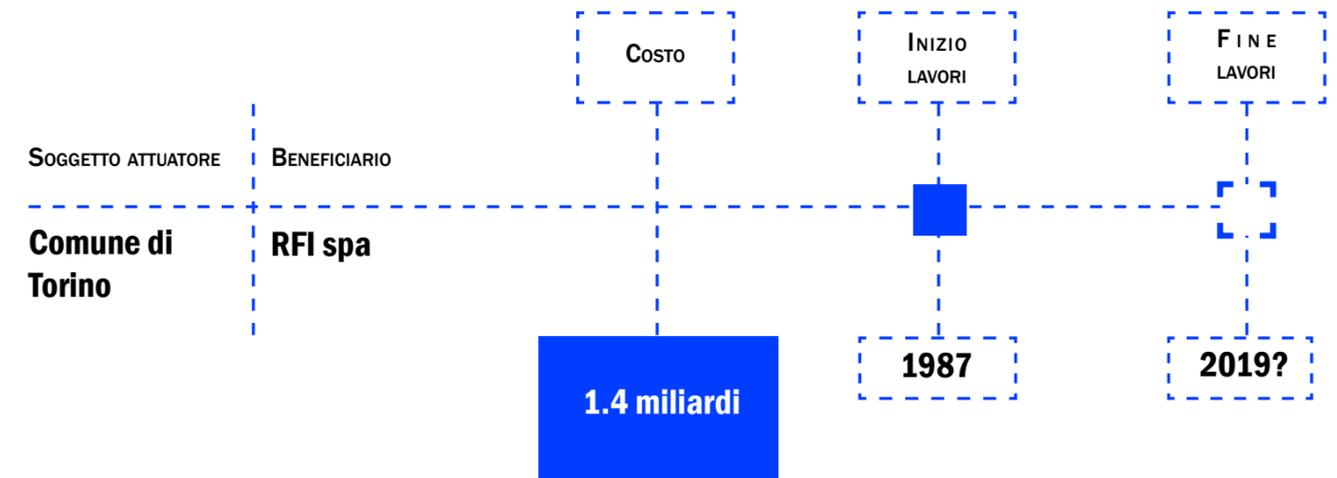
06

OSSERVARE

LA CITTÀ DELLE CONNESSIONI

Dalle analisi alla scala di quartiere a quella a scala urbana, si approfondisce un tema ricorrente e dominante: il sistema infrastrutturale. Un livello che si vuole studiare è certamente quello della viabilità e delle connessioni tra il quartiere e la città. Numerosi gli elementi da approfondire: l'area è caratterizzata da un fronte Est rivolto su una grande arteria urbana che è corso Principe Oddone, che converge verso piazza Baldissera, rotonda che negli anni è stata oggetto di numerosi dibattiti per le problematiche connesse al traffico, la presenza della stazione Dora dismessa. Il tentativo è quello di comprendere come questi elementi possano influenzare il progetto, essendo generatori di rilevanti dinamiche urbane.

IL PASSANTE FERROVIARIO



Tab. 01. Principali attori, costi e tempistiche per la realizzazione del Passante Ferroviario.

Tra le riqualificazioni ad alto spettro della Città di Torino troviamo la realizzazione, commissionata dalla Regione Piemonte, del Passante Ferroviario: una linea ferroviaria sotterranea che attraversa la città.

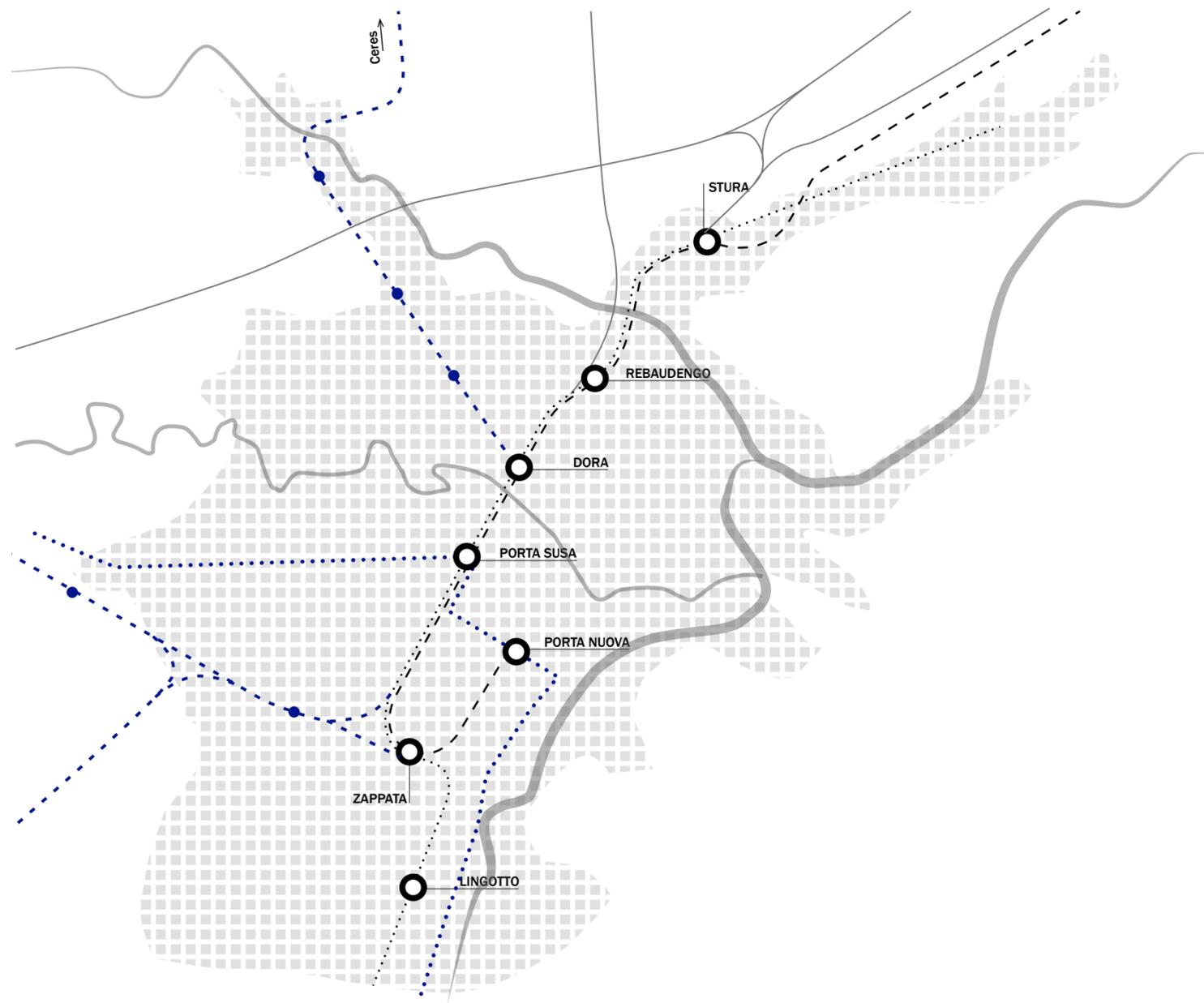
Con l'abbassamento del Piano del Ferro, nel 1905, Torino inizia a intervenire su molti dei tracciati ferroviari che erano stati costruiti a raso a inizio secolo. I tratti interessati dalla trasformazione sono:

- La Torino-Genova: da corso Sommeiller a Torino smistamento;
- La linea per Modane, da Torino Smistamento a oltre il "Bivio La Grangia" e dall'uscita di Porta Nuova al "Quadrivio Zappata";
- la linea per Milano, dal "Quadrivio Zappata" a corso Vittorio Emanuele II

I lavori hanno inizio sin dal 1911, bloccati successivamente dall'avvento delle Grande Guerra e ripresi nel 1923.

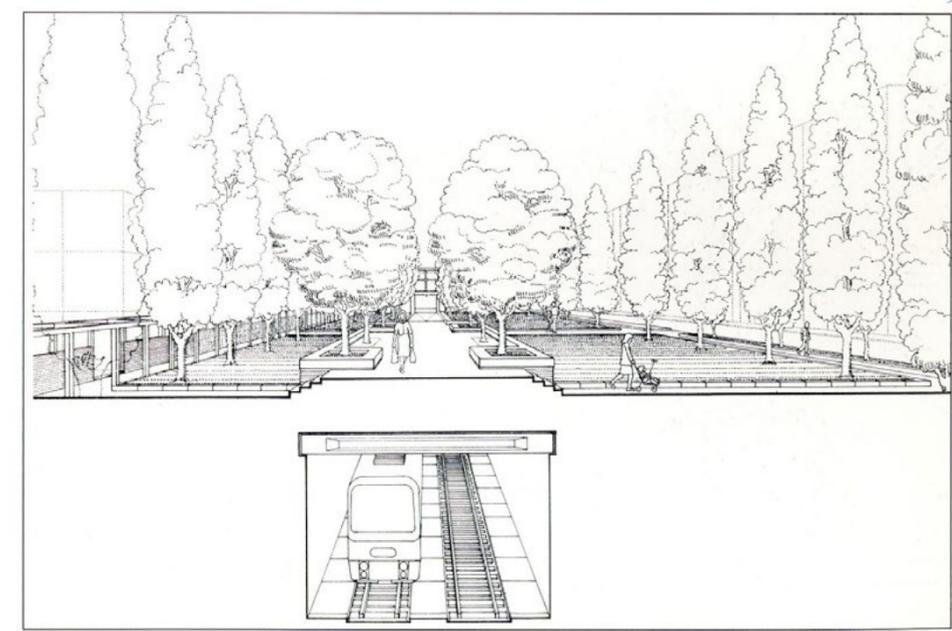
Sono stati raddoppiati tutti i binari e posati all'interno di una trincea lunga 4 km e profonda 7 metri, con la costruzione dei cavalcavia di corso Dante, corso Bramante e corso Sommeiller. Il progetto del "Passante ferroviario" si concretizza solo nel 1979, in concomitanza dell'elaborazione da parte della Regione Piemonte del nuovo **Piano dei Trasporti** che aveva una visione prioritaria del Passante. Nel 1987 hanno inizio i lavori per la quadruplicazione della Torino-Milano, che continuano negli anni fino al 2009 quando il Passante entra in funzione permettendo così la completa dismissione dei binari in superficie¹. Il tratto urbano del passante attraversa la città in direzione Nord – Sud dalla stazione di

¹ Cfr. www.torinomobilità.org, per maggiori informazioni: <https://torino.mobilità.org/tag/passante-ferroviario-torino/>



- Passante Ferroviario
- . - . Altre linee ferroviarie
- Metro 1
- Autostrada
- - - - Linea ferroviaria Alta Velocità

Tab. 02. Limiti della Città di Torino e raffigurazione delle linee infrastrutturali.



Img. 01. Sezione che mostra i retri di Via Giacchino dopo l'interramento della ferrovia, Disegni originali Prg, in Gregotti Associati, *Progetti per il PRG*, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994, p. 30.

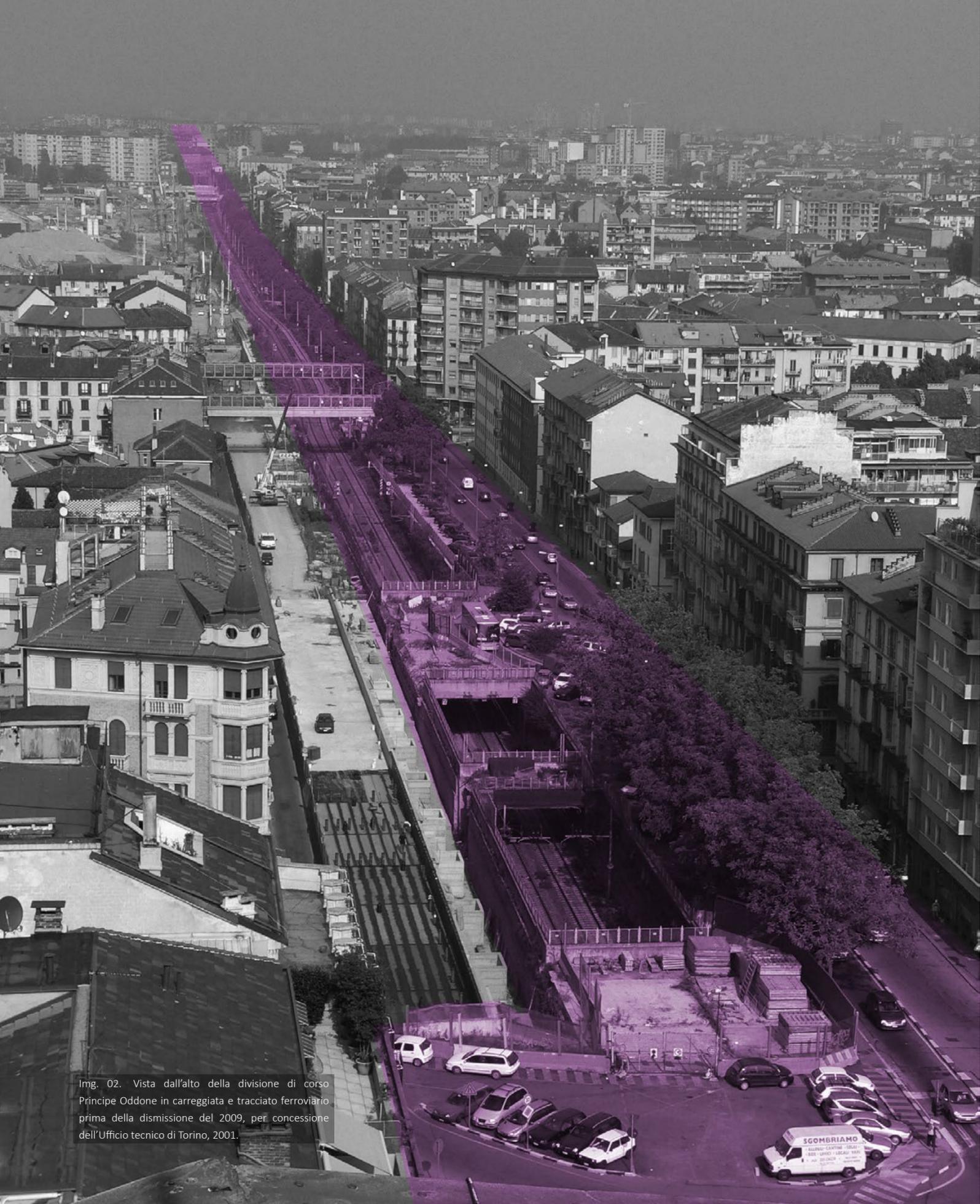
Torino Lingotto fino a quella di Torino Stura per una lunghezza complessiva di quasi tredici chilometri, considerando il tratto di collegamento con Porta Nuova.

I due estremi del passante ferroviario sono situati nelle due grandi aree urbane ex-industriali torinesi, che sono state oggetto di trasformazione: la zona del

Lingotto e la Spina³. Il tratto metropolitano del passante ferroviario si estende a Nord fino a Settimo e a Sud fino a Trofarello. Il tracciato sostituisce la ferrovia storica Torino-Milano che collegava Torino Stura e Torino Porta Susa, mentre prosegue fino a Torino Lingotto su un percorso autonomo³.

² Comitato Parco Dora, Il Passante Ferroviario, <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/infrastrutture/passante/index.shtml>.

³ Ibidem



Img. 02. Vista dall'alto della divisione di corso Principe Oddone in carreggiata e tracciato ferroviario prima della dismissione del 2009, per concessione dell'Ufficio tecnico di Torino, 2001.

Corso Principe Oddone. Ricucitura o strappo?

Corso Principe Oddone, fino al 1990, si poneva come barriera che divideva il quartiere Borgo San Donato dal centro città. Era a sua volta materialmente suddiviso in due parti: una destinata al traffico veicolare e l'altra sede dei binari ferroviari a cielo aperto, separate da un muro di cinta. Con la dismissione dei tracciati ferroviari, lungo corso Principe Oddone, è stata eliminata la barriera sia visiva che strutturale che si originava dal muro e il terrapieno che sorreggevano la linea ferrata. La trasformazione è avvenuta con i lavori di riqualificazione della Spina 3 che hanno trasformato corso Principe Oddone in un'arteria importante per la Città di Torino con la sua doppia carreggiata a tre corsie, ambo i sensi di marcia⁴. A realizzazione avvenuta, nel 2016, dopo una lunga attesa dovuta a un ritardo dei lavori, numerose sono state le critiche da parte dei cittadini. Come è stato riportato da alcune associazioni come Fiab, Bike Pride e Bici e dintorni⁵, lo spazio di pertinenza delle auto in corso Principe Oddone rappresenta più dell'80% della superficie totale quando,

secondo i principi guida del BiciPlan⁶, sarebbe prevista una suddivisione dello spazio nelle nuove infrastrutture in:

- 1/3 infrastrutture ciclabili e pedonali;
- 1/3 trasporto pubblico;
- 1/3 mobilità motorizzata privata.

Le associazioni sostengono, infatti, che, con le scelte condotte per la realizzazione dell'arteria urbana sia stato dato un ruolo marginale alla modalità di spostamento sostenibile. Ciò si allontana da un concetto di città *smart* e in generale con dalle linee guida espresse dal Comune stesso in termini di sostenibilità e inquinamento atmosferico. Si lamenta inoltre una mancanza di fruibilità degli spazi annessi al manto stradale in completa sicurezza, così come della mancata accessibilità alle piste ciclabili che dovrebbero essere inoltre potenziate⁷. Se da un lato l'abbattimento del piano del ferro si poneva come un'opportunità per riallacciare le parti del quartiere per anni divise dalla trincea ferroviaria, a fine realizzazione ci si chiede se la creazione di questa grossa arteria che infonde nei cittadini la sensazione di "autostrada urbana" non sia un ulteriore "strappo" più che una "ricucitura".

⁴ www.comune.torino.it, Nuovo collegamento Ferroviario Torino-Ceres, 2017.

⁵ Segnalazione riportata da Alberto Garbin su torino.mobilità.org, giugno 2016.

⁶ Nel 2013 è stato approvato il Biciplan dalla Città di Torino. Con l'obiettivo di evidenziare l'importanza della mobilità dolce all'interno del quadro generale della mobilità urbana, valutando gli alti livelli di inquinamento atmosferico e di congestionamento urbano, che compromettono la qualità di vita nella città.

⁷ Città di Torino, cit., 2017.

Img. 03. Vista dall'alto di corso Principe Oddone dopo la trasformazione, Silvio Malliano, 2019



Area Oddone



Img. 04. Treno Gtt sulla linea Torino-Ceres, Ponte di Ceres, foto Davide Bussone, 2008.

FERROVIA TORINO-CERES

leri- barriera di Lanzo

Il quartiere Borgata Tesso, in cui risiede l'odierna via Giachino⁸ nel passato era localizzato al di fuori della città costruita ed è stato il fulcro dello sviluppo urbano di quest'area. In prima istanza l'espansione

⁸ La via Giachino fino ai primi anni del Novecento è uno dei tratti del traffico Stradale di Lanzo.

avviene lungo la direttrice di collegamento tra Torino e le Valli di Lanzo, strada cardine per il commercio con la zona Canavese, che coincide con l'attuale via Stradella, in cui nell'Ottocento si costruiscono edifici residenziali lungo l'asse nonostante attorno ci fosse un paesaggio rurale. La linea ferroviaria, con i relativi binari, comparve nel quartiere intorno al 1856 come elemento di congiunzione Torino-Novara.

Insieme ai binari vennero costruiti piazzali di scarico merci nelle unità fondiarie in cui risiedevano le cascine. Durante la Prima Guerra Mondiale, precisamente nel 1913, iniziarono i lavori del nuovo tronco ferroviario della Lanzo-Ceres⁹.

Nell'attuale piazza Baldissera risiedeva uno dei caselli della cinta daziaria e oltre a questo limite, fino al 1881, il territorio che si espandeva al di là della Cinta era sede delle due linee ferroviarie per Novara e Ciriè, quartiere chiamato Madonna di Campagna. Presto si distinsero due differenti borgate: la prima, lungo la strada provinciale di Lanzo e la ferrovia che si è originata dall'opificio Galoppo e prende il nome di Barriera di Lanzo; la seconda, conosciuta con il nome di Borgo Vittoria, nata dal frazionamento e la vendita di quattro cascine comprese tra le due linee ferroviarie¹⁰.

La zona compresa tra Madonna di Campagna e la ferrovia Torino-Milano, la Torino-Ceres, via Orvieto e corso Mortara prende il nome di "vecchia Barriera di Lanzo" dal vicino casello del dazio. Dalla stazione Torino-Ceres, posta subito fuori dalla cinta daziaria, si originano attività produttive industriali, principalmente nel settore metalmeccanico. Al contempo si avviano numerose attività commerciali, nel tratto dell'attuale via Giachino e via

⁹ J. Cartia, *Riformare lo spazio : proposta di progettazione interstiziale per la riqualificazione di un isolato in Borgata Tesso a Torino*, Rel. E. Vigliocco, V. Manni, Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2012, pp. 23-26.

¹⁰ Cfr. Museo Torino, <http://www.museotorino.it/view/s/22385d47af6d45169826e80f45983933>

Tesso, localizzate principalmente al pian terreno delle abitazioni o nei cortili interni in cui erano situate delle botteghe artigiane chiamate boite¹¹.

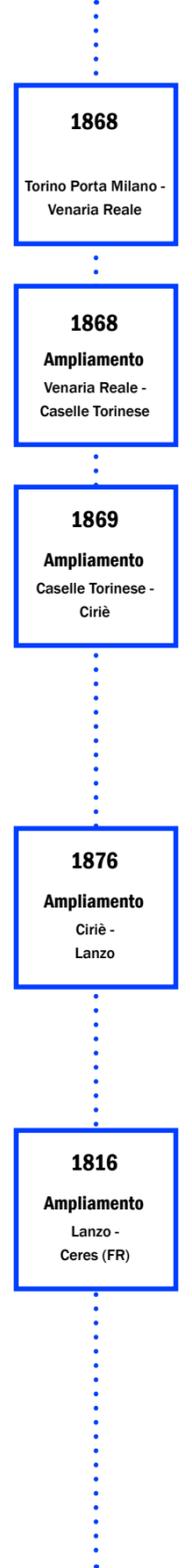
La **strada provinciale di Lanzo**, nota nel Seicento come Strada della Venaria, si configura anticamente come un'asse fondamentale che attraversava, partendo dal ponte di legno sulla Dora (attuale corso Vercelli), l'Oltredora torinese. La Strada della Venaria era utilizzata dalla Corte per raggiungere la Reggia di Venaria, fino al 1699, suddivisa in una doppia carreggiata che divideva la classe abiente dal popolo, al quale era destinata la parte pubblica¹².

Verrà ampliata nel Settecento per poi, nell'Ottocento prende il nome di Strada provinciale di Lanzo. Le evoluzioni successive furono molteplici e portarono la ferrovia che originariamente, nel 1868, collegava Torino a Venaria Reale ad arrivare fino a Ceres. (Tab. 04)

Nel Novecento, nell'attuale piazza Baldissera, è stato costruito un cavalcavia a forma di ferro di cavallo che permettesse una viabilità più fruibile, data la presenza del passaggio a livello della linea ferroviaria per Novara. È stato inoltre aperto il primo tratto di via Stradella tra Largo Giachino e via Chiesa della Salute, che da lì a poco si configurò come l'asse viario principale di tutta l'area. Per questa ragione, l'attuale via Giachino, ex strada di Lanzo, oggi risulta essere una strada secondaria e ha perduto

¹¹ M. Condolo, *Torino-Ceres. 140 anni di storia dalla "Ciriè-Lanzo" alla metropolitana regionale*, Brescia, Fondazione Negri, 2008.

¹² J. Cartia, cit., pp. 23-26.



Tab. 03. Schema cronologico della trasformazione della Linea ferroviaria Torino-Ceres

la centralità che aveva assunto nel passato quando rappresentava l'unico accesso alla città delle valli di Lanzo.

Il tanto agognato servizio diretto, in costruzione dal 1987 al 2001, è stato istituito solo durante le Olimpiadi invernali di Torino 2006. Il percorso prevedeva la tratta Caselle Aeroporto-Torino Lingotto in 30 minuti fermando solo a Torino Dora e Torino Porta Susa, nonché il collegamento tra Torino e Venaria. Nel 2007, in seguito all'avanzamento dei lavori del passante, il raccordo tra la rete FS e la linea per Ceres fu smantellato, lasciando la linea isolata dal resto della rete ferroviaria nazionale.

Oggi, un nuovo collegamento tra il centro di Torino e l'area Nord-Ovest della città.

Esisteva un'incompatibilità fra il tracciato della Torino-Ceres e il Passante ferroviario che in prossimità della stazione Dora corre sotto il fiume. Il **dislivello** fra le due infrastrutture è di diciotto metri: questo pregiudicava l'innesto della ferrovia sull'asse del Passante e impediva ai treni di raggiungere Porta Susa¹³.

Per ripristinare il collegamento col passante e il servizio diretto per l'aeroporto, nel 2009 si è deciso dunque di investire oltre 160 milioni di euro per collegare le stazioni di Torino Rebaudengo e Rigola-Stadio

con un nuovo tunnel sotterraneo sotto corso Grosseto, di quasi tre chilometri di lunghezza, abbandonando quello costruito sotto via Stradella¹⁴. La nuova fermata intermedia "Grosseto" sostituirà inoltre la vicina e attuale Madonna di Campagna che non intercetta più il tracciato ferroviario. Il progetto della stazione sotterranea Grosseto prevede la realizzazione in corrispondenza dell'area mercatale all'altezza di via Lulli¹⁵.

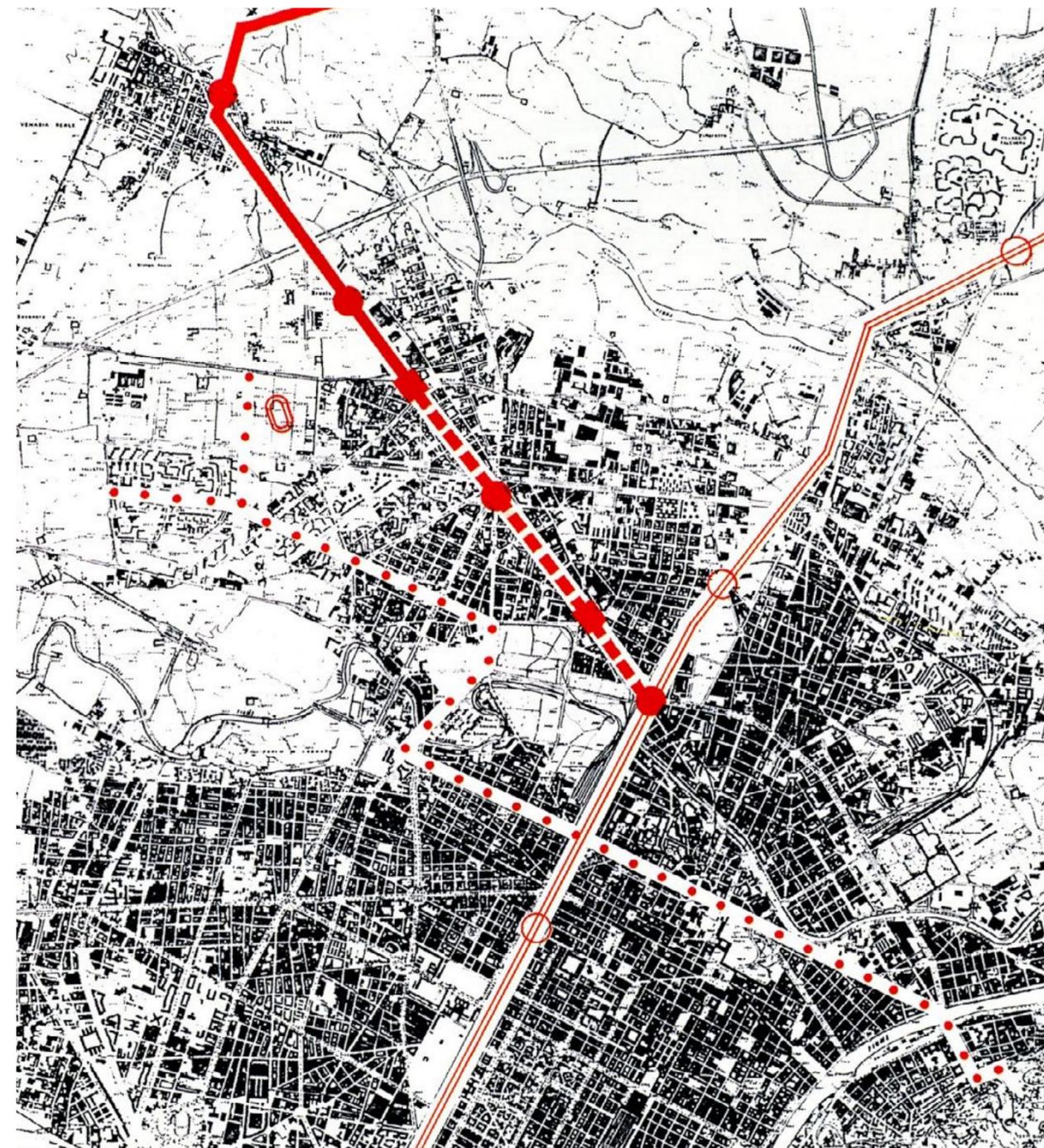
In base al progetto, la Torino-Ceres - una volta all'altezza dell'incrocio tra corso Grosseto e corso Potenza - non proseguirà in direzione della stazione Dora ma utilizzerà sotto corso Grosseto, il tunnel sotterraneo di tre chilometri. Raggiunta la nuova **stazione Rebaudengo**, la ferrovia si innesterà sull'asse del Passante e continuerà verso Porta Susa. I lavori hanno preso il via nell'ottobre 2017 e sono attualmente in corso, inoltre l'interramento della linea sotto corso Grosseto sarà anche l'occasione per risistemare la parte superficiale della grande e trafficata arteria stradale.

Al termine dei lavori, stimati entro la fine del 2022, la sfmA, che proviene dalle valli di Lanzo, passerà dall'Aeroporto di Caselle e dall'Allianz Stadium, sarà collegata direttamente con la stazione Porta Susa e Lingotto e sarà connessa alle 85 stazioni del Sistema Ferroviario Metropolitano. Per questo, le stazioni di Madonna di Campagna e Torino Dora GTT sono state chiuse in via

¹³ Torino-Ceres, ecco il nuovo tracciato- Giù il cavalcavia di corso Grosseto, su www.lastampa.it, Settembre 2009, maggiori informazioni: <https://www.lastampa.it/torino/2009/09/16/news/torino-ceres-ecco-il-nuovo-tracciato-br-giu-il-cavalcavia-di-corso-grosseto-1.37058686>

¹⁴ Il tunnel di via Stradella, non essendo più sede della linea sfmA e non assolvendo alla funzione originaria, si sta valutando l'ipotesi della linea tranviaria e quella del parcheggio interrato.

¹⁵ Ibidem



— Ferrovia Torino-Ceres. Tratto in superficie
- - - Ferrovia Torino-Ceres. Tratto in galleria
— Il passante
••• Metropolitana leggera. Linea 3
 Area nuovo stadio
● Stazioni esistenti
 Stazioni proposte dal PRG
 Stazioni sul passante

Img. 05. Ferrovia Torino-Ceres, Tavola di inquadramento, in Gregotti Associati, *Progetti per il PRG*, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994, p. 29.

definitiva il 25 agosto 2020, perché non più utilizzabili e i lavori per il tunnel di corso Grosseto ora interessano direttamente il tracciato sotterraneo tra le due stazioni.

L'opera di trasformazione comprende inoltre:

- Interventi alla viabilità;
- Una riqualificazione dell'area: in particolare le due sopraelevate che sono presenti in corso Grosseto verranno demolite e sostituite da un incrocio semaforizzato. Per ovviare al problema legato all'alto traffico superficiale, si pensa di realizzare un sottopasso stradale che replicherà in sotterraneo il tracciato della vecchia sopraelevata Grosseto-Potenza, ora demolita;

In corso Grosseto (tratto fra Largo Grosseto e Parco Sempione), ora l'area è un cantiere aperto con un parcheggio a raso provvisorio che verrà probabilmente smantellato e ricollocato, verrà realizzata una pista ciclabile in continuità con le piste già esistenti¹⁶.

È inoltre in corso di realizzazione il completamento di corso Venezia, prolungamento dell'asse di corso Principe Oddone, che si immetterà direttamente sulla superstrada Caselle. I lavori sono stati consegnati al raggruppamento di imprese che ha vinto la gara d'appalto il 29 settembre 2017, e dovevano essere completati in poco meno di tre anni, 34 mesi, per la precisione. Il metodo per scavare la galleria che è stato

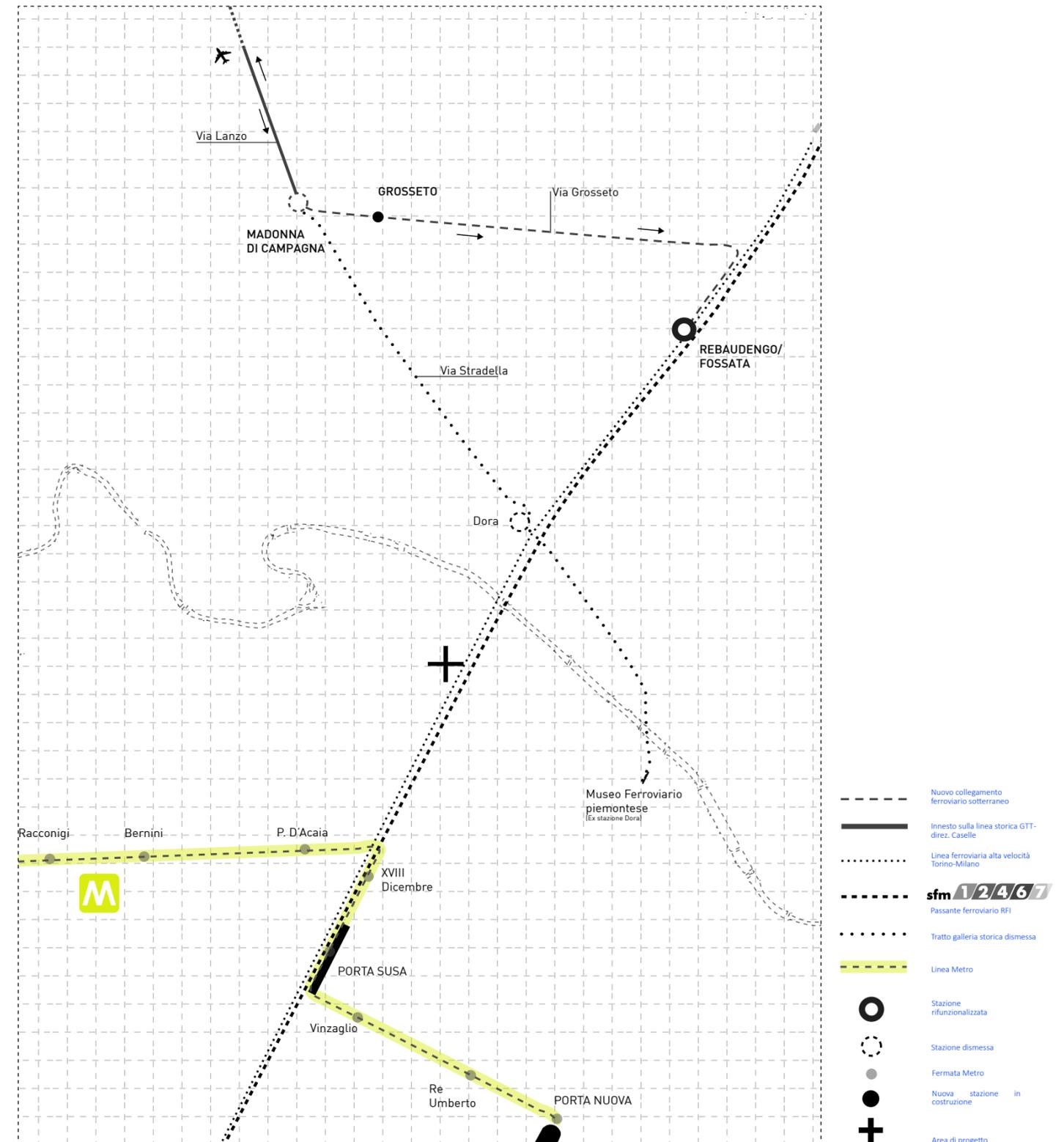
scelto è il "metodo Milano"¹⁷.

Nell'ottobre del 2019 si attestava un avanzamento dei lavori pari circa al 45% complessivamente, in cui erano già stati spostati i servizi che passavano nel sottosuolo ed era stato demolito il sistema di cavalcavia in largo Grosseto. Per quanto riguarda la stazione sotterranea Grosseto, stando alle informazioni reperite, è ancora in un primo stadio di avanzamento, mentre il completamento del sottopasso stradale Grosseto-Potenza verrà realizzato a fine lavori dato che verrà affiancato alla galleria ferroviaria che verrà posta in essere. Il cronoprogramma dei lavori ha subito numerosi ritardi dettati principalmente dai ritrovamenti di amianto nel sottosuolo, successivamente bonificati, in particolar modo per le strutture di contenimento delle canalizzazioni, localizzate principalmente in via Lulli fino a largo Grosseto¹⁸.

Per ciò che riguarda le connessioni tra la città e i luoghi limitrofi, tra cui Venaria, è stato previsto un servizio bus, in sostituzione della tratta ferroviaria che attualmente non permette l'arrivo alle stazioni Madonna di Campagna e Dora.

¹⁷ Il metodo Milano a differenza delle macchine TBM (talpe meccaniche che non prevedono scavo a cielo aperto), prevede un primo scavo superficiale con spostamento dei sottoservizi (fra cui la ricostruzione della dorsale fognaria SMAT, in cattivo stato), inserimento di paratie verticali che permettono di costituire le pareti verticali e fornire stabilità, rimozione di terra e detriti presenti tra paratie e soletta e per concludere il getto della soletta in calcestruzzo armato che funge da pavimento della galleria.

¹⁸ <https://www.cosenostre-online.it/2019/10/corso-grosseto-reportage-dal-cantiere/>



Tab. 04. Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Ceres, Comune di Torino



Img. 06. Immagine storica della Stazione Dora in piazza Baldissera prima della demolizione, Archivio MAU Torino, 1982.

La stazione Dora di Torino è stata una stazione ferroviaria a uso passeggeri, messa in servizio nel 1856, sita in piazza Baldissera. Nel 1988 è stata convertita in stazione capolinea della ferrovia Torino-Ceres, in seguito alla dismissione della storica stazione di Torino Porta Milano in corso Giulio Cesare, attiva dal 1868, per lavori d'interramento della linea ferroviaria in città, che tranciò la ferrovia Torino-Ceres e il collegamento con la Torino-Milano. Il vecchio tracciato ferroviario continuava in Largo Grosseto, scendendo per via Stradella, poi per un tratto in via Saint Bon, attraversava il fiume su un ponticello e arrivava fino all'ex stazione di Torino Porta Milano, oggi sede del Museo Ferroviario Piemontese, temporaneamente chiuso. Oggi solo due tratti dell'antica ferrovia sono ancora visibili: il primo accanto all'attuale stazione Dora e un altro in via Saint Bon che si innesta su piazza Baldissera¹⁹.

Con la storica dismissione del passante ferroviario di superficie, avvenuta nel 2009, la stazione è stata chiusa per consentirne il proseguimento dei lavori. Decisa dalle amministrazioni la sua demolizione a favore del progetto d'interramento della ferrovia, nel 2011 è stata demolita²⁰. In quegli anni

¹⁹ Informazioni reperite dall'autore della tesi preso Ufficio Tecnico di Torino.

²⁰ <https://www.torinotoday.it/cronaca/stazione-dora-demolita-comitato-parco-dora-passante-ferroviario.html>

STAZIONE DORA

numerose sono state le proteste da parte del Comitato Dora Spina 3, che lamentavano una mancata inclusione dei cittadini nelle scelte che comprendevano la trasformazione del territorio e un disinteresse nei confronti delle preesistenze ferroviarie, che per i cittadini rappresentavano una parte di storia e memoria dei luoghi²¹.

La **stazione Dora**, è stata soppressa definitivamente il 25 agosto 2020²² per il completamento del raccordo per la ferrovia Torino-Ceres e lo stato di fatto dei luoghi non permette una riconnessione con il passante ferroviario per il dislivello presente, la stazione non intercetta più il tracciato ferroviario. Con la dismissione della fermata in superficie è stata realizzata una nuova fermata interrata, la cui costruzione al rustico è terminata nel 2009 (in concomitanza con l'apertura del tunnel Ovest del passante ferroviario), ma non è mai stata completata e, pertanto, non è mai entrata in funzione²³.

²¹ Cfr. <https://www.torinotoday.it/cronaca/comitato-dora-spina3-contro-demolizione-stazione.html>

²² Da un articolo del giornale "Il risveglio" in www.ilrisveglio-online.it, *Torino-Ceres, addio a stazione Dora e a Madonna di Campagna*, articolo di agosto 2020.

²³ Da un articolo del giornale "Voce e Tempo" in www.vocetempo.it, *Lo spreco della stazioni incomplete*, marzo 2020.



1

Vista della Stazione Dora ora dismessa e in stato di abbandono, Ottobre 2020.



Img. 07. Immagine storica della Stazione Dora in piazza Baldissera prima della demolizione e del sovrappasso, Fornita dall'Ufficio Tecnico Comunale, Città di Torino, 2006.



Img. 08. Immagine che mostra la sopraelevata di corso Mortara in demolizione e la ferrovia, Fornita dall'Ufficio tecnico comunale, Città di Torino, 2006.



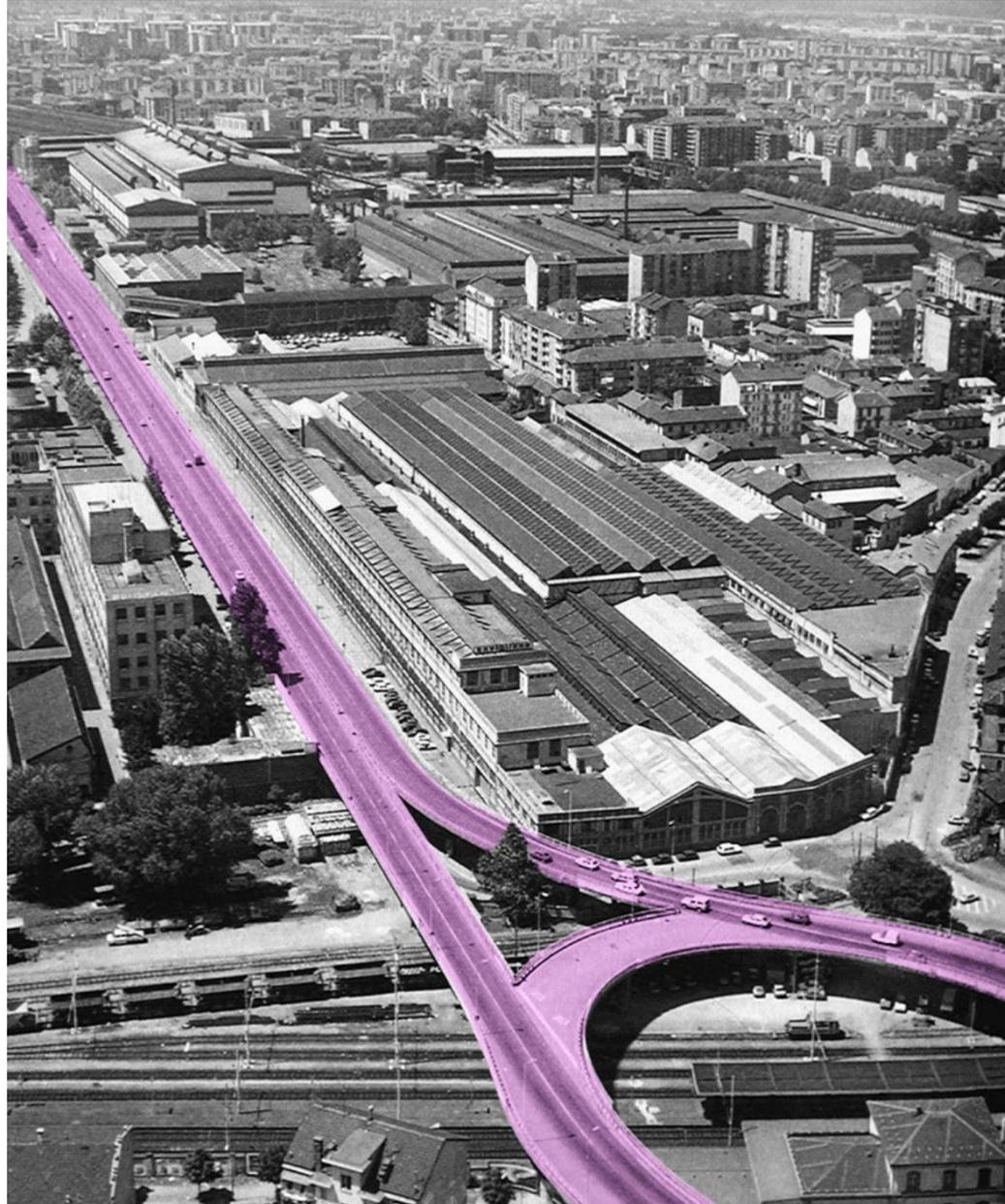
2 

Vista della Stazione Dora da piazza Baldissera, Ottobre 2020.



3 

Vista della stazione del cartello affisso sul cancello della Stazione Dora che ne annuncia la chiusura definitiva, Ottobre 2020.



Img. 04. Vista dall'alto Sopraelevata di corso Mortara sulla stazione Dora, verso Officine Savigliano e Ferriere Fiat, fonte: www.immaginidelcambiamento.it, 1980.



Img. 05. Immagine storica di un articolo comparso su la Stampa Sera: corso Mortara, Nasce l'attesa Sopraelevata, 1970, via Torino Piemonte Antiche Immagini

Piazza Baldissera

Piazza Baldissera, risulta essere uno snodo importante per l'area oggetto di studio, disegnata nel Piano Unico Regolatore D'Ampliamento del 1908 dove è riconoscibile uno spazio di interconnessione tra gli assi viari di collegamento principali. La presenza della linea ferroviaria Torino-Milano, realizzata nel 1856, nella seconda metà del Novecento rende necessari dei lavori infrastrutturali per migliorare la circolazione veicolare e i collegamenti urbani, con lo scopo di collegare parti della città che erano fortemente sconnesse a causa della trincea ferroviaria. L'esempio più importante, sorto proprio nell'area attualmente occupata da piazza Baldissera, è la **sopraelevata di corso Mortara**, realizzata tra il 1969 ed il 1971²⁴.

Con il processo di deindustrializzazione del XX secolo, i grandi complessi industriali, situati nell'area limitrofa all'attuale piazza Baldissera, lungo la Dora e gli assi principali di collegamento, successivamente alla dismissione, determinano un nodo importante per lo sviluppo della città. Con i lavori di sistemazione dei tratti in superficie della Spina si interverrà anche su piazza Baldissera: viene demolita la sopraelevata di corso Mortara, tra il 2006 e il 2011, e sostituita con un sottopasso, terminato nel 2012²⁵. Nel dicembre del 2012 aprirà al traffico la nuova rotonda di piazza Baldissera, con il completamento dei lavori per la viabilità di collegamento tra corso Vigevano e corso Mortara: gli obiettivi del progetto erano certamente quelli di alleggerire il traffico veicolare e di riconnettere i quartieri storicamente separati dalla ferrovia e negli anni precedenti dai lavori annuali del passante

²⁴ M. Dalmaso, *Lo sviluppo di un nuovo strumento informatico per una progettazione condivisa: il caso di piazza Baldissera a Torino*, Rel. G. Durbiano, Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Architettura Costruzione Città, 2017, pp. 15-25.

²⁵ Ibidem

ferroviario²⁶.

Dalla realizzazione della rotatoria fino ad oggi ha rappresentato un nodo problematico per la viabilità cittadina, infatti, secondo uno studio²⁷ condotto dagli esperti del Politecnico di Torino esiste un vero problema che legato alla portata massima dei veicoli in transito, in particolare modo nelle ore di punta. Sono state eseguite delle simulazioni di scenari a breve termine: “In particolare, se gli automezzi in transito aumentassero di trecento unità ogni ora, sommandosi ai 4.400 attuali, una soluzione compensativa potrebbe essere rappresentata soltanto dalle chiusure di accessi alla piazza; una corsia si dovrebbe chiudere in corso Venezia e una seconda in corso Vigevano, oltre che l’ingresso da via Cecchi”²⁸.

La città ha in programma dal 2019 fino a oggi di prendere in seria considerazione gli studi condotti e adottare questi miglioramenti per scongiurare gli ingorghi di traffico che vengono a crearsi quotidianamente in quest’area. Nonostante nel 2018 corso Venezia fosse già stato chiuso per un breve periodo, per tentare di

decongestionare il traffico, per essere poi riaperto nel marzo del 2019²⁹.

Alla problematica del traffico si somma quella strettamente collegata dello smog e la salubrità dell’area che i residenti lamentano, proveniente dai gas di scarico delle auto bloccate nel traffico³⁰.

²⁶ Informazione fornita dal tecnico dell’Ufficio Tecnico Comunale Ciro Melchionna, Città di Torino.

²⁷ Studio condotto dal Politecnico di Torino e presentato nel marzo del 2019 ad una seduta della Commissione di urbanistica, maggiori informazioni: <http://www.comune.torino.it/cittagora/primo-piano/il-politecnico-su-piazza-baldissera-il-nodo-critico-e-la-portata-della-rotonda.html>

²⁸ Cfr. <http://www.comune.torino.it/cittagora/primo-piano/il-politecnico-su-piazza-baldissera-il-nodo-critico-e-la-portata-della-rotonda.html>

²⁹ Da un articolo del giornale “La Repubblica” in www.torino.repubblica.it, Marzo 2019, maggiori informazioni: <https://torino.repubblica.it/cronaca/2019/03/01/news/torino-220450168/>

³⁰ Da un articolo del giornale “La Stampa” in www.lastampa.it, marzo 2019 <https://www.lastampa.it/torino/2019/03/20/news/tornano-le-code-in-piazza-baldissera-la-tregua-sembra-gia-finita-1.33689335>



07

APPROFONDIRE

RIFERIMENTI PROGETTUALI

Con il termine “approfondire” si intende “Condurre a fondo, esaminare in profondità”¹, quello che ci si propone di fare. Si analizzano al riferimenti progettuali utili a spiegare le conseguenti scelte maturate nell’ambito di progetto. Si studiano le configurazioni dello spazio pensate da Aldo Van Eyck. Nel dettaglio si approfondisce il concetto di *casbah*, modello di città islamica, utilizzata dal Team X come archetipo e punto di partenza per progettare la città contemporanea. Il tema dell’abitare inteso come una ripetizione di cellule che ricostruiscono il rapporto complesso tra *cluster* e città.

Un ulteriore tema di studio è quello relativo ai *playground* studiati già in precedenza da Van Eyck nel dopoguerra, la cui sperimentazione non si è interrotta e trova ancora oggi applicazioni.

¹

Cfr. <https://www.treccani.it/vocabolario/analizzare/>

CASBAH CONCEPT

Le sperimentazioni del Team X

Oggi, nella città contemporanea, ci si trova di fronte a una profonda crisi dei modelli urbani frutto del XX secolo, dato che la città è costretta a dei rapidi cambiamenti di scala che operano nel ridisegno dello spazio urbano. La rivoluzione elettrotelematica, che ha portato al cambiamento delle reti informatiche, di trasporto e comunicazione fa sì che ci sia una “smaterializzazione” della città, con la conseguente perdita di confini segnati tra spazio pubblico e privato e una progressiva perdita di identità tra spazi fisici e virtuali. Con la diffusione di internet sono cambiati i rapporti che intercorrono tra le persone e gli spazi, la “mobilità liquida”, che necessita ancora di luoghi, fa sì che essi siano più aperti e fluidi con confini labili, facendo sì che la città diventi frammentata e contenitore di flussi¹.

Interessante è la pubblicazione di Robert Oxman “Casbah: a brief history of a design concept” in cui si cerca di analizzare nel suo contesto storico la sperimentazione del Team Ten a partire dagli anni sessanta, fuoriusciti dal CIAM. In particolar modo di **Aldo Van Eyck** e la sua ricerca architettonica basata sullo studio della forma collettiva

ispirata dall'architettura spontanea da lui intesa come il più alto gesto architettonico.

I membri del **Team Ten** mettono in atto una intensa critica alle **megastrutture moderniste**, nei confronti del funzionalismo e dell'urbanistica che ritenevano fautrice di spazi discontinui. La loro proposta è quella di rivolgere lo sguardo a strutture differenti, come quella della *Casbah*, o **nucleo fortificato delle città islamiche**, che diventa per loro fonte di ispirazione rispetto all'organizzazione spaziale complessa.

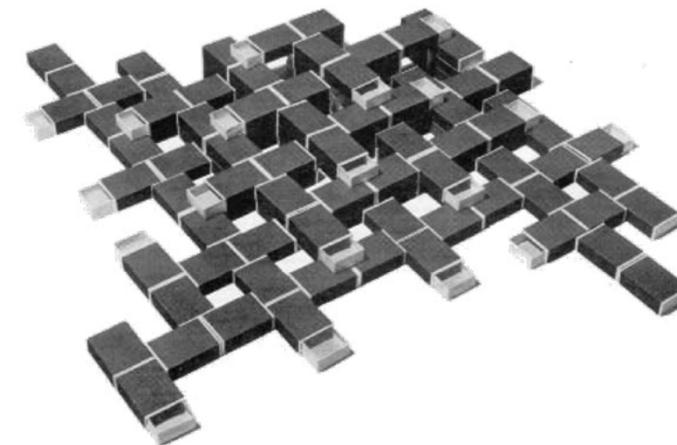
Aldo Van Eyck nel suo articolo “Verso una Casbah organizzata”² descrive il suo concetto basato su una futura città moderna, pensando la città, il quartiere e l'edificio come un *unicum* dotato di una “chiarezza labirintica”. Egli fece della sua rivista “Forum” l'organo ufficiale delle sue teorie, profondamente influenzato dai concetti della nascente antropologia strutturale, dalle idee di Levi Strauss e dall'antropologo Herman Haan³.

La *Casbah*, con la sua forte struttura ramificata di spazio che si moltiplica, diventa un esempio di *miniature city*, una “città nella città”, che ne riflette racchiudendo

² A. Van Eyck, *Vers une casbah organisée*, in *Forum*, n.7, 1959, p. 248.

³ M. Sbacchi, *La Casbah organizzata*, in *Arq*, 2012, pp. 83-87.

¹ C. Selva, *La casbah come modello del progetto contemporaneo: la ricerca di identità nell'articolazione di spazi complessi*, articolo su *Arc Italia World Magazine*, ottobre 2020.



Img. 01a. La forma collettiva come sistema continuo, Scatole di fiammiferi impilate, modello non firmato dal Forum 4, fonte: articolo di R. Oxman, H. Shadar, E. Belferman, *Casbah: a brief history of a design concept*, vol. 6, 2002.



Img. 01b. Aldo van Eyck, *Lost Identity grid for CIAM 10*, Dubrovnik, 1956, in *Potentially: unravelling and reconnecting Aldo van Eyck in search of an approach for tomorrow*.

in sé tutti gli elementi necessari per costruire un sistema urbano funzionale e autosufficiente. L'efficacia progettuale di questo concetto risiede nella possibilità di lavorare allo stesso modo su più scale diventando un mezzo di mediazione tra città e casa. Da qui la famosa citazione di Aldo Van Eyck "the house is a city and the city is a house" che riassume perfettamente una visione urbanistica orientata alla configurazione spaziale mediante nuove forme di ripetizione e accostamento.

La struttura urbana della *Casbah* predilige uno sviluppo orizzontale attraverso una ripetizione di cellule che integrano funzioni pubbliche e private e un complesso rapporto tra pieni e vuoti, diventando un modello di sperimentazione per la progettazione di edifici e spazi pubblici a più ampia scala. Il concetto si pone in antitesi rispetto alla città verticale, proponendo un sistema basato sul tema di *habitat* organizzato secondo un sistema gerarchico che dia leggibilità e identità ai luoghi e che favorisca i rapporti sociali tra forme collettive di individui. Si potrebbe definire come una complessità spaziale realizzata basandosi su principi compositivi di tipo additivo e ripetitivo che bypassa il concetto di tipo nell'edificio, sostituendolo con quello di matrice spaziale.

Il "concetto *Casbah*" diviene estremamente attuale se lo si legge nell'ottica della crisi degli spazi della città contemporanea e conduce a riflessioni profonde rispetto alla progettazione dello spazio pubblico e urbano cittadino.

Uno degli spunti di riflessione è certamente quello legato al tentativo di ridare **scala umana** agli spazi generati dalle

megastrutture dell'architettura modernista, immagine di un modello standardizzato che per certi versi aveva dimenticato i più complessi bisogni dell'uomo. I sostenitori del *Casbah concept* propongono lo studio dell'**architettura vernacolare** in quanto esempio di costruzione attraverso una ricerca profonda che, maturando nel tempo, individua una struttura intrinsecamente complessa e un *pattern* finalizzato al conseguente recupero e valorizzazione dell'identità del luogo. Il modello preferito per la realizzazione di questo nuovo *pattern* di disegno urbano diventa l'edificio basso, denso, contiguo e multifunzionale.

Altra riflessione è quella rispetto al rapporto tra **spazio pubblico-privato** che nel *Casbah concept* ritrova una propria identità: mettendo in atto un *mix* funzionale che si distacca dal modello di funzioni isolate dello **zoning** e si proietta nella costruzione di **spazi misti e multifunzionali di relazione e interscambio continuo**. Le relazioni sono garantite attraverso l'utilizzo di un *pattern*, cioè di una struttura riconoscibile e ripetibile, che prende forma attraverso una ripetizione di cellule che ricostruisce il rapporto composito tra *cluster* e città⁴.

Alla base del processo progettuale si pone la conoscenza e lo studio di *pattern* complessi che derivano dalla storia degli insediamenti. La particolare organizzazione ripetitiva di elementi ancorati al suolo, che garantisce un adeguato livello di *privacy* all'interno della densità data dalle aggregazioni a sviluppo orizzontale, si pone alla base del modello di

⁴ Ibidem.



Img. 02. Il progetto di Candilis-Josic-Woods finalizzato alla riqualificazione urbana di Toulouse-Le Mirail.

housing a bassa densità.

Toulouse-Le Mirail

Una tra le sperimentazioni su questa tipologia di *housing* è il progetto di Candilis-Josic-Woods in occasione dell'ampliamento urbano di **Toulouse-Le Mirail**, sviluppato tra il 1961 e il 1971. Il sindaco di Tolosa promosse un concorso che prevedeva il ridisegno di un nuovo quartiere per centomila persone in una zona verde a sud della città di Tolosa, in una fase di crescita della popolazione registrata nel dopo-guerra. Il lotto verde, in pendenza da Nord a Sud, era caratterizzata da un piccolo ruscello che percorreva l'area da Est a Ovest. Questo elemento naturale viene scelto come elemento cardine della progettazione, diventano lo "stelo" del complesso, pensato poi come un *boulevard* continuo pedonale di connessione tra le differenti funzioni. L'asse principale si sviluppa lungo questi due elementi naturali diramandosi in strade contenenti funzioni pubbliche come negozi o centri sociali. Inoltre, connette i blocchi residenziali a Y che si incastrano nella struttura dello stelo. Il traffico automobilistico è pensato come completamente separato dalla mobilità pedonale da un livello sotterraneo con grandi aree destinate a parcheggio, collegate tramite ascensori al livello superiore. Gli edifici per appartamenti a sviluppo verticale sono pensati secondo uno sviluppo esagonale e lo spazio pubblico, rappresentato dallo stelo, continua nello spazio interno sotto forma di ballatoi pedonali esterni che garantiscono interazione e socializzazione. Ogni appartamento risulta estremamente flessibile a livello compositivo attraverso l'utilizzo di pannelli scorrevoli in facciata e

negli interni. Negli spazi di risulta tra i blocchi si posizionano *cluster* di abitazioni a patio centrale, integrate a funzioni pubbliche, tra cui scuole e centri commerciali.

La teoria della *Casbah* può essere applicata non solo a modelli di architettura residenziale: guardando al *concept* nei suoi attributi spaziali si trasforma, ad opera di Alison Smithson, nel **mat building** o "edificio stuoia", una struttura urbana a bassa densità che permette l'incremento di nuove relazioni e interscambio tra i fruitori, finalizzate alla creazione di strette relazioni sociali. Un edificio che, secondo una metafora tessile, genera i propri ambienti, secondo un ordito orizzontale⁵. Un esempio emblematico è il progetto di Candilis-Josic Woods per la **Free University** di Berlino, vincitore del concorso lanciato nel 1963 per la creazione di un nuovo edificio che accolga circa tremilaseicento studenti nella periferia della città. L'esperimento dei progettisti era quello di pensare all'università come a una città in miniatura. La loro sperimentazione era certamente influenzata dalle riflessioni che il Team X e Aldo Van Eyck in particolare, che avevano operato in precedenza⁶.

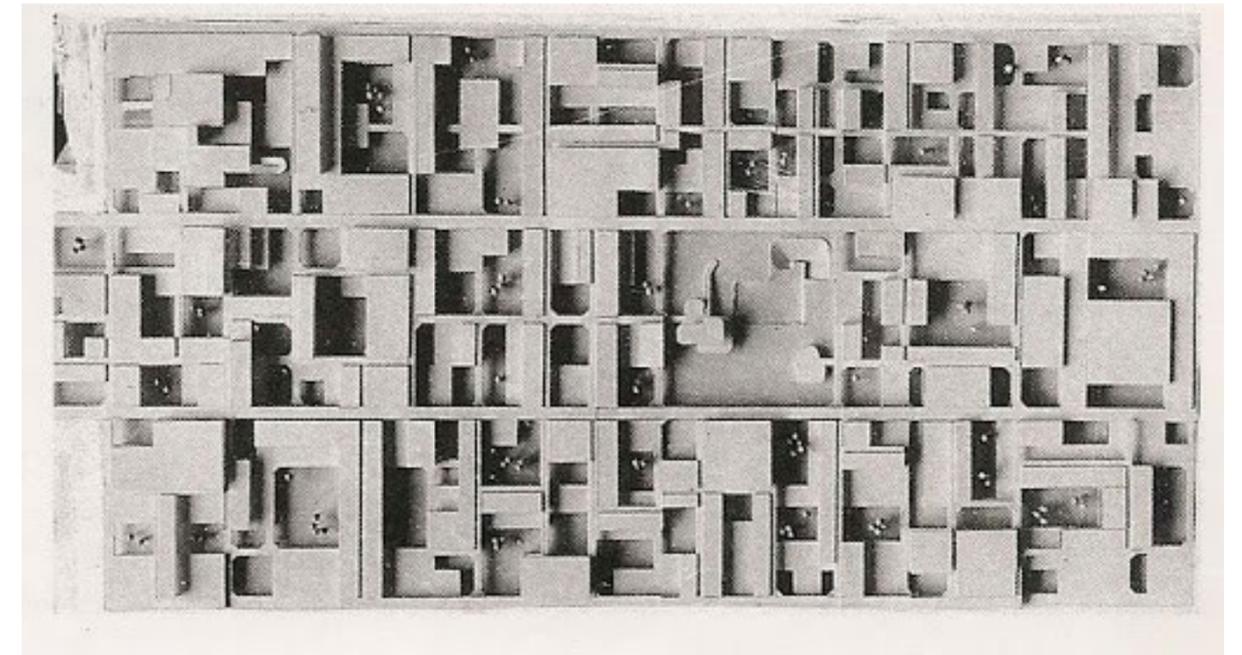
Il disegno progettuale si basa sul concetto di trama e di *groundscraper*⁷, e si contrappone alla separazione delle funzioni urbane e all'utilizzo di edifici a sviluppo

Mat building

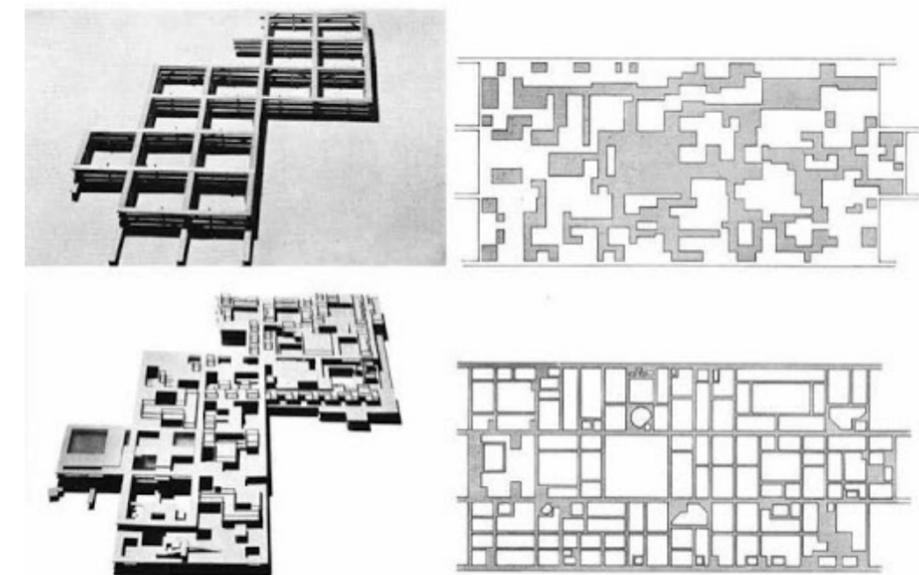
⁵ M. Sbacchi, cit.

⁶ R. Oxman, H. Shadar, E. Belferman, *Casbah: a brief history of a design concept*, in *arq*, vol. 6, n. 4, 2002, pp. 321-336

⁷ Tipologia di edificio con estensione orizzontale.



Img. 03. Vista dall'alto della Free University of Berlin, Candilis-Josic-Woods, 1963.



Img. 04. Scomposizione dei layers, Free University of Berlin, Candilis-Josic-Woods, 1963.

verticale tipiche dell'attitudine progettuale dei CIAM. La struttura principale si origina dalla sovrapposizione e giustapposizione di piattaforme, spazi aperti e strade in cui si alternano spazi pubblici interni ed esterni. Lo schema è scandito da quattro assi principali, paralleli tra loro e riservati al sistema pedonale che racchiudono i principali servizi pubblici dell'edificio, interconnessi tra loro da strade minori che si pongono perpendicolarmente. Gli spazi aperti come corti, patii, auditorium, gallerie e terrazze, si distribuiscono sulla griglia ortogonale, mentre rampe e ascensori mettono in connessione i diversi livelli che si vengono a creare. Questo tessuto urbano costituito da una trama densa costituito da elementi tipicamente "urbani" come strade e piazze, stimola la comunità all'incontro e allo scambio. Elemento chiave del progetto è l'utilizzo di un **sistema costruttivo prefabbricato** che permette alla struttura di modificarsi nel rapporto vuoto-pieno nel tempo senza rimanere "statica", ma garantendo la massima flessibilità da parte dei fruitori. Il progetto dell'università rappresenta una radicale alternativa di articolazione degli spazi secondo l'utilizzo **del concetto della trama**, che si basa su un tessuto urbano con una forte densità bidimensionale.

Françoise Choay, nel suo libro *Espacements*⁸, riflette sull'avvento dell'era di internet e il densificarsi delle comunicazioni abbia certamente contribuito a incrementare lo spazio di

⁸ F. Choay, *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, in "Architettura", Skira, 2003.

circolazione ma in parte abbandonato lo spazio di connessione o contatto. Questa connessione si può ritrovare facilmente nelle forme urbane del Medioevo. L'immagine della Casbah o del villaggio africano è simbolo di questo spazio arcaico fatto di relazioni, che però si scontra con l'estrema varietà della città contemporanea a grande scala, fatta di reti informatiche, aeroplani, treni ad alta velocità.

Nello spazio dei flussi della città contemporanea il modello *Casbah* si configura come un ritiro nella cellula, una sorta di ritorno alle forme arcaiche, che però si dimostrano inadeguate nel confronto con complessità del mondo moderno. Gli spunti progettuali offerti dal Team Ten nonostante siano estremamente attuali, spesso non sono in grado di operare concretamente un salto di scala: il modello *Casbah* si scontra e non riesce a integrarsi con gli spazi della città contemporanea.

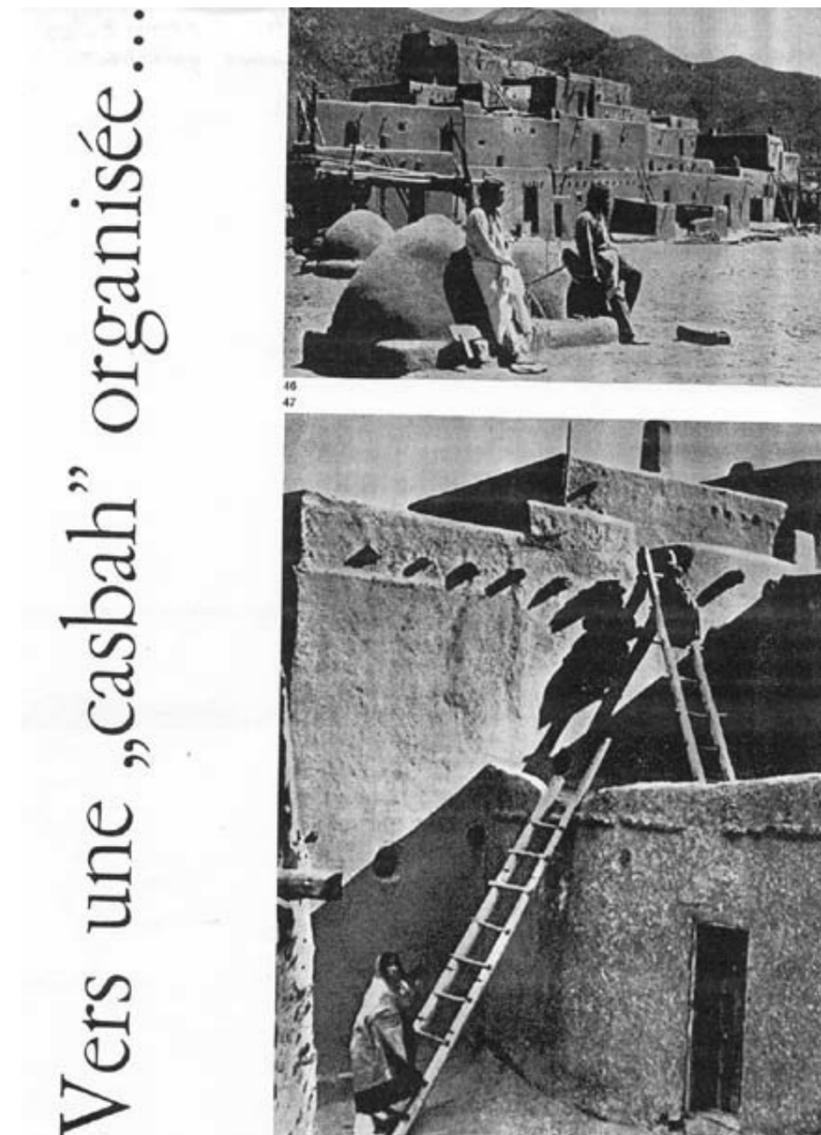
La problematica riguarda probabilmente la difficoltà di interagire con un sistema urbano, la qualità di articolazione di frammenti non è sufficiente. Il concetto *Casbah* rischia di essere uno sterile innesto, una propagazione di cellule che non sono in grado di fornire nessun apporto nel ripensare il disegno della città. Citando David Grahame in "Recombinant Urbanism" è possibile "tuttavia trovare nuove forme di assemblaggio e composizione che riflettano le relazioni tra gli elementi urbani e i flussi attivati tra i singoli elementi in cui la *casbah* quindi, con la sua flessibilità e capacità combinatoria, possa acquisire un valore metaforico di spazio di

interazione"⁹. L'assemblaggio rizomatico¹⁰

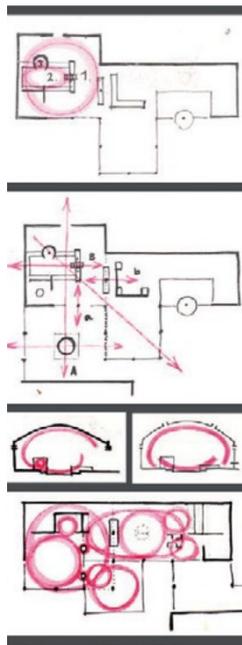
⁹ D. Grahame Shane, *Recombinant Urbanism: Conceptual Modeling in Architecture, Urban Design, and City Theory*, Academy Editions Ltd, 2005, p. 203.

¹⁰ Il rizoma è un particolare tipo di radice che ha la specificità di penetrare il terreno lungo un movimento di estensione orizzontale, a differenza del più usuale tipo di radice a fittone, che penetra in senso verticale sino a radicarsi in profondità.

può rappresentare un valido metodo di disegno nel confronto quotidiano con le imprevedibili giustapposizioni e i veloci mutamenti della città contemporanea in continua metamorfosi.



Img. 05. Documento finale del giornale illustrativo sul Taos Pueblo di Aldo Van Eyck, fonte: articolo di R. Oxman, H. Shadar, E. Belferman, *Casbah: a brief history of a design concept*, vol. 6, 2002.



Img. 04. Aldo van Eyck, schemi configurativi dello spazio interno dell'Orfanotrofio di Amsterdam

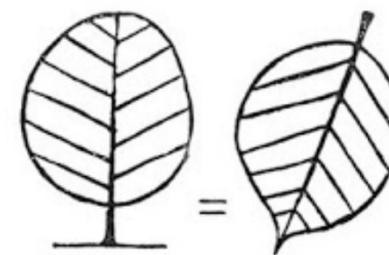
L'importanza della forma

Aldo van Eyck nella sua sperimentazione architettonica che dagli anni settanta fino agli anni ottanta del Novecento, basa i suoi progetti su un'intensa esplorazione della forma. Egli utilizzava nel suo processo compositivo il disegno e la geometria come mezzi per esplorare l'universo primordiale delle possibilità compositive di un tema architettonico. Egli scopre la "forma" attraverso un'esplorazione della configurazione del luogo che accoglierà una sua architettura, utilizzando un processo grafico che utilizza la geometria per rivelare il senso profondo della morfologia del luogo, che può essere già strutturata o che diventa tale solo dopo un suo intervento progettuale. Van Eyck instaura con il disegno un preciso rapporto: la geometria viene esplorata attraverso il disegno, inteso come spazio mentale, alla ricerca di uno spazio architettonico, di uno luogo, di uno spazio che sia cioè simbolo concreto dell'abitare e del costruire. Esempio e manifesto del suo modo di leggere il mondo sono i cosiddetti "cerchi di Otterlo"¹, così come la metafora della foglia e dell'albero rappresentano un modo di intendere il programma delle sue opere.

¹ I cerchi di Otterlo stabiliscono una relazione con la storia dell'architettura da un lato e con la storia degli uomini dall'altro. Nel primo cerchio è rappresentato il tempio dorico, l'assonometria di Theo Van Doesburg e il pueblo indiano, come riferimenti della storia. Nel secondo cerchio "simo noi, dei cinque continenti uniti e artefici e clienti di quanto progettiamo e abitiamo". G. Ginex, *Aldo van Eyck, l'enigma della forma*, Torino 2002.

Un esempio di progetto in cui egli sperimenta l'uso delle forme e che rappresenta il risultato di una ricerca sui principi generativi della forma e dello spazio architettonico è l'Orfanotrofio di Amsterdam, progettato e realizzato tra il 1955 e il 1960. Interessanti sono di certo i disegni preparatori che partono da uno schema che diventa programmatico per tutto il progetto. La forma è costituita da aggregazioni multiple che riescono a inventare, in un luogo qualunque di una periferia urbana, un luogo che "respira" e crea una nuova armonia e una nuova morfologia che si confronta con il circostante tessuto urbano. Il quadrato di base crea un reticolo modulare che funziona con grande efficacia. Nella planimetria del piano terra, è più leggibile che tutto è riconducibile al quadrato: ogni elemento minimo quadrato è propulsore di altri eventi architettonici che determinano spazi differenti, a seconda del tipo di relazioni tra l'interno e l'esterno che instaura ogni singolo elemento col successivo. Spesso i quadrati hanno inscritto al loro interno, un cerchio inciso sulla superficie del pavimento per rafforzare l'idea di centralità dell'unità minima progettata. La forma del quadrato genera un susseguirsi di vuoti interstiziali tra i pieni che diventano luoghi per momenti ludici, luoghi d'incontro tra i ragazzi, luoghi dotati di forte potenzialità creativa ma anche simbolica. L'organizzazione spaziale fa sì che gli spazi si configurino in continuità, organizzando degli "stadi di mediazione" in cui piccoli luoghi ritagliati all'interno del sistema generino un'integrazione fra le parti e il tutto e viceversa.

Orfanotrofio di Amsterdam



tree is
leaf and leaf
is tree - house is
city and city is house
- a tree is a tree but it
is also a huge leaf - a
leaf is a leaf, but it is
also a tiny tree - a city
is not a city unless it
is also a huge house -
a house is a house
only if it is also
a tiny city

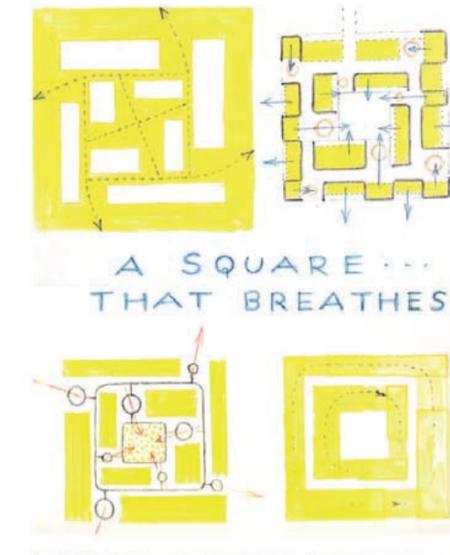
"L'albero
è foglia e la foglia
è albero. La casa è città e
la città è casa. Un albero è un
albero, ma è anche una grande
foglia - una foglia è una foglia ma
è anche un piccolo albero. La città
non è una città a meno che non
sia una grande casa, una casa è
una casa solo se è anche una
piccola città"

Img. 06. Aldo van Eyck, Tree is a leaf and leaf is tree, St. Louis 1962, in F. Strauven *Aldo van Eyck: the shape of reality*, Amsterdam 1998.

Edificio per congressi

Un altro esempio è l'Edificio per congressi a Gerusalemme. Progetto del 1958 che poi verrà realizzato. Anche in questo caso il quadrato è la forma base da cui Van Eyck parte, ma è utilizzato in maniera differente: la forma innesca un processo diverso dal precedente caso studio, la forma non è più frutto di un sistema addizionale ma un processo di sottrazione di materia. Esempolari anche qui sono i disegni preparatori.

In questo caso si individua un solo schema di riferimento sul quale Van Eyck fa



Img. 08a. Schemi delle configurazioni spaziali e pianta del Centro Congressi di Gerusalemme, 1958.

scorrere un flusso di aggregazioni spaziali e funzionali. Gli edifici si intersecano gli uni negli altri in una successione di recinti, come un gioco di scatole cinesi.

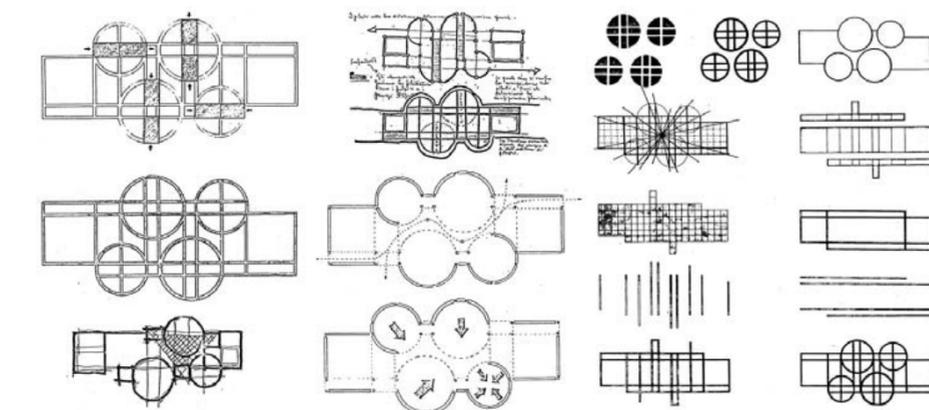
Se nell'orfanotrofio la forma quadrata era molto leggibile, in questo progetto van Eyck cerca in qualche modo di "liberarsene", infatti l'organismo purché sia ben definito all'esterno, all'interno non ha nessuna forma finita e definita ma bensì un susseguirsi di luoghi nella loro funzione che procedono a zig zag in un circuito circolare e senza "spigoli".

Nei suoi disegni successivi ricorrerà all'utilizzo della forma circolare, in cui il cerchio assume il ruolo di moderatore ed equilibratore dello spazio. Un esempio è il progetto di una chiesa protestante a Driebergen denominata "Le ruote del cielo", in cui egli realizza una forma rettangolare, come somma di quadrati, disintegrata da cerchi piccoli e grandi. Egli abbandona l'idea dell'esistenza di un'unica centralità che è spostata su più direzioni. Il cerchio in questo caso è l'elemento determinante dello spazio progettato,

Wheels of Heaven



Img. 07. Orfanotrofio di Amsterdam, 1955-60, Aldo van Eyck



Img. 08b. Studi della configurazione compositiva del progetto "Le ruote del cielo" (disegni di G. Ginex)

sia in termini dimensionali che figurativi. Per il progettista l'idea dell'architettura si confronta in tutti i casi con un'idea complessiva di città e della sua storia, ogni edificio cioè, costituisce in tutti i casi una modello riassuntivo della città. Nei progetti, ogni elemento non è a sé stante, ma in stretta relazione gli uni con gli altri, al fine di dar forma ad un sistema complesso.

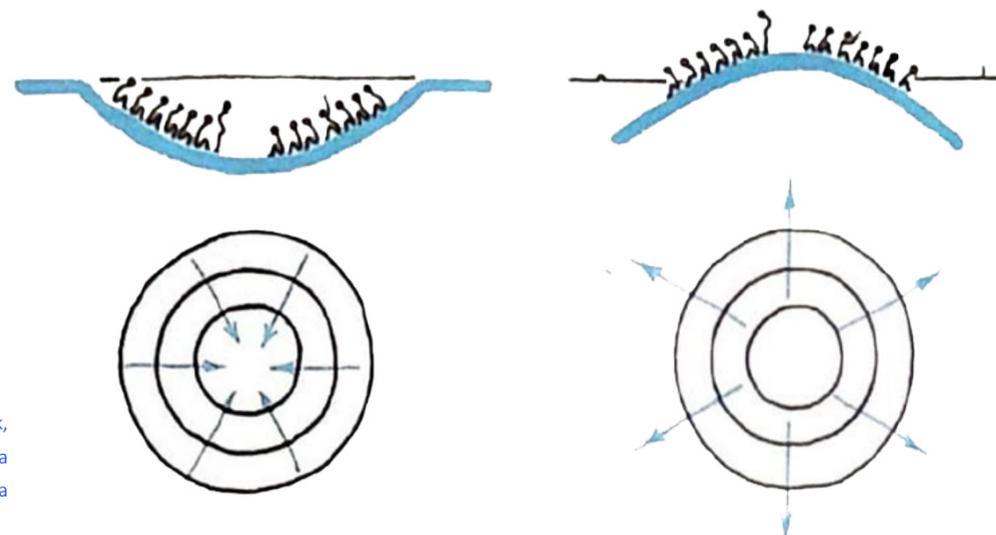
Proprio a riguardo del tema della "centralità" egli realizza un disegno molto importante per l'attenzione al processo formale e concettuale. Il disegno è la rappresentazione e parallelismo tra una conca e una collina. Citando Van Eyck: "Persone sedute in cerchi concentrici in una conca, che guardano all'interno verso il centro e persone sedute in cerchi concentrici su una collina, che guardano all'esterno verso l'orizzonte. Due tipi di centralità?"

Due modi di stare insieme o soli?"². Le due immagini, per Van Eyck, sono naturalmente ambivalenti, sebbene la collina metta in luce ciò che la conca potrebbe celare: l'uomo rivolge il suo sguardo sia verso l'orizzonte sia verso il centro. Entrambi gli elementi per lui uniscono e attraggono, essendo in condivisione tra tutti gli individui seduti in cerchi concentrici sia sulla collina che nella conca³.

Il cerchio è per Van Eyck dotato di forza espressiva e simbolica, che utilizza come strumento per liberare le forme dalla staticità. Egli si riferisce inoltre a culture e popoli che hanno fatto del cerchio la propria struttura base per le loro architetture,

² G. Ginex, *Aldo van Eyck, l'enigma della forma*, Torino 2002, p.33.

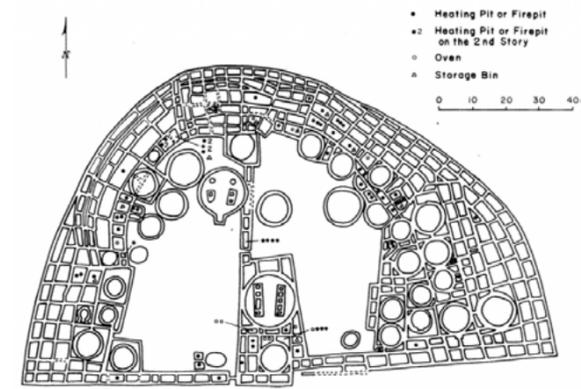
³ G. Ginex, *Aldo van Eyck, l'enigma della forma*, in *Universale di architettura*, 2002.



Img. 09. Aldo Van Eyck, Immagine che raffigura la conca e la collina come metafora dell'uomo.

un chiaro riferimento per Van Eyck sono i *pueblos*.

Egli aveva compiuto i suoi studi sulle forme di *habitat*, approfondendo le culture arcaiche, come i Dogon dell'Africa occidentale ma anche gli indiani pueblo del Nuovo Messico e gli abitanti delle regioni polari e del Sahara.



Img. 10. Pueblo bonito, Nuovo Messico.

Le sperimentazioni contemporanee

I principi di organizzazione dello spazio che regolano la *Casbah* della città islamica sono stati con persistenza, dal Dopoguerra ad oggi, motivo di riflessione e approfondimento per gli architetti. Esistono alcuni edifici contemporanei che dimostrano coerentemente che questo tipo di sperimentazione non è di certo esaurita. Alcuni esempi sono:

1. Nexus World Housing - Complesso abitativo a Fukuoka di Rem Koolhaas;
2. Museo de Arte Contemporáneo De Castilla y León, Mansilla + Tuñón. León;
3. Opere di Sejima e Nishizawa;

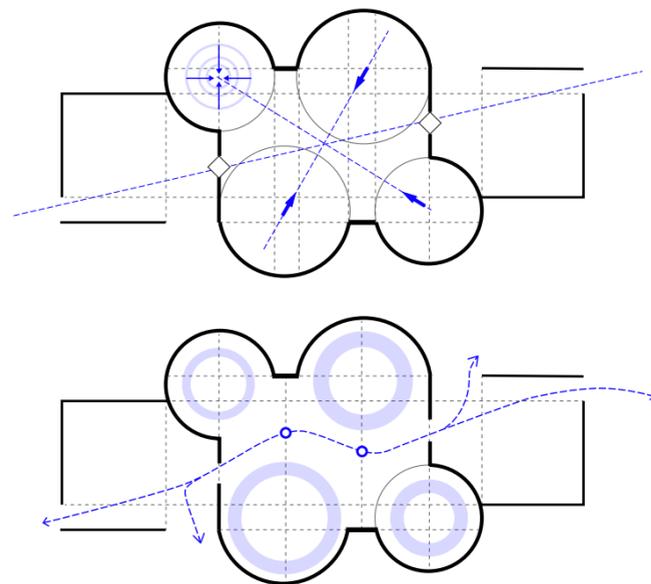
Gli esempi riportati non sono frutto del fenomeno di replica delle forme con una scarsa attenzione ai principi. Con una relazione più profonda, gli architetti citati in precedenza insieme ad altre personalità hanno instaurato con la *Casbah* una relazione densa di significato. Un'attenzione cioè nei confronti dei principi essenziali della città islamica basati sull'accrescimento di cellule in forma di gemme, che si sviluppano orizzontalmente, in un complesso rapporti pieno-vuoto, in commistione con gli spazi pubblici. Di questi difficili rapporti è importante citare anche Le Corbusier: per lui la *Casbah* era un modello perfetto di urbanistica: ma tanto perfetto da essere intoccabile. Nel suo progetto del **Plan Ovus**, egli realizza una nastriforme architettura che accerchiava "discretamente" la città storica islamica rinunciando però a qualunque interazione. Negli anni a seguire il modello della *Casbah* viene da lui incamerato nei suoi principi divenendo poi matrice di un esempio della modalità di intendere l'edificio nel progetto per l'ospedale di Venezia, in cui porta a compimento una sperimentazione incessante sul principio della ripetizione di cellule che portano, nell'alternanza di queste cellule, alla generazione di spazi complessi⁴.

Studiando a livello formale e compositivo le opere di Aldo Van Eyck, e confrontandole con i progetti del gruppo SANAA si possono trovare dei parallelismi. In particolare nel progetto di Aldo van Eyck "Wheels of Heaven Church" del 1966

⁴ M. Sbacchi, cit. pp. 58-59.

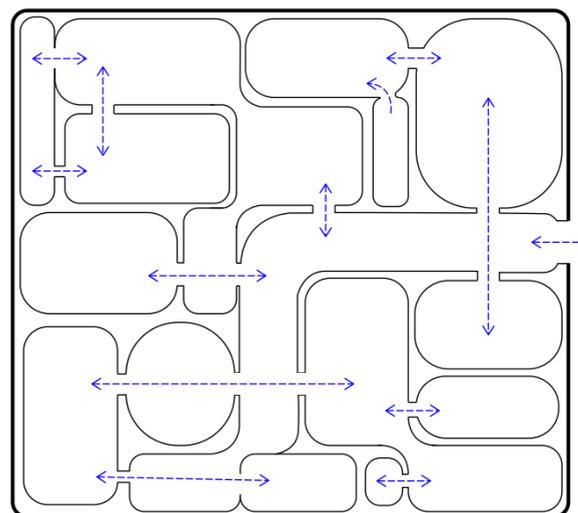
e il "Glass Pavillon" di SANAA del 2006. Nella chiesa di Aldo Van Eyck, gli "spazi intermedi" sono pensati per i flussi di movimento dei visitatori. Il gruppo SANAA riprende questo concetto dandone una propria interpretazione innovativa. Alcune somiglianze e parallelismi che si possono trovare risiedono nella morfologia circolare degli spazi principali, così come il progetto del movimento nell'edificio si basa sullo

stesso principio: muovendosi da uno spazio circolare all'altro. In entrambi i progetti, gli spazi intermedi, anche se di vetro nel progetto di SANAA, vengono utilizzati come spazi di connessione tra un ambiente e l'altro. Questo, come altri esempi che si potrebbero fare, ci fa comprendere come la sperimentazione delle forme elementari non si sia fermata e che è ancora oggetto di ricerca.



WHEELS OF HEAVEN

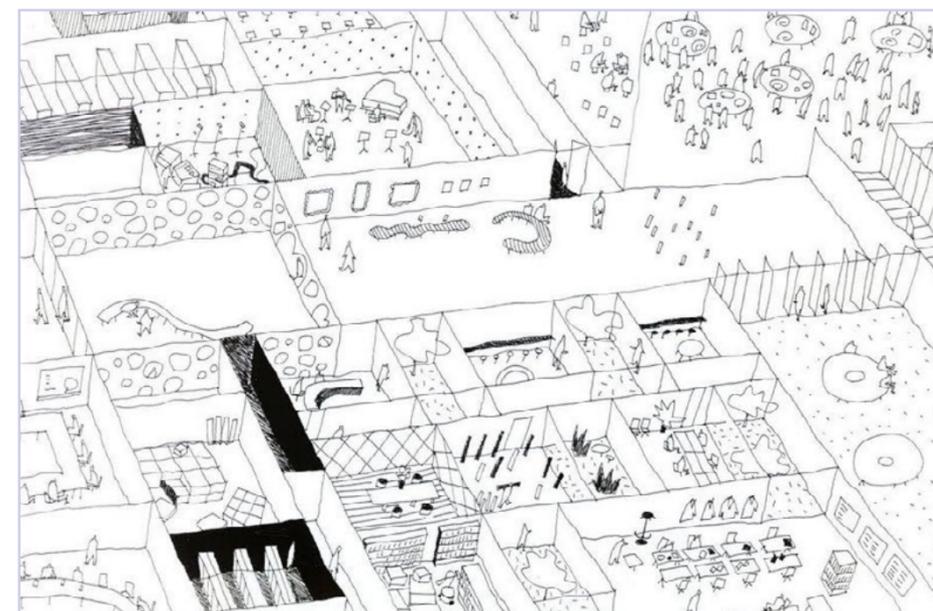
1966
Aldo Van Eyck



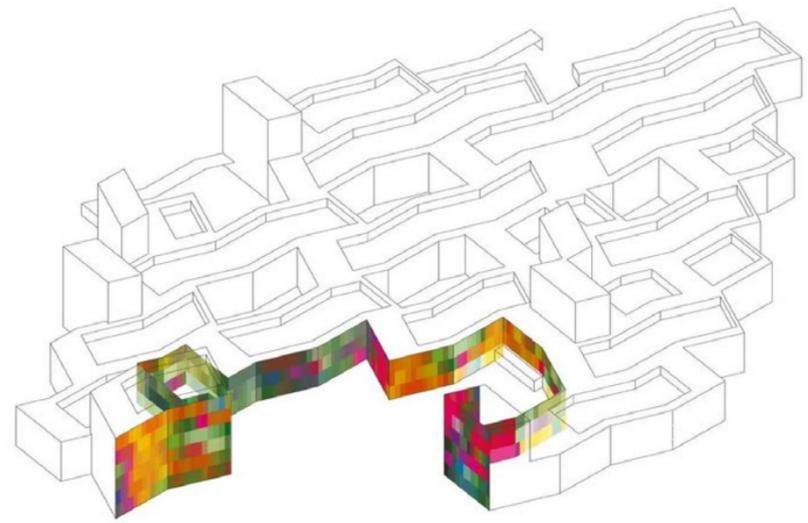
GLASS PAVILLON

2006
SANAA

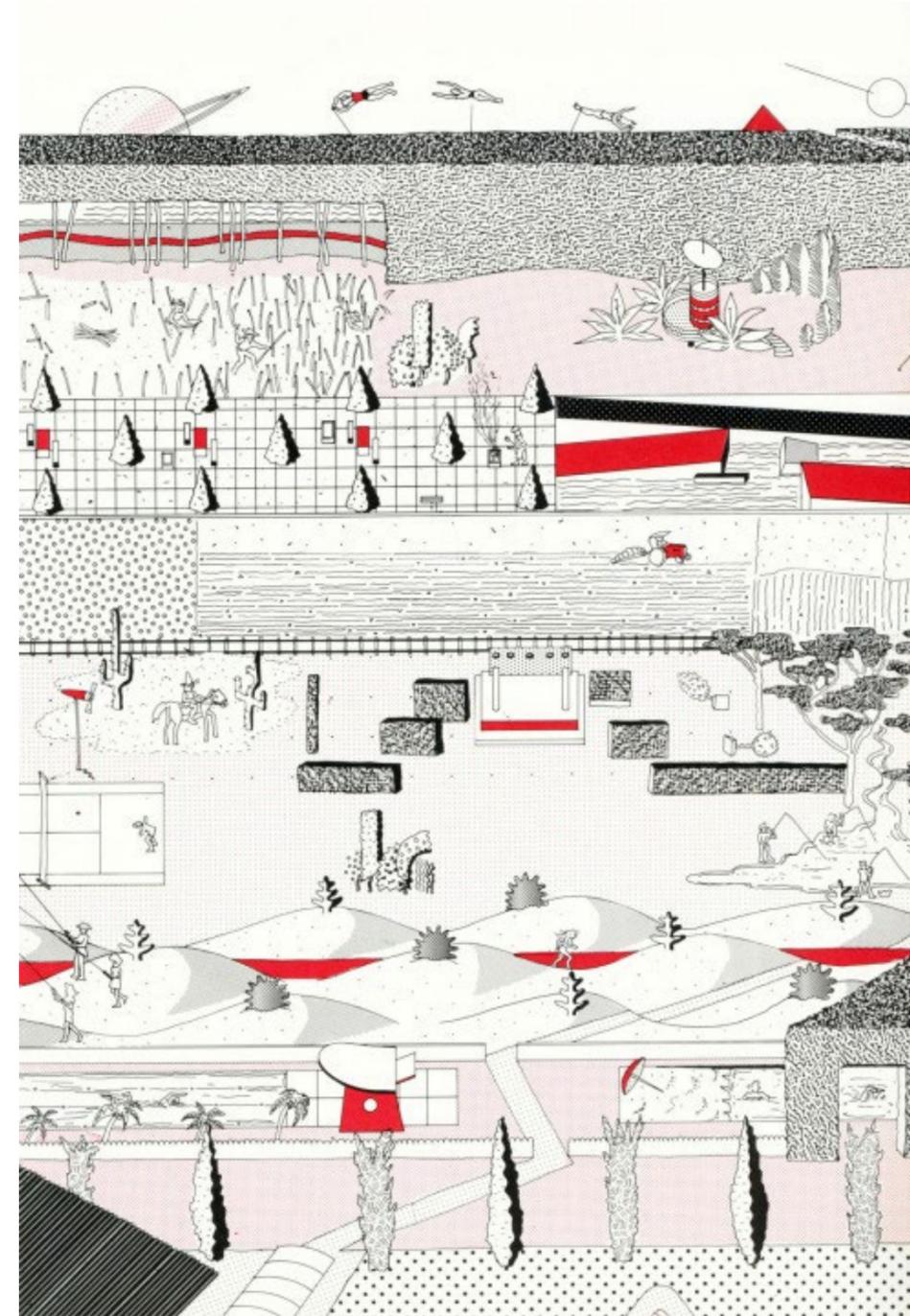
Img. 11. Confronto tra il progetto di Aldo Van Eyck "Wheels of Heaven" e il Glass Pavillon di SANAA.



Img. 12. Theatre and Arts Centre De Kunstlinie, Almere, SANAA Sejima e Nishizawa.



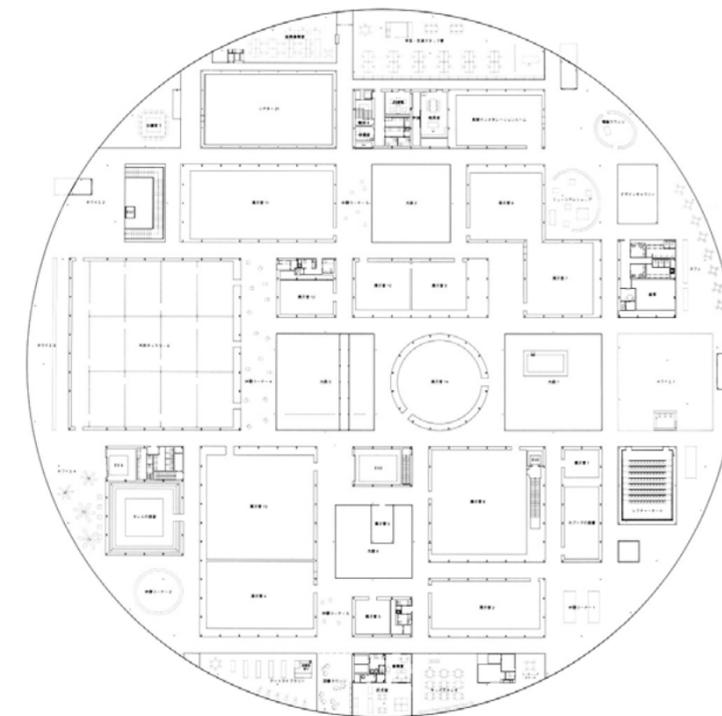
Img. 13. Museo de Arte Contemporáneo De Castilla y León, Mansilla + Tuñón. León



Img. 14. OMA/Rem Koolhaas, Parc de La Villette, Paris, France, 1982.



Img. 15. 21st Century Museum of Contemporary Art Kanazawa, SANAA, 1999.



Img. 16. Pianta del 21st Century Museum of Contemporary Art Kanazawa, Planimetria, SANAA, 1999.



Img. 17. Aldo Van Eyck, Playgorund Dijkstraat, planimetria 1954.

I PLAYGROUND - ALDO VAN EYCK

Un altro tema di sperimentazione di Aldo Van Eyck sono i *700 playgorunds*, progettati ad Amsterdam tra il 1947 e il 1973. Essi rappresentano senza dubbio un esercizio di morfologia urbana in cui il disegno è strumento di ricerca della più giusta configurazione di un determinato luogo. I progetti *site-specific* che realizza, includevano lo sviluppo da parte di Van Eyck del progetto e della realizzazione di un'ampia gamma di attrezzature da gioco installate in modo permanente. I progetti si diffondevano sul tessuto urbano ed erano collocati in vuoti urbani, abbandonati o danneggiati dalla guerra, sparsi per il centro storico della città o collocati negli spazi interstiziali che si andavano a creare tra gli insediamenti residenziali nella periferia della città. Nella sua sperimentazione, Van Eyck ha affrontato il paesaggio piatto di Amsterdam post-guerra trattando i suoli come delle tele, posizionando pietre miliari e fosse di sabbia intagliate come cerchi e rettangoli per addizione o sottrazione. Le superfici si distinguevano dal contesto attraverso l'utilizzo di materiali molto semplici ed economici utilizzati per la pavimentazione in maniera accurata. Il primo esempio di *playground* quello progettato su una piccola piazza pubblica ad Amsterdam, Bertelmanplein¹. Verso l'angolo Nord-Ovest del sito, Van Eyck

posiziona una grande sabbiera rettangolare delimitata da un basso muro di cemento, con angoli curvi e bordi arrotondati e con ingressi ribassati per i bambini più piccoli sui lati nord e ovest, dove le strade adiacenti erano poco trafficate.



Img. 18. Aldo van Eyck, Playground Bertelmanplein 1947.

¹ Viene presentato da Van Eyck durante il X Congrès Internationaux d'Architecture Moderne di Dubrovnick nel 1956

Il muro di delimitazione in cemento della sabbiera era abbastanza basso rispetto alla pavimentazione della piazza circostante per permettere alle persone di sedersi, così come abbastanza alto rispetto al letto di sabbia per consentire ai bambini di usarlo come piano di lavoro². All'interno della sabbiera c'era una bassa struttura ad arco in acciaio per arrampicarsi e quattro elementi cilindrici di cemento. Nonostante "il parco giochi" avesse una composizione estremamente semplice e minimale, utilizzando poche forme elementari, il rapporto tra gli elementi, l'attenzione per le dimensioni anche del singolo elemento

² P. Idini, *La strada come progetto pubblico*, Università degli studi di Sassari DADU, Scuola di Dottorato in Architettura e Pianificazione, 2015.

tubolare in metallo, il loro preciso posizionamento sul suolo creava un senso del luogo pregno di significato. A colpire è, soprattutto, l'apertura dell'intero spazio alle strade circostanti, privo di una qualsiasi recinzione perimetrale. Come afferma egli stesso: "Una recinzione ha l'effetto di tenere lontane le persone. Le piante o le pareti sono più adatte per rendere il parco giochi uno spazio tutto suo"³. Il progetto di Van Eyck per il parco giochi di Bertelmanplein ha riscosso un grande consenso popolare tra i residenti e il Comune di Amsterdam commissiona la progettazione di altri *playgrounds* sparsi per la città, processo di costruzione che sarebbe durato fino al

³ G. Ginex, *Aldo van Eyck, l'enigma della forma*, Torino 2002, p.63.



Img. 19. Aldo Van Eyck, *Playground di Zaanhof*, 1948.

1978, con più di settecento parco giochi realizzati nei soli otto anni successivi.

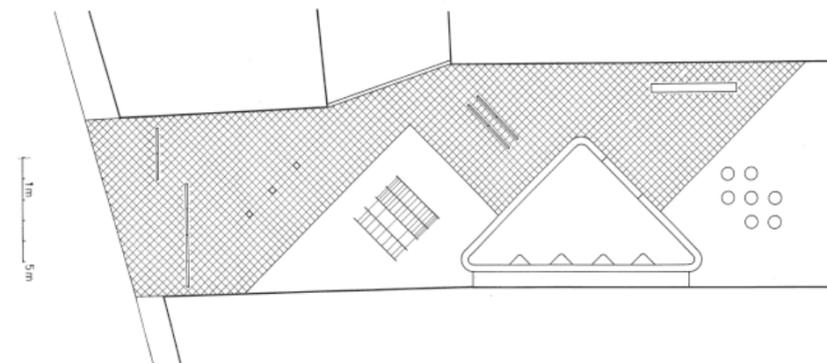
Esaminando complessivamente i *playgrounds* di Aldo Van Eyck, ciò che forse colpisce di più è che ognuno di essi è un *design* completamente unico per un sito specifico: ogni forma utilizzata è chiaramente una parte di una famiglia, eppure la disposizione particolare di ogni disegno non viene mai ripetuta. Anche quando diversi siti sembravano presentare sfide e restrizioni molto simili, Van Eyck ha sempre sviluppato una soluzione specifica per ciascuno. Ciò è stato semplificato dalle forme archetipiche che Van Eyck ha dato agli elementi di gioco: le sabbiere di forma quadrata, rettangolare, circolare ed esagonale.

Forse i progetti di parchi giochi più impegnativi erano quelli per gli spazi residui tra gli edifici, e qui le fotografie del "prima" e del "dopo" dei progetti di Van Eyck sono semplicemente sorprendenti. Il parco giochi di Dijkstraat, costruito nel 1954, si trovava nel sito lungo venticinque metri e largo dieci di una casa demolita durante la guerra, tra edifici di tre e quattro piani nel centro di Amsterdam. Si apriva sulla strada

solo a un'estremità stretta, con un muro che chiudeva l'altra estremità stretta. Una grande sabbiera triangolare era l'elemento che ancorava l'estremità del parco giochi e il terreno era pavimentato con piastrelle di cemento bianco e mattoni marroni, che erano disposti sulla diagonale per formare due volumi più grandi a incastro e una serie di spazi di gioco triangolari più piccoli.

Per Van Eyck fu molto importante la sperimentazione riguardo la progettazione dei *playground*, come sosteneva egli stesso: "Se creiamo bene un parco giochi, creiamo un mondo in cui l'uomo riscopre ciò che è essenziale, in cui la città riscopre il bambino"⁴. Nel realizzare i suoi progetti, Van Eyck attinge alla sua collezione di fotografie di bambini che giocano a Venezia, Amsterdam, Londra e in altre città in tutto il mondo, capendo che i bambini trovano il modo di giocare con tutto ciò che è costruito nella città, anche in luoghi non pensati direttamente per quella particolare funzione.

⁴ A. Van Eyck, *The Child, the City and the Artist*. SUN. Niimegen 2006.



Img. 20. Aldo Van Eyck, *Playground di Dijkstraat*, *Planimetria*, 1954.

Img. 21. Aldo Van Eyck,
Playgorund di Dijkstraat,
1954.



a_



b_

Img. 22. Aldo Van Eyck, Playgorund
Zeedijk;
a_ Prima, Dopo i bombardamenti della
Seconda Guerra Mondiale, 1948;
b_ Dopo la ricostruzione e il progetto di
Aldo Van Eyck, 1956.

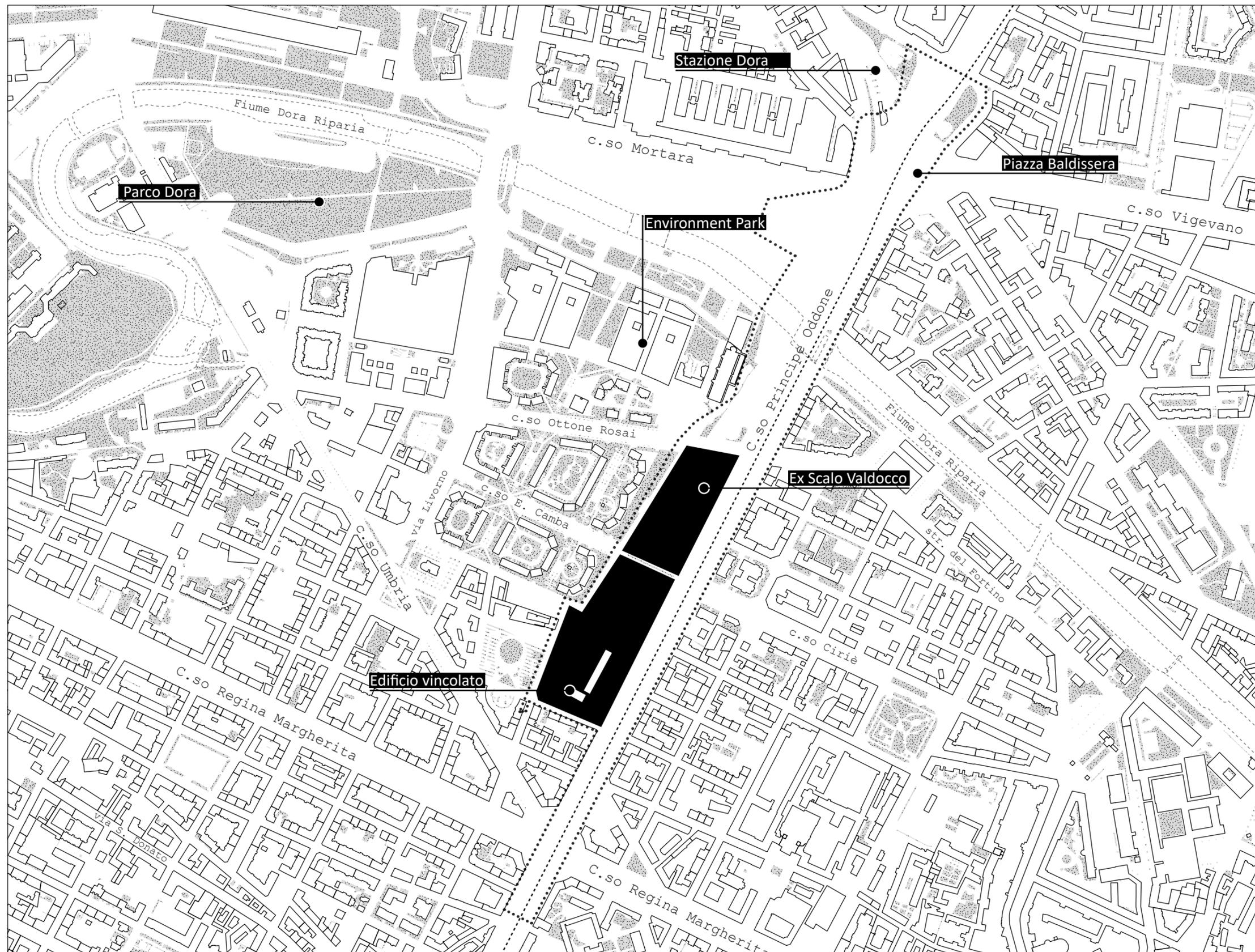
PARTE III

08

ANALIZZARE

LE INDAGINI SULL'AREA

Si approfondisce e si analizza l'area nei suoi confini, sintetizzando con un *reportage* fotografico gli elementi caratterizzanti. Si verificano le direttive previste dal P.R.G. e i temi principali che la caratterizzano. Si studiano, i vari aspetti urbani come: l'accessibilità, la mobilità veloce e lenta, il sistema ciclabile, il verde urbano e il *welfare*, i servizi e le attività commerciali. La finalità è quella di distinguere tra punti di forza dell'area e quelli di debolezza, che in una fase progettuale andrebbero potenziati o ripensati. Si intervista il comitato Dora Spina 3 per comprendere da vicino le necessità dei residenti e l'importanza della progettazione partecipata.



Tab. 01. Inquadramento territoriale dello stato dei luoghi con indicazioni delle preesistenze importanti limitrofe e delimitazione dell'area d'intervento.

**/ REPORTAGE
FOTOGRAFICO**





L'AREA

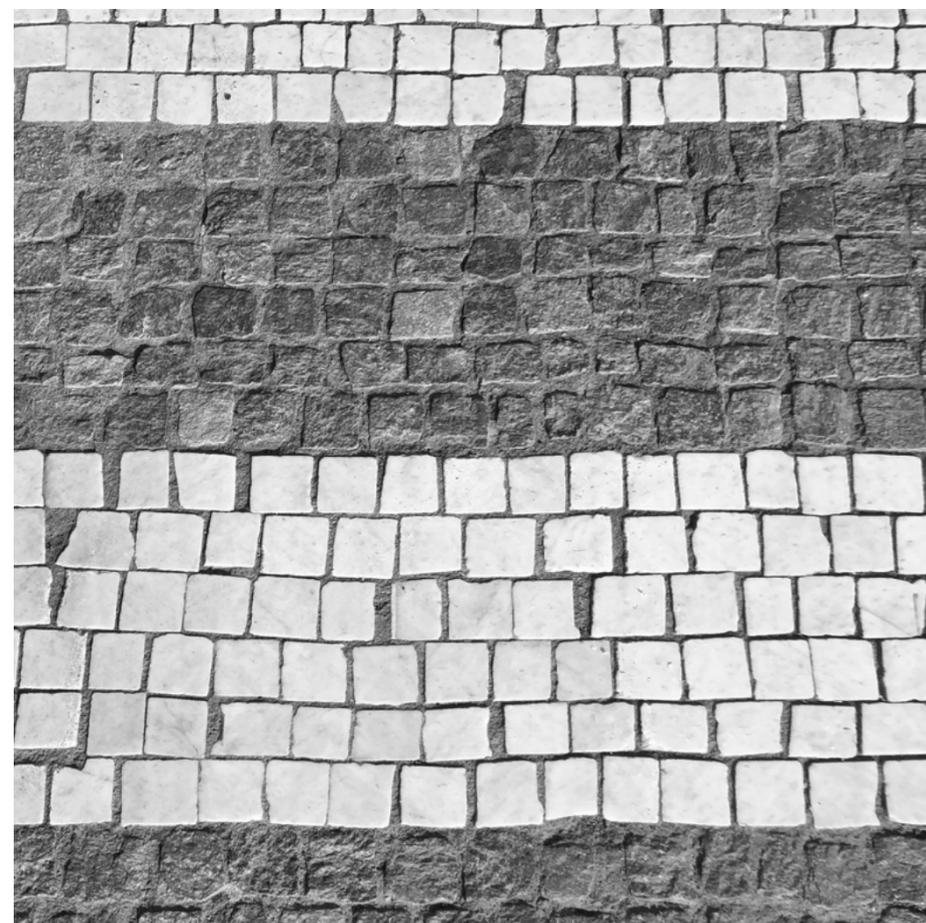
Immagini che raffigurano l'area, con a sinistra in primo piano l'edificio ferroviario vincolato, che in caso di riprogettazione dell'area dovrà essere mantenuto. Sopra un rudere abbandonato.





(D)INTORNI URBANI

Gli intorni urbani che circondano l'area, in particolare i complessi delle Isole del Parco che si affacciano sull'area di progetto.



ELEMENTI URBANI

A sinistra, il complesso residenziale Isole del Parco, in cui l'elemento predominante sono le passerelle che passano al di sopra del tratto viario e permettono la circolazione pedonale. Un ulteriore elemento è il pattern della pavimentazione a mosaico.





PIAZZETTA DI QUARTIERE

Immagini del Giardino Macerata, area adiacente all'area Oddone, piazzetta che presenta una piccola area giochi per bambini e alcune sedute. Risulta poco appetibile per il vicinato, vista anche la poca illuminazione nelle ore serali.



ELEMENTI DI (RI)USO

Alcuni elementi di arredo urbano presenti nella piazzetta possono diventare oggetto di riciclo ed essere inseriti nel nuovo progetto.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Le aree a Torino, che un tempo ospitavano le industrie siderurgiche e in generale l'industria pesante, sono state oggetto di bonifica e riqualificate nella loro interezza. L'area di Oddone Spina 3 entra a far parte di questo macro recupero¹, situata nell'angolo tra corso Regina Margherita e piazza Baldissera².

L'area oggetto di studio era conosciuta in passato come lo Scalo ferroviario Valdocco ed era compresa fra la Stazione Dora, per cui è nota anche come Scalo Dora, la linea ferroviaria, via Savigliano, dalla quale v'è un ingresso, via Caserta e la sua prosecuzione ideale fino a corso Mortara³.

Tra il 1846 e il 1864 il Regno di Sardegna possedeva una rete ferroviaria di oltre mille km, utilizzata per necessità militari, con il completamento nel 1856 della linea ferroviaria a binario unico tra Porta Susa

e Novara⁴. In attesa della realizzazione di Porta Susa, la seconda stazione di Torino è collocata in corrispondenza di quello che diventerà poi lo Scalo Valdocco.

L'avvio ai lavori di sistemazione dello Scalo è stato il 1905 (*Img. 01*), successivamente alla nazionalizzazione delle ferrovie, ai quali susseguirono i progetti di abbassamento del piano del ferro che interessavano le stazioni di Porta Nuova e porta Susa, nel lasso di tempo tra il 1911 e il 1928⁵.

L'area assolveva al ruolo di scalo merci essendo nella vicinanze della Stazione Dora prima di essere demolita e fino a tempi più recenti come deposito di servizio per la costruzione del Passante Ferroviario e l'interramento della linea ferroviaria Torino-Ceres⁶.

Il sito preso in esame è un'area di valorizzazione con destinazione mista residenziale, terziario-produttiva e servizi come cita il P.R.G. vigente. Si colloca all'interno di uno degli ambiti di riqualificazione più significativi previsti sul territorio, fondamentale per la mobilità e l'evoluzione urbanistica della città. L'area è posta nella zona Nord, sopra Porta Susa Spina 2, tra corso Principe Oddone, piazza Baldissera, corso Vigevano, corso Umbria.

¹ La profonda ristrutturazione dell'area, ancora in corso, si origina dapprima dal "Piano d'interventi straordinari" messa in atto nella prima metà degli anni Settanta e dal successivo "Programma Integrativo", in seguito alla legge n. 17 del 12 febbraio 1981, dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione Piemonte del 1979 e dal Protocollo d'Intesa del 1982 fra FS, Regione Piemonte e Comune di Torino.

² S. Carucci (a cura di), *Verso il futuro delle aree ferroviarie. Scenari di Trasformazione*, Torino, 2020, pp. 11-25.

³ Cfr. museotorino.it, Scalo Valdocco, ottobre 2020, per ulteriori approfondimenti: <http://www.museotorino.it/view/s/8f23c53d611b4b7786963f72604719dd>

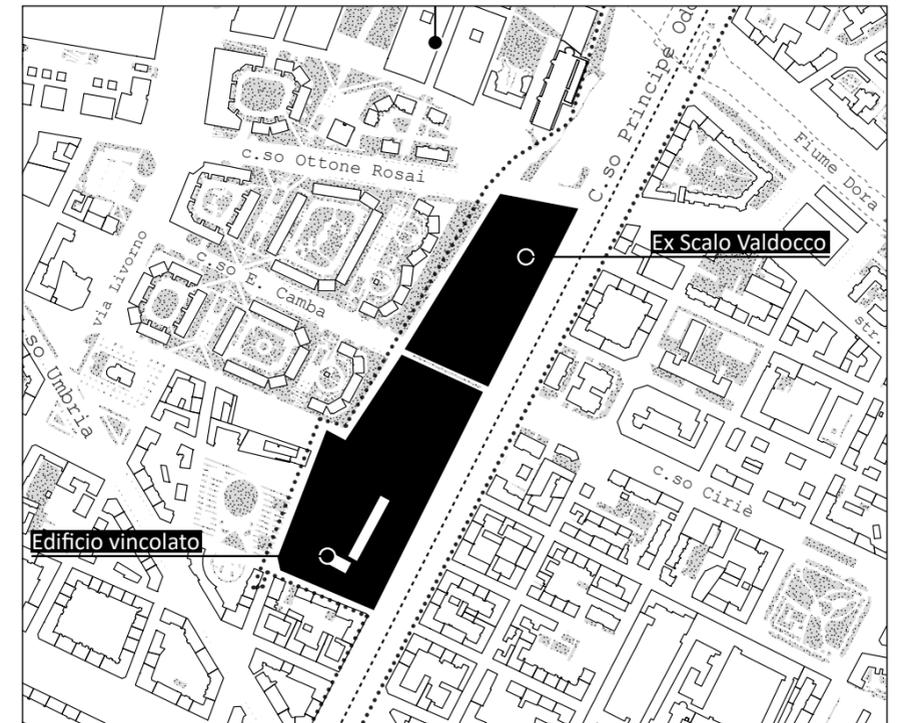
⁴ L. Ballatore, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, Editrice il Punto, Torino, 2002, p. 55.

⁵ Ibidem, p. 89.

⁶ S. Carucci (a cura di), cit., P. 11.

La trasformazione dell'area dovrà tenere conto anche della palazzina vincolata dal Ministero per i Beni Culturali interna allo Scalo Valdocco (*Img. 02*).

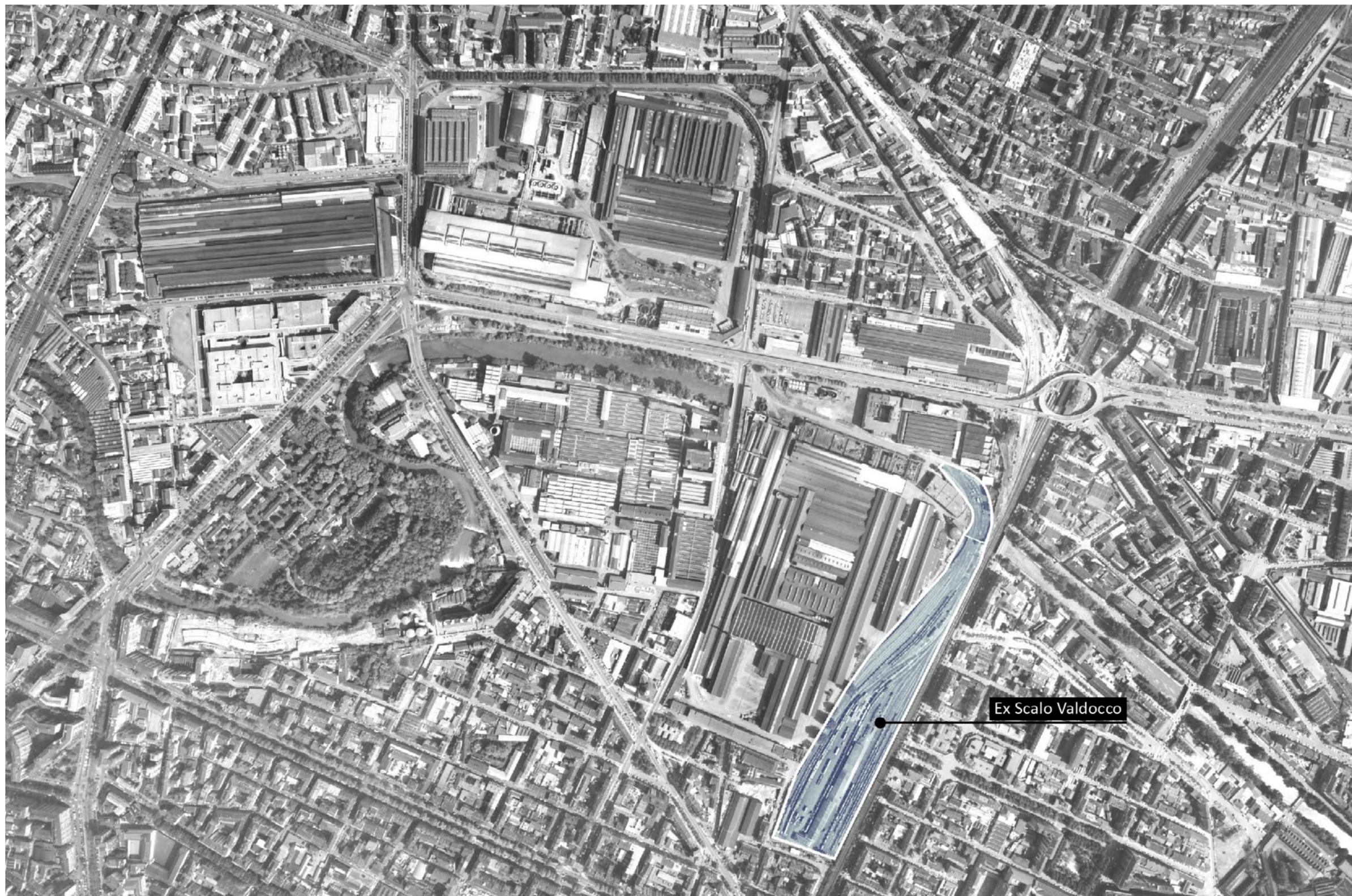
Sono previsti + 3.388 m² di diritti edificatori da Scalo Vallino⁷ che si aggiungono ai 49.647 m² del P.R.G. per totali 53.035 m². Il mix utilizzato è 40% (min) residenziale, 20% (max) ASPI (attività e servizi per persone e aziende), 40% (max) delle attività produttive e di servizi - Eurotorino - con altezza massima di 5-7 piani. L'area è circondata a Ovest dell'area del complesso del Centro Congressi Environment Park, per la maggior parte, dai quartieri residenziali di nuova costruzione ad alta densità, disposti in isolati con una rigorosa maglia ortogonale e a caratterizzazione architettonica unitaria e molto marcata⁸.



Img. 01. Vista della palazzina interna dello Scalo Valdocco, Cfr. www.museotorino.it, 2010.

⁷ Lo Scalo Vallino sorge nell'omonima area della città compresa tra la ferrovia, corso Sommelier e via Nizza. Viene edificato sul finire dell'Ottocento, a servizio della vicina stazione di Porta Nuova. L'area è stata negli anni utilizzata come scalo merci, officine riparazioni, magazzino di pezzi di ricambio dei treni e, nella sua ultima fase, quale deposito per le società che locavano gli spazi da FS.

⁸ Ibidem



Img. 02 Foto satellitare che raffigura le Ferriere FIAT e l'intera area industriale di Spina 3 prima della dismissione, Ufficio Tecnico Comune di Torino, 1990.

/P.R.G.

PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ DI TORINO

Cosa dice il Piano Regolatore della Città di Torino

Tra le indagini messe in atto nello studio dell'area di progetto vi è quella di uno strumento molto importante per la trasformazione urbanistica: il Piano Regolatore Generale di Torino.

Il P.R.G. della Città di Torino, approvato nel 1995, ha come obiettivo lo sviluppo e l'urbanizzazione delle aree esistenti, siano esse dismesse o dismettibili, suddividendo il programma lungo tre assi Nord-Sud principali:

1. La parte verde della collina torinese;
2. La Spina che racchiude tutte le principali aree dismesse della città, e comprende le Stazioni Dora, Porta Nuova e Lingotto, suddivisa a sua volta in quattro ambiti: elemento trainante economico, sociale e di ricucitura della città laddove prevedeva la copertura della trincea ferroviaria e il parallelo recupero di una grande varietà di aree dismesse¹;

¹ Cfr. Museo Torino, *Piano Regolatore Generale e varianti 1995*.

3. L'asse di corso Marche;
Il dato più discusso del Piano da molteplici lati è tuttavia una sorta di "eliminazione" della fase industriale della città, con estese demolizioni di antichi impianti manifatturieri che avrebbero forse potuto essere riqualificati.

Il P.R.G. individua inoltre 154 Zone Urbane di Trasformazione (Z.U.T.) e 142 Aree di Trasformazione e Servizi (A.T.S) per un totale di 1045 aree trasformabili all'interno della città che includevano proprio gli impianti industriali dimessi. L'area di Oddone - Spina 3 è una Zona Urbana di Trasformazione ed entra a far parte dell'ambito 4.13/2.

L'indice di edificabilità territoriale massimo è:

- Aree di trasformazione: 0,6 mq SLP/mq ST;
- Per le sedi stradali esistenti confermate anche nel disegno finale: 0,4SLP/mq ST;
- Per le aree di trasformazione che mantengono l'uso (ancorché in sottosuolo) a impianti ferroviari 0,7/3.

SLP per destinazioni d'uso

Diritti edificatori realizzabili nell'ambito



< Tab. 01.
Piano Regolatore Generale di Torino, lettura indici Ambito 4.13/2.



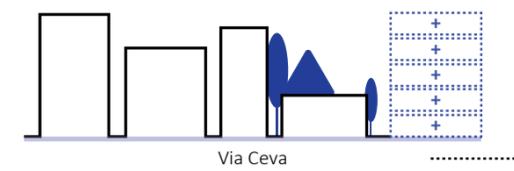
Fabbisogno aree servizi

Il fabbisogno complessivo (minimo) è determinato dal fabbisogno standard, ex art. 21 L.U.R. (25 mq/ab per la residenza, 80 % della SLP per la destinazione ASPI e Terziario; per destinazione d'uso Eurotorino il fabbisogno per servizi minimo è quello previsto dall'art. 21 L.U.R. Per ogni singola tipologia di insediamento), e da un fabbisogno aggiuntivo pari al 20 % della superficie territoriale.



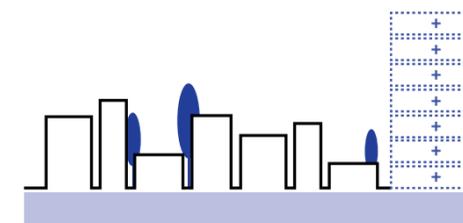
Realizzazione Fermata Dora

È prevista la realizzazione di una fermata ferroviaria Dora in corrispondenza di piazza Baldissera.



Numero Max di piani

5 fuori terra per i fronti che prospettano sul proseguimento di via Ceva, sull'asse interno Est-Ovest e su via Savigliano.



Numero Max di piani

7 fuori terra per i restanti fronti.

Prescrizioni dell'ambito 4.13/2 dal piano:

1. SLP per destinazioni d'uso (diritti realizzabili nell'ambito):

- Residenza MIN 40%
- Attività di servizio alle persone e alle imprese MAX 20%
- Terziario e H. Eurotorino MAX 40%

2. Aree per servizi:

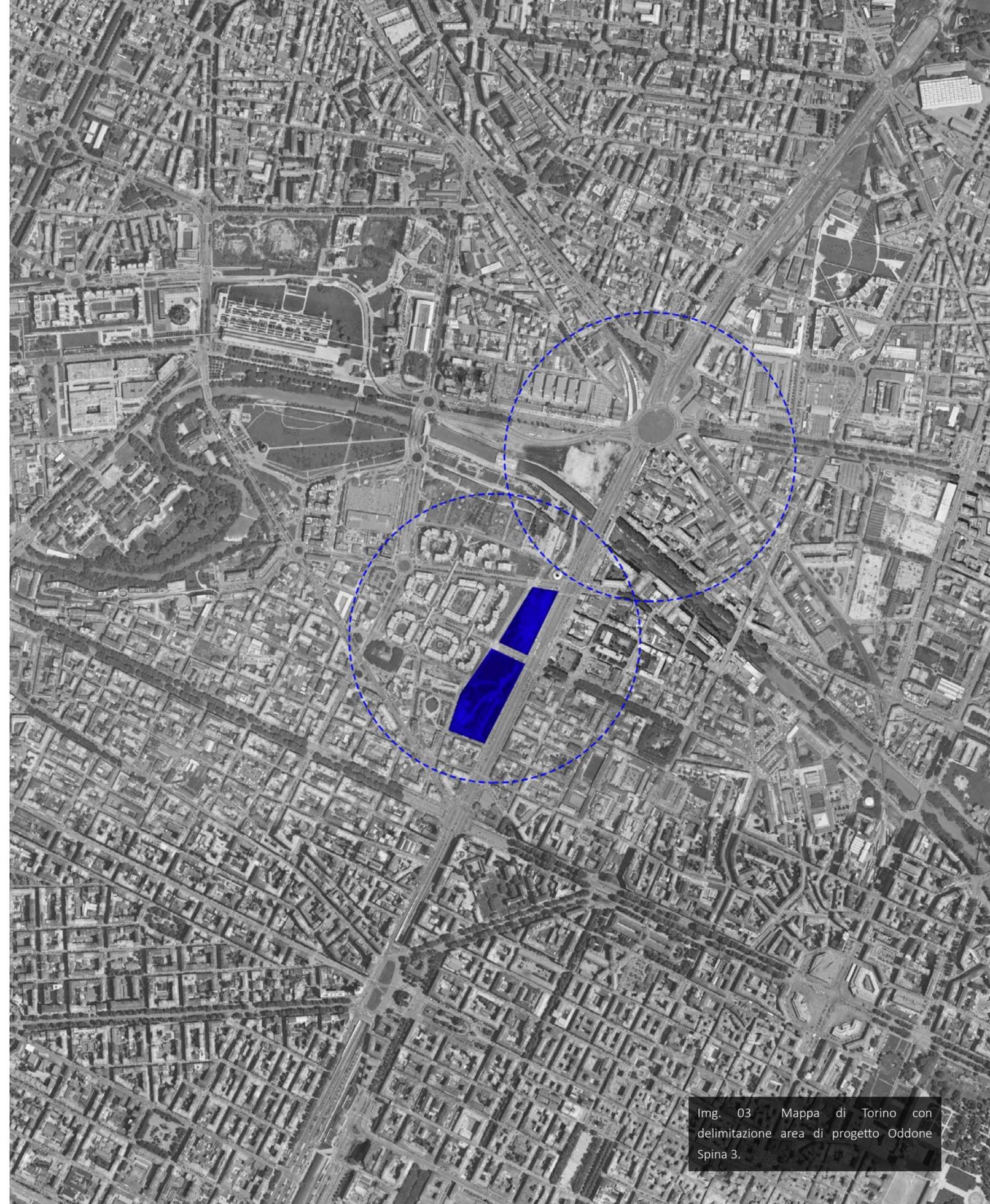
- Il fabbisogno complessivo (minimo) è determinato dal fabbisogno *standard*, ex art. 21 L.U.R. (25 mq/ab per la residenza, 80 % della SLP per la destinazione ASPI e Terziario; per destinazione d'uso Eurotorino il fabbisogno per servizi minimo è quello previsto dall'art. 21 L.U.R. Per ogni singola tipologia di insediamento), e da un fabbisogno aggiuntivo pari al 20 % della superficie territoriale.

3. È prevista la realizzazione di una fermata ferroviaria Dora in corrispondenza di piazza Baldissera.

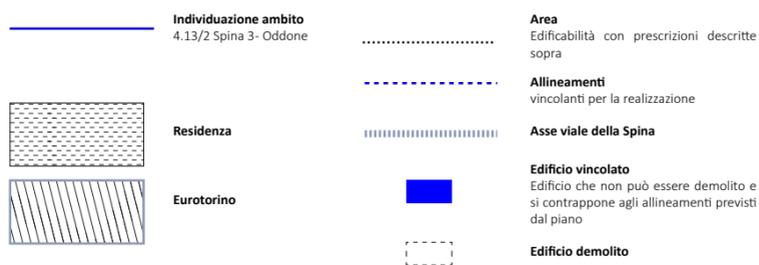
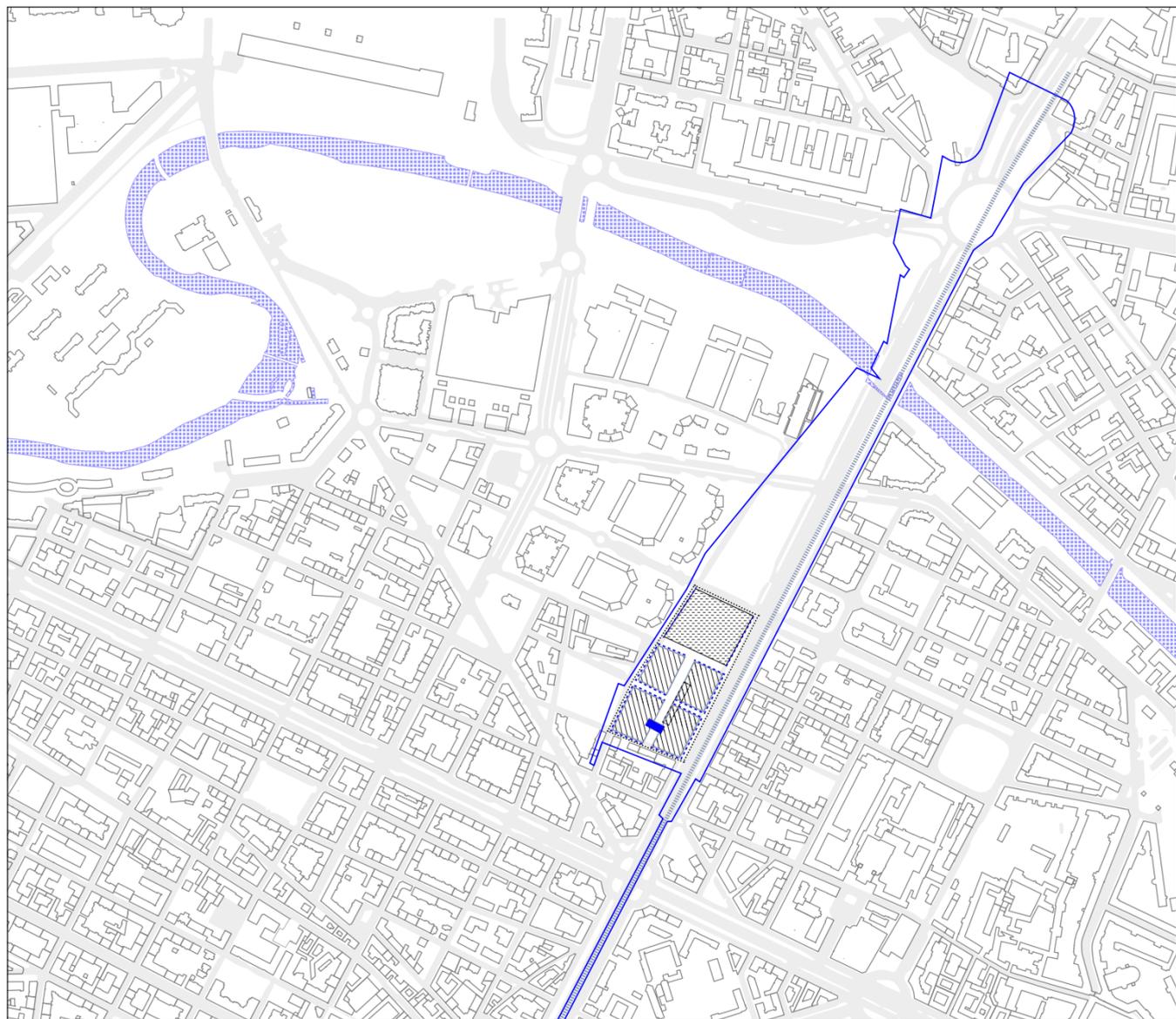
4. Numero max di piani:

- 5 fuori terra per i fronti che prospettano sul proseguimento di via Ceva, sull'asse interno est-ovest e su via Savigliano
- 7 fuori terra per i restanti fronti.²

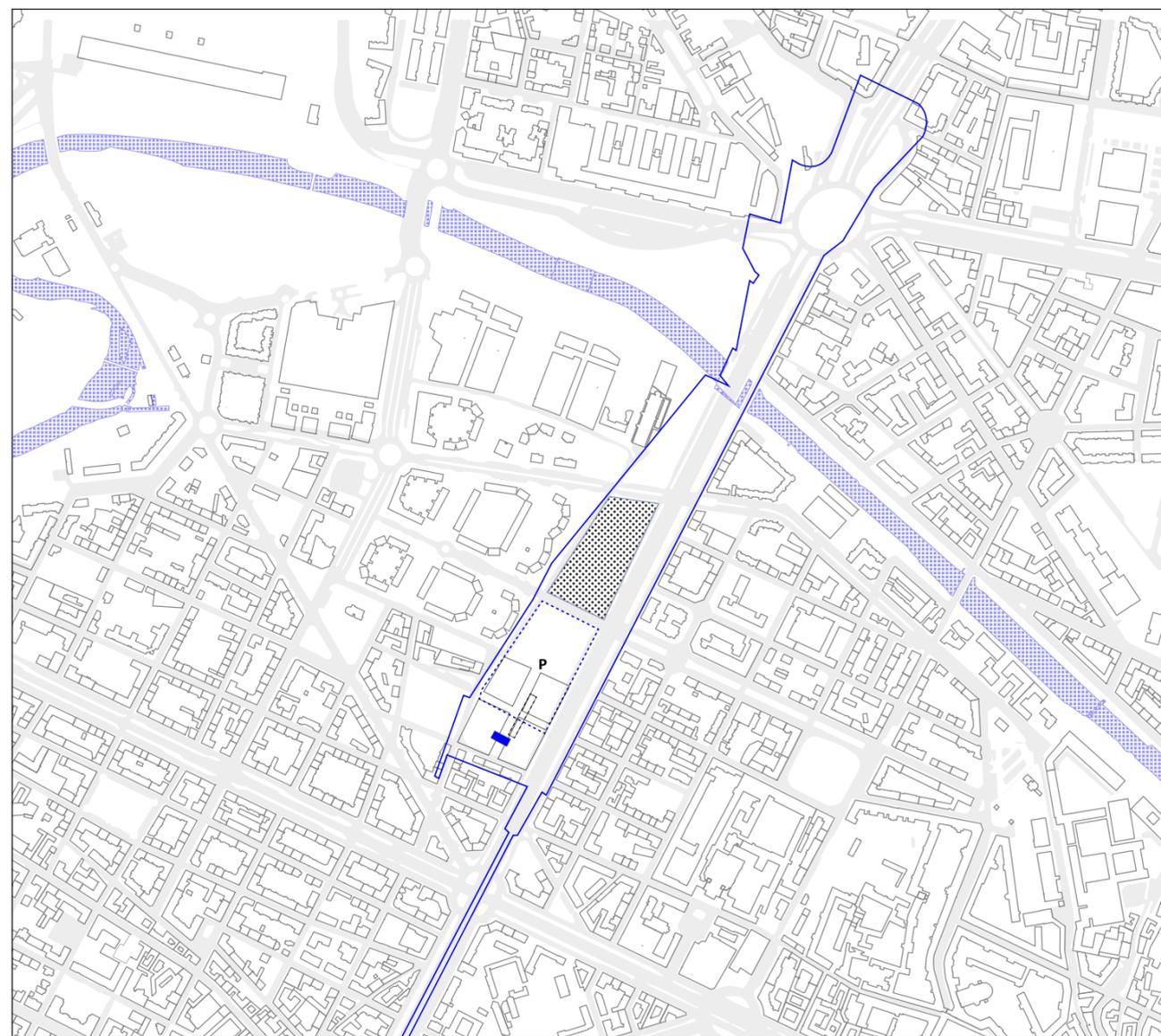
² Cfr. Comune di Torino, per maggiori info www.comune.torino.it/geoportale/prg/cms/tavole-di-piano.html



Img. 03 Mappa di Torino con delimitazione area di progetto Oddone Spina 3.



Tab. 02.
Piano Regolatore Generale di Torino, Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione, Volume II Schede normative, testo coordinato a gennaio 2018, TAVOLA II Destinazioni d'uso prevalenti, altezza edifici e elementi prescrittivi per la redazione dei piani attuativi



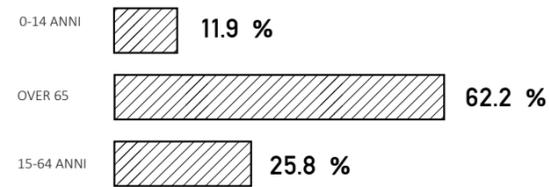
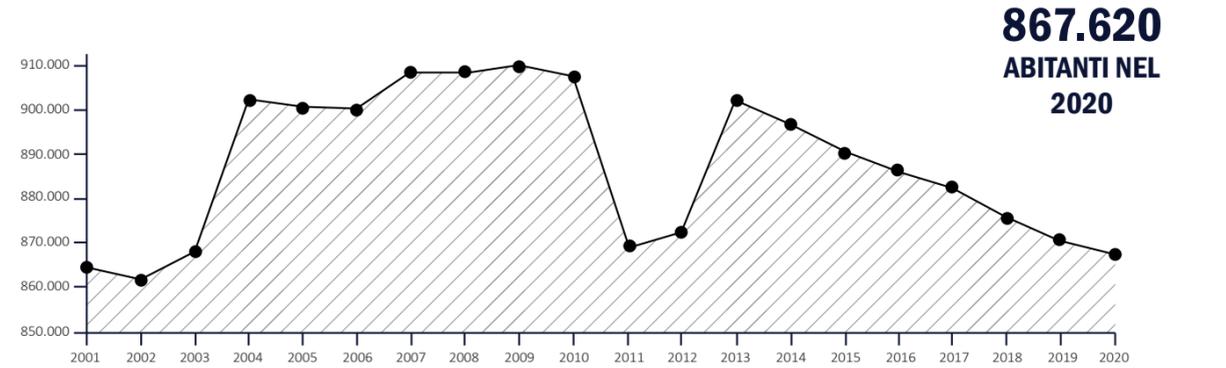
Tab. 03.
Piano Regolatore Generale di Torino, Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione, Volume II Schede normative, testo coordinato a gennaio 2018, TAVOLA III Aree per servizi

	Individuazione ambito 4.13/2 Spina 3- Oddone		Parcheggi interrati Localizzazione indicativa
	Area a servizi		Edificio vincolato Ex deposito oggi vincolato dalla Sovrintendenza
			Edificio demolito

**/ ANALISI
TERRITORIALE**

INDAGINE SOCIO-DEMOGRAFICA

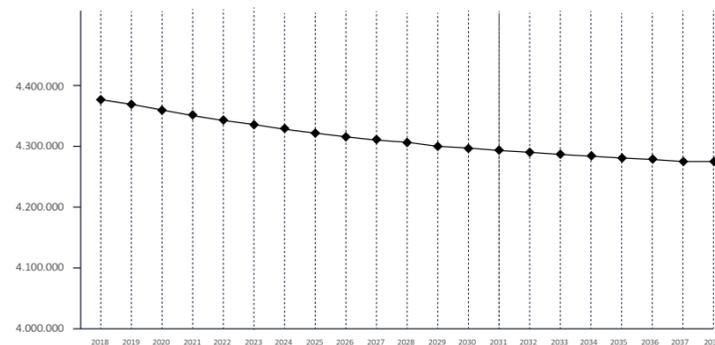
Il grafico mostra una decrescita costante della popolazione residente a Torino dal 2013 ad oggi.



Tab. 04. Andamento della popolazione residente a Torino, Dati INSTAT al 31 dicembre di ogni anno, fonte: <https://www.tuttitalia.it/piemonte/72-torino/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>

CHE ANDAMENTO SI PREVEDE DA QUI AL 2038?

Le previsioni della popolazione da qui al 2038 di IRES-Piemonte mostrano una proiezione che porta ad un abbassamento costante della popolazione residente, questo dovuto a tanti fattori tra cui il problema della natalità.



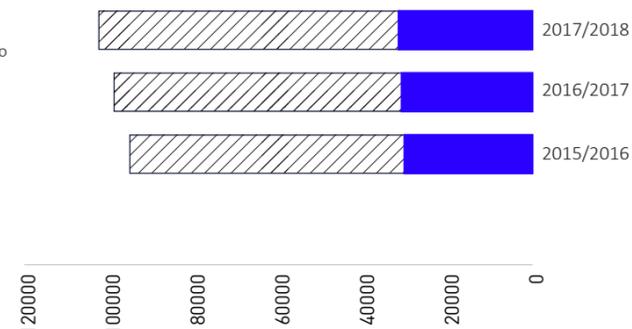
Tab. 05. Previsioni della popolazione IRES-Piemonte con il modello STRU.DE.L 2018, <https://www.ires.piemonte.it/index.php/news/198-2019/865-la-popolazione-piemontese-nei-prossimi-venti-anni>

GLI STUDENTI A TORINO?

102.390
STUDENTI INSCRITTI A TORINO

■ Politecnico di Torino
▨ Università degli studi di Torino

33 MILA
FUORI SEDE²



Tab. 06. Grafico che mostra gli studenti iscritti al Politecnico e all'Unito, <http://ustat.miur.it/dati/didattica/italia/atenei-statali/torino>

² Fonte ricerca condotta da Erica Mangione, dottoressa del dipartimento Interateneo di Scienze Progetto e Politiche del Territorio Politecnico di Torino 2019.

15.2 %

RESIDENTI STRANIERI NEL 2019¹

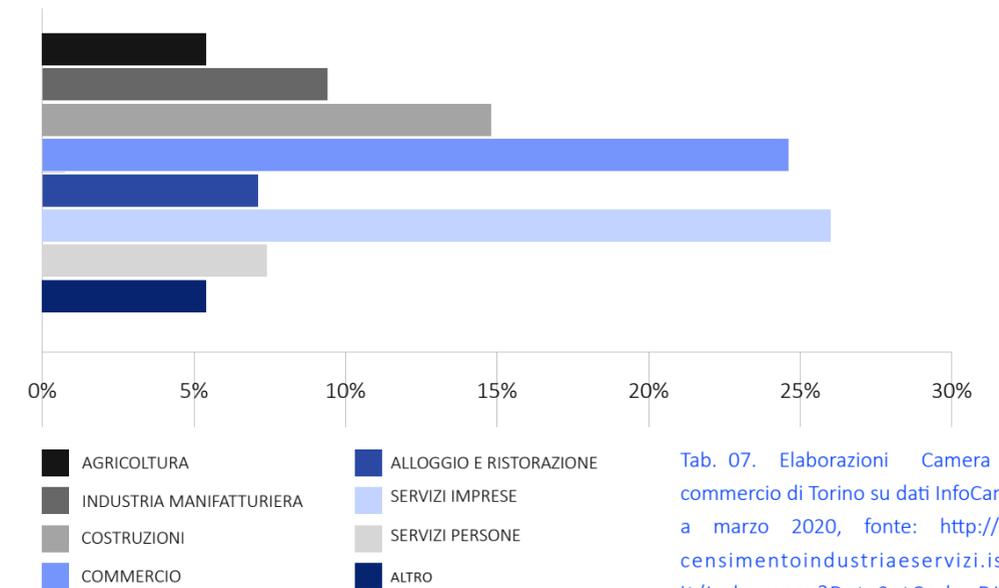
¹ Dati INSTAT al 31 dicembre 2019.

11 %

STUDENTI STRANIERI NEL 2019¹

LE IMPRESE

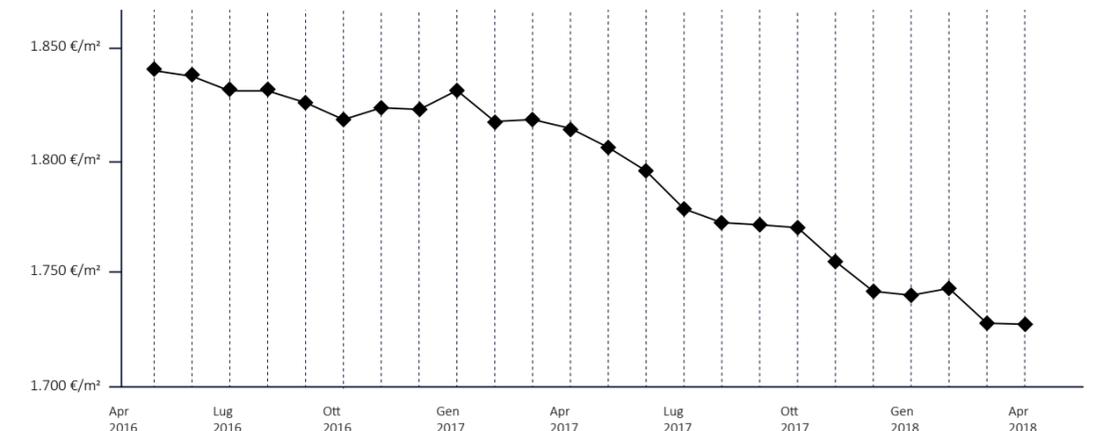
217.732
UNITÀ NEL 2020



Tab. 07. Elaborazioni Camera di commercio di Torino su dati InfoCamera a marzo 2020, fonte: http://dati-censimentoindustriaeservizi.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DICA_ASIAUEPIE

IL MERCATO IMMOBILIARE

Si registra un costante calo del prezzo degli immobili di circa il 5% negli ultimi 24 mesi del 2018,



Tab. 08. Dati di Immobiliare riferiti agli ultimi 24 mesi del 2018, fonte: <https://www.immobiliare.it/mercato-immobiliare/piemonte/torino/>

DIMINUZIONE DEL 4.81 %

ODDONE SPINA 3

I NUMERI

01 **RESIDENTI**

19%
OVER 64



14%
LAUREATI



19%
ORIGINE
STRANIERA

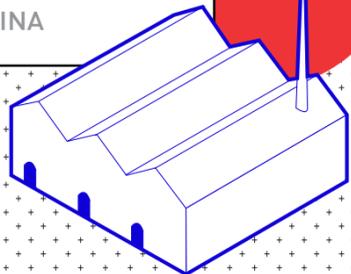


2.1
COMPONENTI
PER FAMIGLIA

02 **ECONOMIA E
TRASFORMAZIONE**

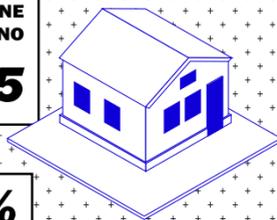
13.224 €
REDDITO PRO-CAPITE

26
MULTINAZIONALI
PARI AL 5.1 %
DELL'OFFERTA
CITTADINA



56%
RESIDENZE
SUL TOTALE DEGLI
EDIFICI

EPOCA DI
COSTRUZIONE
INTORNO URBANO
1925



28%
FAMIGLIE IN
AFFITTO

03 **VERDE E
MOBILITÀ LENTA**

0.45 KMQ
VERDE PUBBLICO
PARI AL 1.8%
DELL'OFFERTA
CITTADINA



14
AREE GIOCO
PARI AL 4.9%
DELL'OFFERTA
CITTADINA

4
POSTAZIONI
BIKE-SHARING

8
PISTE CICLABILI
PARI AL 7%
DELL'OFFERTA
CITTADINA

04 **CULTURA E TURISMO**

31
ISTITUTI
SCOLASTICI
PARI AL 7.9%
DELL'OFFERTA
CITTADINA

3
MUSEI
PARI AL 6.7%
DELL'OFFERTA
CITTADINA



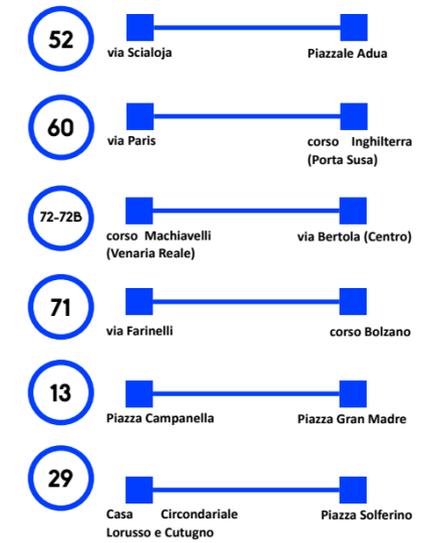
/ PATTERN

/ ACCESSIBILITÀ

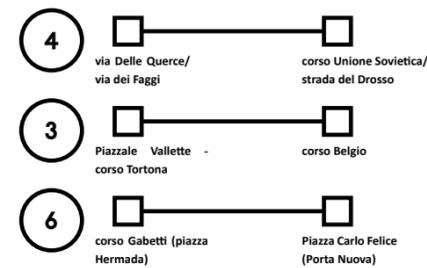
TRASPORTI GTT



LINEA BUS



LINEA TRAM



Tab. 09a. Linee tram e bus che servono la zona, fonte: www.gtt.to.it

ACCESSIBILITÀ Tempi di percorrenza



AEROPORTO

15 KM - 18 MIN



AUTOSTRADA

6 KM - 13 MIN



PORTA SUSÀ

1.8 KM - 23 MIN



METRO 1 PRINCIPI D'ACAJA

1.3 KM - 17 MIN



L'area risulta abbastanza accessibile e collegata alle zone più centrali della città e che svolgono il ruolo di poli attrattivi in mancanza di uno situato nel quartiere San Donato-Spina 3. Dal punto di vista dei collegamenti in bus operati da GTT, nell'area presa in esame, il servizio risulta operativo e variegato per raggiungere vari punti della città ma anche Venaria Reale e i comuni vicini come Settimo Torinese. Il servizio in tram prevede il passaggio di 3 diversi tram nelle vicinanze dell'area di progetto, non oltre i 20 minuti di percorrenza a piedi, con le destinazioni riportate a lato. È stato interessante analizzare i tempi di percorrenza tra l'area di progetto e i luoghi fulcro di spostamenti, quali l'aeroporto e l'autostrada, raggiungibili, in un raggio di rispettivamente 15 e 6 chilometri, in macchina con una media di 15 minuti. La fermata della Metro 1 più vicina si trova a circa 17 minuti a piedi.¹

¹ Cfr. <https://www.fssistemiurbani.it/>

/ VERDE E WELFARE

“ Poco verde e troppo cemento, mancano aree per la socialità, che non siano le rade panchine (spesso in pieno sole), le poche e piccole aree gioco per bambini e i campetti tracciati a terra sotto il capannone di corso Mortara.

TorinoToday - Il Comitato Parco Dora

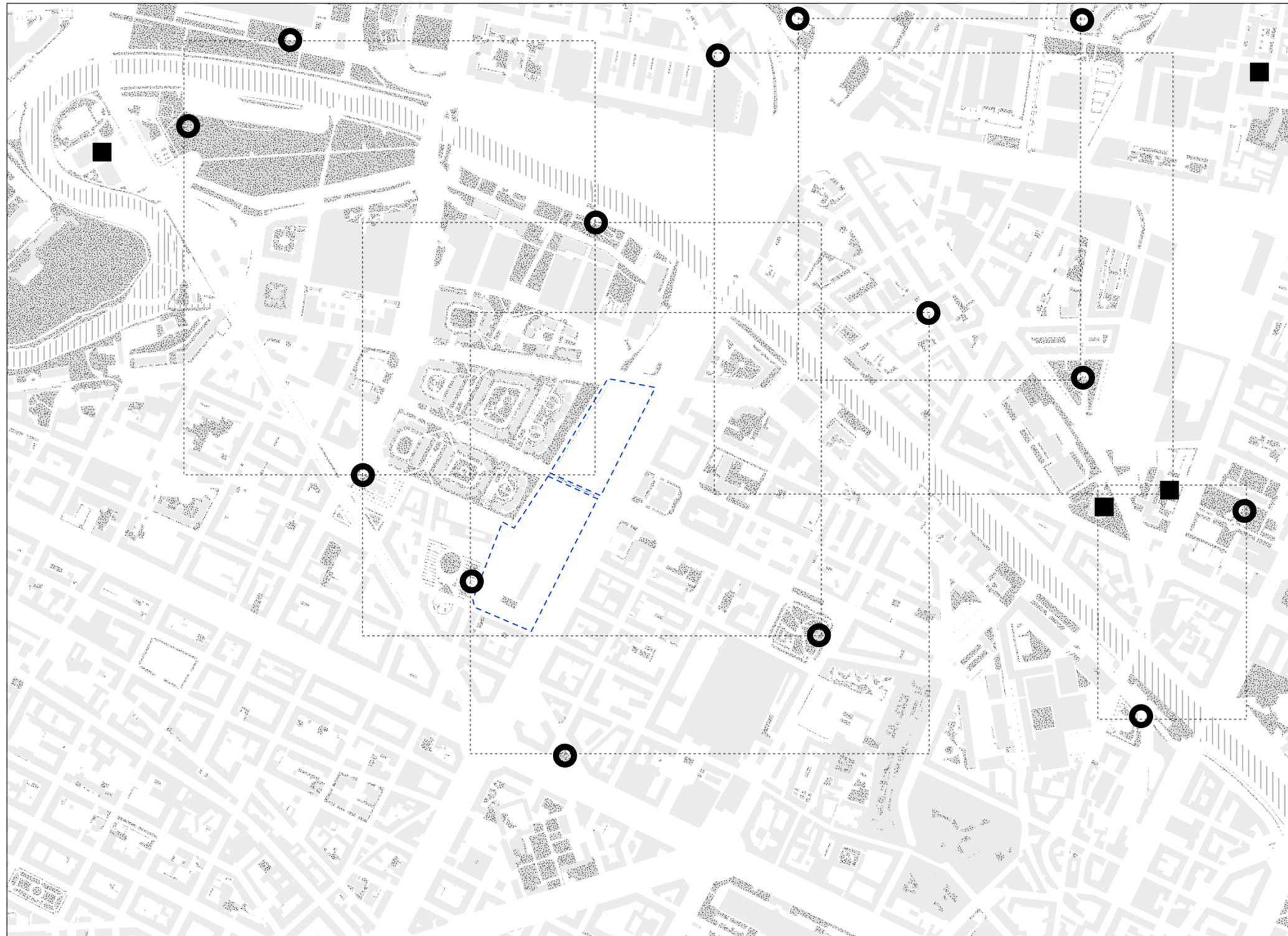
VERDE URBANO

Il Parco Dora risulta essere il vero polmone verde dell'area analizzata e costituisce una risorsa ambientale importante per tutta la città di Torino. Negli ultimi anni sono stati messi in atto dei lavori che hanno restituito alla città tratti delle sponde fluviali ed è stata stombata la Dora. Tralasciando l'innegabile valore ambientale del Parco, i cittadini lamentano una difficile fruizione dello stesso ed una mancata gestione.

Da parte dei Comitati della zona sono state rilevate numerose problematiche: innanzitutto la difficoltà di fruizione del Parco da parte delle persone disabili o con difficoltà motorie, gli ascensori per la passerella sono state per molto tempo inagibili gli attraversamenti nel Parco pericolosi, a causa dei cantieri

aperti e l'assenza di marciapiedi; in secondo luogo la sicurezza che è dovuta ad una cattiva gestione. Per il resto, dall'analisi, si evidenzia che il verde pubblico e privato distribuito nelle aree vicine all'area di progetto è per la maggior parte circostanziato e definito nelle corti delle abitazioni e negli interstizi urbani tra gli isolati.





- Aree gioco
- Impianti sportivi
- ▭ Area di progetto
- ▨ Verde urbano
- ▭ Linee che delimitano un limite simbolico delle aree servite dagli impianti sportivi

Tab. 10.
 Mappa che rappresenta il verde urbano e gli impianti sportivi nell'area presa in esame, Fonte: Torino Atlas

/ MOBILITÀ LENTA

/ MOBILITÀ PEDONALE

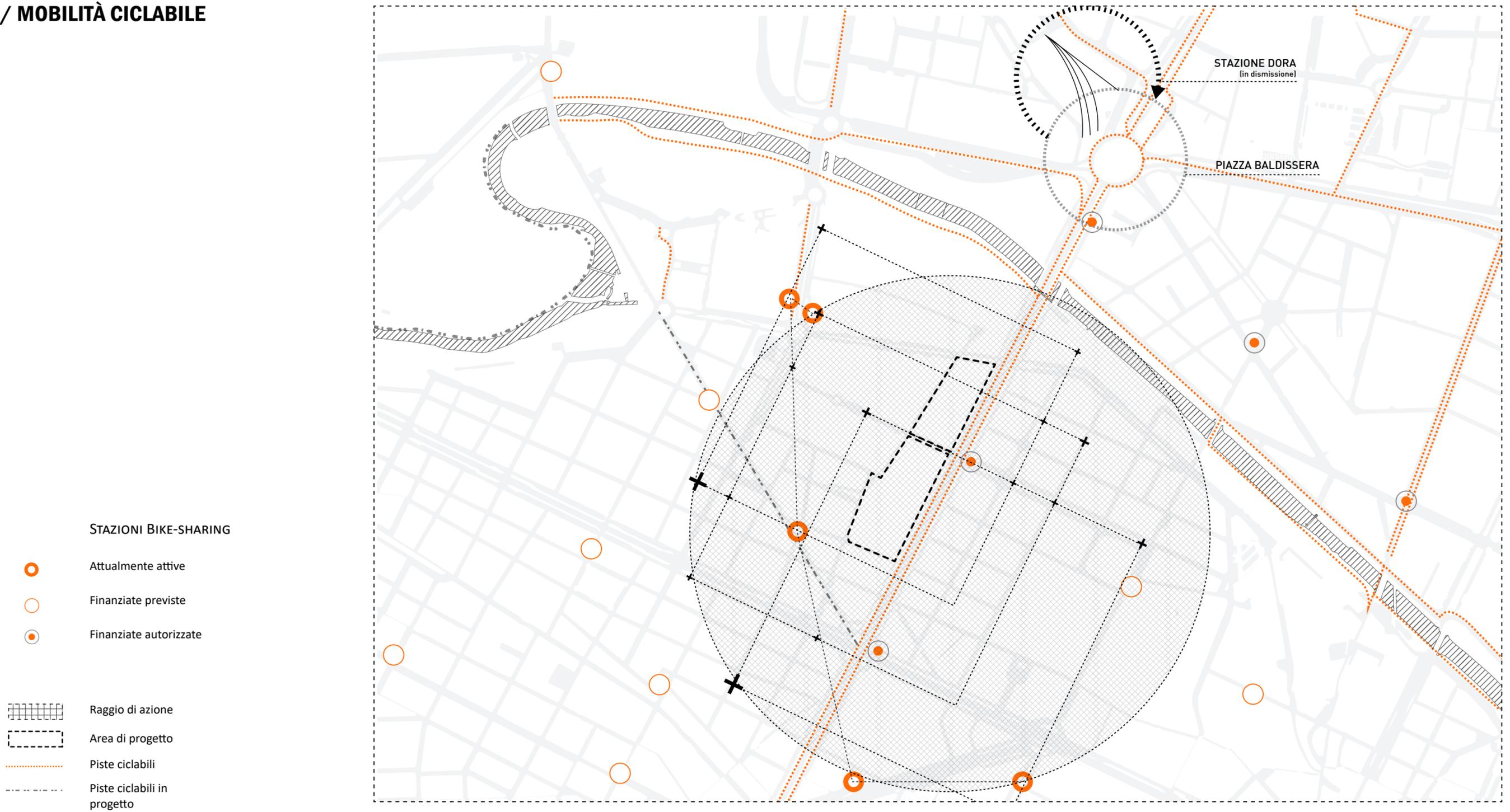
La seguente analisi mostra il sistema della mobilità dolce che verrà distinto tra i percorsi pedonali e ciclabili dell'area. Analizzando la mobilità lenta pedonale si nota come sia diffusa nell'area principalmente lungo il sistema di marciapiedi presenti, fatta eccezione per la camminata lungo la Dora. Nel primo caso naturalmente non si possono avere delle percorrenze fluide ma spesso interrotte dagli incroci dettati dal sistema urbano a griglia ortogonale. A delimitare **corso Principe Oddone** vi è un ampio marciapiede che permette di attraversare in sicurezza il viale nella sua lunghezza. Piazza Baldissera risulta uno snodo ancora irrisolto per ciò che riguarda la mobilità pedonale. Ciò è dovuto alla grande portata di traffico che la rotatoria

sostiene con una conseguente difficoltà di attraversamento pedonale in sicurezza. Un'ulteriore analisi è stata svolta sul sistema ciclabile, andando a segnalare i pochi tratti ciclabili attivi e discontinui tra loro, anche qui i percorsi non risultano scorrevoli ma interrotti in molti tratti. Inoltre, sono state indicate in mappa le stazioni *bike sharing* attualmente attive sul territorio, ma anche quelle in previsione di essere installate. È stato raffigurato un poligono che mostra un'ideale area di influenza delle **stazioni bike sharing** rispetto all'area di progetto. Concludendo, sono stati marcati i punti nevralgici dell'area a livello di spostamenti: piazza Baldissera e la stazione Dora, da poco dismessa. Si deduce che andrebbero incrementati i sistemi di trasporto sostenibile a discapito di quelli più inquinanti, ma più utilizzati.



< Tab. 11.
Mobilità pedonale e il sistema di marciapiedi presente nell'area di progetto.

/ MOBILITÀ CICLABILE



STAZIONI BIKE-SHARING

- Attualmente attive
- Finanziate previste
- Finanziate autorizzate

- Raggio di azione
- Area di progetto
- Piste ciclabili
- Piste ciclabili in progetto

Tab. 12.
Mappa punti *bike sharing* e piste ciclabili,
Fonte: Comune di Torino- ToBike

/ **CULTURA E SERVIZI**

“ **Spina 3 ha una buona vivibilità ma non riesce a decollare sia per errori iniziali che per la poca attenzione dedicata da amministrazioni comunali e circoscrizionali. Il binomio residenze-supermercati ha risolto una parte delle necessità ma ha lasciato una carenza di servizi di prossimità.** ”

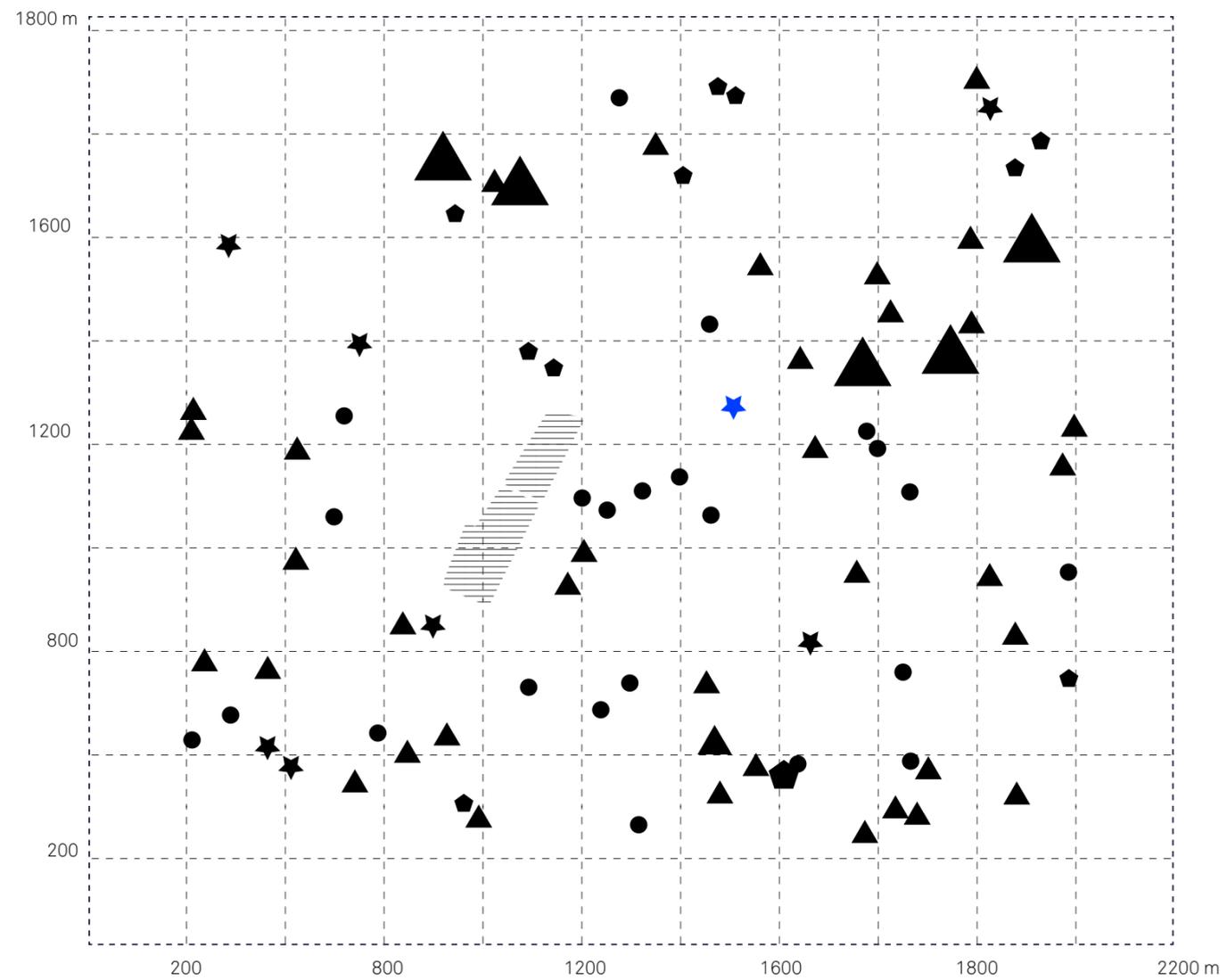
TorinoOggi - Lettera aperta al Comune da parte del Comitato Dora Spina 3, novembre 2020

LA COMUNITÀ E I SERVIZI

Per poter analizzare al meglio la zona di Oddone Spina 3 è stato interessante capire cosa ne pensassero i residenti e che tipo di problematiche siano state riscontrate negli anni in merito ai servizi offerti. Sono stati riscontrati numerosi problemi a essi correlati: nel 2007 il 42% dei cittadini lamenta una mancanza completa di servizi¹. Nonostante siano passati ben 15 anni Spina 3 rimane una questione aperta, è del novembre scorso infatti l'ultima lettera aperta al Comune di Torino da parte del Comitato Dora Spina 3 in cui vengono espresse alcune questioni annose, che avremo modo di approfondire in seguito. Uno tra questi è senza dubbio il tema dei servizi, tra cui la richiesta di un Ufficio Postale: l'unico presente è

infatti in via Ascoli che si è ritrovato a dover servire un alto numero di cittadini non riuscendo a sopperire alle necessità. A livello commerciale l'area risulta ben fornita, a tratti satura. Le aree commerciali svolgono il ruolo di distributori di servizi quali ristoranti e bar, un esempio è l'area Parco Dora. nonostante la presenza massiva di queste aree commerciali nella zona si percepisce la mancanza di una rete sociale che si costruirebbe con altre tipologie di spazi, che incrementerebbero l'aggregazione e il senso di comunità. Ciò è stato frutto di una costruzione imponente di edifici residenziale che non sono stati accompagnati da una giusta progettualità dei servizi annessi e connessi. Si è svolta per queste ragioni un'analisi dei servizi oggi presenti nella zona a uso dei residenti, in seguito vengono illustrati i risultati ottenuti.

¹ Questionario distribuito dal Comitato Dora Spina 3 ai nuovi residenti nel maggio del 2007, maggiori informazioni comitatodoraspinas3.it

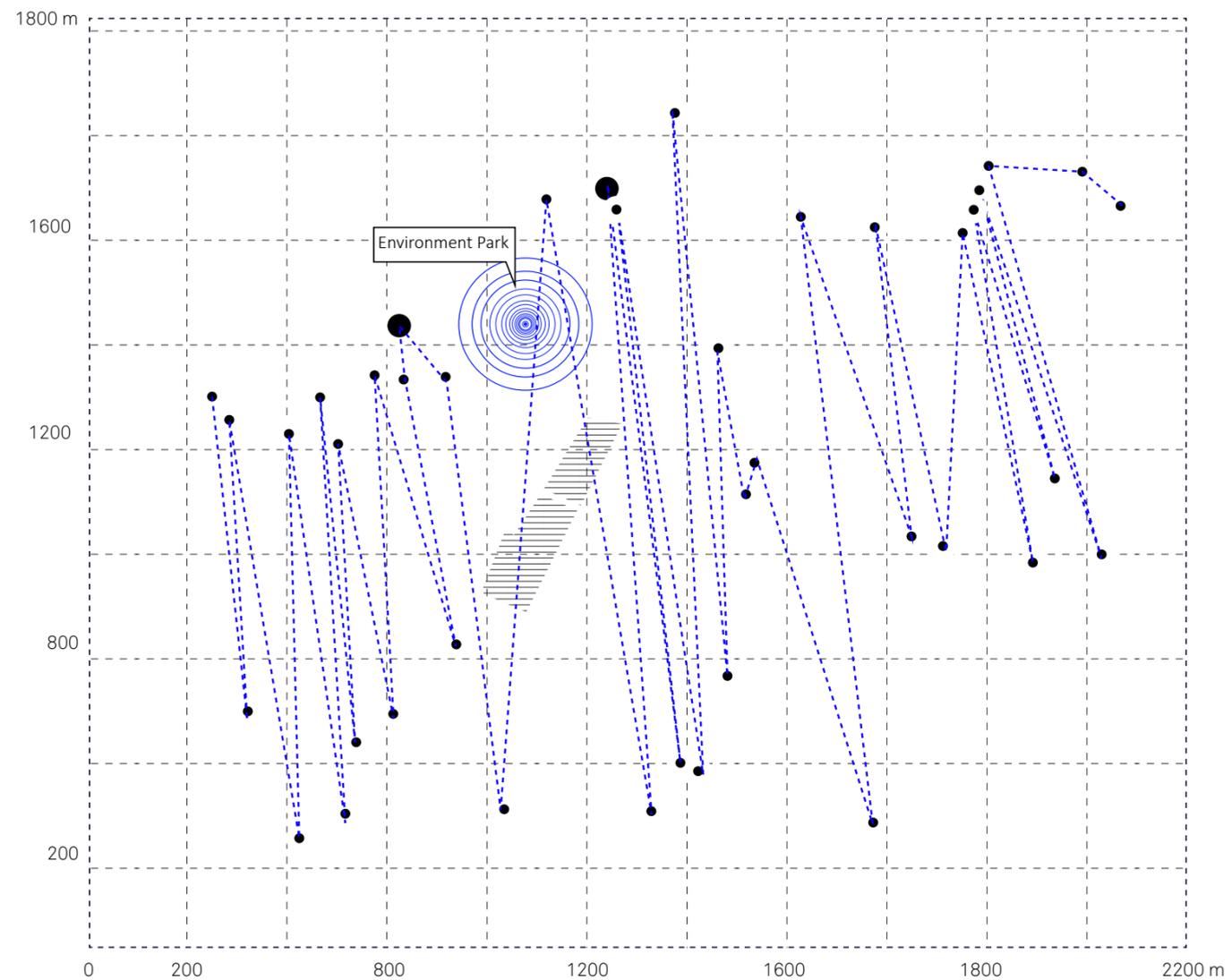


Tab. 13.
Mappa che rappresenta i servizi presenti in zona.

- ★ Cultura
- Istruzione
- ▲ ERP
- ⬠ Sanitario
- ★ Biblioteca
- ▨ Area di progetto

/ I SERVIZI

L'analisi mostra come nella zona manchi quel centro attrattivo, così richiesto dai cittadini, che potrebbe configurarsi in una nuova biblioteca a servizio dei cittadini, dato che la sola presente è la Biblioteca civica Italo Calvino. Un aspetto interessante è quello dell'ampia offerta cultura fornita al quartiere, intensificata negli ultimi anni, ad esempio: il *Museo Ettore Fico*, gli spazi polifunzionali di *S. Pietro in Vincoli*, *A come Ambiente*, il *MACA*, *Teatro Murialdo*. La zona registra una buona offerta scolastica: scuole secondarie, primarie e dell'infanzia. Andrebbe però intensificata: dal 2009 è prevista la realizzazione di una scuola materna preso atto che la struttura presente in via Orvieto, attualmente sede dell'asilo, risulta del tutto insufficiente a soddisfare la grande richiesta. Dall'analisi svolta si desume, inoltre, che la densità di servizi a livello sanitario non è altissima, con la sola presenza degli ospedali *Maria Vittoria* e *Amedeo di Savoia*.



Tab. 14.

Mappa che rappresenta le aree commerciali presenti nell'area collegate tra loro concettualmente da una trama tratteggiata per marcarne la forte connotazione.

- Centri commerciali
- Medie e piccole strutture di vendita
- Fitta rete commerciale
- Polo attrattivo Environment Park
- Area di progetto

/ IL COMMERCIALE E IL POLO ATTRATTIVO TECNOLOGICO

La mappa realizzata ha l'obiettivo di intensificare graficamente la forte connotazione commerciale dell'area. In essa, infatti sono presenti un grande numero di aree commerciali tra i poli più grandi si ha SNOS e Parco Dora. Inoltre la trama del tessuto commerciale, composta da piccole e medie imprese, è dislocata uniformemente sul territorio. I punti si differenziano per grandezza in base all'estensione della struttura commerciale che rappresentano. Se da un lato l'aspetto commerciale è una trama forte del tessuto urbano e sociale, un altro polo importante dell'area è senza alcun dubbio l'Environment park, che rappresenta un forte potenziale per l'area ma fino ad ora non ha rappresentato un polo attrattivo per i cittadini provenienti dal resto della città. Questo problema si riscontra anche per i cittadini dato che l'Environment Park non si trova in completa interazione con il contesto. È per questo rappresentato con centri concentrici che si moltiplicano verso l'esterno, fitti al centro che si disperdono via via.

/ PIENO - VUOTO

PIENI



Tab. 15.
Analisi del costruito che rappresenta i pieni della porzione di territorio presa in analisi.

VUOTI



Tab. 16.
Analisi delle strade e spazi aperti che rappresentano i vuoti della porzione di territorio presa in analisi.

VIABILITÀ



Tab. 17.
Analisi della viabilità nella porzione di territorio presa in analisi.

/ PARTECIPARE

Intervistando il comitato Dora spina 3 che, attraverso i suoi spunti di riflessione, snocciola le reali necessità dei residenti dell'area e le conseguenti questioni aperte che negli anni non sono state prese in considerazione dalle Istituzioni. L'obiettivo è quello di portare il lettore a comprendere l'importanza della partecipazione nelle dinamiche progettuali di coloro che abitano i luoghi, al fine di condurre e mettere in atto scelte e strategie più attente e consapevoli. Si definiscono, in fine, il mix funzionale previsto a livello progettuale per l'area partendo da richieste concrete e esigenze che esulano da dinamiche che non siano strettamente legate ai bisogni dell'abitante.

I COMITATI

La progettazione partecipata

Per progettazione partecipata¹, si intende una modalità di collaborazione tra i vari attori sociali al fine di perseguire un obiettivo sociale e, indirettamente un vantaggio per i partecipanti a un progetto, che prevede quindi la partecipazione anche di coloro che saranno i fruitori dell'oggetto o del luogo che si sta progettando. In altre parole, come sostiene Andrea Calori, esperto di Progettazione Partecipata del Politecnico di Milano: "È l'occasione e il modo di integrare all'interno di processi decisionali una serie di soggetti che abitualmente sono esclusi dalla media delle azioni pubbliche"². Per poter proseguire strategicamente con un approccio partecipativo è bene guardare al pensiero dei residenti, coloro che quotidianamente abitano quei luoghi.

Un interessante studio della Regione Piemonte, condotto nel 2012, sulle aree di Spina 3 ha messo in luce alcune problematiche e spunti di riflessione

¹ Definizione che si rifà al vocabolo inglese *partnership* mutuato dalle scienze politiche sociali di scuola anglosassone

² G. P. Franceschini, R. Casadei, *La trasformazione dello spazio urbano e delle pratiche di pianificazione*, Università di Bologna, Corso di laurea specialistica in Architettura, Bologna 2010, p.34.

dell'ambito. Uno degli approfondimenti di carattere qualitativo, che hanno arricchito lo studio effettuato per mezzo della documentazione esistente e dei dati statistici, ha comportato la realizzazione di un numero limitato, ma significativo, di interviste³ in profondità a testimoni qualificati, in aggiunta a una serie di colloqui con le imprese che sono intervenute nell'edificazione dell'area. Gran parte dei soggetti intervistati ha avuto una funzione di primo piano nella riqualificazione di Spina 3, per questo motivo, il loro parere è quasi sempre basato su una conoscenza diretta e articolata delle vicende che hanno condotto alla realizzazione del nuovo quartiere e alle problematiche emerse.

Si parte dal presupposto che la finalità più importante di tutto l'intervento, peraltro già prefigurata dal Piano Regolatore Generale del Comune di Torino approvato nel 1995, è quella di superare la separazione prodotta nel tessuto urbano dal complesso di edifici industriali, giunti alla completa dismissione nel corso degli anni novanta. È interessante far notare come le parti di tessuto residenziale presenti

³ Le interviste realizzate sono, in totale, 8 ed hanno coinvolto, in particolare, amministratori e funzionari del Comune di Torino, e delle circoscrizioni 4 e 5, funzionari dell'ATC, esponenti del Comitato del Parco Dora.

nell'area circostante le fabbriche hanno a lungo costituito un ambito frammentario e con una identità non chiara: ma hanno al tempo stesso sofferto per molti anni della propria posizione marginale rispetto alla città, essendo l'abitato delimitato da forti barriere, quali quelle rappresentate dal tracciato ferroviario e dalle fabbriche. L'intervento di riqualificazione mirava a dar luogo a una nuova centralità di duplice valenza: locale e cittadina. Infatti, a scala di quartiere il Parco Dora nasceva come un polo di connessione tra gli ambiti residenziali sulle due sponde della Dora e a scala urbana come elemento di incremento di verde pubblico. Durante questa intervista del 2012, quando l'intervento era ancora parzialmente completato, gli intervistati hanno poi posto l'accento sulle modalità d'uso dell'area esprimendo alcune perplessità: se da un lato la funzione del parco era quella di "teatro" di eventi di varia natura, dall'altro era anche necessario che non fosse unicamente connotata da questa funzione, per essere usata direttamente dalla popolazione come luogo di pratica sportiva, ma anche di incontro e di *relax*. Una parte essenziale delle interviste è stata dedicata ad approfondire i temi relativi alle caratteristiche sociali dei nuovi insediamenti. Un carattere positivo di Spina 3, sottolineato, è il buon rapporto tra la qualità degli alloggi e il loro prezzo: grazie infatti alla diversificazione dell'offerta⁴, è stata favorita l'accessibilità all'acquisto da

⁴ In termini di caratteristiche dei fabbricati, superficie degli alloggi, prezzo, garantita dalla presenza di operatori pubblici, privati e di cooperative edilizie.

parte di una popolazione complessivamente eterogenea.

Sono state mosse, inoltre, alcune critiche riguardo al *mix* sociale presente in Spina 3 e il fatto che siano ben visibili differenti caratterizzazioni sociali tra i vari complessi edilizi. Alcuni dei testimoni hanno evidenziato con accenti critici il fatto che l'edilizia pubblica sia stata ripartita unicamente tra due blocchi residenziali in via Orvieto e corso Mortara. Sin dal 2012, al di là della questione specifica del *mix* sociale, alcuni interlocutori segnalano un aspetto problematico importante, cioè quello legato al mancato adeguamento del sistema dei servizi al momento dell'ingresso, nell'area, della nuova popolazione. A eccezione di pochi interventi⁵ la nuova popolazione ha dovuto far fronte alle proprie esigenze utilizzando le strutture a servizio della zona circostante. Secondo alcuni, questa carenza riguarda soprattutto i servizi scolastici, dovuta alla presenza di un'elevata quota di famiglie con figli che si sono trasferite nel quartiere, accrescendo la dimensione della potenziale utenza di asili nido, scuole materne e primarie.

Una parte rilevante dei pareri raccolti nello studio citato ha riguardato le politiche di accompagnamento messe in atto dai comitati di cittadini e in particolare del comitato di Parco Dora. Tale organismo si sviluppa nel 2006 tramite un accordo tra la Città di Torino, le Circoscrizioni 4 e 5, i costruttori privati che sono intervenuti nella edificazione dell'area,

⁵ Come la realizzazione di un asilo nido in un palazzo, ottenuto attraverso l'accorpamento di due alloggi.

la Curia Metropolitana di Torino e alcuni rappresentanti dei residenti. Si propone come “uno strumento di azione strategica che gestisce il processo di trasformazione di quest'area sia svolgendo una funzione di servizio sul territorio sia rispondendo al forte bisogno di “cura” e di coesione economica e sociale che lo stesso esprime”⁶. Il Comitato ha il ruolo di accompagnamento sociale con il fine di promuovere l'integrazione sociale tra i residenti e l'intervento Spina 3.

Necessità e problematiche: il Comitato Dora Spina 3

Dopo aver riassunto i temi salienti delle interviste condotte nel 2012, è stato interessante capire quali siano le problematiche che interessano oggi l'ambito Spina 3, nel quale rientra l'area oggetto di studio in questa tesi di corso Principe Oddone, circa dieci anni dopo, quando quasi la totalità degli interventi sono stati realizzati. In particolar modo è stato utile poter dialogare con il Comitato Dora Spina 3, tramite uno dei suoi rappresentanti, Ezio Boero.

Una nuova barriera: corso Principe Oddone

Primo fra tutti i temi affrontati è senza dubbio il rifacimento di corso Principe Oddone, dopo l'interramento del Passante Ferroviario, che se da un lato avrebbe dovuto eliminare una barriera sia visiva che strutturale rappresentata dalla linea ferroviaria a cielo aperto, dall'altro si è dato

⁶ Definizione contenuta nel sito del Comitato, <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/>.

vita ad un corso urbano imponente definito dal Comitato, in maniera provocatoria, un'“autostrada urbana”. Il sistema infrastrutturale del corso si presenta a quattro corsie che convogliano con la vicina piazza Baldissera, una rotatoria che ha sostituito la sopraelevata esistente. I quartieri, se prima a suddividerli era la ferrovia, oggi un nuovo limite è rappresentato dal corso principale, che essendo ad alta percorrenza rende difficoltosi gli attraversamenti pedonali.

Un altro tema è senza dubbio la costruzione massiva di edilizia residenziale ad alta densità che in qualche modo non ha posto attenzione nei confronti del tessuto urbano preesistente. Si è trattato di un esubero di costruzioni, talvolta di una speculazione finanziaria, nonostante la necessità abitativa e il mercato immobiliare non andasse di pari passo: numerose sono le realtà di alloggi sfitti e in parte disabitati. In molti casi la contrapposizione di alte strutture a più piani e i bassi fabbricati esistenti ha portato problematiche a livello degli affacci: poca illuminazione. Le cooperative che si sono occupate della realizzazione, molto spesso, hanno pensato a un mondo a sé stante che non collabora in sinergia con il quartiere. Già nel 2004 diversi comitati cittadini torinesi lanciarono un appello al Comune di Torino, affinché l'intervento di Spina 3 non diventasse un “quartiere dormitorio”.

La definizione di quartiere dormitorio nasce dalla presenza di moltissimi edifici residenziali che si specchia quotidianamente con una mancanza di servizi pubblici, centri di ritrovo e aggregazione che favoriscano

“Quartiere dormitorio”

un senso di appartenenza ai luoghi e valorizzino il quartiere. La zona ha una connotazione prettamente commerciale, guardando ai moltissimi centri commerciali sorti che non possono rappresentare dei luoghi identitari per la comunità che vi abita. Come afferma lo stesso Boero: “Sembra che il nuovo quartiere sia nato in funzione dell'Ipercoop di via Livorno, fra i pochi servizi del territorio ma non è concepibile basare la vita di una porzione della città sugli Ipermercati. In primo luogo le istituzioni non hanno sostenuto la formazione di un senso di appartenenza in grado di favorire la partecipazione dei cittadini anche perché il borgo si trova fra due Circostrizioni distinte[...] oggi mancano servizi che il Centro commerciale non può sostituire, sia perché si tratta di un luogo che non favorisce le relazioni, anzi le annienta, sia perché non si sono valorizzate altre strutture”.

La biblioteca di quartiere

Una necessità per i residenti, emersa da questa chiacchierata, è senza dubbio quella di una biblioteca di quartiere, poiché l'unica accessibile è quella di corso Vigevano, che risulta “non appetibile e difficile da raggiungere”⁸. Secondo il comitato, la biblioteca potrebbe essere inserita in uno dei tanti edifici abbandonati e inutilizzati sparsi sul territorio. Già nel 2010 il Comitato aveva svolto una petizione, raccogliendo

⁷ S. Di Lullo, *Spina 3, dopo 15 anni un quartiere mai compiuto all'ombra degli ipermercati*, www.vocetempo.it, dicembre 2020.

⁸ Comitato Dora Spina 3, intervista svolta personalmente il 20 ottobre 2020.

centinaia di firme per la realizzazione della “famigerata” biblioteca come centro d'aggregazione di quartiere.

In una lettera aperta del novembre 2020 il comitato si rivolge ai futuri candidati sindaco della Città, elencando tutti i nodi irrisolti del processo di urbanizzazione, nella quale si parla anche del tema “centro di aggregazione”. La necessità è quella del riutilizzo di edifici dismessi, che non sono stati abbattuti durante la dismissione delle fabbriche, proponendo appunto che uno di essi sia dedicato a uno spazio pubblico catalizzatore, che crei aggregazione e che sia destinato alla cultura. Un'altra suggestione avanzata dal Comitato è quella della realizzazione di una “casa di quartiere” pensata in uno degli edifici rimasti inutilizzati o che non hanno ancora trovato delle destinazioni d'uso coerenti con le necessità⁹, rappresenterebbe un luogo per ospitare eventi culturali.

Un altro tema approfondito è quello della mancanza di servizi pubblici a servizio dei residenti, problematica già notata all'inizio dell'esecuzione lavori che però non è stata risolta in questi anni. Prima fra tutti è la mancanza di un asilo nido e la scuola per l'infanzia di quartiere, che si sarebbe dovuta realizzare entro il 2009 ma per la quale, concretamente, non è stato fatto molto. La realizzazione è stata ulteriormente rinviata

I servizi pubblici

⁹ “Il cosiddetto orto concluso di via Nole (attualmente impegnato da attività di giardinaggio, simpatiche ma lontane dalle vere esigenze del quartiere), l'ex casa del direttore e il deposito di biciclette Michelin di corso Umbria, il già lavatoio di corso Brin”, Lettera aperta Comitato Dora Spina 3.

andando a gravare sulla struttura già esistente di via Orvieto 1, attualmente sede della scuola materna, del tutto insufficiente a soddisfare la grande richiesta¹⁰. Il lotto che avrebbe dovuto ospitare la scuola, nel comprensorio Vitali è attualmente in stato di completo abbandono, occupato da vegetazione spontanea. Un altro servizio mancante è senza dubbio il poliambulatorio che sarebbe dovuto sorgere presso l'ex stabilimento Superga di via Verolengo. L'area era infatti stata destinata alla creazione della struttura, che si sarebbe dovuta realizzare nel 2004. Un'ulteriore mancanza di servizi è rappresentata dall'assenza di un ufficio postale di quartiere. Numerose sono state le petizioni *online* e cartacee raccolte, che non hanno però trovato un riscontro concreto.

Una piazza pubblica

Il Comitato segnala inoltre, già dal 2018, la necessità di una **piazza pubblica** per il quartiere, che sia frequentabile dai residenti. Un luogo caratterizzato dal verde che sia al contempo spazio culturale, ma anche luogo ricreativo, di svago ma anche di riposo psicofisico per permettere ai cittadini di trascorrere del tempo libero in tranquillità. Lo spazio potrebbe inoltre essere: "un punto verde disponibile per ospitare iniziative non rumorose dei cittadini (ecologiche, culturali e del tempo libero), liberate da ogni influenza di carattere commerciale"¹¹.

¹⁰ Cfr. Torinooggi, *Spina 3, la scuola materna è "ancora un sogno"*, www.torino.oggi.it, ottobre 2020

¹¹ Lettera aperta al Comune di Torino cit.

Il Comune di Torino ha accolto l'idea del Comitato, inserendolo nel progetto "Iron Valley"¹², un parco culturale dedicato alla Torino industriale. Si realizzerà infatti, nel cuore del Parco Dora, un vero e proprio museo a cielo aperto pensato per ricordare la storia del passato sociale e produttivo di Torino. Questo intervento potrebbe essere un'opportunità per Spina 3 di far riemergere la memoria dei luoghi, a volte occultati, secondo il Comitato infatti: "dovrebbe supplire alla sconcertante iniziale mancanza di ricordi tangibili nel Parco Dora e in Spina 3 dell'importante storia del mondo del lavoro nelle fabbriche ivi dismesse, sul lungo Dora torinese"¹³.

In tema di ricordi e memoria, argomento di conversazione con il Comitato è stato inoltre l'abbattimento nel 2011 della stazione Dora di superficie. Questo evento ha rappresentato un tema caldo per i residenti, che avevano richiesto invano al Comune di conservare l'edificio per il suo valore storico e di memoria dei luoghi. Al contempo era predisposta una nuova stazione Dora in sotterranea, che intercettasse il Passante Ferroviario, non più realizzata per mancanza di fondi.

A fronte di questi avvenimenti, il Comitato lamenta un disinteresse

¹² L'idea di Iron Valley, basata sul recupero della memoria, è frutto di un concorso di idee promosso dalla Città di Torino, con l'azione 4.06 di AxTO. La migliore proposta, che si aggiudica un premio di 10 mila Euro, è quella del raggruppamento temporaneo Ri.Co.Di.Ri.Tu. rappresentato dall'architetto Angelo Rinallo.

¹³ Lettera aperta al Comune di Torino cit.

Memoria dei luoghi

diffuso nei confronti della partecipazione dei cittadini nelle scelte urbanistiche e progettuali. Come afferma Guido Montanari¹⁴: "una riqualificazione di ampie parti della città, ha dato esiti per lo meno modesti, se non decisamente negativi, a causa del non ascolto delle richieste dei cittadini, dell'incapacità di promuovere una partecipazione responsabile, della sudditanza nei confronti del "pensiero unico" iperliberista, basato su una visione di modernità unicamente come "sviluppo" a tutti i costi"¹⁵.

I cittadini si trovano inoltre a confrontarsi ancora oggi, dopo quindici, con l'esistenza in prossimità di alcuni comprensori abitativi,

¹⁴ Architetto, docente di storia dell'architettura contemporanea presso il Politecnico di Torino, presidente della Commissione Locale del Paesaggio di Torino.

¹⁵ G. Montanari (a cura di), *Prefazione: Una "partecipazione" impossibile alla trasformazione urbana*, in La spina 3 di Torino. Trasformazioni e partecipazione: il comitato dora spina tre, E. Boero, Edizioni Visual Grafika, Torino, 2012, pp. 5-10.

di aree abbandonate in stato di degrado e in attesa di destinazione. Dei "buchi neri", come li definisce il Comitato nella sua lettera aperta: le aree abbandonate a se stesse e in fase di degrado in questione sono ad esempio: quella tra le vie Borgaro, Verolengo e quella nel Basso San Donato, l'area Oddone di cui FSSU si sta occupando. Concludendo, questi spunti, forniti dal Comitato, sono stati utili per avere un quadro completo dello stato dei luoghi e nelle esigenze di chi vi abita e quotidianamente si interfaccia con essi. Ci troviamo di fronte ad un intervento urbanistico a grande scala che ha avuto un forte impatto sui luoghi e che presenta, come ogni altro nel suo genere, alcune problematiche che possono essere affrontate e risolte. L'ambito Spina 3 presenta grandi potenzialità di miglioramento che possono essere colte partendo magari dall'ascolto dei cittadini e dal confronto con la comunità, ponendo attenzione ad esigenze semplici per certi versi che fanno parte del quotidiano di ognuno di noi.

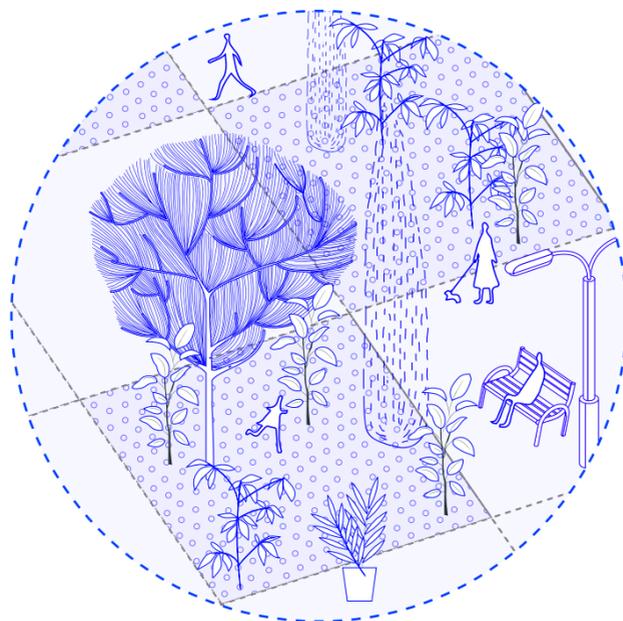


[...] Ed anche CENTRI DI AGGREGAZIONE CULTURALE che valorizzino il quartiere e rafforzino il senso di appartenenza. Inoltre più luoghi ombreggiati e tranquilli nel Parco, che migliorino la qualità dell'aria e diano riparo al sole dell'estate a chi non ha possibilità di uscire spesso dalla Città.



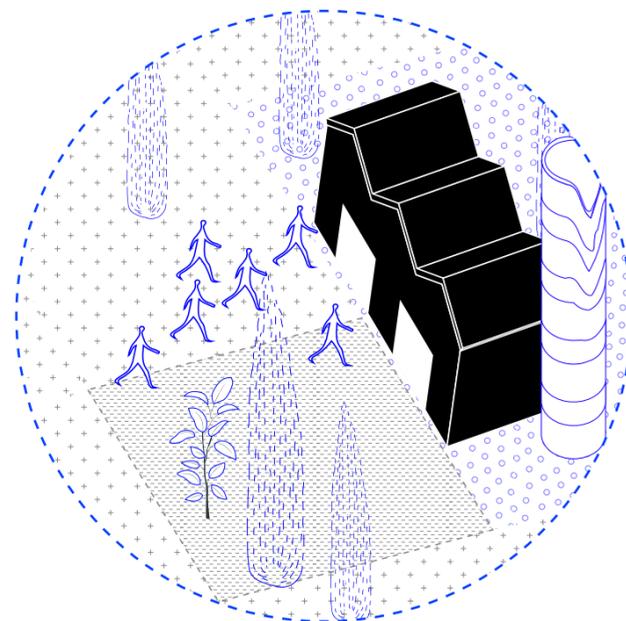
Comitato Dora Spina 3,
Lettera aperta al Comune di Torino,
novembre 2020.

▼
La Piazza



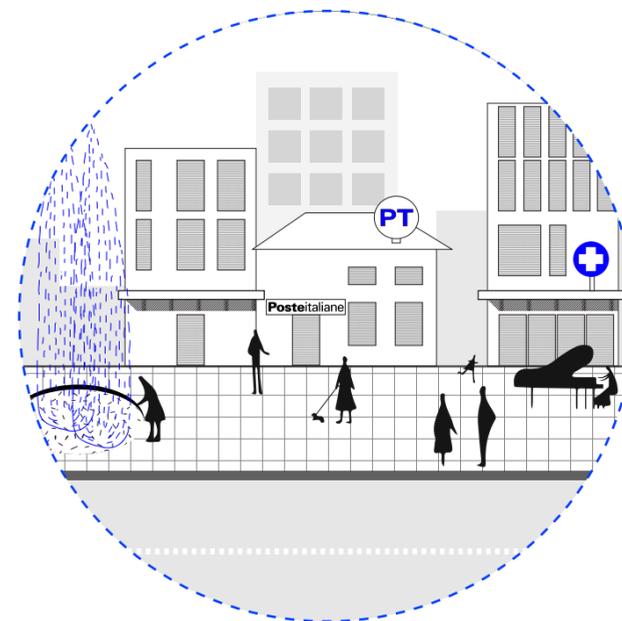
La necessità è quella di una piazza pubblica per il quartiere, che sia frequentabile dai residenti. Un luogo caratterizzato dal verde che sia spazio culturale, luogo ricreativo, di svago, di riposo psicofisico per permettere ai cittadini di trascorrere del tempo libero in tranquillità.

▼
Il riuso



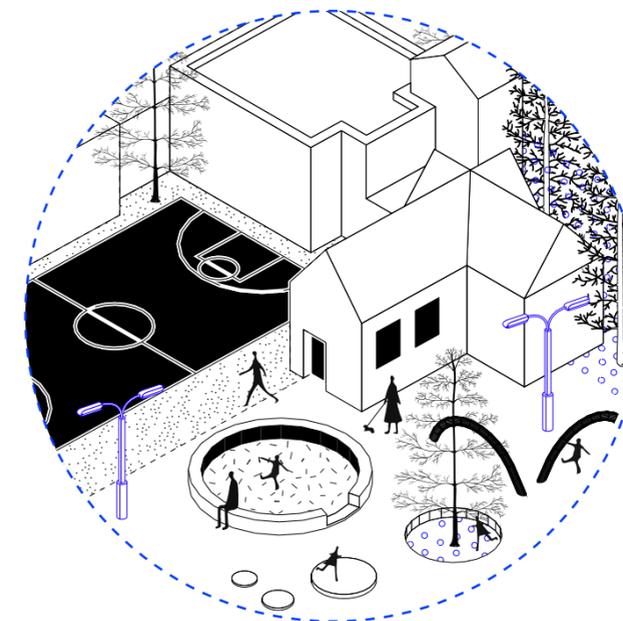
La rifunionalizzazione e il successivo riuso di edifici industriali/ferroviari lasciati in stato di abbandono e presenti nell'area.

▼
I servizi



Incremento dell'offerta di servizi pubblici dedicati alla comunità, presenti in parte, non in grado di sopperire alla domanda, ma in alcuni casi completamente assenti.

▼
I bambini



Ripensare spazi dedicati al gioco dei bambini ma che siano luoghi di incontro anche per altre generazioni, in particolare gli over 64, che rappresenta circa il 60% dei residenti. Progettare, inoltre, un nuovo asilo a servizio dei residenti.

09

PROGETTARE

IL PROGETTO

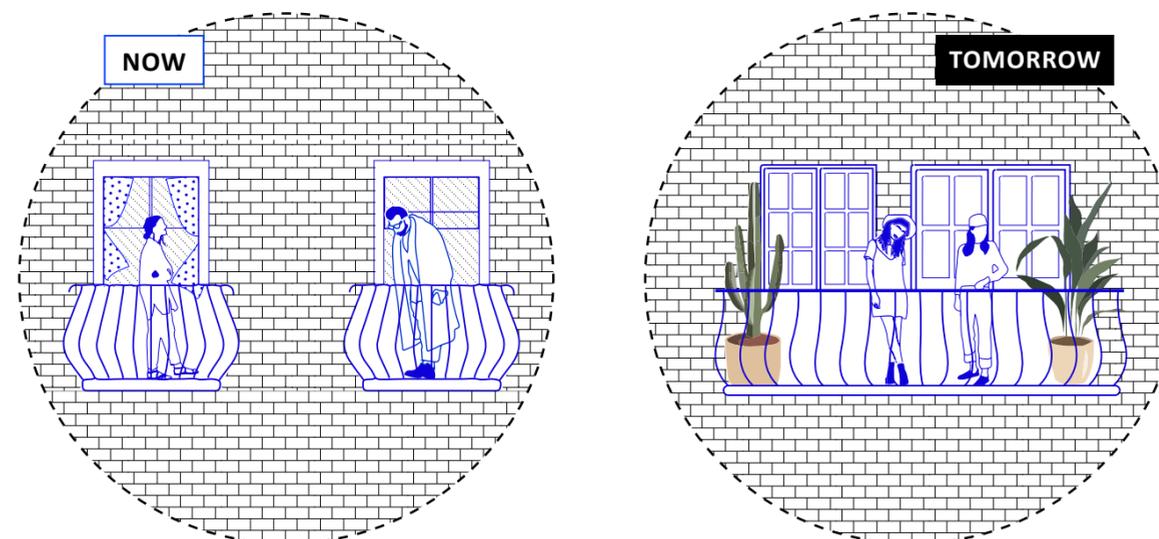
Viene illustrata la metodologia progettuale e le strategie di riqualificazione urbana messe in atto, partendo dal metaprogetto, che sintetizza le scelte maturate. Vengono messi a confronto eventuali approcci possibili e quelli scelti, motivando le decisioni in relazione al contesto urbano. Si presentano infine gli elaborati progettuali suddivisi per i tre temi di progetto: lo spazio pubblico con i *playground*, la biblioteca *Fabbrica Cultura* e la struttura residenziale *Fabbrica Sociale*.

CHE COSA SI PROSPETTA POST PANDEMIA?

Il *lockdown* imposto dai DPCM governativi ha portato a riconsiderare gli immobili in cui si vive. Le famiglie pensano alla casa come il miglior investimento che si possa fare per vivere bene. Ci siamo trovati in un momento di stallo del mercato immobiliare. Nonostante ciò si prevede che, superata la fase critica, il mercato lentamente riprenderà. Non si può, ancora in questa fase, affermare con certezza se avverrà una trasformazione del mercato immobiliare o un cambio di tendenza, a fronte di nuove esigenze abitative. Si possono però avanzare delle ipotesi su quale tipologia abitativa si potrà preferire in una fase successiva.

1. GIARDINI E TERRAZZE

Durante la quarantena si è compreso quanto fosse importante un proprio spazio personale all'aperto: fortunati coloro che ne potevano usufruire. Naturalmente in città l'offerta di case con giardino indipendente risulta limitata e spesso gli unici spazi all'aperto disponibili sono stati i balconi. Si prospetta quindi una crescita d'interesse nei confronti della **tipologia di casa-giardino** e più in generale nei confronti di verde e superfici esterne, come le terrazze.



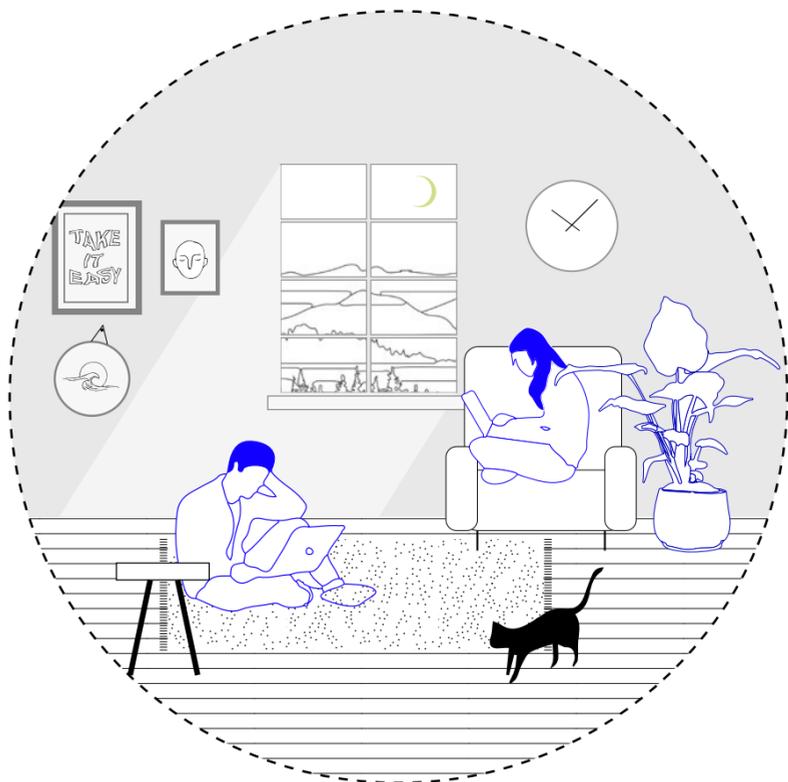
IL BALCONE

Abitazioni con spazi non funzionali, divisione tra lo spazio privato e lo spazio pubblico: non esistono spazi intermedi, in cui privacy e socialità si incontrano. L'illustrazione raffigura una giornata tipo durante la pandemia: gli incontri con i vicini ognuno dal proprio balcone. L'impostazione della maggior parte degli appartamenti esistenti ha fatto sì che le persone che vivono da sole, come gli anziani, o in nuclei familiari piccoli, in piena pandemia, si sentano maggiormente estraniati.

Pensare a progettare spazi intermedi tra la sfera pubblica e quella privata, che favoriscano una nuova socialità tra gli individui. Al contempo spazi più flessibili che garantiscano privacy anche tra componenti della stessa famiglia o tra coinquilini, in caso di necessità.

2. CENTRO CITTÀ

La zona centrale di Torino non dovrebbe patire battute d'arresto dato che l'esigenza di vivere fuori-città non si riflette su un gran numero di persone, soprattutto se le priorità sono i servizi in prossimità dell'abitazione. Si può prevedere un piccolo calo del 2-3% iniziale. Per il resto invece, si prospettano trasformazioni degli spazi domestici: in quarantena si sono comprese meglio necessità che variano da persona a persona, ad esempio, chi era in *smartworking* necessitava di uno spazio-ufficio personale che era in quel momento abbozzato in cucina, magari insonorizzato, così come chi praticava *work-out* in casa domani necessiterà di uno spazio dedicato. Si sono ridefinite quindi nuove esigenze e necessità che senza dubbio si rifletteranno sulle nuove ristrutturazioni.

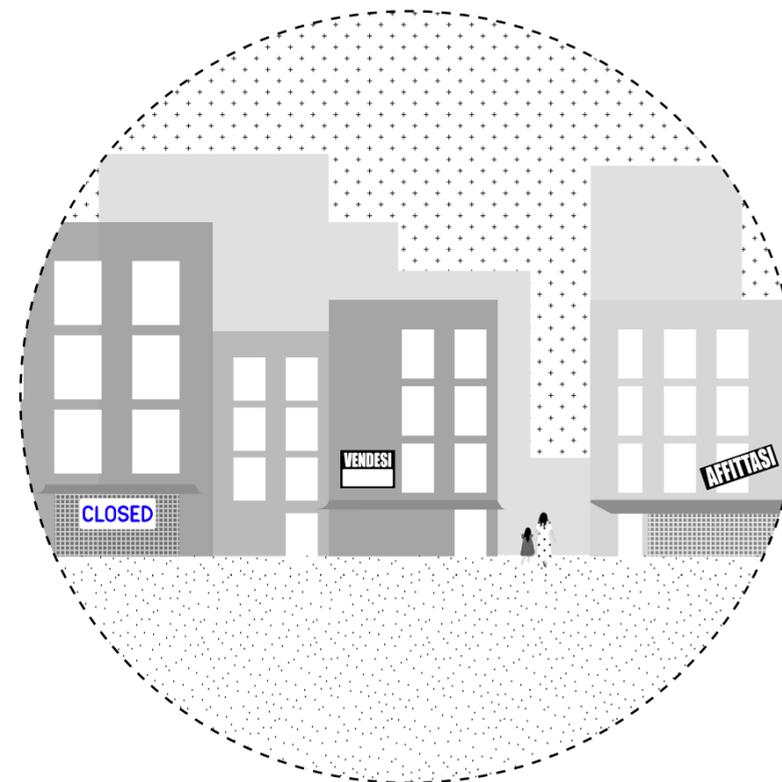


SMART WORKING

Il lavoro da casa è stato messo in atto durante la quarantena e molte aziende contano di prolungarne l'impiego anche in una fase post-Covid 19.

3. LE PERIFERIE

Sono a rischio instabilità, soprattutto la zona Nord della città, infatti il futuro di queste aree è legato alla connotazione commerciale e all'instabilità data alle imprese dall'emergenza. Se alcuni esercizi commerciali si troveranno a chiudere post-pandemia e impossibilitati a pagare i canoni di locazioni, come conseguenza i proprietari avranno dei locali sfitti. Questa visione, se si rifletterà anche sui centri commerciali, porterà ad avere delle vere e proprie cattedrali nel deserto.



IL COMMERCIO



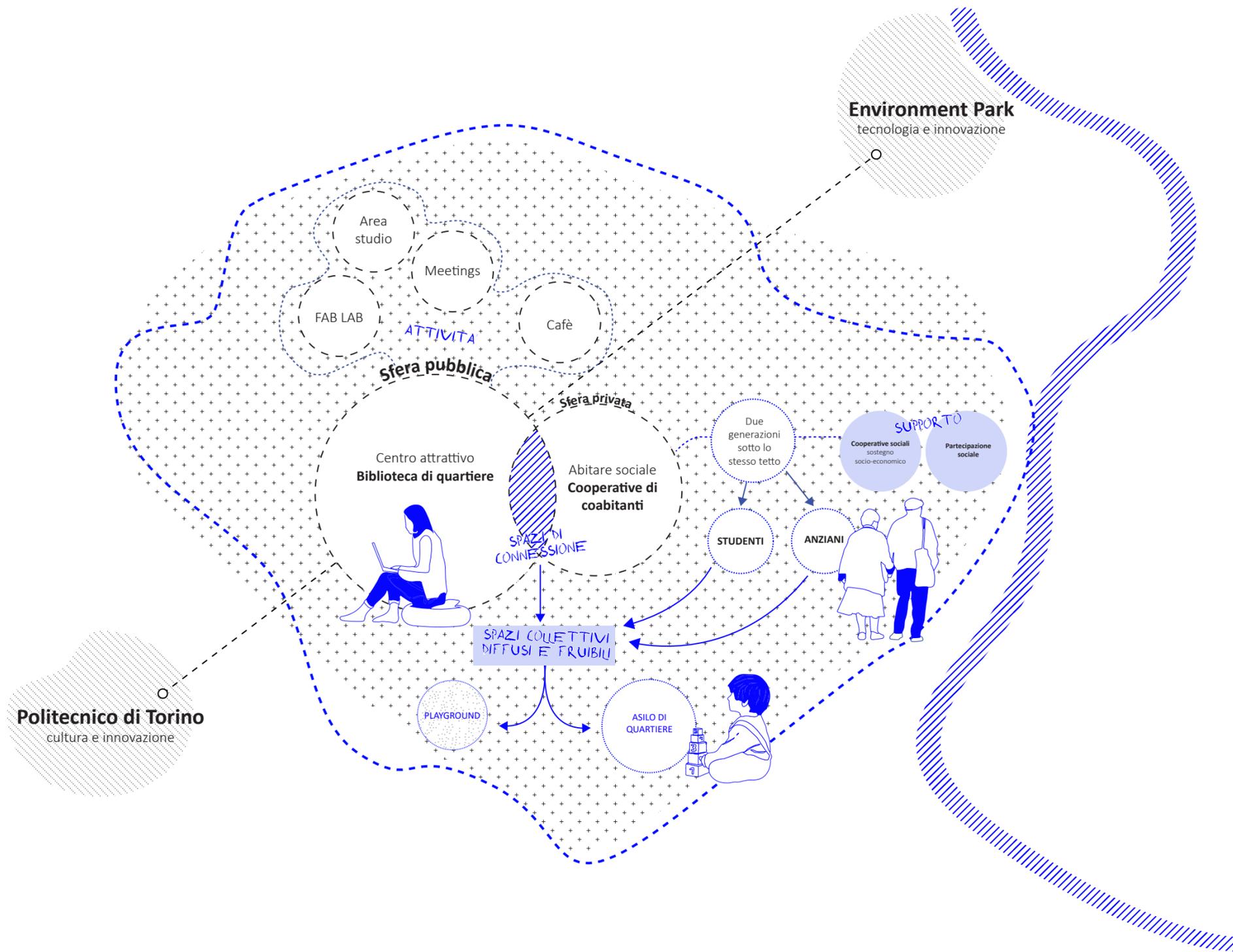
La somma di cose diverse tra loro dà un risultato più grande della somma di cose uguali tra loro... questo valore non sta dunque nelle singole cose, ma nelle relazioni tra queste cose, il surplus è nel momento dell'incrociarsi, nello sconfinamento, nello scarto dell'uno nell'altro.

M. Ponty



**FABBRICA
PENSAnte**

IL PROGETTO



IL METAPROGETTO

Il metaprogetto illustra le strategie adottate nella fase che precede quella progettuale.

In prima istanza l'area di progetto è rappresentata con un non-contorno e un *pattern* che non definiscono un limite vero e proprio, ma raffigura uno spazio che si dilata verso altri possibili scenari e abbraccia l'intorno urbano.

La lettura dell'area di progetto è orientata a creare un nuovo polo attrattivo che rintracci un asse che collega idealmente il Politecnico di Torino e il vicino polo tecnologico Environment Park, tra innovazione e cultura.

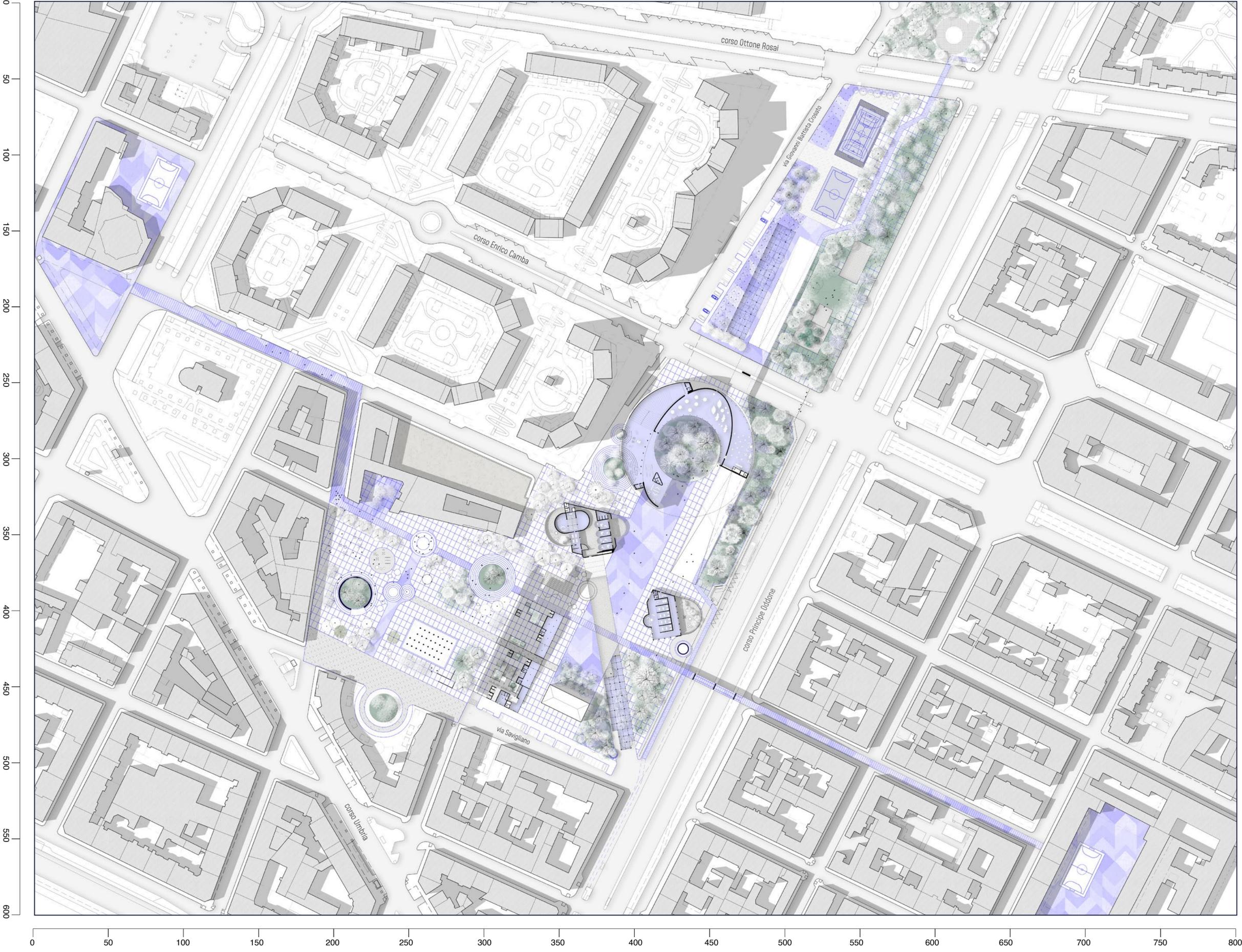
La strategia adottata mira a creare un *mix* sociale che comprenda la sfera pubblica, privata e che ne valorizzi lo spazio intermedio. La **sfera pubblica** è costituita dal centro attrattivo della biblioteca di quartiere, mentre la **sfera privata** dalla struttura residenziale che favorisce l'abitare sociale. Una proposta progettuale è quella di far coesistere due realtà peculiari della città di Torino: la generazione *over 60* e gli studenti.

Il fenomeno in atto dell'invecchiamento della popolazione, dovuto essenzialmente alla longevità e al calo delle nascite, continua a far registrare incrementi sempre più significativi della popolazione appartenente alla cosiddetta terza età. Le strategie che, in panorama internazionale, ha messo in atto ad esempio la Svizzera sono atte a far fronte a questa evoluzione della popolazione, con particolare attenzione

rivolta al tema dell'abitare. L'obiettivo è quello di promuovere progetti orientati verso quartieri abitativi particolarmente idonei alla convivenza di più generazioni. Ciò permette di assicurare alla persone quel giusto calore umano attraverso l'**interazione intergenerazionale** con persone che le saranno vicine.

La strategia può essere messa in atto solo attraverso il supporto di cooperative sociali che forniscano un sostegno socio-economico e la partecipazione della collettività. Il programma "Due generazioni sotto lo stesso tetto" prevede che una quota parte di alloggi siano considerati quelli di proprietà di persone over 60, che rimaste sole in appartamenti molto grandi decidono di mettere in affitto una propria camera a studenti a prezzi calmierati, i quali, risparmiando sull'affitto potrebbero fornire aiuto e compagnia ad una fascia importante di popolazione. Ciò trasformerebbe alloggi già esistenti in veri e propri social-house, che incrementano la condivisione di spazi e attività.

Nella sfera intermedia, tra spazio pubblico e privato, fatta di elementi di connessione, si è pensato di progettare luoghi collettivi che siano diffusi e fruibili e che permettano la compresenza di giovani, anziani e bambini. Un ulteriore tema affrontato è l'asilo di quartiere, anch'esso in stretta relazione con lo spazio urbano.



Masterplan
1:1000

GLI SPAZI

Gli spazi sono concepiti partendo dall'idea che ci siano dei soggetti che in essi si muovono e si identificano, vi abitano e al cui interno trovano riparo. Importante per questo è l'approccio progettuale che si è adottato, che va al di là dell'analisi dell'edificio in sé ma si orienta verso aspetti di carattere antropologico e comportamentale. L'obiettivo è quello di dare forma a spazi che siano essi stessi capaci di ospitare, incoraggiare attività, stimolare la crescita dell'individuo in rapporto con la collettività. L'attenzione è stata posta nell'articolazione degli ambiti urbani, scongiurando la presenza di spazi anonimi e impersonali, conferendo ai luoghi, siano essi pubblici o privati, un senso di domesticità, permettendo ad ogni individuo di ritrovarsi coerentemente in quel determinato luogo, riconoscendosi al

suo interno e sentendolo proprio.

Il progetto "Fabbrica Pensante" diviene un palcoscenico che mette al centro l'identità degli studenti, dei bambini, degli anziani, in sintesi dei cittadini che qui vivono. Il progetto si presenta come un nuovo *landmark* per la zona, ponendosi in equilibrato contrasto con l'intorno urbano. Una pavimentazione modulare, rotta da cerchi concentrici, si dilata per tutta l'area di progetto, abbracciando parte dell'intorno urbano, come una piccola piazzetta antistante.

Sulla nuova piazza si articolano i *playground*, gli spazi di sosta e il verde pubblico in cui si affronta il tema del gioco e della convivialità tra la comunità. Uno spazio di intersezione tra attività ludiche e spazi relax, tra ambiente naturale e artificiale.

Tre assi principali scandiscono il disegno urbano:

1. Il primo, costituito da una lunga pavimentazione, si snoda tra gli edifici confinanti fino a collegare i due campi da gioco più vicini, generando un *unicum* che migliora l'accessibilità pedonale di questi spazi. Quando l'asse interseca corso Principe Oddone diventa una passerella pedonale sopraelevata, che, superando l'autostrada urbana, ricongiunge i quartieri;

2. Il secondo collega l'edificio preesistente, ora rifunzionalizzato in "Museo Oddone", con la grande corte interna della biblioteca;

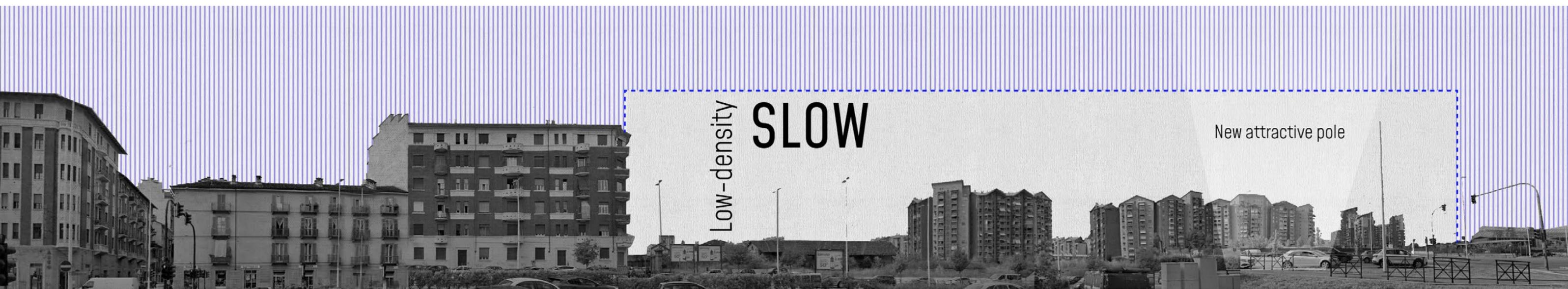
3. Il terzo parte dall'asilo, intersecando il patio interno scoperto, prima come copertura, poi pavimentazione e infine una struttura reticolare che ospita un orto urbano a servizio del quartiere. L'asse, ruotato rispetto all'allineamento

del lotto, genera un nuovo *urban corner* verso la città.

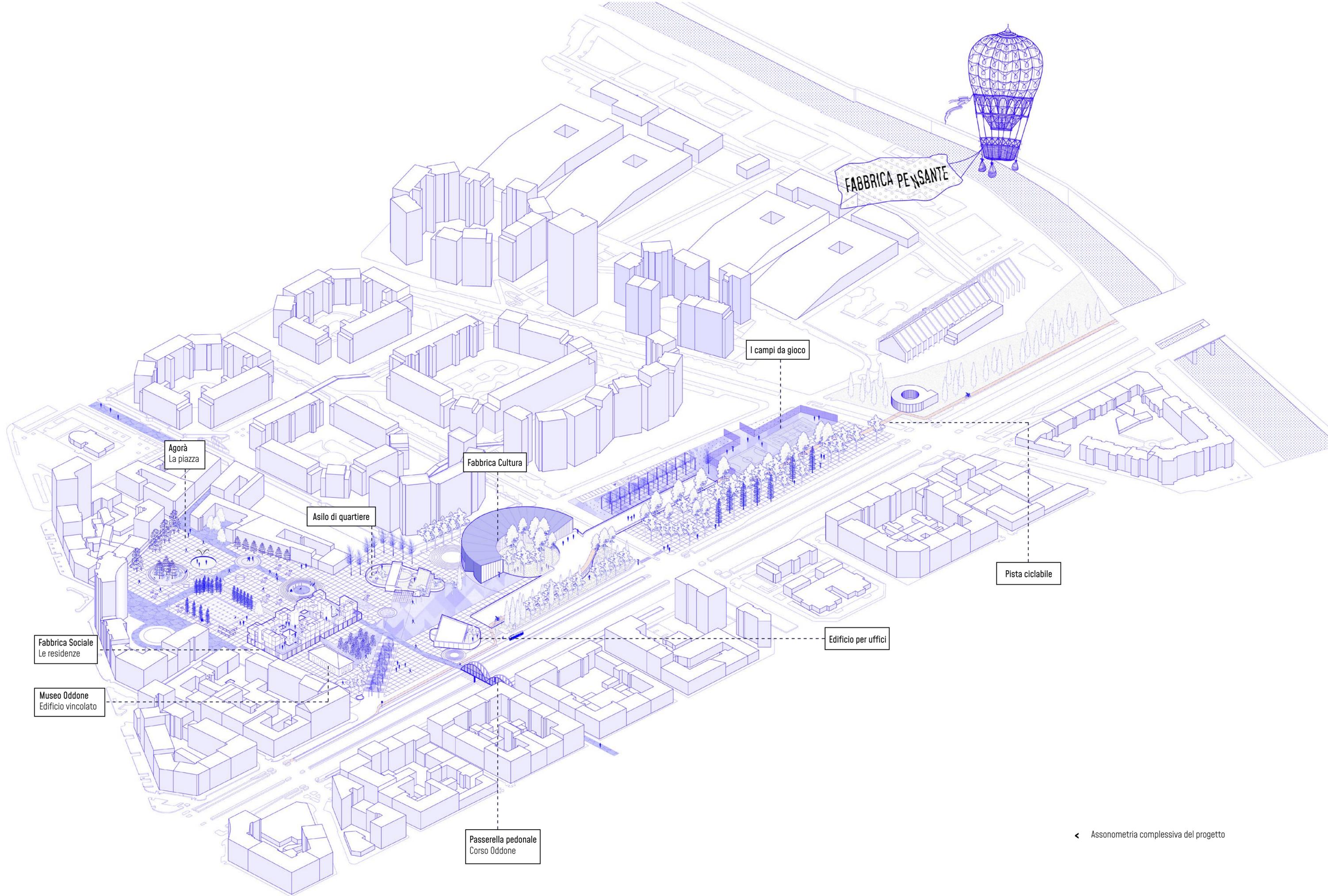
Un'ampia rampa sovrasta la biblioteca, supera corso Camba, per giungere nell'area dedicata ai campi da gioco e agli ampi spazi di verde urbano, che scansionano percorsi pedonali e ciclabili, differenziando le aree interne per tipologie di verde.

Il verde urbano, con piantagioni ad alto fusto, viene utilizzato sia come incremento delle superfici arboree in relazione al quartiere, sia come barriera filtrante per lo *smog* e per l'inquinamento acustico.

Gli "oggetti urbani" che nell'area si relazionano tra loro sono: l'edificio residenziale "Fabbrica Sociale", la biblioteca "Fabbrica cultura", l'asilo, una struttura per uffici, le due strutture lasciate come scheletri che ospitano un orto e un giardino botanico, a servizio del quartiere.



Tab. 01. Immagine evocativa che mostra come il progetto punti ad essere un nuovo polo attrattivo per la città e si ponga in contrasto con le altezze del contesto, un tessuto urbano estremamente saturo.



Fabbrica Sociale
Le residenze

Museo Oddone
Edificio vincolato

Agorà
La piazza

Asilo di quartiere

Fabbrica Cultura

Passerella pedonale
Corso Oddone

I campi da gioco

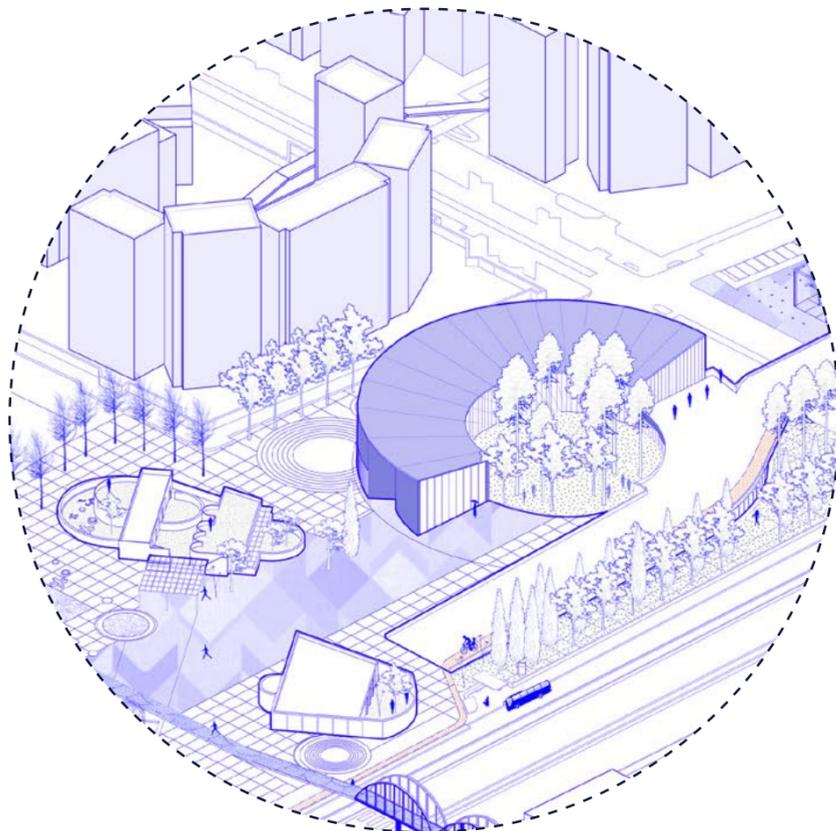
Edificio per uffici

Pista ciclabile

FABBRICA PENSAnte

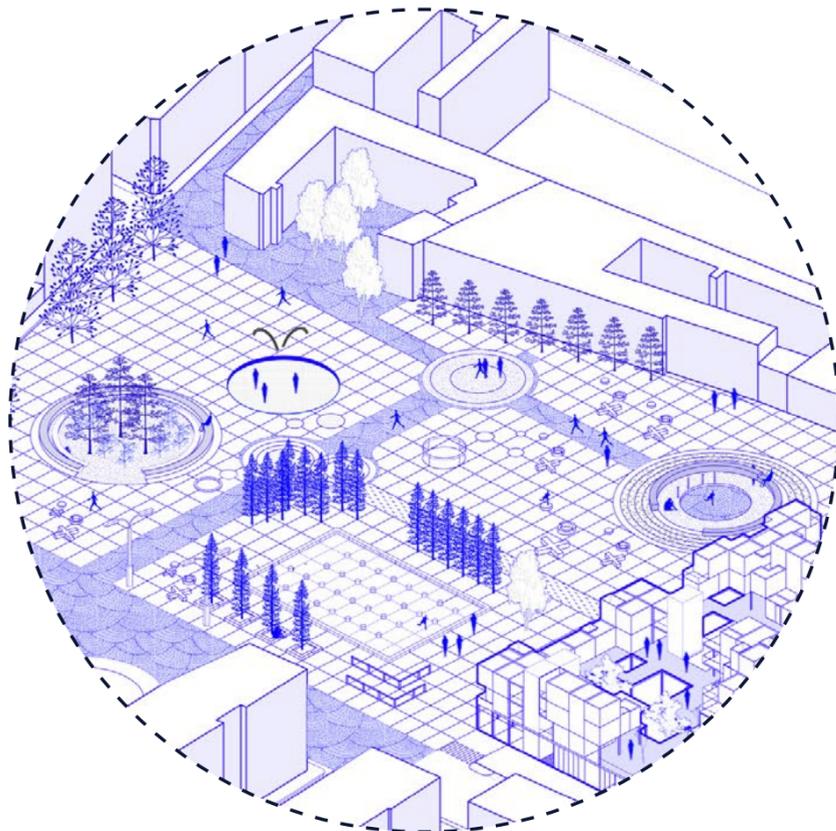
LA BIBLIOTECA

Nuovo polo attrattivo rappresentato dalla biblioteca di quartiere che si configura come un centro polifunzionale e accogliente, dove poter studiare e consultare i libri. Una rampa inclinata sovrasta la struttura, generando una nuova piazza sopraelevata e permettendo il superamento ciclo pedonale di corso Enrico Camba. Si genera un nuovo punto di vista verso il fiume Dora.



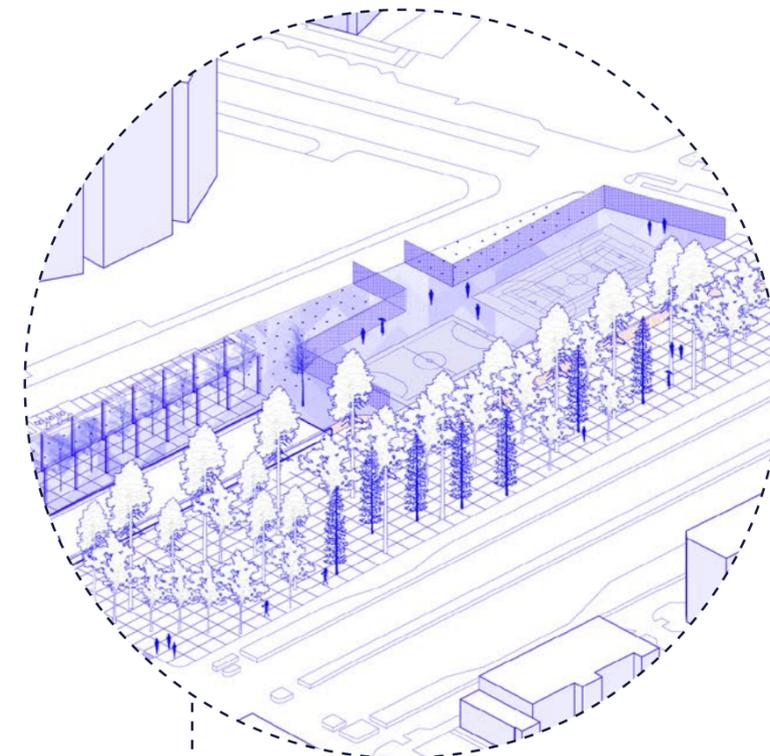
L'AGORÀ - I PLAYGROUND

Lo spazio pubblico è affrontato mediante la progettazione di spazi multifunzionali che puntano ad accogliere e coinvolgere i residenti. Luogo inclusivo per diverse fasce d'età. Il verde urbano caratterizza gli spazi scandendo luoghi di luce ed ombra. L'attenzione è posta nei confronti dell'arredo urbano, con strutture d'ombreggiamento, sedute e illuminazione.



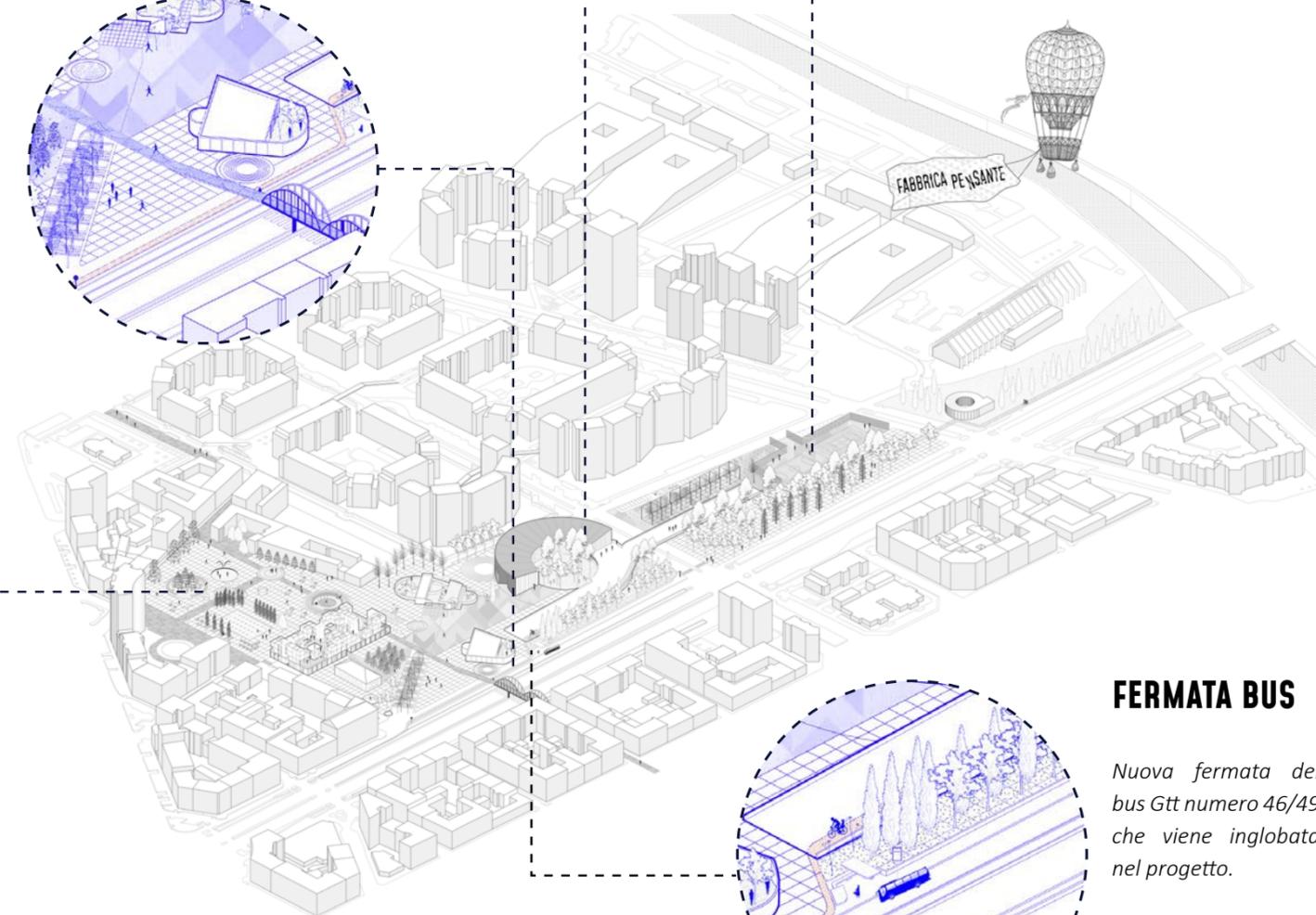
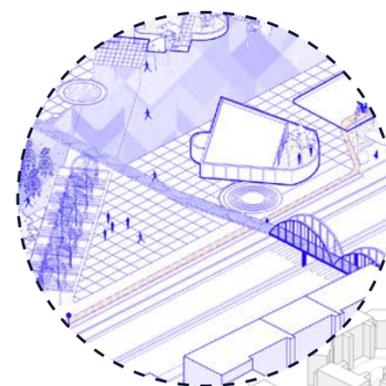
I CAMPI DA GIOCO

Il tema del gioco ritorna nel progetto pensando a degli spazi dedicati a campi da calcetto e basket.



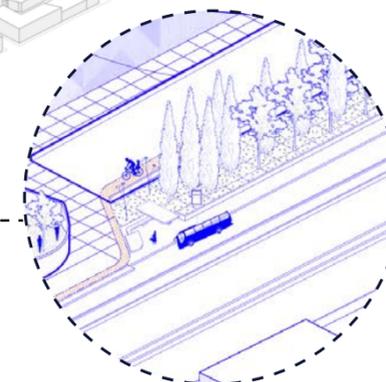
LA PASSERELLA

Passerella che supera corso Principe Oddone e riallaccia i due quartieri.

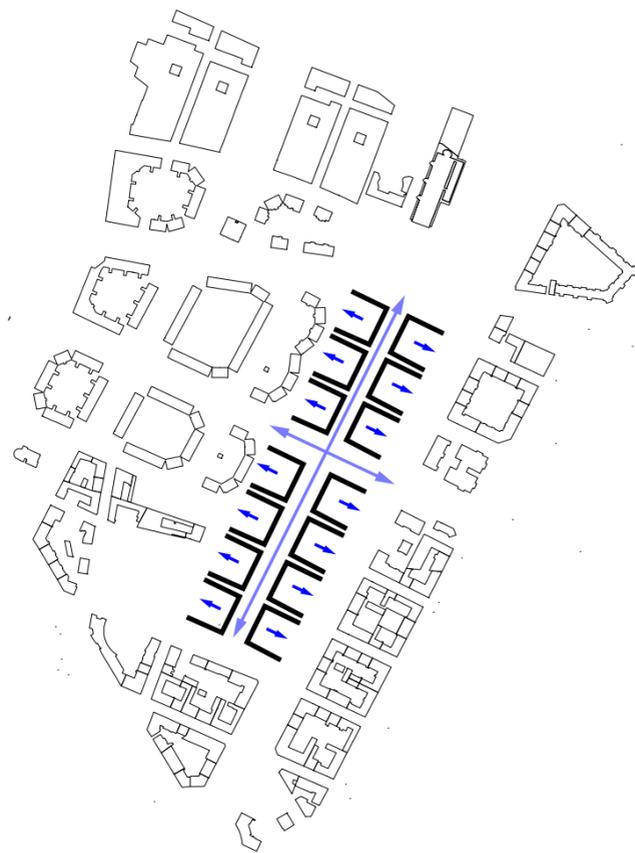


FERMATA BUS

Nuova fermata del bus Gtt numero 46/49 che viene inglobata nel progetto.



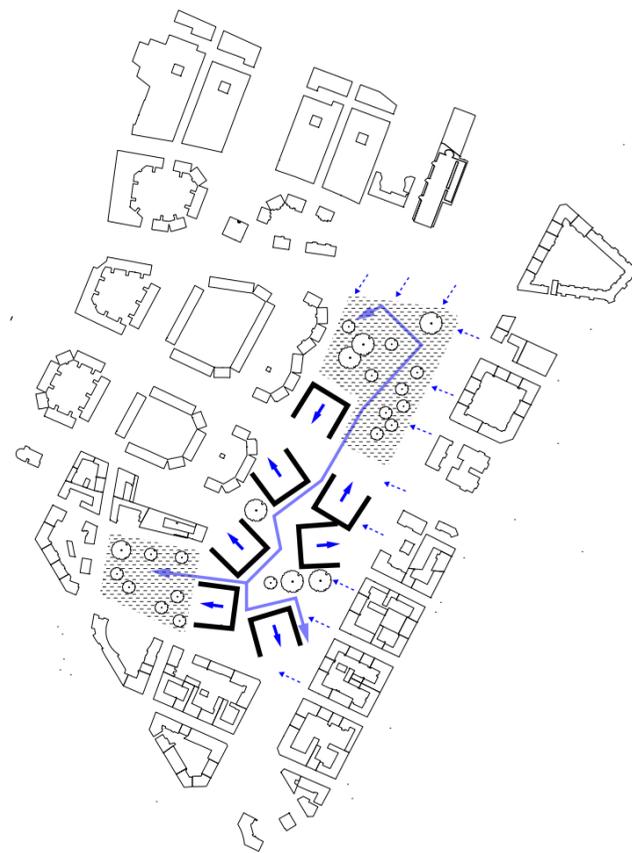
POSSIBILE APPROCCIO



REGOLARITÀ DEL LOTTO

L'approccio prevederebbe il rispetto degli allineamenti, con conseguente realizzazione di un lotto compatto, con fabbricati adiacenti tra loro, riducendo al minimo gli spazi verdi, se non alcuni filari di alberi e limitando gli accessi al lotto di progetto, nelle sole due direzioni possibili.

STRATEGIA ATTUATA



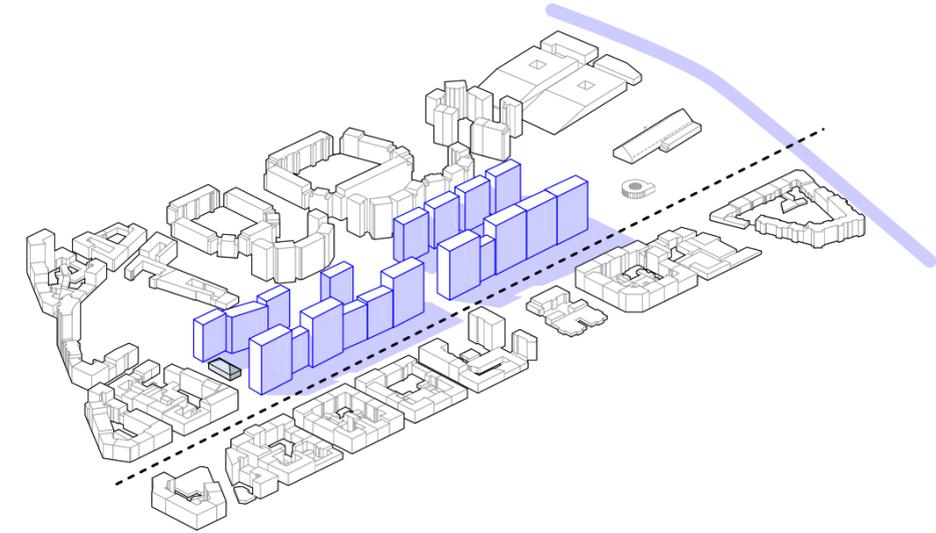
LOTTO CHE SI APRE AL CONTESTO

Variando la conformazione del lotto, uscendo dall'impostazione regolare, il costruito può assumere nuove forme, articolazioni e inclinazioni che differenziano i flussi al suo interno, generando spazi pubblici più aperti e permeabili.

POSSIBILE APPROCCIO

EDIFICI HIGH DENSITY

La possibilità di progettare un lotto totalmente saturo di edifici ad alta densità e di altezze pari o superiori al contesto, genererebbe un lotto estremamente compatto, per buona parte delle ore diurne in ombra e ridurrebbe il già precario apporto di luce nelle aree limitrofe.



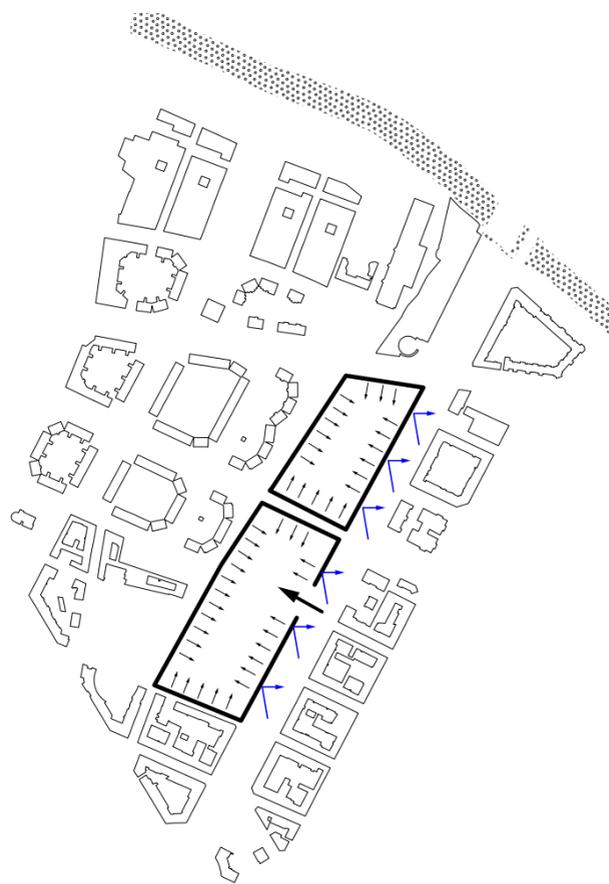
STRATEGIA ATTUATA

EDIFICI LOW DENSITY

L'approccio utilizzato, con bassi corpi di fabbrica, permette un maggiore apporto di luce, che favorisce la crescita e il mantenimento della vegetazione, nonché la creazione di flussi che si snodano tra gli edifici, rendendo il lotto dinamico e aperto al quartiere.



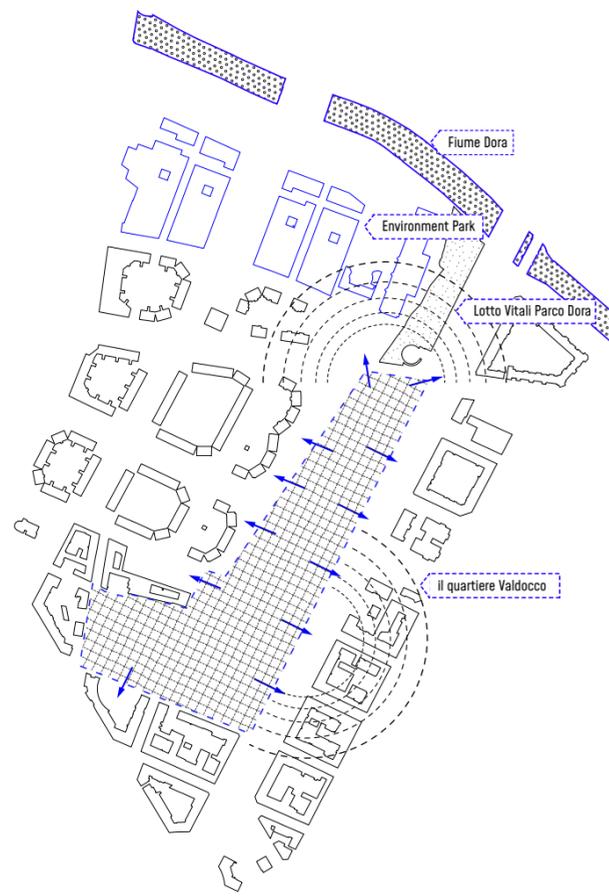
POSSIBILE APPROCCIO



LOTTO CHIUSO

L'impermeabilità, data da una tipologia di lotto chiusa, che guarda in se stesso, riduce drasticamente gli accessi, limitandoli su pochi fronti. Ciò ridurrebbe l'apertura del lotto di progetto verso il quartiere, riducendolo ad essere una sorta di "cattedrale nel deserto".

STRATEGIA ATTUATA



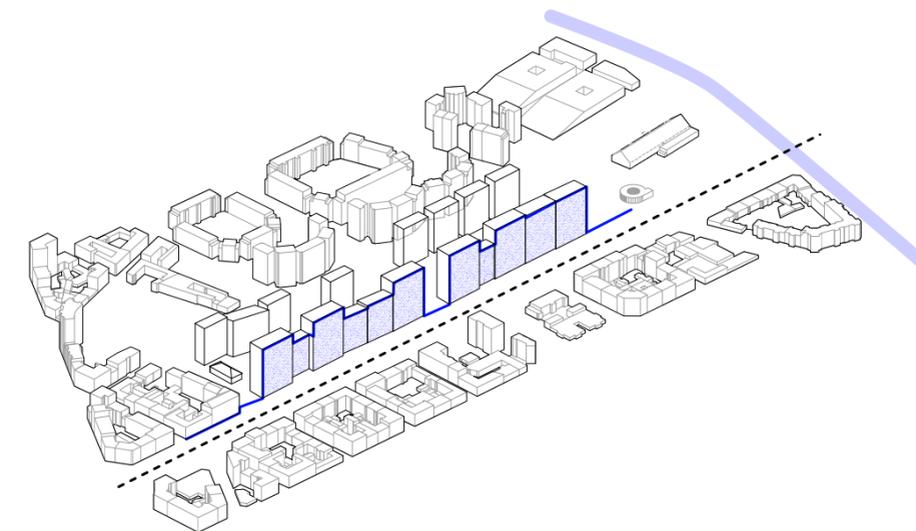
PERMEABILITÀ

Importante, ai fini di un progetto ben integrato, è la permeabilità del lotto, che avviene su più fronti. Essa deve essere garantita attraverso l'integrazione del progetto con i luoghi prospicienti, in questo caso, inglobando la piazzetta Giardino via Macerata, e ponendosi in relazione con il Parco Dora - Lotto Valdocco (in completamento), con l'Environment Park - Parco tecnologico e con il fiume Dora.

POSSIBILE APPROCCIO

FRONTE COMPATTO

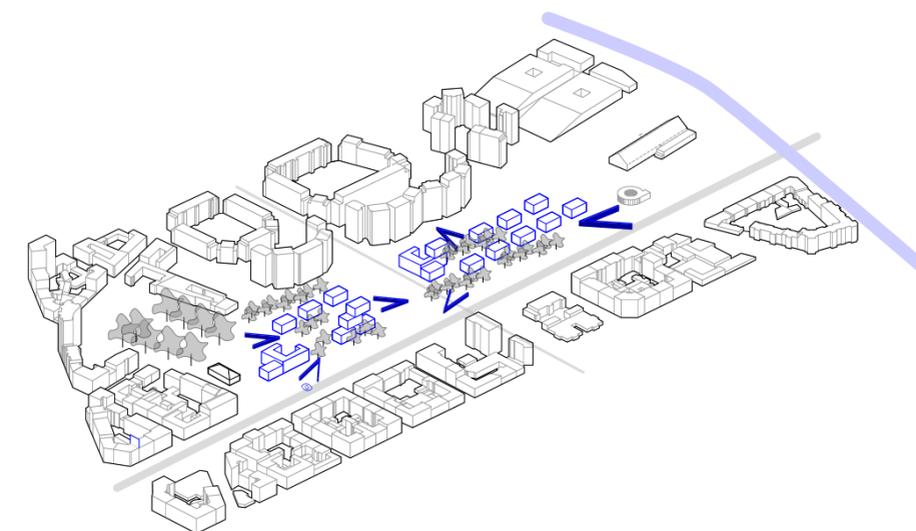
L'ipotesi del fronte compatto, trovandosi di fronte alla possibilità di avere un prospetto unico che si estende in lunghezza, si porrebbe come un ennesimo muro divisorio, una nuova barriera, che occulterebbe gli elementi posteriori, e in particolare l'edificio vincolato.



STRATEGIA ATTUATA

FACCIATA LIBERA / ACCESSIBILITÀ

La strategia di avere una facciata libera, invece, incrementa l'accessibilità al lotto, generando inoltre nuovi con visivi verso la città circostante, nell'ottica di implementare le superfici arboree e far sì che i volumi, siano sì in relazione tra loro, ma dialoghino in particolare con il contesto attraverso nuovi orientamenti e scorci.



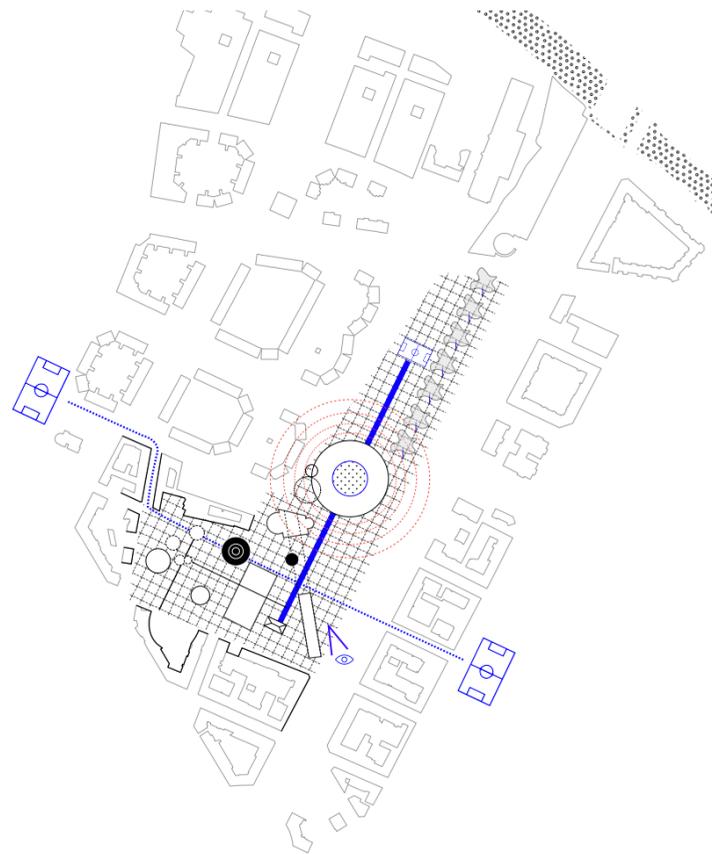
POSSIBILE APPROCCIO



ALLINEAMENTI

L'approccio che prevede il Prg, si orienterebbe verso il rispetto degli allineamenti e della griglia ortogonale. nell' ipotesi fatta si avrebbero palazzine a corte che avrebbero come unici affacci, gli assi viari principali e quelli secondari, di distribuzione interna. Il lotto con questa impostazione rimarrebbe chiuso in se stesso e non si aprirebbe all'intorno urbano.

STRATEGIA ATTUATA



DINAMICITÀ

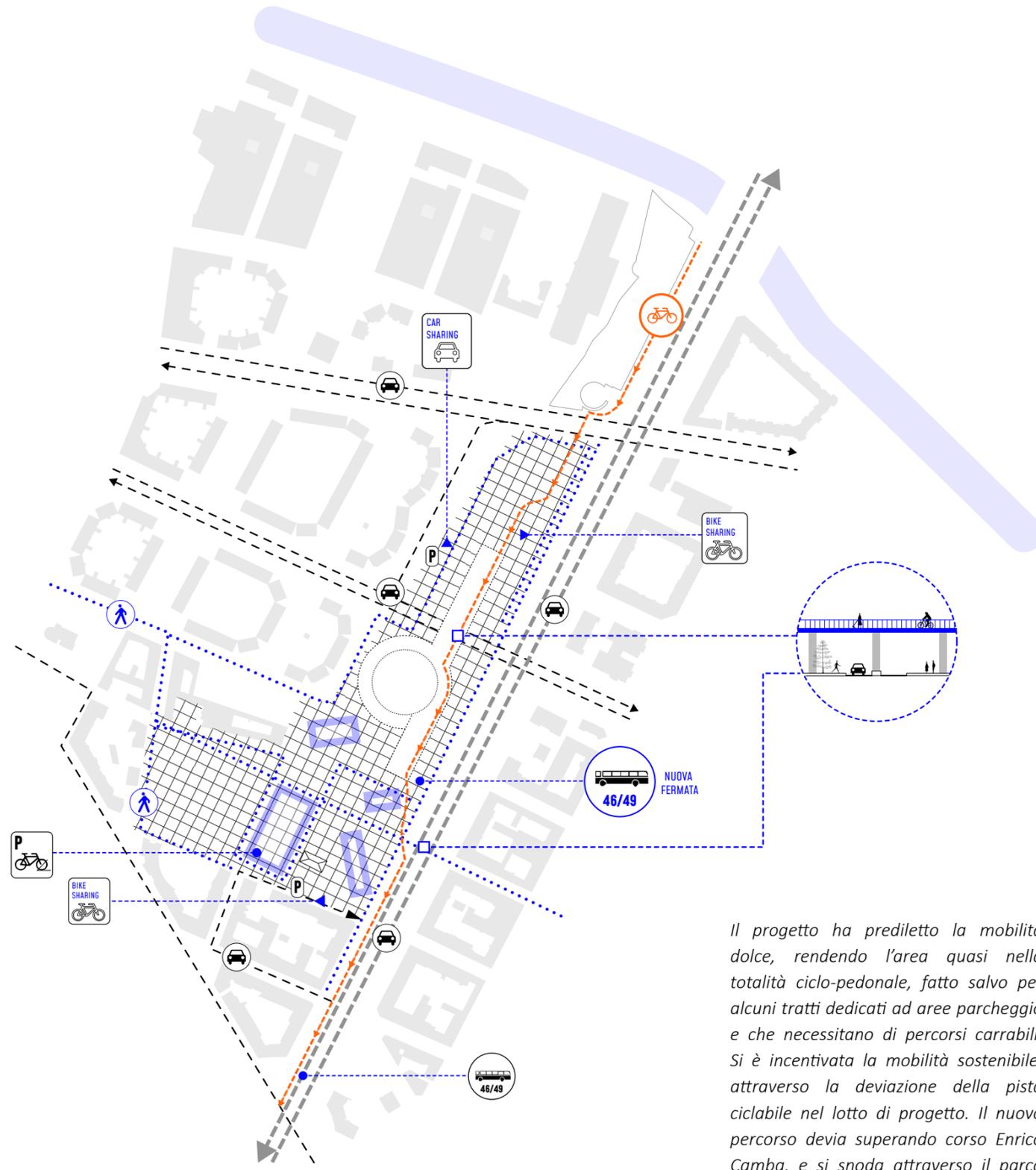
Il progetto, è generato da una griglia ortogonale, sovrapposta ad un sistema di forme circolari di diverse dimensioni. Gli assi collegano i due campi da gioco, vicini all'area di progetto, con un terzo punto, che consiste nei due campi - da basket e calcio a cinque - progettati nell'area. L'asse secondario, parte dall'edificio vincolato e collega l'elemento cardine: il polo attrattivo della biblioteca. Il collegamento è enfatizzato da una lunga pavimentazione continua, che ingloba anche gli edifici circostanti.



LE INFRASTRUTTURE VERDI

L'approccio scelto punta sul verde urbano, inserendo tipologie ad alto e medio fusto che consentono di creare giochi di luci e ombre negli spazi pubblici e sui volumi. Inoltre, da non sottovalutare l'apporto del verde urbano che gioca un ruolo fondamentale nell'ingranaggio di una città. In particolare, si pone da filtro per i rumori cittadini e del traffico consistente di corso Principe Oddone, depurando l'aria e contribuendo a migliorare la qualità di vita dei residenti.

Il disegno del nuovo landmark per l'area enfatizza l'area di progetto e ne ricostruisce lo skyline. L'obiettivo è quello di scardinare l'idea che le "infrastrutture grigie" siano sempre portatrici di interessi prioritari.



LA MOBILITÀ

Il progetto ha prediletto la mobilità dolce, rendendo l'area quasi nella totalità ciclo-pedonale, fatto salvo per alcuni tratti dedicati ad aree parcheggio e che necessitano di percorsi carrabili. Si è incentivata la mobilità sostenibile, attraverso la deviazione della pista ciclabile nel lotto di progetto. Il nuovo percorso devia superando corso Enrico Camba, e si snoda attraverso il parco verde progettato. Un ulteriore passerella permette il superamento ciclo-pedonale di corso Principe Oddone. Importanti, infine, i servizi di car e bike sharing.

L'AGORÀ

Lo spazio pubblico dei playground

La strada, intesa come spazio pubblico, rappresenta un grande soggiorno, ragionando in termini di abitazione, per l'intera comunità. Il disegno degli spazi urbani stimola e rafforza quel tessuto di relazioni interpersonali proprie di un quartiere e che si pone alla base dei legami tra individui.

L'utilizzo di cerchi concentrici per la pavimentazione ricrea dei punti focali nel vasto spazio pubblico e definisce i luoghi in grado di attrarre e coagulare l'attenzione della comunità.

Il tema del gioco è affrontato nel concepimento proprio degli spazi, non sono stati inseriti infatti degli elementi

standardizzati acquistabili digitando online "parco giochi", dei modelli pronti, definiti e caratterizzati. La ricerca ha infatti generato elementi di arredo urbano che potenzialmente, lasciando massima immaginazione ai bambini, possano essere utilizzati in maniera ludica.

Sono stati inseriti spazi circolari contenenti delle sabbie per i bambini, elementi tubolari sui quali arrampicarsi, elementi a griglia reticolare, che oltre a generare ombra diventano elementi di gioco.

Attività



Vintage market



Spazi ludici /
Arredo urbano



Sport



Landscape



Pavimentazione gioco



Orto urbano

Esperimenti



Agricoltura urbana

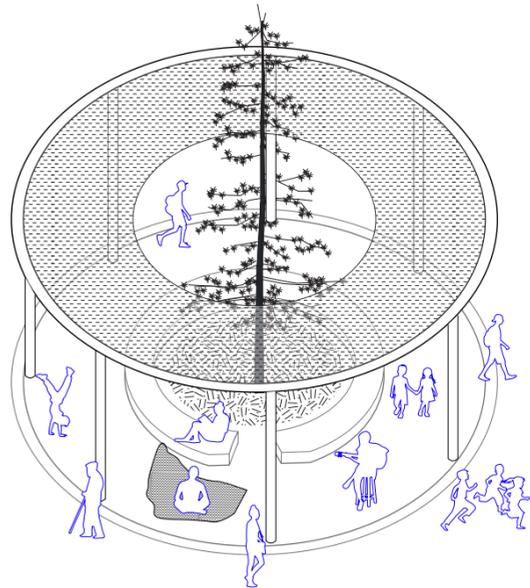


Active recycling

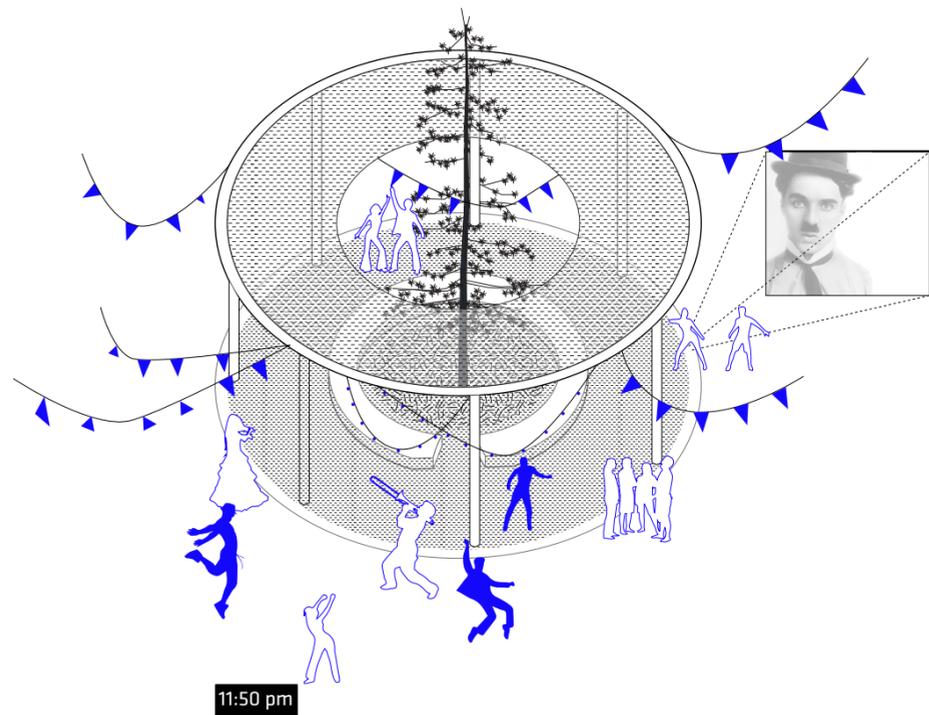


Green Energy





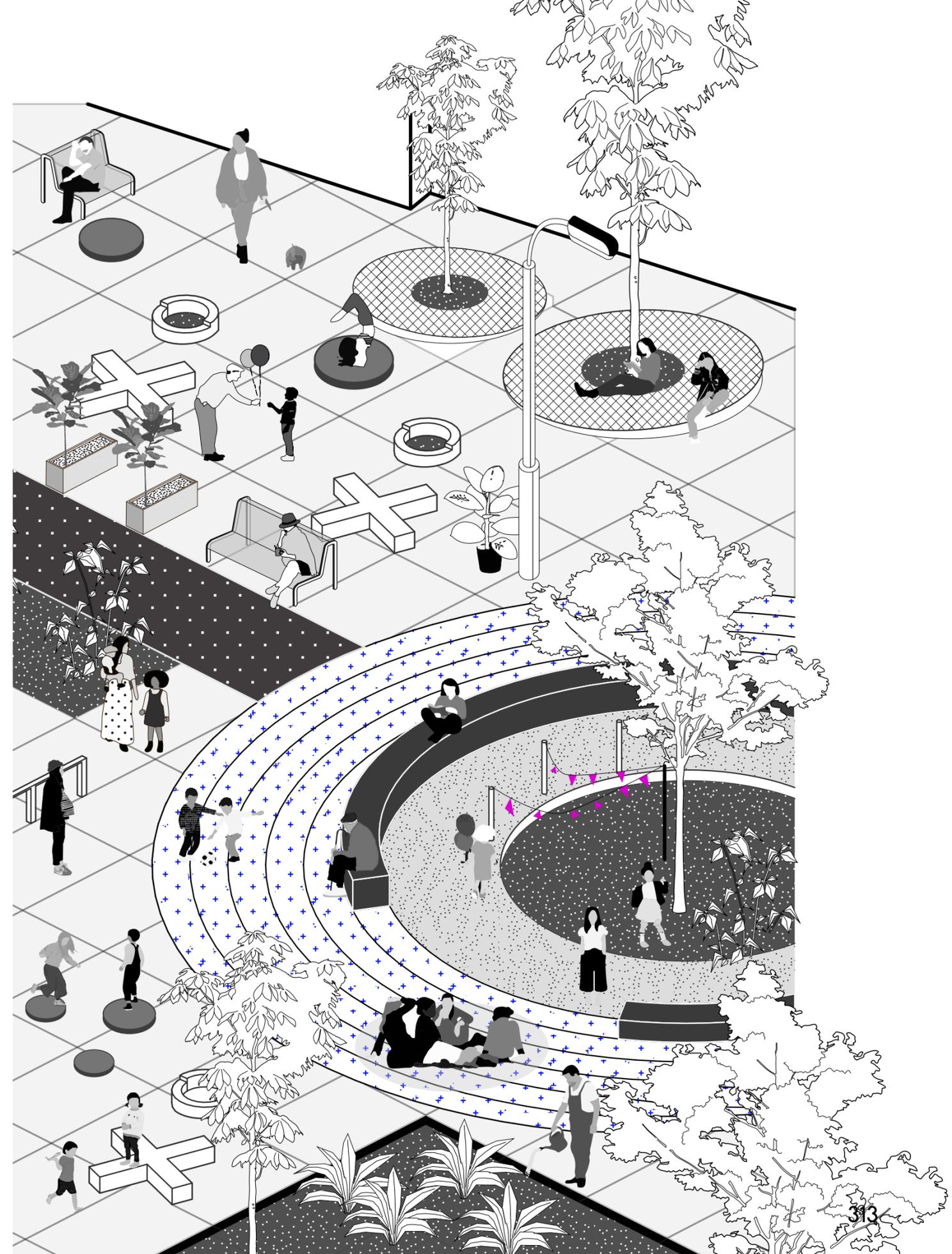
11:50 am



11:50 pm

"A place that gives you the feeling that you're somebody living somewhere".

Alison and Peter Smithson



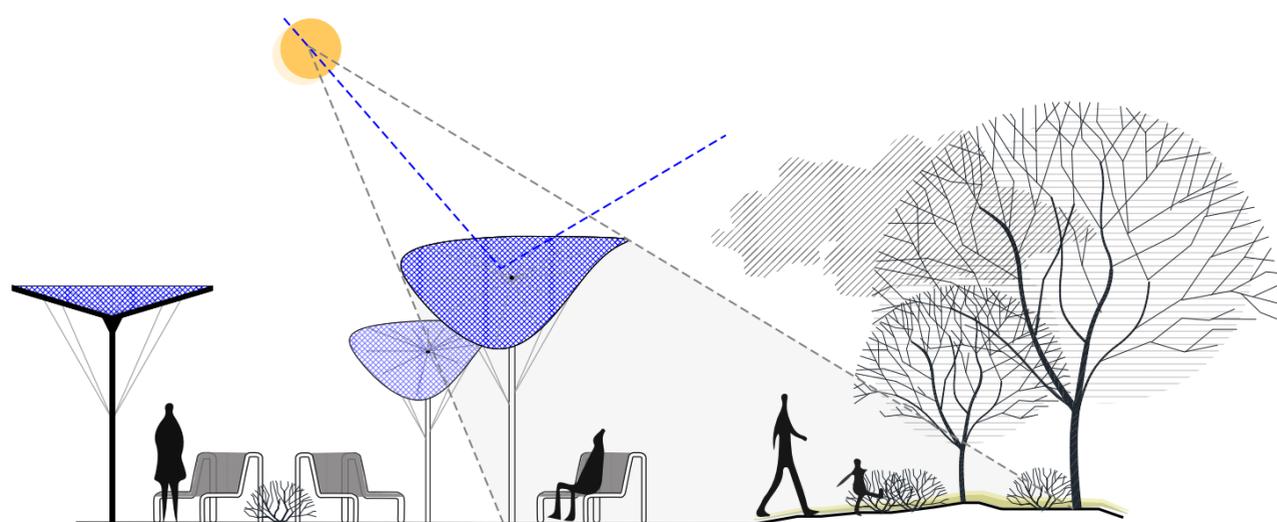
Una zona ribassata di forma quadrata che al suo interno presenta dei cilindri-sedili che possono generare momenti di gioco ma al contempo, una volta liberata dalle sedute si trasforma in una cavità intorno alla quale ricreare un cerchio di discussione o un'area di ascolto, un momento di raccolta per la comunità. Alcune aree sono state trattate con diversa tipologia di pavimentazione per consentire ai bambini di giocare, come ad esempio dei quadrati trattati con pavimentazioni antitrauma e con disegni che ricreano alcuni giochi tradizionali, che risiedono nella nostra memoria nell'era del digitale, come quello della "campana".

Lo spazio è stato concepito, per essere non ad uso esclusivo dei bambini, ma che sia potenzialmente cangiante, quindi posto

accogliente per l'intera comunità.

La pavimentazione in alcuni punti acquisisce tridimensionalità trasformandosi in basse sedute, che incrementano la presenza di spazi *comfort* per chi si reca nella piazza per rilassarsi dopo il lavoro o a leggere un libro. Sono stati utilizzati anche degli elementi di riuso presenti nella piazzetta che precedentemente occupava l'area di progetto. Gli oggetti, come panchine e elementi di arredo urbano, in un'ottica di sostenibilità, vengono ripensati e riposizionati.

Le zone d'ombra sono consentite dalla presenza di alberi ad alto fusto, che alternati a quelli a basso fusto e alle fioriere creano un gioco di luci e ombre nelle ore diurne che favoriscono momenti di relax.



Schema che mostra l'inserimento dell'arredo urbano come riuso e dei sistemi di ombreggiamento



Lo spazio pubblico, il verde urbano e i playground.

/ LE RESIDENZE

FABBRICA SOCIALE

FABBRICA SOCIALE

“Fabbrica sociale” è il complesso residenziale che si configura come un insediamento caratterizzato da una notevole flessibilità e adattabilità d’uso. Il *target* a cui è rivolto è quello giovanile o di piccoli nuclei familiari.

Il disegno è costituito da un modulo di blocchi di 3x4 metri che si addizionano gli uni sugli altri fino a formare un parallelepipedo totalmente pieno, che viene poi sventrato per sottrazione.

Al piano terra del blocco troviamo la parte dei servizi pubblici, propri del *co-housing*, una cucina condivisa, una lavanderia, un cafeteria e una sala relax e tv. Il *mix* funzionale non ricopre la totalità della superficie della piastra rettangolare ma solo il fronte che si affaccia sull’edificio preesistente. Il resto della superficie è dedicata a spazi *bike-sharing*, ai sistemi verticali, scale e ascensori e ampie aiuole. Il piano terra è illuminato da una luce zenitale che proviene dai vuoti della piastra superiore. La scelta di lasciare il piano terra svuotato parzialmente ha permesso il proseguo della pavimentazione esterna e un incremento della *privacy* fornita alla sfera privata degli alloggi che rimangono su un livello differente rispetto al piano strada.

Il primo piano è caratterizzato da una placca forata a tutta ampiezza, che fornisce luce al piano terra e diventa lo spazio pubblico che garantisce il sistema di percorrenze verso gli alloggi, ed è frutto di un gioco tra pieni e vuoti.

Le tipologie edilizie sono cinque e sono

distinte per *size*: XS, S, M, L, XL. Ogni tipologia presenta dai due ai tre alloggi al suo interno di differente impostazione. L’articolazione della struttura impone che il piano sottostante abbia una superficie maggiore del superiore, permettendo in questo modo che i solai del piano inferiore vengano sfruttati come balconi e logge esterne dagli inquilini del piano superiore. Questi spazi aperti sono sfruttati inoltre come tetti verdi di tipo estensivo, che consentono una mitigazione del microclima, un sostanzioso risparmio energetico, così come riduzione dell’inquinamento atmosferico e sonoro. La piattaforma rappresenta lo spazio semi-pubblico, al quale possono avere accesso solo gli abitanti di “Fabbrica Sociale”, e dove possono aver luogo numerose attività di socializzazione che incrementano i rapporti tra la comunità.

La struttura dell’edificio è costituita da blocchi modulari di uguale dimensione, fatto salvo per gli spazi di servizio, pilastri e pochissimi setti murari divisorii. L’idea di base è quella che dell’edificio sia volutamente lasciato incompleto, o almeno che se ne dia una prima proposta, in modo da permettere agli abitanti stessi di decidere come dividere lo spazio o come viverci dentro, dove mangiare e dove dormire. Al mutare della composizione del nucleo familiare, la casa può essere adattata e in una certa misura ampliata. L’edificio è come un prodotto semilavorato che ognuno può completare in base alle proprie necessità.



PIENI E VUOTI

RESIDENZE

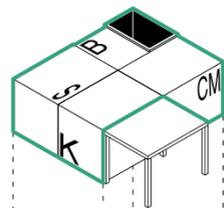
XS

Alloggio Standard

48 mq

+ 12 mq terrazza esterna

K + CM + S + B

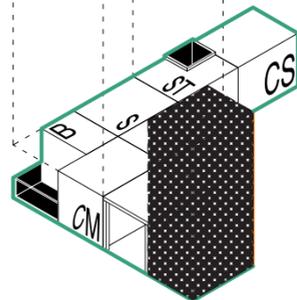


Alloggio Family

72 mq

+ 5.8 mq balconi

K + CM + CS + S + B + St



134 mq

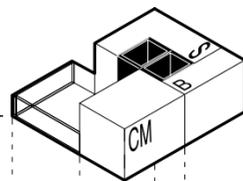
S

Alloggio Standard

36 mq

+ 18 mq spazi esterni

CM + S/K + B

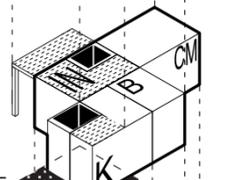


Alloggio Standard

48 mq

+ 3 mq spazi esterni

IN + CM + K + B

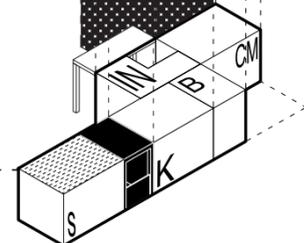


Alloggio Standard +

60 mq

+ 12 mq spazi esterni

IN + CM + S + K + B



177 mq

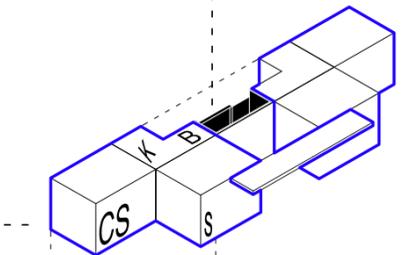
M

Alloggio Standard

36 mq

+ 12 mq spazi esterni

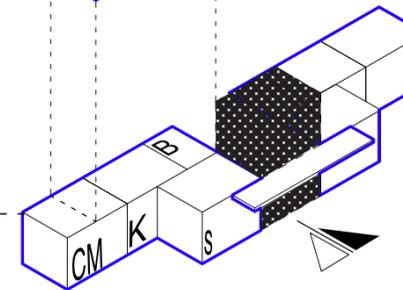
CS + K + S + B



Alloggio Standard

42 mq

CM + K + S + B



TERRAZZINO
COMUNICANTE TRA I DUE ALLOGGI

180 mq

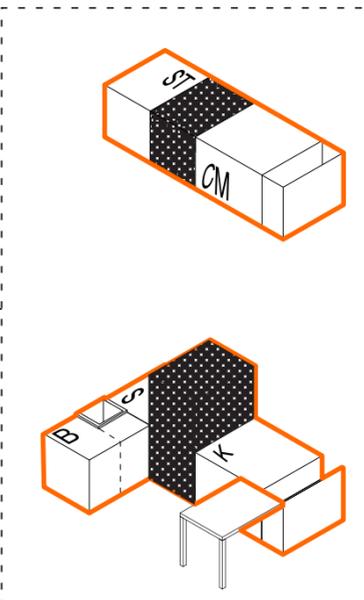
L

Alloggio indipendente

96 mq

+ 45 mq spazi esterni

Servizi verticali indipendenti
CM + K/S + B + V + St

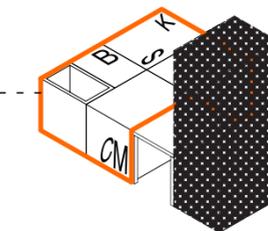


Alloggio Standard

40 mq

+ 6 mq spazi esterni

CM + K/S + B + V

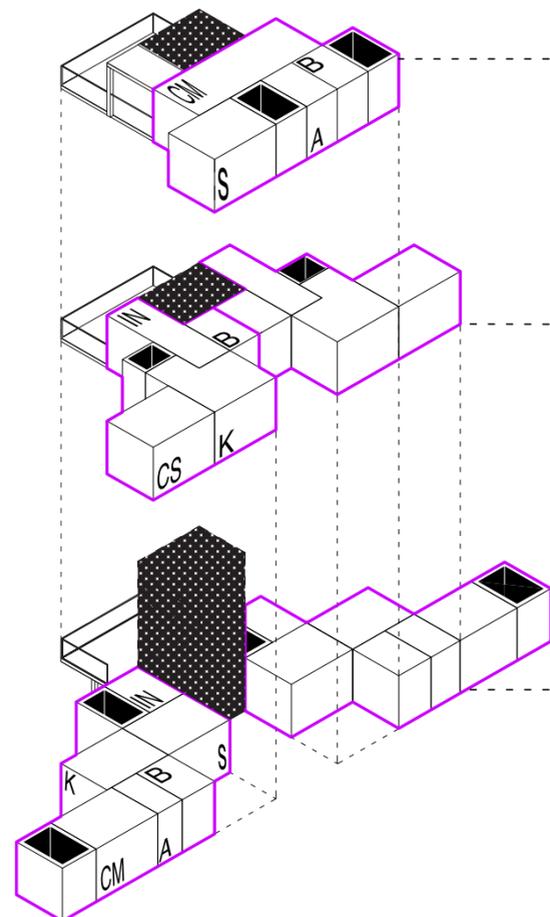


187 mq

Cinque diversi moduli pensati per essere sommati e sovrapposti tra loro, i vuoti corrispondono a patii interni e/o esterni che creano aggregazione e socialità.

S Soggiorno	CS C. singola	Vuoti / patii interni
B Bagno	IN Ingresso	Pieni / costruito
CM C. matrimoniale	A Cabina armadio	Distribuzione verticale
ST Studio		

XL

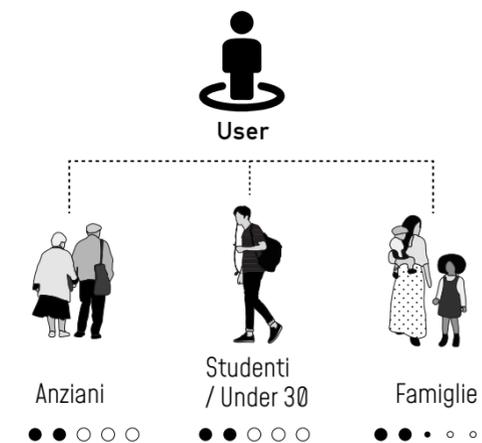


Alloggio Singolo
40 mq
 + 38 mq spazi esterni
 IN + S + CM + B / Cucina comune a servizio dell'alloggio

Alloggio Standard
50 mq
 + 28 mq spazi esterni
 K + CM + S + B

Alloggio Family
60 mq
 + 14 mq balconi
 IN + K + CM + S + B + A

480 mq



Componenti per alloggio

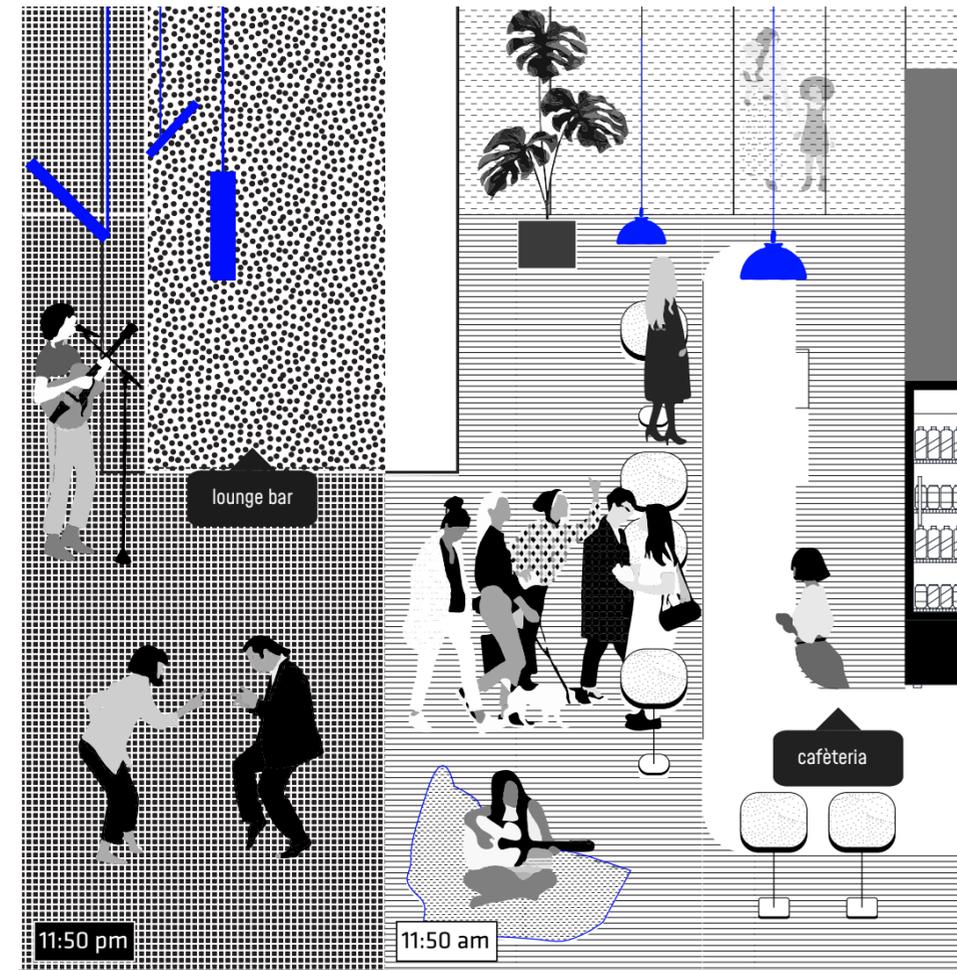
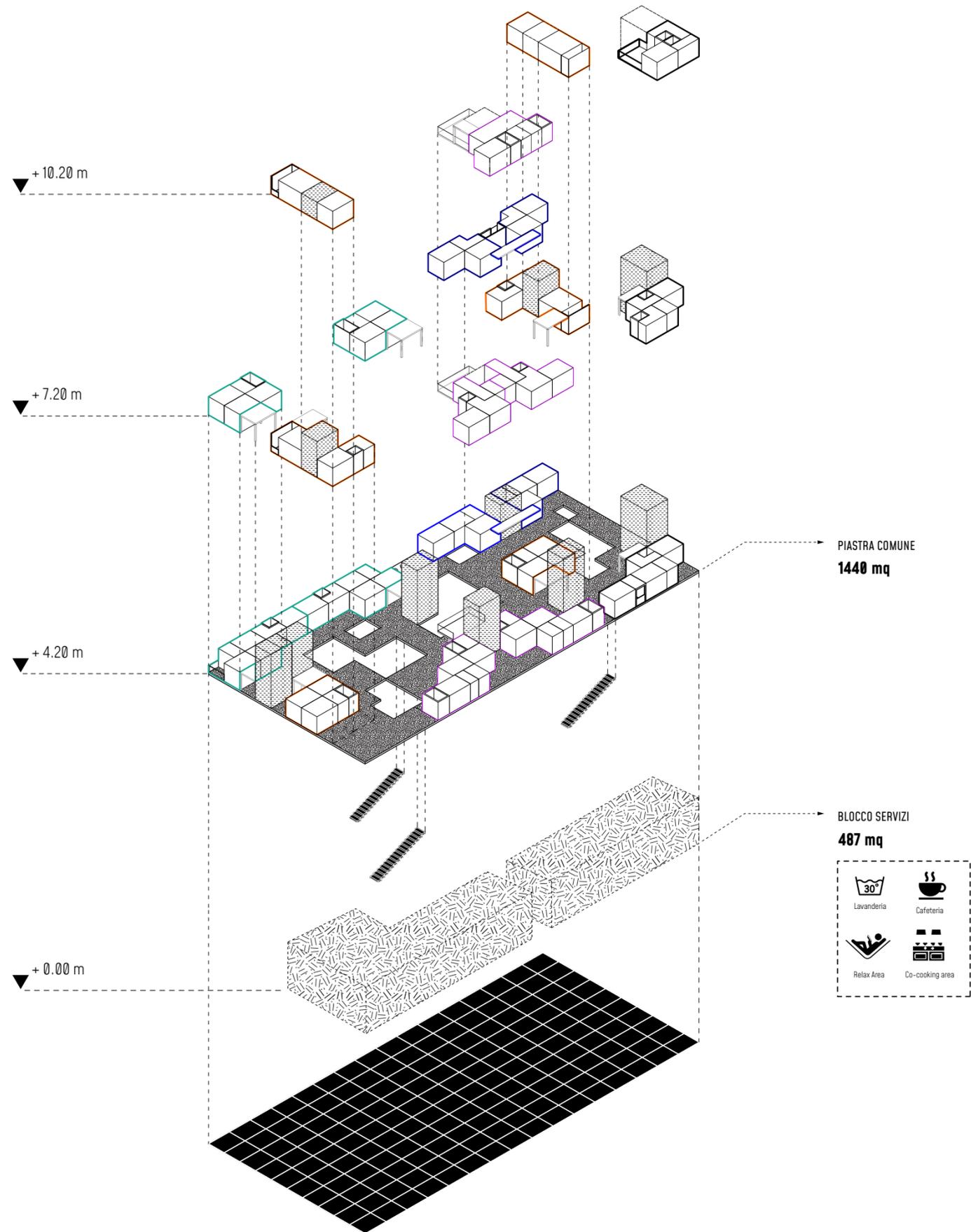
Tempo permanenza

Servizi



Valori



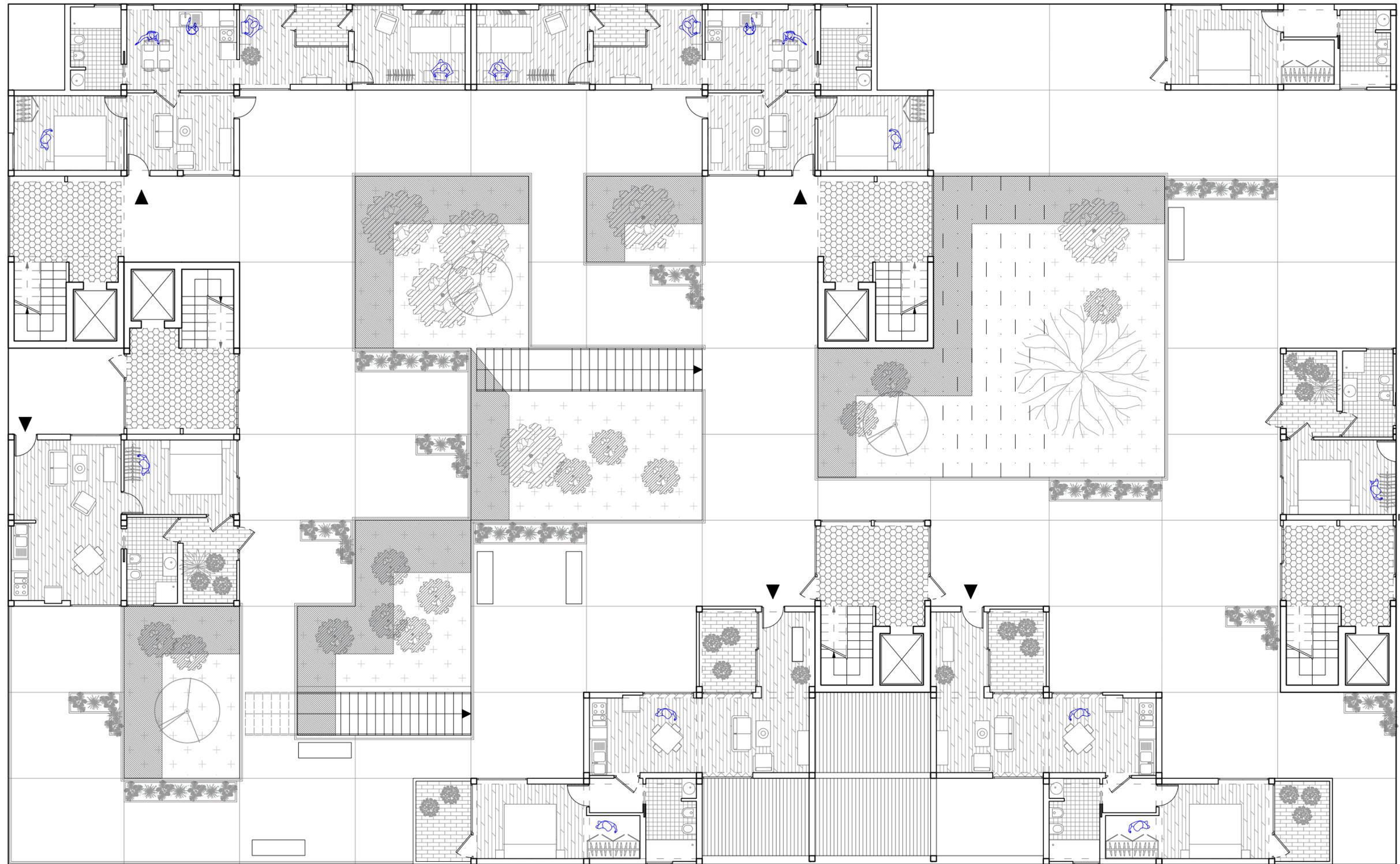


Spazi interni del blocco servizi, in cui si evidenzia il cambio di funzioni tra ore diurne e notturne.



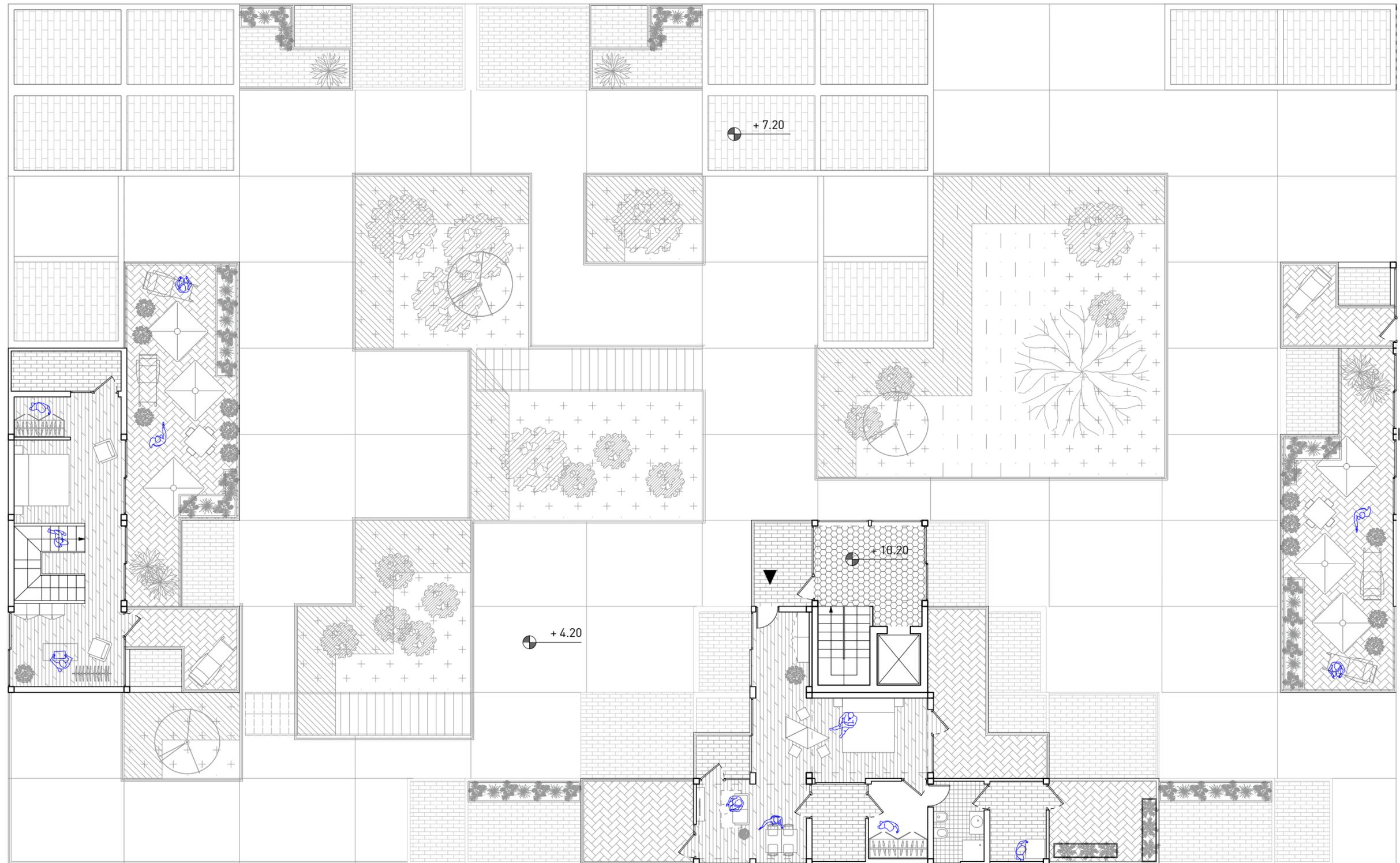
Pianta piano terra

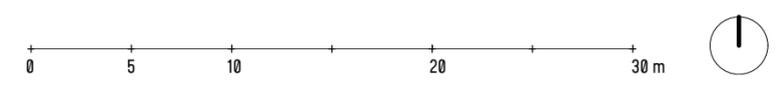
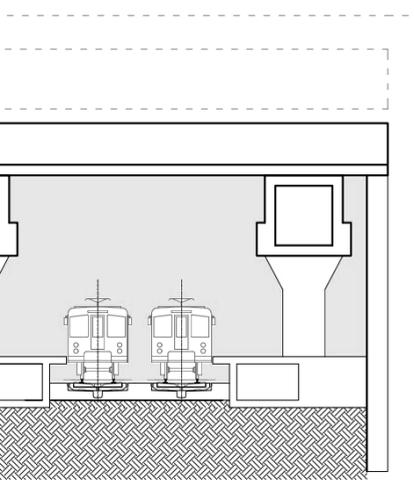




Pianta secondo piano





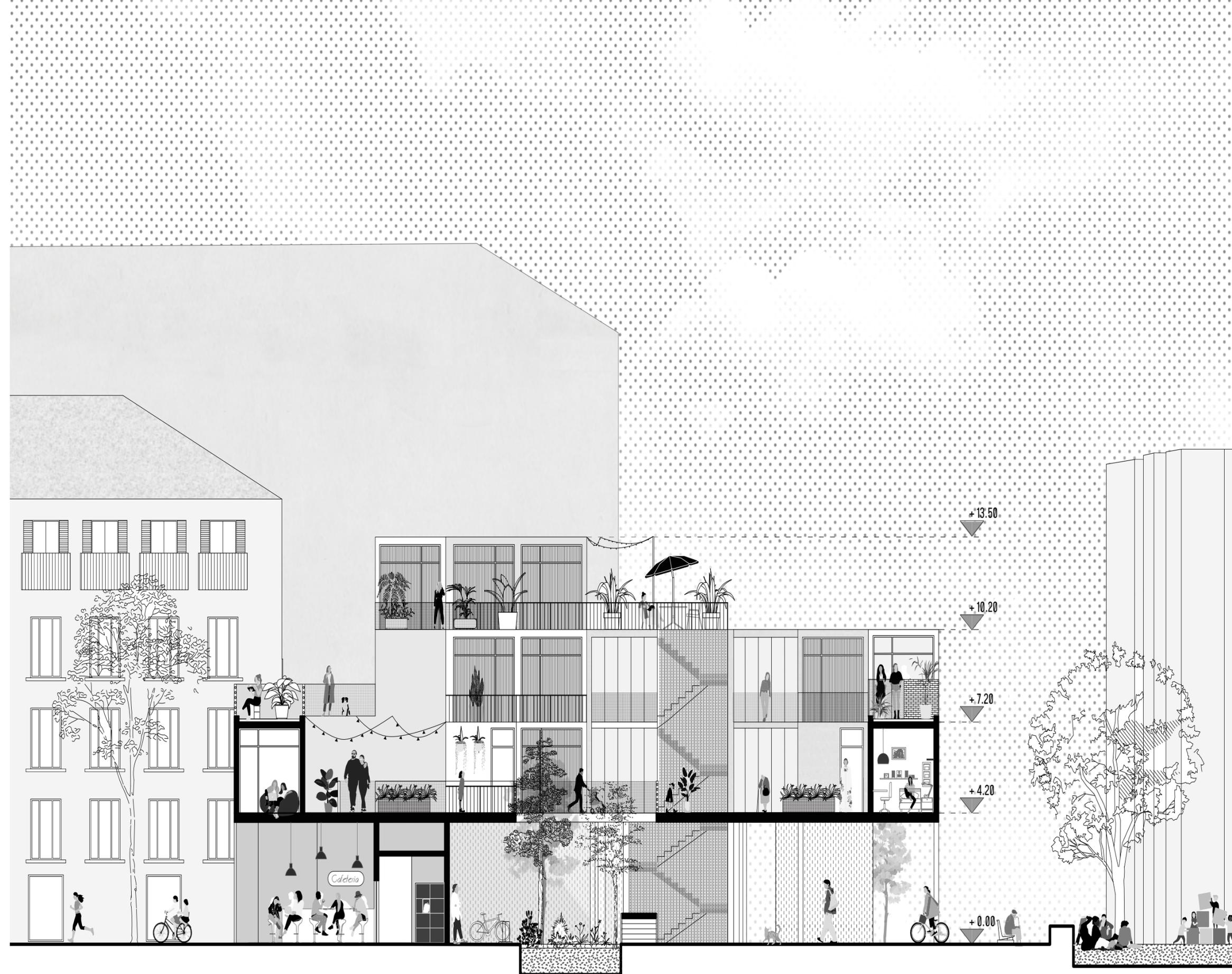


Sezione trasversale Est-Ovest residenze

La sezione mostra l'articolazione della volumetria del blocco residenze, un'alternanza di pieni e vuoti che generano terrazze e cortili privati a servizio del modulo abitativo.

Una grande piastra orizzontale collega le residenze, sulla quale si snodano i flussi di percorrenza. Lo spazio è di tipo intermedio, tra il pubblico e il privato, in cui hanno modo di generarsi momenti di socialità e di incontro per la comunità.

Zoom sezione residenze >

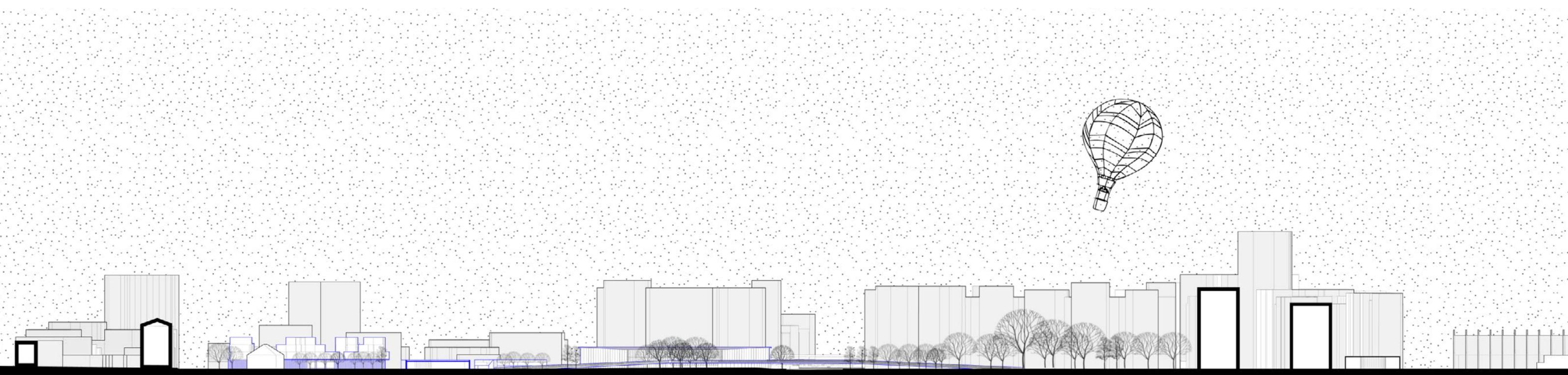




Spazi esterni delle residenze FABBRICA SOCIALE

/ LA BIBLIOTECA

FABBRICA CULTURA



Sezione territoriale Nord-Sud

FABBRICA CULTURA

“Fabbrica cultura” nasce da un’esigenza della comunità di avere una biblioteca comunale, ma supera questa definizione, proponendosi come nuovo polo culturale, centralità all’interno di un panorama vitale e in continua trasformazione che è Torino, rendendosi manifesto alla città attraverso lo sviluppo di un’immagine iconica.

Il polo attrattivo è caratterizzato da una *mix* funzionale che non si limita alla funzione di biblioteca, ma abbraccia altre attività che possono essere più attrattive e appetibili ai più giovani.

A livello formale Fabbrica Cultura si configura come un grande cerchio accentratore, con al centro l’AGORÀ.

Per Agora s’intende uno spazio circolare aperto che si configura come il nucleo della biblioteca e dell’area di progetto. All’interno alberi ad alto fusto creano un vero e proprio bosco, che diventa uno spazio semi-pubblico in cui poter trascorrere del tempo, creando relazioni interno-esterno attraverso pannelli scorrevoli e flessibili.

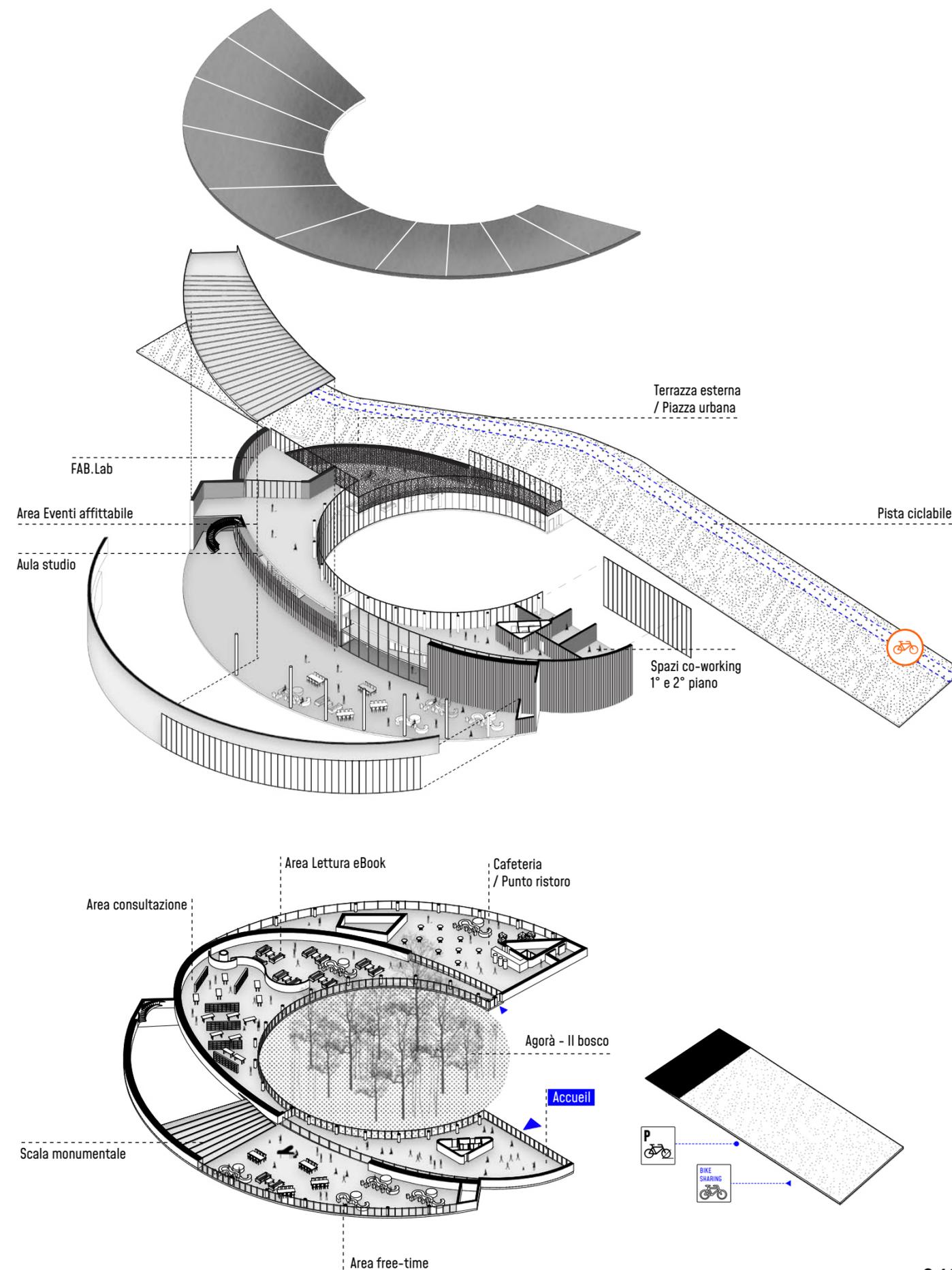
Al suo interno gli ambienti si organizzano in aree di diversa natura: sono state pensate una sala lettura, aule studio silenziose e rumorose con tavoli comuni affacciati sulle doppie altezze, salotti di lavoro comune, un grande punto ristoro, una caffetteria, un

Fab Lab per la realizzazione di *maquete*, ma anche ambienti protetti da flussi e rumori. Inoltre sono stati pensati degli spazi *co-working* prenotabili per lassi di tempo che vanno da un’ora all’intera giornata per *meeting* o per lo *smart-working*. Per incrementare l’utilizzo della biblioteca è previsto un sistema di digitalizzazione dei libri presenti all’interno.

La pavimentazione esterna si dilata all’interno dell’area gioco, con tavoli da ping-pong, salotti, orientati allo svago. I playground esterni entrano all’interno superando la barriera dell’involucro strutturale. Inoltre le vetrate sono apribili e scorrevoli, permettono una completa apertura verso lo spazio esterno.

Una scala monumentale porta al secondo piano. Assolve a duplice funzione, il collegamento verticale e lo spazio di sosta. L’ampiezza infatti, permette di ricavare degli spazi dedicati alle sedute, che permettono di poter sostare su ampi cuscini, lavorando in *team* o leggendo un libro. Si configura come tribuna dei ragazzi e si apre verso lo spazio esterno attraverso una serie di vetrate scorrevoli.

La biblioteca è filtrata dall’inquinamento acustico da specie arboree sia al suo interno, che all’esterno, sul lato che fronteggia corso



Esploso volumetrico con >
indicazione funzioni

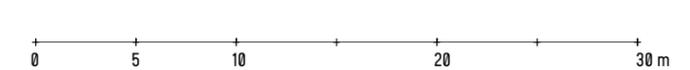
Principe Oddone. Gli alberi consentono di filtrare i rumori provenienti dall'esterno e garantire un'efficiente esperienza all'interno.

Il cilindro è poi interrotto al primo Piano da una rampa che sale e intercetta la piazza sopraelevata sulla quale si ha accesso,

dall'interno della biblioteca, uscendo dall'Aula studio rumorosa e che è uno spazio direttamente connesso al quartiere e alla città. Anche in questo caso la piattaforma sopraelevata genera uno spazio intermedio tra la sfera pubblica e privata, infatti dalla rampa si ha accesso ad una passerella

che consente il superamento pedonale e ciclabile, attraverso la deviazione della pista ciclabile, di corso Enrico Camba. Questa divisione di livelli permette sia una separazione dei percorsi di mobilità dolce e quella veloce, sia un punto d'osservazione differente, sopraelevato, che permette un

collegamento visivo verso il fiume Dora.



Sezione longitudinale biblioteca FABBRICA CULTURA





Spazi interni della biblioteca FABBRICA CULTURA



Spazi cortile interno della struttura che ospita l'asilo.

CONCLUSIONI

Nell'ambito del lavoro di ricerca, il progetto si è interrogato in merito al tema della rigenerazione di scali ferroviari dismessi, nell'ottica di una riqualificazione di fondamentale interesse per la città contemporanea. Si sente la necessità di ripensare quei tessuti propri della città, che nonostante siano altamente infrastrutturati, risultano statici e incapaci di rigenerarsi autonomamente.

Approcciandosi al tema del riuso e della riqualificazione urbana, è venuto spontaneo indirizzare le scelte del lavoro verso la città di Torino e l'area di Spina 3, in particolare, attraverso una lettura del rapporto storia-progetto dettato dalla configurazione ex-industriale dell'area. Tra i focus principali del progetto vi era certamente la ricucitura con i quartieri circostanti, separati dapprima dalla ferrovia e successivamente dalla grande autostrada urbana di corso Principe Oddone.

La proposta di progetto opera delle micro-suture puntali che puntano a ripensare l'area in integrazione profonda con il quartiere e gli spazi circostanti. Successivamente si è messo in atto il collegamento con l'intorno urbano attraverso la costruzione di un progetto che generasse un nuovo polo attrattivo non solo per l'area, ma per la città.

Le strategie messe in atto sono parte di un *unicum* che è la sfera sociale. Le residenze integrano il complesso intergenerazionale della nostra società, proponendo una vivibilità fatta di coesione, collaborazione e senso comunitario. Gli spazi pubblici sono pensati per accomunare i residenti e creare momenti di convivialità. L'approccio ha portato alla luce un nuovo modo di concepire lo spazio pubblico e l'isolato

torinese, non più confinato e chiuso in se stesso, ma caratterizzato da spazi aperti, dinamici e cangianti in relazione alle esigenze proprie degli individui.

La tesi ha portato a termine l'obiettivo prefissato, cioè quello di ripensare un'area dismessa della città di Torino attraverso strategie ottimali che si interfacciassero con le peculiarità del sito.

L'ascolto dei comitati e la messa in atto di strategie mirate a soddisfare le esigenze degli individui che abitano i luoghi, ha permesso da un lato di dare corpo a determinati bisogni e dall'altro di indirizzare il progetto nell'ottica della progettazione partecipata.

La visione progettuale si è basata sull'inserimento di un *mix* funzionale che integrasse le esigenze locali ma che avesse una risonanza anche rispetto alla scala della città. Il lavoro, dopo la fase analitica e di inquadramento storico, avanza una proposta progettuale rivolta all'area Oddone, ma l'intento è quello di dimostrare l'importanza del patrimonio ferroviario dismesso italiano e le potenzialità che le aree presentano. Un patrimonio che si sviluppa su tutta la penisola italiana che le strategie presentate mirano a trattare, mostrando uno dei possibili approcci ad un contesto urbano di questo tipo, illustrandone la metodologia. Si è messo in luce, infine, l'importanza della ricerca profonda, dalla conoscenza del contesto storico-urbano nel quale l'area s'inserisce per poter promuovere una valorizzazione delle aree dismesse presenti nelle città, attraverso scelte mirate che ricostruiscano tessuti urbani da troppo tempo dimenticati.

/ BIBLIOGRAFIA

/ LIBRI E DOCUMENTI

1. Archivio di Stato di Torino, Sezione Corte, *Carte Topografiche Segrete, Torino 15 A VI Rosso*, Carta dei Distretti delle Regie Caccie, 1761 ca.
2. Augè M., *Non-luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Eleuthera, Milano 1996.
3. Ballatore L., *Storia delle ferrovie in Piemonte*, Editrice il Punto, Torino, 2002.
4. Battarra R., *Le aree ferroviarie dismesse di Milano e Firenze*, Tema, vol. 3, n. 4., Milano 2010.
5. *Brochure* illustrativa del workshop Rail City Lab, maggiori informazioni www.fssitemiurbani.it.
6. Calderini E. (a cura di), *Indagini su San Donato*, in Circonscrizione San Donato-Campidoglio, Terra uomini e istituzioni in una città che si industrializza: indagine su San Donato 1850-1900, Città di Torino, Assessorato alla Cultura, Torino, 1985.
7. Callegari G., Corsico C., De Rossi A. (a cura di), *Nuovi paesaggi piemontesi*, Alinea Editrice, 2006.
8. Cartia J., *Riformare lo spazio: proposta di progettazione interstiziale per la riqualificazione di un isolato in Borgata Tesso a Torino*, Rel. E. Vigliocco, V. Manti, Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2012.
9. Carucci S. (a cura di), *Verso il futuro delle aree ferroviarie. Scenari di Trasformazione*, Torino, 2020, pp. 11-25.
10. Cerasoli M., *Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio. Le ferrovie italiane nell'epoca della pseudo liberalizzazione*, Aracne editrice, Roma 2012, pp. 52-54.
11. Ceserani R., *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova 1993.
12. Choay F., *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, in "Architettura", Skira, 2003.
13. Città di Torino, *Piano Regolatore Generale. Tavole di azionamento e Schede normative*, Torino 1995.
14. Città di Torino, *Relazione circa l'allargamento della Cinta Daziaria di Torino*, Tip. Cecchini, Torino, 1914.
15. Comoli Mandracci V., *Le aree storico-culturali del Piemonte*, 6° "Quaderno della Pianificazione", PTR, Torino, Regione Piemonte 1999.
16. Comoli V., Viglino M. (a cura di), *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*. Catalogo della mostra, Celid, Torino 1984.
17. Condolo M., *Torino-Ceres. 140 anni di storia dalla "Ciriè-Lanzo" alla metropolitana regionale*, Brescia, Fondazione Negri, 2008.
18. Conforti L., Dandona C. A., Perino G. (a cura di), *Meamorfosi della città. Torino e la Spina 3*, Torino, 2012.
19. D'Agostino P., *Stazioni ferroviarie. Riflessioni tra disegno e progetto*, Maggioli editore, Sant'Arcangelo di Romagna 2013.
20. Dal Pozzolo L., *Il patrimonio culturale tra memoria e futuro*, Editrice Bibliografica, Milano 2018.
21. Dansero E., Gaimo C., *Aree industriali dismesse: vuoti da non perdere*, in Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche, E. Dansero, C. Gaimo, Spaziante A. (a cura di), Alinea Editrice, Firenze, 2001.
22. Facchinelli L. (a cura di), *Scali ferroviari, da infrastrutture di trasporto ad aree urbane*, in "Rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio", n. 52, Venezia 2018.
23. Fini G. (a cura di), N. Pezzoni, *Il Piano strutturale di Anversa. Un nuovo linguaggio urbanistico per la città del XXI secolo*, in "Urbanistica", Rivista trimestrale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, n. 148 ottobre-dicembre 2011.
24. Fondazione Vera Nocentini (a cura di), *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Edizioni Angolo Manzoni, Torino 2009.
25. Fs Sistemi Urbani, *Scali Milano, Progettare la trasformazione*, PPAAN srl, Marzo, 2018.
26. Ginex G., *Aldo van Eyck, l'enigma della forma*, Torino 2002.
27. Goldmann J., *Spaces of Transition, 'Heterotopias' and 'Non-Spaces'-A Study on the Literary Representation of the Train Station*, Universität Würzburg, Germania 2016.
28. Grahame Shane D., *Recombinant Urbanism: Conceptual Modeling in Architecture, Urban Design, and City Theory*, Academy Editions Ltd, 2005.
29. Gregotti Associati, Comoli Mandracci V., Viglino Davico M., *Qualità e valori della struttura storica di Torino*, in "Quaderni del Piano", Comune di Torino, Torino 1992.
30. Gregotti Associati, *Progetti per il PRG*, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994.
31. Idini P., *La strada come progetto pubblico*, Università degli studi di Sassari DADU, Scuola di Dottorato in Architettura e Pianificazione, 2015.

32. Laboratorio di Analisi e Modelli Energetici (Dipartimento di Energetica, Politecnico di Torino), *Analisi storica sulle attività produttive presenti in Spina 3*, maggio 1998.
33. Laria F., *La Spina di Torino. Scelte amministrative ed interessi privati*, Rel. R. Bedrone, Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino, 2012.
34. Latz + Partner, *Parco Dora. Torino*, in Lotus Internazionale, n. 150., 2012.
35. Marinetti F. T., *Fondazione e manifesto del futurismo*, Direzione del Movimento futurista, Milano 1909.
36. Maspoli R., *Il Parco Dora a Torino. Rinaturalizzazione e memoria nel paesaggio post-industriale*, in "Patrimonio Industriale", n. 09/10, anno VI, aprile - ottobre 2012.
37. Montanari G. (a cura di), Prefazione: *Una "partecipazione" impossibile alla trasformazione urbana*, in "La spina 3 di Torino. Trasformazioni e partecipazione: il comitato dora spina tre", Boero E., Edizioni Visual Grafika, Torino, 2012.
38. Montedoro L., *Una scelta per Milano. Scali ferroviari e trasformazione della città*, Macerata 2011.
39. Novara D. (a cura di), *Il valore formativo dei luoghi della memoria*, in "Memoranda. Strumenti per la giornata della memoria", Edizioni La Meridiana, Molfetta 2003.
40. Oxman R., Shadar H., Belferman E., *Casbah: a brief history of a design concept*, in arq, vol. 6, n. 4, 2002.
41. Petrangeli M., *Architettura come paesaggio: Gabetti e Isola - Isolarchiteti*, Allemandi, Torino, 2005.
42. Recalcati S., Fraticelli C. (a cura di), *La rigenerazione*

43. Saccomani S., *Il progetto preliminare del Prg di Torino e le aree industriali dismesse*, in When the factories close, B. Dimitriou, M.J. Thomas (a cura di), Oxford Brookes University, 1994.
44. Saccomani S., *Torino: le aree industriali dismesse. Fra strategie di sviluppo e trasformazione immobiliare, in Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Dansero E., Gaimo C., Spaziante A. (a cura di), Alinea Editrice, Firenze, 2001.
45. Sbacchi M., *La Kasbah organizzata*, in Arq, 2012.
46. Selva C., *La casbah come modello del progetto contemporaneo: la ricerca di identità nell'articolazione di spazi complessi*, articolo su Arc Italia World Magazine, ottobre 2020.
47. Tardivo G., *La percezione della qualità urbana. Il caso di spina 3*, Rel. A. Mela, E. Moncalvo, Politecnico di Torino, corso di laurea magistrale in Pianificazione Territoriale, Urbanistica E Paesaggistico-Ambientale, Torino, 2013.
48. V. Comoli Mandracci, *Torino*, Laterza, Bari 2006.
49. Van Eyck A., *The Child, the City and the Artist*, SUN, Nijmegen 2006.
50. Van Eyck A., *Vers une casbah organisée*, in Forum, n.7, 1959.
51. Viglino M., *Beni culturali ambientali, politiche e territorio a Torino*, Atti e rassegna tecnica della società degli Ingegneri e degli architetti di Torino, Anno 151-LXXII, Torino 2018.

/ TESI

1. Bergesio S., Caroglio S., *Spina 3: nuovo margine urbano sull'asse di corso Principe Oddone*, Rel. Bruno Bianco, Politecnico di Torino, Corso di Laurea specialistica in Architettura, Torino, 2012.
2. Dalmaso M., *Lo sviluppo di un nuovo strumento informatico per una progettazione condivisa: il caso di piazza Baldissera a Torino*, Rel. G. Durbiano, Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Architettura Costruzione Città, 2017.
3. Di Vietri S., *PUBLIC REAL[M] - Riqualificazione del patrimonio pubblico lungo la Dora*, Rel. R. Ingaramo, Politecnico di Torino, corso di laurea magistrale in Architettura, Torino, 2018.
4. Franceschini G. P., Casadei R., *La trasformazione dello spazio urbano e delle pratiche di pianificazione*, Università di Bologna, Corso di laurea specialistica in Architettura, Bologna 2010.
5. Spinelli C., *Torino/Spina 3. La trasformazione di una parte di città tra intervento pubblico e costruzione di un mercato locale*, Politecnico di Torino, corso di laurea specialistica in Architettura, Torino 2005.
6. Tardivo G., *La percezione della qualità urbana. Il caso di Spina 3*, Rel. A. Mela, E. Moncalvo, Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Pianificazione Territoriale, Urbanistica E Paesaggistico-Ambientale, 2013.

/ SITOGRAFIA

– [https://www.domusweb.it/it/architettura/2017/11/10/clichy-batignolles-abitare-a-](https://www.domusweb.it/it/architettura/2017/11/10/clichy-batignolles-abitare-a-energia-positiva.html)

energia-positiva.html
– <https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il->

- gruppo-fs/societa-del-gruppo/fs-sistemi-urbani.html
- _ Palumbo M., Clichy-Batignolles: abitare a energia positiva, 2017, <https://www.domusweb.it/it/architettura/2017/11/10/clichy-batignolles-abitare-a-energia-positiva.html>.
 - _ M. Augè, *I nuovi confini dei non-luoghi*, Articolo sul "Corriere della sera", 2010, <http://temi.repubblica.it/micromega-online/marc-auge-i-nuovi-confini-dei-nonluoghi/>
 - _ P. Campanella, *Luoghi non-luoghi, e non-luoghi luoghi*, 2006, www.fotoartearchitettura.it
 - _ Cfr. www.museotorino.it, comprensorio Vitali 1, Gennaio 2021.
 - _ Cfr. Museo Torino, <http://www.museotorino.it/view/s/22385d47af6d45169826e80f45983933>
 - _ Torino-Ceres, ecco il nuovo tracciato- Giù il cavalcavia di corso Grosseto, su www.lastampa.it, Settembre 2009, maggiori informazioni: <https://www.lastampa.it/torino/2009/09/16/news/torino-ceres-ecco-il-nuovo-tracciato-br-giu-il-cavalcavia-di-corso-grosseto-1.37058686>
 - _ www.comune.torino.it, Nuovo collegamento Ferroviario Torino-Ceres, 2017.
 - _ Comitato Parco Dora, Il Passante Ferroviario, <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/infrastrutture/passante/index.shtml>.
 - _ Cfr. www.torinomobilità.org, per maggiori informazioni: <https://torino.mobilità.org/tag/passante-ferroviario-torino>
 - _ <https://www.cosenostre-online.it/2019/10/corso-grosseto-reportage-dal-cantiere/>
 - _ <https://www.torinotoday.it/cronaca/stazione-dora-demolita-comitato-parco-dora-passante-ferroviario.html>
 - _ <https://www.torinotoday.it/cronaca/comitato-dora-spina3-contro-demolizione-stazione.html>
 - _ Da un articolo del giornale "Il risveglio" in www.ilrisveglio-online.it, *Torino-Ceres, addio a stazione Dora e a Madonna di Campagna*, articolo di agosto 2020.
 - _ Da un articolo del giornale "Voce e Tempo" in www.vocetempo.it, *Lo spreco della stazioni incompiute*, marzo 2020.
 - _ Studio condotto dal Politecnico di Torino e presentato nel marzo del 2019 ad una seduta della Commissione di urbanistica, maggiori informazioni: <http://www.comune.torino.it/cittagora/primo-piano/il-politecnico-su-piazza-baldissera-il-nodo-critico-e-la-portata-della-rotonda.html>
 - _ Cfr. <http://www.comune.torino.it/cittagora/primo-piano/il-politecnico-su-piazza-baldissera-il-nodo-critico-e-la-portata-della-rotonda.html>
 - _ Da un articolo del giornale "La Repubblica" in www.torino.repubblica.it, Marzo 2019, maggiori informazioni: <https://torino.repubblica.it/cronaca/2019/03/01/news/torino-220450168/>
 - _ Da un articolo del giornale "La Stampa" in www.lastampa.it, marzo 2019 <https://www.lastampa.it/torino/2019/03/20/news/tornano-le-code-in-piazza-baldissera-la-tregua-sembra-gia-finita-1.33689335>
 - _ Cfr. Comune di Torino, per maggiori info www.comune.torino.it/geoportale/prg/cms/tavole-di-piano.html
 - _ <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/>
 - _ Cfr. Torinooggi, *Spina 3, la scuola materna è "ancora un sogno"*, www.torino.oggi.it, ottobre 2020

/ IMMAGINI

CAP 2_Scali ferroviari dismessi

- _ **Img. 01.** Foto storica Scalo ferroviario via Carmagnola e ferrovia Torino-Ceres, <https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/AU85.html>, consultato in Ottobre 2020.
- _ **Img. 02.** Meccano (Team Leader), Ripensare gli scali ferroviari come catalizzatori di vita sostenibile: Scalo Farini, in *Scali Milano Vision*, 2017, <http://www.scalimilano.vision/>.
- _ **Img. 03.** Scalo San Cristoforo, immagine concept progetto "Agenti Climatici" Studio OMA e Laboratorio Permanente, Vincitore concorso d'idee, 2019, <https://www.domusweb.it/it/notizie/gallery/2019/04/11/oma-e-laboratorio-permanente-si-aggiudicano-il-concorso-per-lo-scalo-farini-a-milano.html>, consultato Dicembre 2020.
- _ **Img. 04.** Masterplan Scalo Farini "Agenti

Climatici" Studio OMA e Laboratorio Permanente, Progetto vincitore concorso d'idee, 2019, <http://www.laboratoriopermanente.com/?p=3672>, consultato Ottobre 2020.

_ **Img. 04a.** Scalo ferroviario Torino, Torino vista dall'alto, foto di Michele D'Ottavio, <https://archivemood.photoshelter.com/portfolio/G0000IOhGq2in86Y/I0000I4iQdDIapHk>, consultato Gennaio 2021.

_ **Img. 05.** Vista dall'alto Canal Corridor, Immagine di John Sturrock, 2019, https://www.archdaily.com/910636/canal-corridor-kings-cross-townshend-landscape-architects/5c53a263284dd13ab300017f-canal-corridor-kings-cross-townshend-landscape-architects-photo?next_project=no, consultato Dicembre 2020.

_ **Img. 06.** Vista su Grannary Square, piazza principale del sito, Immagine di John Sturrock, 2019,

CAP 3_Rail city lab

_ **Img. 01.** Il sindaco del Comune di Torino, Chiara Appendino, durante il suo intervento in occasione del workshop Rail City Lab, 2019, fonte: <https://www.torinocitylab.it/it/>

_ **Img. 02.** Aree ferroviarie dimesse a Torino oggetto di riqualificazione, fonte: Real Estate Opportunities Book, <https://www.fssistemiurbani.it/content/fssistemiurbani/it/chi-siamo/download.html>

_ **Img. 03.** Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 04.** Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 05.** Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione, 2019.

_ **Img. 06a.** Analisi mix funzionale presente

https://www.archdaily.com/910636/canal-corridor-kings-cross-townshend-landscape-architects/5c53a2a2284dd12a6f000162-canal-corridor-kings-cross-townshend-landscape-architects-photo?next_project=no, consultato Dicembre 2020.

_ **Img. 07.** Vista dello Spoor Nord Park, Immagine di Studio Associato Bernardo Secchi-Paola Viganò, 2016, http://www.secchi-vigano.eu/atS03/at%20S03_park%20spoor%20noord.html, consultato Dicembre 2020.

_ **Img. 08.** Immagine modello di progettazione Spoor Nord Park, Studio Associato Bernardo Secchi - Paola Viganò, 2006, http://www.secchi-vigano.eu/atS03/at%20S03_park%20spoor%20noord.html, consultato Dicembre 2020.

_ **Img. 09.** Vista sul Parco, foto di Sergio Grazia, fonte immagine: www.parisetmetropole-amenagement.fr, consultato Gennaio 2020.

nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 06b.** Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 07.** Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione, 2019.

_ **Img. 08.** Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 09.** Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 10.** Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione, 2019.

_ **Img. 08.** Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 09.** Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 10.** Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione, 2019.

_ **Img. 11.** Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

CAP 4_Area Oddone e borgo S. Donato / Rapporto Storia-progetto

_ **Img. a.** Immagine esplicativa di un non-luogo: il supermercato, nel dettaglio immagine di una drogheria nel 1964, fonte: https://www.flickr.com/photos/x-ray_delta_one/5098706662/in/set-72157622025425232/.

_ **Img. 01.** Particolare della Carta topografica della Collina di Torino con la pianura dal Sangone sino alla Stura, ingegner La Marchia, 1694–1706, ASTO, Sezione Corte, *Carte Topografiche per A e B*, Torino n.14.

_ **Img. 02.** Particolare del Piano della Circonvallazione fatta alla Città di Torino dall'Armata di Sua Maestà..., 1643, ASCT, *Collezione Simeom, serie D*, n.11; si possono riconoscere i corsi della Dora Riparia e della bealera del Martinetto, nonché, a destra, il percorso dell'Antica Strada di Collegno.

_ **Img. 03.** Particolare del Piano della Carta dei Distretti delle Regie Caccie, 1762, ASTO, sezione Corte, *Carte topografiche Segrete*, 15.A.6 rosso.

_ **Img. 04.** Particolare del Catasto Napoleonico o Francese per masse di coltura, 1805, ingegner Sappa,

_ **Img. 12.** Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 13.** Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione, 2019.

_ **Img. 14.** Analisi mix funzionale presente nell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 15.** Analisi urbana dell'area, Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>, ottobre 2020.

_ **Img. 16.** Indagine sulla popolazione residente, Urban Lab (a cura di), Verso il futuro delle aree ferroviarie Scenari di trasformazione, 2019.

ASTO, Sezioni Riunite, Finanze, *Catasto Napoleonico*.

_ **Img. 04a.** Canale della Pellerina e basse di Dora nel diciottesimo secolo, La mappa mostra le cascate che si affacciano sulla scarpata che sovrasta le basse di Dora, ai piedi della quale scorre il canale della Pellerina. Nello spazio tra il canale e il fiume spiccano le cascate Polar e Marchesa, 1781, SCT, *Tipi e Disegni*, 17.1.1.

_ **Img. 05.** Carta topografica dei contorni di Torino, di Antonio Rabbini, incisione di Vittorio Angeli, Archivio Storico della Città di Torino, 1878

_ **Img. 06.** Particolare Carta dei dintorni di Torino, da A. Rabbini, 1867, ASCT, *Collezione Simeom, Serie D/1812*

_ **Img. 07.** Particolare della Carta topografica del territorio di Torino divisa in sette fogli per opera dell'Ufficio d'Arte della Città, 1879, ASCT, *Tipi e Disegni*, 64.8.6.

_ **Img. 07b.** Pianta di Torino, 1896. Archivio Storico della Città di Torino, *Collezione Simeom*, D 126

_ **Img. 08.** Veduta prospettica della fabbrica d'armi disegnata da D'Embser nel 1732 nel Libro dé Disegni, Biblioteca della Scuola di Applicazione di Torino Carta topografica di Torino, 1878

_ **Img. 09.** Particolare della Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Unico Regolatore e di ampliamento, 1906, ASCT, *Serie 1K 14*, all.3, tav.6

CAP 5_Le grandi riqualificazioni urbane: Spina 3

_ **Img. 01.** Sezione su Corso Regina Margherita (1) Proposta FS (2) Proposta Prg, Gregotti Associati, Progetti per il PRG, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994, p. 30.

_ **Img. 02.** Proposta PRG, Asse della Spina tra corso Grosseto e piazza Statuto, plastico, in Gregotti Associati, *Progetti per il PRG*, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994, p. 29.

_ **Img. 03.** Foto satellitare che raffigura lo scalo Valdocco prima della dismissione, 1990, fornita dall'Ufficio tecnico Comune di Torino in Ottobre 2020.

_ **Img. 04.** Foto storica Area Ferriere Fiat, tra la Dora e corso Principe Oddone (vista da Nordest), Museo Torino, 1930, <https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/PD34.html>

_ **Img. 05.** Il complesso residenziale Isola del Parco, di Gabetti e Isola, 2020.

_ **Img. 06.** Vista sul comprensorio Paracchi, Museo Torino, <https://www.museotorino.it/images/e7/98/44/df/e79844df9e31434481f555af85018d69-1.jpg?VSL=100>.

_ **Img. 07.** Foto storica Retro delle Officine Savigliano (vista verso Est), Archivio Lartu, 1900, <https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/PD34.html>.

_ **Img. 08.** Foto attuale Fiume con sponde in cemento, Immagini del Cambiamento, 2020, <https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/PD34.html>

_ **Img. 09.** Foto storica Isolato parzialmente occupato: Fiat Ferriere, altre fabbriche, cascate (vista da Sudest), Museo Torino, 1930, <https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/PD04.html>.

_ **Img. 10.** Comprensori di Spina 3 dopo la

_ **Img. 10.** Dettaglio della mappa che mostra la distribuzione delle imprese industriali di Torino entro la cinta daziaria nel 1914, in P. Gabert, *Turin Ville Industrielle*, Parigi, 1964, p. 272

_ **Img. 11.** Carta del grande insieme degli alloggi realizzati per la FIAT a Torino nel 1960, in P. Gabert, *Turin Ville Industrielle*, Parigi, 1964, p. 272

riqualificazione dell'area.

_ **Img. 11.** Foto storica Ferriere Fiat, in P. Gabert, Archivio Storico Città Torino, 1958.

_ **Img. 12.** Foto attuale della tettoia di Parco Dora, Immagini del cambiamento, 2015, <https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/PD08.html>

_ **Img. 13.** Foto dell'attuale sistemazione delle sponde del fiume, dopo la riqualificazione di Spina 3, con vegetazione e passerella pedonale (da ponte v.Livorno, guardando a Ovest), Immagini del cambiamento, 2015, <https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/PD07.html>.

_ **Img. 14.** Foto storica dell'antica sistemazione delle sponde del fiume Dora, Archivio Storico Città Torino, 1958, <https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/PD07.html>

_ **Img. 15.** Tettoia Parco Dora, Latz + Partner, 2012. <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/>.

_ **Img. 16.** Illustrazione che riassume le caratteristiche rilevanti del quartiere: la città industriale, il fiume, il verde, la frattura interna causata dall'autostrada urbana di corso Oddone. Nell'ordine: a. Ferriere Fiat; b. palazzi di Borgo Vittoria, 1960; c. Stemma Fiat, fabbrica italiana automobili, 1948; d. Torino, i lavoratori della Michelin in corteo, 1 maggio 1953; e. Casa di ringhiera, tipologia a ballatoio, 1960, fonte: Fondazione Vera Nocentini (a cura di), *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Edizioni Angolo Manzoni, Torino 2009, pp. 50-57.

CAP 6_Città delle connessioni

- _ **Img. 01.** Sezione che mostra i retri di Via Giachino dopo l'interramento della ferrovia, Disegni originali Prg, in Gregotti Associati, *Progetti per il PRG*, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994, p. 30.
- _ **Img. 02.** Vista dall'alto della divisione di corso Principe Oddone in carreggiata e tracciato ferroviario prima della dismissione del 2009, per concessione dell'Ufficio tecnico di Torino, 2001.
- _ **Img. 03.** Vista dall'alto di corso Principe Oddone dopo la trasformazione, Silvio Malliano, 2019, <http://www.silviomagliano.it/wp-content/uploads/2018/12/Corso-Principe-Oddone.jpg>
- _ **Img. 04.** Foto che raffigura il treno gtt sulla linea Torino-Ceres, Ponte di Ceres, foto Davide Bussone, 2008, https://www.ilrisveglio-online.it/processedImages/componenti/r_810x810_treno%20

CAP 7_Il tema di progetto

- _ **Img. 01a.** La forma collettiva come sistema continuo, Scatole di fiammiferi impilate, modello non firmato dal Forum 4, fonte: articolo di R. Oxman, H. Shadar, E. Belferman, *Casbah: a brief history of a design concept*, vol. 6, 2002.
- _ **Img. 01b.** Aldo van Eyck, *Lost Identity grid for CIAM 10*, Dubrovnik, 1956, in Potentially: unravelling and reconnecting Aldo van Eyck in search of an approach for tomorrow.
- _ **Img. 02.** *Il progetto di Candilis-Josic-Woods per l'estensione urbana di Toulouse-Le Mirail*, <http://www.graphiste-webdesigner.fr/abecedaire/g.html>
- _ **Img. 03.** *Free University of Berlin, Candilis-Josic-Woods, 1963*, <http://socks-studio.com/2015/10/29/the-free-university-of-berlin-candilis-josic-woods-and-schiedhelm-1963/>
- _ **Img. 04.** Scomposizione dei layers, *Free university of Berlin, Candilis-Josic-Woods, 1963*, <http://socks-studio.com/2015/10/29/the-free-university-of-berlin-candilis-josic-woods-and-schiedhelm-1963/>
- _ **Img. 05.** Documento finale del giornale illustrativo sul Taos Pueblo di Aldo Van Eyck, fonte:

gtt%20sulla%20linea%20torino-ceres%20-%20ponte%20di%20ceres%2017-11-2008%20-%20foto%20davide%20bussone%20(1).jpg

- _ **Img. 05.** Ferrovia Torino-Ceres, Tavola di inquadramento, in Gregotti Associati, *Progetti per il PRG*, Città di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Torino 1994, p. 29.
 - _ **Img. 06.** Immagine storica della Stazione Dora in piazza Baldissera prima della demolizione, Archivio MAU Torino, 1982.
 - _ **Img. 07.** Immagine storica della Stazione Dora in piazza Baldissera prima della demolizione, Fornita dall'Ufficio tecnico comunale, 2006.
 - _ **Img. 08.** Immagine che mostra la sopraelevata di corso Mortara in demolizione e la ferrovia, Fornita dall'Ufficio tecnico comunale, 2006.
- articolo di R. Oxman, H. Shadar, E. Belferman, *Casbah: a brief history of a design concept*, vol. 6, 2002.
- _ **Img. 06.** Aldo van Eyck, *Tree is a leaf and leaf is tree*, St. Louis 1962, in F. Strauven *Aldo van Eyck: the shape of reality*, Amsterdam 1998.
 - _ **Img. 07.** *Orfanotrofo di Amsterdam, 1955-60, Aldo van Eyck*, <https://artchist.blogspot.com/2015/04/orfanato-de-amsterdam-aldo-van-eyck.html>
 - _ **Img. 08a.** Schemi delle configurazioni spaziali e pianta del Centro Congressi di Gerusalemme, 1958, fonte: G. Ginex, Aldo van Eyck, *l'enigma della forma*, Torino 2002, p.31.
 - _ **Img. 08b.** Studi della configurazione compositiva del progetto "Le ruote del cielo" (disegni di G. Ginex), fonte: G. Ginex, Aldo van Eyck, *l'enigma della forma*, Torino 2002, p.45.
 - _ **Img. 09.** *Aldo Van Eyck, Immagine che raffigura la conca e la collina come metafora dell'uomo*, fonte: G. Ginex, Aldo van Eyck, *l'enigma della forma*, Torino 2002, p.33.
 - _ **Img. 10.** Pueblo bonito, Nuovo Messico, <http://hiddenarchitecture.net/pueblo-bonito/>

- _ **Img. 11.** *Confronto tra il progetto di Aldo Van Eyck "Wheels of Heaven" e il Glass Pavillon di SANAA.*
- _ **Img. 12.** Theatre and Arts Centre De Kunstlinie, Almere, SANAA Sejima e Nishizawa, <https://www.archiweb.cz/en/b/de-kunstlinie-mestske-divadlo-amelecke-centrum>
- _ **Img. 13.** Museo de Arte Contemporáneo De Castilla y León, Mansilla + Tuñón. León, <https://artchist.blogspot.com/2019/05/museo-de-arte-contemporaneo-de-castilla.html>
- _ **Img. 14.** OMA/Rem Koolhaas, Parc de La Villette, Paris, France, 1982, <https://archiveofaffinities.tumblr.com/post/22928744443/omarem-koolhaas-parc-de-la-villette-paris>
- _ **Img. 15.** 21st Century Museum of Contemporary Art Kanazawa, SANAA, 1999, <https://www.archiweb.cz/en/b/21st-century-museum-of-contemporary-art-kanazawa>
- _ **Img. 16.** Pianta del 21st Century Museum of Contemporary Art Kanazawa, Planimetria, SANAA, 1999, <https://www.archiweb.cz/en/b/21st-century-museum-of-contemporary-art-kanazawa>

- _ **Img. 17.** Aldo Van Eyck, Playgorund Dijkstraat, planimetria 1954, <http://architektur fuer kinder.ch/?%2Fpioniere%2Faldo-van-eyck%2F>
- _ **Img. 18.** Aldo van Eyck, Playground Bertelmanplein 1947, <http://architektur fuer kinder.ch/?%2Fpioniere%2Faldo-van-eyck%2F>
- _ **Img. 19.** Aldo Van Eyck, Playgorund di Zaanhof, 1948, <http://architektur fuer kinder.ch/?%2Fpioniere%2Faldo-van-eyck%2F>
- _ **Img. 20.** Aldo Van Eyck, Playgorund di Dijkstraat, Planimetria, 1954, <https://tallerdeformacion2.wordpress.com/2015/04/10/playgrounds-de-aldo-van-eyck/>
- _ **Img. 21.** Aldo Van Eyck, Playgorund di Dijkstraat, 1954, <https://tallerdeformacion2.wordpress.com/2015/04/10/playgrounds-de-aldo-van-eyck/>
- _ **Img. 22.** Aldo Van Eyck, Playgorund Zeedijk; **a**_Prima, Dopo i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, 1948; **b**_Dopo la ricostruzione e il progetto di Aldo Van Eyck, 1956, <http://socks-studio.com/2018/02/11/human-structures-and-architectural-archetypes-aldo-van-eycks-playgrounds-1947-1978/>

CAP 8_Le indagini sull'area

- _ **Img. 01.** Vista della palazzina interna dello Scalo Valdocco, Cfr. www.museotorino.it, 2010.
- _ **Img. 02.** Foto satellitare che raffigura le Ferriere FIAT e l'intera area industriale di Spina 3 prima della

- dismissione, Ufficio Tecnico Comune di Torino, 1990.
- _ **Img. 03.** Mappa di Torino con delimitazione area di progetto Oddone Spina 3.

/ TABELLE E ILLUSTRAZIONI

CAP. 2

- _ **Tab. 01.** Le principali aree metropolitane italiane e i piccoli centri minori, nelle quali sono presenti aree ferroviarie dismesse di proprietà di FS, oggetto di progetti strategici, Real Estate Opportunities Book.
- _ **Tab. 02.** Gli scali e la Circle Line, Comune di Milano, <https://www.milanocittastato.it/featured/circle-line-verita-e-ipotesi-sul-progetto-piu-amato-dai-milanesi/>
- _ **Tab. 03/04/05/.** Analisi degli indici, dati cronologici e funzioni che lo scalo ha racchiuso al suo interno dopo la trasformazione, Analisi ©Arup.

CAP. 3

- _ **Tab. 01.** Fasi salienti che porteranno all'attuazione del progetto di riqualificazione delle aree ferroviarie

dismesse, fonte: Urban Lab Torino, <https://urbanlaborino.it/>

_ **Tab. 02.** I numeri del workshop Rail City Lab, fonte: Urban Lab Torino, 2019.

_ **Tab. 03.** I tre temi fondamentali affrontati durante il workshop Rail City Lab: la Città delle Connessioni, Città della Sostenibilità, Città del Vivere, https://issuu.com/urbancentertorino/docs/brochure_esiti_def_bassa

CAP. 4

_ **Tab. 01.** I confini di Borgo San Donato.

CAP. 5

_ **Tab. 01.** Aree ferroviarie dismesse a Torino oggetto di riqualificazione, fonte: Real Estate Opportunities Book, https://issuu.com/urbancentertorino/docs/brochure_esiti_def_bassa

_ **Tab. 02.** Mappa che raffigura le aree del Parco Dora, Comitato Dora Spina 3, fonte: <http://www.comitatodoraspinga3.it/spina3>

CAP. 6

_ **Tab. 01.** Principali attori, costi e tempistiche per la realizzazione del Passante Ferroviario, <http://www.comune.torino.it/toceres/>

_ **Tab. 02.** Limiti della Città di Torino e raffigurazione delle linee infrastrutturali, fonte: <https://torino.mobilita.org/opere/passante-ferroviario-di-torino/>

_ **Tab. 03.** Schema cronologico della trasformazione della Linea ferroviaria Torino-Ceres, https://www.wikiwand.com/it/Ferrovia_Torino-Ceres

_ **Tab. 04.** Nuovo Collegamento ferroviario Torino-Ceres, <http://www.comune.torino.it/toceres/>

CAP. 8

_ **Tab. 01.** Piano Regolatore Generale di Torino, lettura indici Ambito 4.13/2, fonte: <http://geoportale.comune.torino.it/web/governo-del-territorio/piano-regolatore-generale>

_ **Tab. 02.** Piano Regolatore Generale di Torino, Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione, Volume II Schede normative, testo coordinato a gennaio 2018, TAVOLA II Destinazioni d'uso prevalenti, altezza edifici e elementi prescrittivi per la redazione dei piani attuativi

_ **Tab. 03.** Piano Regolatore Generale di Torino, Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione, Volume II Schede normative, testo coordinato a gennaio 2018, TAVOLA III Aree per servizi

_ **Tab. 04.** Andamento della popolazione residente a Torino, Dati INSTAT al 31 dicembre di ogni anno, fonte: <https://www.tuttitalia.it/piemonte/72-torino/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>

_ **Tab. 05.** Previsioni della popolazione IRES-Piemonte con il modello STRU.DE.L 2018, <https://www.ires.piemonte.it/index.php/news/198-2019/865-la-popolazione-piemontese-nei-prossimi-venti-anni>

_ **Tab. 06.** Grafico che mostra gli studenti iscritti al Politecnico e all'Unito, <http://ustat.miur.it/dati/didattica/italia/atenei-statali/torino>

_ **Tab. 07.** Elaborazioni Camera di commercio di Torino su dati InfoCamere a marzo 2020, fonte: http://dati-censimentoindustriaeservizi.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DICA_ASIAUEPIE

_ **Tab. 08.** Dati di Immobiliare riferiti agli ultimi 24 mesi del 2018, fonte: <https://www.immobiliare.it/mercato-immobiliare/piemonte/torino/>

_ **Tab. 09a.** Linee tram e bus che servono la zona, fonte: www.gtt.to.it

_ **Tab. 09b.** Mappa di sintesi della mobilità pubblica dei trasporti GTT, distinta tra linee di bus, tram e metro, per evidenziare il livello di accessibilità della zona, fonte: www.gtt.to.it

_ **Tab. 10.** Mappa che rappresenta il verde urbano e gli impianti sportivi nell'area presa in esame, [http://](http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html)

www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html

_ **Tab. 11.** Mobilità pedonale e il sistema di marciapiedi presente nell'area di progetto, fonte: Cartografia GIS fornita dal Comune di Torino in data 23/10/20.

_ **Tab. 12.** Mappa punti bike sharing e piste ciclabili, Fonte: Comune di Torino- ToBike, <http://www.tobike.it/frmLeStazioni.aspx>

_ **Tab. 13.** Mappa che rappresenta i servizi presenti in zona, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>

_ **Tab. 14.** Mappa che rappresenta le aree commerciali presenti nell'area collegate tra loro concettualmente da una trama tratteggiata per marcare la forte connotazione, <http://www.comune.torino.it/cittagora/in-breve/torino-atlas-le-mappe-del-territorio-metropolitano.html>

_ **Tab. 15/16/17.** Analisi dei pieni, vuoti e viabilità, fonte: Cartografia GIS fornita dal Comune di Torino in data 23/10/20.

/ INTERVISTE

Al fine della redazione del lavoro sono stati fondamentali gli apporti ottenuti a seguito di diverse interviste e incontri con le personalità interessate alla tematica e che hanno avuto parte attiva durante i dibattiti. Essi hanno saputo fornire numerosi spunti di riflessione:

- Ezio Boero, in qualità di membro del Comitato Dora Spina 3
- Ing. Sabina Carucci, membro dello studio AI Group che si è occupato della parte tecnica durante il workshop Rail City Lab, intervista realizzata in data: 13 ottobre 2020.
- Arch. Rosa Adalgisa Gilardi, Dirigente dell'Area Urbanistica del Comune di Torino, che ha preso parte attiva durante il workshop rappresentando l'Amministrazione comunale, intervista realizzata in data: 18 ottobre 2020.
- Arch. Canevaro Emanuela, collaboratrice di R. Gilardi.
- Amerigo Strozzi e Ciro Melchionna, dipendenti dell'Ufficio Tecnico del Comune di Torino.
- Arch. Chiara Lucchini, in qualità di membro di Urban Lab, soggetto promotore del workshop.

RINGRAZIAMENTI

Sento di voler ringraziare con sincero affetto la professoressa *Silvia Gron*, per la disponibilità, l'attenzione e la gentilezza che dal primo giorno ha sempre dimostrato. Grazie per avermi trasmesso la passione per questo lavoro, per il suo fondamentale apporto non solo nell'elaborazione di questo lavoro di tesi ma soprattutto durante il mio percorso accademico.

Alla mia *famiglia*, mio punto fermo, per i sacrifici fatti per permettermi di provare a fare ciò che più desideravo. A voi tre devo la gratitudine di essere le persone migliori che potessi desiderare.

A mia *madre*, per avermi sempre supportata e ascoltata, vivendo al mio fianco tutto, per essere l'abbraccio in cui rifugiarmi. Grazie per aver creduto in me quando nemmeno io lo facevo.

A mio *padre*, per la gioia e la leggerezza, per avermi, anche in silenzio, capito ed ascoltato. Grazie per avermi sostenuta e amata dal primo giorno.

A mia sorella *Sara*, alle bambine che eravamo e a ciò che siamo diventate. Grazie per esserci sempre, per la tua sensibilità, per le parole giuste al momento giusto, per avermi sempre capita con un solo sguardo. Mi basta voltarmi e saperti lì.

Ai miei nonni: *Giulio e Rosa*, per il dolce ricordo. A *Rosetta e Antonio*, per aver sempre rappresentato "casa", per avermi amata dal profondo senza riserve.

Ad *Edoardo*, per esserci, per l'appoggio incondizionato, per spronarmi ad essere la versione migliore di me stessa.

A *Piera*, per esserci stata dal giorno zero e per tutto il bene.

A *Mariella*, miglior coinquilina compagna e amica, per avermi sempre appoggiata, capita e ascoltata, per i tuoi innumerevoli consigli. Grazie perché, senza di te, questo traguardo non sarebbe stato lo stesso.

A *Francesco*, la persona giusta nel posto perfetto: *Carrer de la Marina 300* sarà sempre un po' nostro.

A tutte le persone che ho incontrato durante il mio percorso, ma soprattutto ai miei compagni di avventure: *Gabriele, Matteo, Raffaele* per i momenti passati insieme, per le nottate interminabili, i momenti no e quelli sì, per le risate. Grazie per aver condiviso con me non solo la nostra grande passione, ma la nostra amicizia.

Ai miei amici *Fiorella, Sara e Andrea*, per non esserci mai persi e anche se un po' lontani, rappresentate per me un porto sicuro. Grazie per ogni risata e al prossimo bicchiere di vino.

A *Torino e Barcellona*, per avermi fatta sentire un po' persa e poco dopo subito a casa, per avermi fatto crescere umanamente.

Infine, un piccolo grazie va a me, per essere qui oggi, per averci sempre creduto, per questi cinque anni bellissimi, perché rifarei tutto allo stesso modo, con le stesse persone accanto. Un po' scontato ma, *Ad maiora!*

