# POLITECNICO DI TORINO

Collegio di Architettura

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per Il Restauro e Valorizzazione del Patrimonio


Tesi di Laurea Magistrale

## Abitando l'Oblio

Riqualificazione della Stazione Ferroviaria Porta Milano in Borgo Dora, Torino


**Relatrice:**

Prof. Gron Silvia

**Candidato:**

Mudarra Cisnero Anginelly Stteffi

1. Introduzione 01

2. Stazione Ferroviaria e Il Suo Contesto 02

3. Borgo Dora: Il Pasato 04

I. Fase I: La Città Fortificata 06
II. Fase II: L'Espansione Della Città Oltre Le Mura 07
III. Fase III: Industrializzazione Ottocentesca 08
IV. Fase IV: Consolidamento Del Tessuto Edilizio 09
V. Riflessioni 10

4. Borgo Dora: Il Presente 11

I. Analisi Territoriale: Gli Edifici Rilevanti 12
II. Analisi Di Durezza: Gli Edifici Di Importanza Storica 14
III. Analisi Del Verde Attrezzato: Rapporti Tra Spazio Privato e Pubblico 16
IV. Analisi Urbane: Il Piano Regolare Generale Comunale e Varianti 18
V. Analisi delle Altezze 19
VI. Analisi Della Superficie: Gli Manti Stradali E Viavilità 20
VII. Analisi degli Spazi Pubblici 22

5. L'Attività Commerciale: Risultati Dell'Indagine 25

I. Statistiche Dei Cittadini Stranieri A Borgo Dora 26
II. Analisi Sull'Attività Commerciale: Tipologie Merceologiche 28

6. Casi Studi Per Lo Sviluppo Del Progetto 33

I. Augsburg: Bahnpark 34
II. Londra: Coal Drops Yard 35
III. Parigi: La Promenade Plantée 36

7. Stazione Ferroviaria: Sopralluogo 38
8. SWOT 48
9. Riflessioni 52

10. Strategie Del Progetto 53

I. Gli Scenari 54
II. Il Processo Decisionale 59
III. Il Processo Formale 69

11. Descrizione Del Progetto 61

I. Strategia Urbana 62
II. Fase Architettonica 64

12. Conclusione 84
13. Ringraziamenti 85
14. Bibliografia 86

ABSTRACT

Al progettare una riqualificazione diviene importante valutare diversi aspetti morfologici attraverso del rilievo dello stato di fatto, scala territoriale ed architettonico, supportati il piano regolatore e zonizzazione acustica del sito, ed anche aspetti intangibili in cui viene parte la evoluzione storica della città.

In questa ricerca, presenta di una risposta/soluzione alla problematica esistente attuale nella stazione ferroviaria Porta Milano che è ormai in disuso da anni, con la intensione di riportare questo spazio ai cittadini del Borgo Dora.

Lo studio della geometria, l'analisi di SWOT e la valutazione di riferimento per lo sviluppo di un progetto di carattere pubblico che fa produrre altri tipi di situazione (di carattere sociale) mai visto prima alla stazione del Borgo Dora e che allo stesso tempo sia parte dell'attività giornaliera degli abitanti, a questo punto il progetto è diviso tra due scale per la progettazione degli interventi. Scala territoriale che ragiona di tipo funzionale, in cui, gli altri edifici di rilevanza per la città di Torino fanno parte di un sistema integrando alla stazione ferroviaria a interagire tra loro, per qui si è scelto il tema de riqualificare gli spazi con un'enfasi pubblico e culturale. E a scala architettonica che si presenta una soluzione al livello pedonale e di come affrontare il tema della percorribilità continua in uno spazio ormai costruito, con delle caratteristiche rigide e stilo industriale che presenta la stazione ferroviaria.

Un altro punto da trattare è la ottimizzazione dello spazio e di come ripensare i nuovi spazi in modo di sfruttargli di un modo differente, attraverso dei diversi strumenti, principalmente dei gradoni.

*For planning a redevelopment is important to evaluate different morphological aspects through the survey of some features and conditions from different scales, territorial and architectural scale, supported for the area of the master plan and acoustic zoning of the site, and intangible aspects in which evolution takes place historical city too.*

*This research presents an answer/solution to the current existing problem in the Porta Milano railway station which has been abandoned for years, to bring this space back to the Borgo Dora dwellers.*

*The study of the geometry, the SWOT analysis, and the reference evaluation for the development of a public project that produces others types of social situations never seen before at the Borgo Dora railway station and which at the same time is part of the daily activity of the inhabitants, at this point the project is divided between two scales for the planning of the interventions. Territorial master plan in which the other buildings of importance for the city of Turin are part of a system integrating the railway station to interact with each other, for this reason, the theme of redeveloping the spaces with an emphasis was chosen public and cultural functions. And an Architectural staircase that, with other tools (geometry), presents a solution in how to deal with the theme of continuous viability in a space already built with rigid characteristics and industrial style such as this railway station.*

*Another point is the optimization and how to think the new spaces in order to optimize them differently through new tools, mainly the steps.*

# 1. INTRODUZIONE

L'intervento riguardante la ex stazione Torino-Ceres in Borgo Dora nasce dalla necessità di restituirle alla città uno spazio che ha perso la sua funzione originale. Territorialmente il quartiere di Borgo Dora si esprime come una zona con una forte presenza di fabbricati dismessi, e con una morfologia urbana molto particolare rispetto al suo intorno. Borgo Dora si dimostra socialmente con caratteristiche singolari, soprattutto per la diversità degli abitanti provenienti da tutte le parti del mondo.

La possibilità di progettare nuovi spazi ad uso pubblico a partire dei manufatti esistenti in abbandono è l'obiettivo di questa tesi.

Osservare la città tramite i metodi applicati per individuare i punti di debolezza e allo stesso modo valutare i punti di forza da considerare nello sviluppo delle idee è il primo approccio utilizzato. La soluzione individuata permette così di connettere spazi e realtà diverse fra loro in modo da far percepire la permeabilità dello spazio disegnato come occasione di integrazione sociale.

Il tema dello spazio pubblico ha così molta importanza e guida l'intero processo d'intervento, sapendo che è la maniera in cui si disegna e si organizza questo nuovo spazio che molto dipenderà il miglioramento della qualità dell'abitare dell'intero quartiere.

La struttura della tesi si articola in sei temi:

Il primo capitolo traccia la storia di Borgo Dora, considerando i cambiamenti e lo sviluppo urbano fino ad arrivare alla contemporaneità. In secondo capitolo sono contenute le analisi dello stato di fatto elaborate a diverse scale, con un approfondimento al tema dello spazio pubblico nell'intorno dell'area di intervento. Lo studio della situazione attuale comprende anche alcuni aspetti sociali mettendo a confronto dati e caratteristici rilevanti nella zona.

Il riferirsi a casi studi similari dove è già avvenuta una trasformazione è stata occasione per svolgere alcuni approfondimenti utili per tracciare alcune strategie d'intervento. La SWOT conclude poi la parte delle analisi nell'evidenziare alcune traiettorie e proiettarsi verso la fase progettuale.

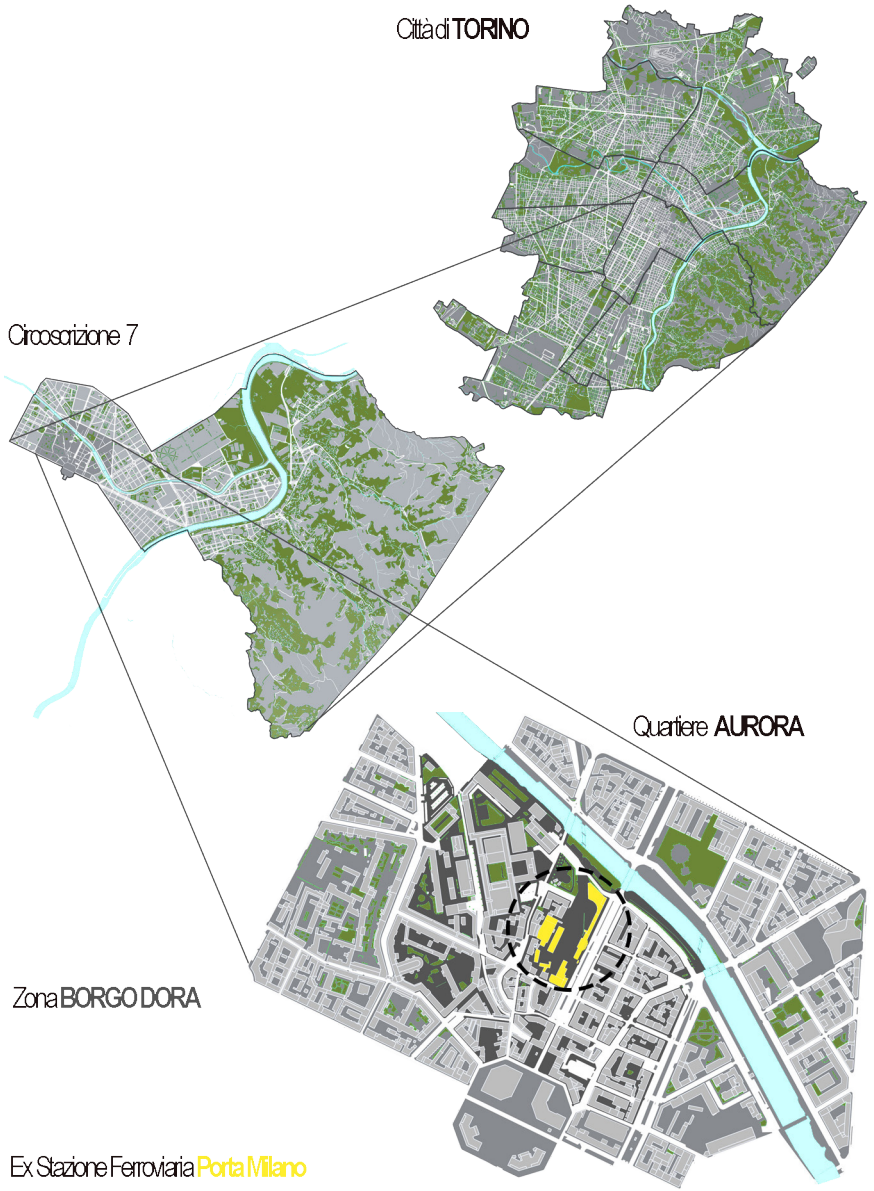
Il progetto infine risponde a quelle riflessioni emerse dalle analisi, con lo scopo di produrre soluzioni grazie a un processo di esplorazione che aiuta a scegliere e sviluppare l'idea più adeguata al caso studio della Stazione Ferroviaria Porta Milano.

# 2
# STAZIONE FERROVIARIA E IL SUO CONTESTO

## 2. STAZIONE FERROVIARIA E IL SUO CONTESTO

L'area di studio si trova a Nord del Centro della città di Torino e fa parte della Circoscrizione 7[1] con i quartieri di Aurora, Vanchiglia e Madonna Del Pilone. Il sito è delimitato nella parte Sud dal corso Regina Margherita, partendo dal Ponte Regina del fiume Po fino alla tangenziale Nord di Torino, a Nord dal fiume Dora, a Est dal corso Giulio Cesare, via in uscita dalla città in direzione della città di Milano, su cui si attesta la l'antica stazione Cirié-Lanzo Porta Milano, e infine a Ovest con la via sinuosa denominata del Cottolengo.

La Ex Stazione Ferroviaria con affaccio sul corso Giulio Cesare è attualmente di proprietà del Gruppo Torinese Trasporti GTT[2] dove esistono ancora degli uffici oltre a mantenere le antiche officine e depositi di treni in disuso. Localizzata ai margini del Borgo Dora, occupa una grande area delimitata dalle vie Vittorio Andreis, Borgo Dora e il fiume Dora.




1 Quartieri di Torino, 2021. *Aurora, Il Quartiere dell'Arsenale.* Disponibile su: http://www.quartieri.torino.it/aurora/index.asp [consultato 23/02/2020]

2 Museo Ferroviario Piemontese, 2003. *Le officine di Torino Ponte Mosca.* Disponibile su: http://www.museoferroviariopiemontese.it/officine-porta-milano/ [consultato 28/02/2020]

# 3
# BORGO DORA: IL PASATO

## 3. PERCHÉ STUDIARE IL PASSATO?

I cambiamenti urbani sono evidenti in ogni città dove alle intenzioni di modernizzazione, si applicano nuovi tracciati e assi funzionali con i quali la città si riorganizza. I fabbricati costruiti e la loro tipologia fa capire come si svolge l'attività delle persone e come interagisce con l'ambito urbano.

Borgo Dora è da sempre una borgata costruita fuori dai bastioni della città e si specializza per alcune attività, come l'accoglienza da chi proveniva dall'esterno (dalla strada di Milano, ed é per questo motivo viene il nome di Porta Milano alla stazione ferroviaria) con locande e stallaggi ma soprattutto per la produzione industriale, data la vicinanza con il fiume Dora e i canali secondari, accogliendo i primi mulini della città all'industria delle polveri da sparo[3]. Con la realizzazione della città moderna questo carattere si conferma, infatti alla fine della Prima guerra mondiale Borgo Dora è considerato un quartiere per gli operai anche dovuto alla presenza Stazione Ferroviaria di Porta Milano, costruita anni dopo come una infrastruttura che attiva il pendolarismo dalle valle di Lanzo, in Piemonte. "Fotografia 3"

L'importanza di riconoscere elementi esistenti nel territorio sarà il primo step per la valorizzazione e le nuove strategie di rigenerazione dello spazio urbano. Una maniera logica di far riemergere il potenziale dell'esistente, e allo stesso tempo di capire come oggi i cittadini si sentano parte del proprio quartiere a livello funzionale e sociale. Per questo si analizza il contesto non solo per configurare nuovi scenari ma soprattutto per chiedersi come evidenziare quelle tracce che fortemente hanno caratterizzato Borgo Dora nel tempo distinguendolo dal resto della città di Torino. "Fotografia 3.2"

3 Gron. S e Camasso. M. (2015). *Impronte Urbane_02, A.A.A. Stanze Cercasi*. Torino, Italia: Politecnico di Torino. p. 14.

Fotografia 3.1 Stazione Ferroviaria di fronte a corso Giulio Cesare. Anno: 1979. FONTE: Museo Ferroviario Piemontese, http://www.museoferroviariopiemontese.it [consultato 28/02/2020]

Fotografia 3.1 Canale in luogo dell'attuale Piazza Don Paolo Albera. FONTE: Fondazione Torino Musei, Archivio Fotografico, Fondo Mario Gabinio. Invent. 14A 12

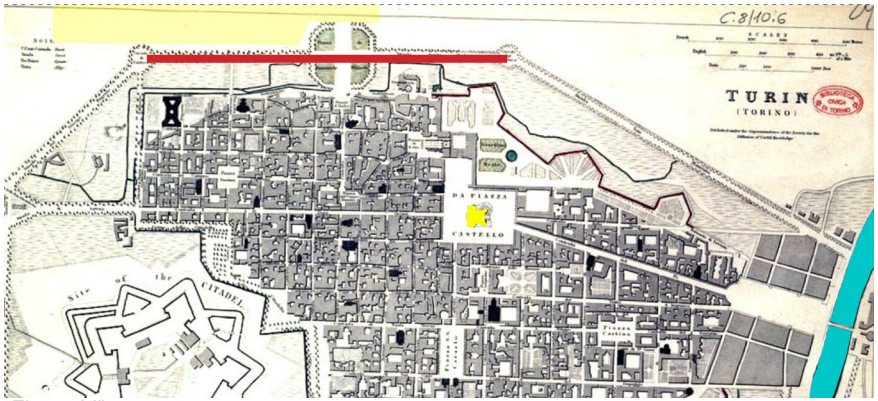
## 3.I FASE I: La Città Fortificata

Nel periodo tra il Settecento e l'età napoleonica[4] "figura I.I" si trovavano sul territorio opere di carattere militare come per esempio la Regia Polveriera "figura I.II" localizzata nel Borgo Dora nei pressi del fiume. L'intera città per il suo ruolo di Capitale era dotata di strutture militari e piazzeforti, e si presentava come una città fortemente progettata per ragioni di strategia e di difesa.

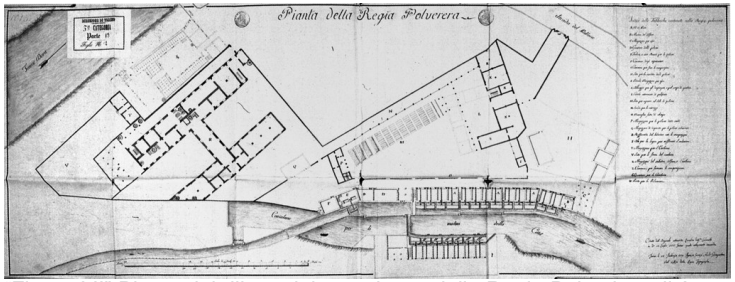
Originariamente la città utilizzava mulini dislocati per la produzione ai bordi della città, amministrati dal Comune e dal potere ducale, risultano una fonte di guadagno, oltre all'essere utili per il sostegno finanziario dello Stato assoluto.

I mulini della città è inserito in Borgo Dora già in epoca medievale, in quel tempo il borgo è già presente nelle antiche carte e solo dopo l'abbattimento delle mura barocche (disposizione Napoleonica 1805)[5] che si avvicendano numerosi progetti di urbanizzazione e ampliamento del concentrico. Il collegamento con la città storica avverrà con la piazza della Repubblica e il tracciato del corso Regina Margherita.

Il corso Regina Margherita fa parte delle vie alberate dei progetti di epoca Napoleonica che cingono la città, dove si incontra con la via Milano (rettificata nella parte di città storica da Juvarra) si innesta una grande piazza ottagonale, la piazza della Repubblica disegnata dall'architetto Lombardi e che accoglierà il mercato della città[6].




"Figura I.I"
Corso Regina Margerita
Palazzo Madama Cristina
Zona Borgo Dora
Mappa di Torino. Anno: 1833
FONTE: Biblioteca civica centrale, Cartografico 8/10.6 Rielaborazione propria




"Figura I.II" Pianta del rilievo del complesso della Regia Polveriera di Antonio Quaglia, attualmente Ex Arsenale e Piazza Borgo Dora.

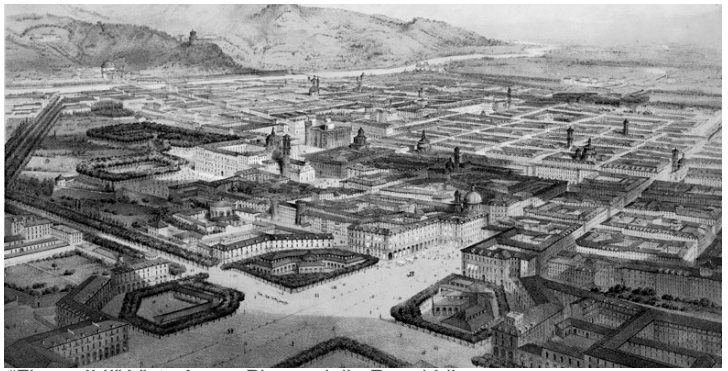
4, 5, 6 Gron. S e Camasso. M. (2015). *Impronte Urbane_02, A.A.A. Stanze Cercasi*. Torino, Italia: Politecnico di Torino. pp. 12,13.

## 3.II FASE II: L'Espansione Della Città oltre Le Mura

Alla seconda metà dell'Ottocento[7] il Borgo Dora era già riconosciuto come una espansione della città in modo simmetrico all'asse di corso Giulio Cesare come l'inizio di una urbanizzazione moderna esemplare "Figura II.I". La forte presenza dei canali del fiume Dora hanno organizzato gli edifici dell'antico borgo mantenendone la forma particolare e irregolare, determinata anche dall'affaccio con il fiume Dora che all'epoca aveva importanza per la sua irruenza e la possibilità di sfruttarne l'energia per la produzione industriale.[8] I fabbricati erano costruiti in direzione al fiume Dora e ai canali, che a differenza del centro di Torino, qui, le irregolarità topografiche sono in contrasto alla simmetria spaziale dell'intera città.

Con il ponte Mosca (1830)[9] si avvia l'edificazione degli isolati lungo il corso Giulio Cesare. L'architetto Mosca aveva progettato l'urbanizzazione di questo territorio con l'idea di un insediamento residenziale e artigianale (1825)[10], ovvero inserendo case da reddito per quella manodopera attiva nelle industrie del Nord città. Contestualmente si realizza la piazza della Repubblica (1837)[11] "Figura II.II" come il fulcro urbano della zona e iniziavano dei lavori per gli edifici di servizi e religiosi del Cottolengo (1832)[12].

"Figura II.I"
Corso Regina Margerita
Corso Giulio Cesare Palazzo
Palazzo Madama Cristina
Zona Borgo Dora
Mappa di Torino. Anno: 1858.
FONTE: Biblioteca civica centrale, Cartografico 8/9.7. Anno: 1858.



"Figura II.II" Vista Aerea Piazza della Repubblica
FONTE: Litografia di A. Springer su disegno di A. Guesdon. Anno: 1850.

7, 10 Gron. S e Camasso. M. (2015). *Impronte Urbane_02, A.A.A. Stanze Cercasi*. Torino, Italia: Politecnico di Torino. p. 13.

8 I Molini di Torino, (2021). *I molini di Dora.* Disponibile su: https://www.icanaliditorino.it/i-mulini-di-torino [consultato 02/03/2020].

9 Museo di Torino, (2021). *Ponte Mosca.* Disponibile su: http://www.museotorino.it [consultato 05/11/2019].

11 Museo di Torino, (2021). *Piazza Della Repubblica, Detta Porta Palazzo, Già Piazza Emanuele Filiberto.* Disponibile su: https://www.museotorino.it/view/s/0e4688649d304249ba2840a97ba862bb [consultato 03/12/2019].

12 Museo di Torino, (2021). *Cottolengo.* Disponibile su: https://www.museotorino.it/view/s/0b5e68a69b8047bbabe46278870a5c53 [consultato 03/12/2019]

## 3.III FASE III: Industrializzazione Ottocentesca

A partire del 1873[13] “Figura III.I” grazie al piano di ingrandimento per il Dora, è stato costruito il prolungamento dell’asse a partire dal ponte Mosca. All’inizio del 1881[14] la costruzione di un nuovo ponte in onore alla principessa Clotilde di Savoia, attualmente il ponte Carpanini, sono dei nuovi assi per la crescita urbana.

La Stazione Ferroviaria Torino-Ceres Porta Milano “Figura III.II” è stato costruito per il 1869[15] servizio pubblico ed é progetta con l’idea di progettare un Borgo Dora “Moderno”, grazie al piano regolare per l’ingranamento della città verso al nord del 1868[16].

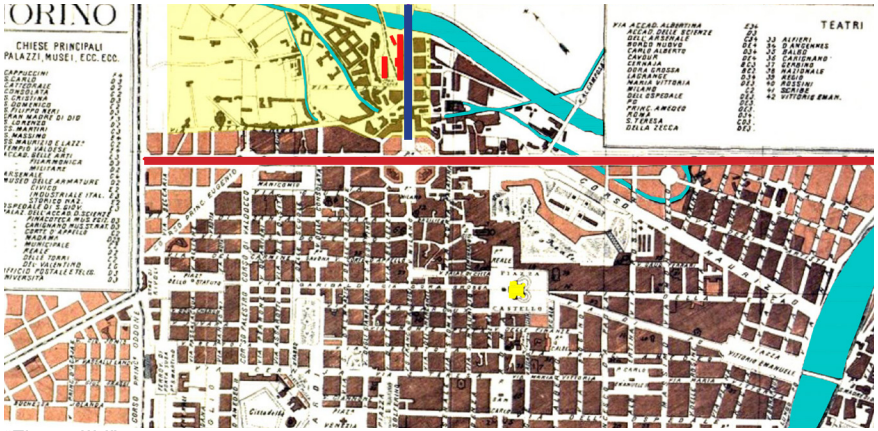
Alla fine del Ottocento[17] la nuova linea ferroviaria fa parte della consolidazione del tessuto urbano di Borgo Dora che si presentava discontinuo. Il Borgo Dora era composto per i nuovi blocchi di appartamenti con carattere neoclassico e di forma rettangolari maggiormente progettato per gli affitti degli stessi, in generale, si caratterizza il borgo come un pezzo della città di movimento e in base al lavoro. Una delle conseguenze più rilevante di questa trasformazione urbana erano dei cambiamenti molto radicale e veloci per l’attività commerciale del borgo che in quell’epoca è stata molto povera e rurale, una attività di merce che non si ha potuto inserire a un’altra morfologia urbana prima.

13 Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Dipartimento Casa-Città, 1984. *Beni Culturali Ambientali Nel Comune Di Torino*. Torino: s.n., pp. 424, 425, 434. Disponibile su: https://www.museotorino.it/resources/pdf/books/151/#429/z. [Consultato 20/01/2020]

14 Museo di Torino, *Ponte principessa Clotilde di Savoia.* Disponibile su: https://www.museotorino.it/view/s/67682aaf3fe643a48d8289993c628cee. [consultato 04/03/2020]

15 Museo Ferroviario Piemontese, *Le officine di Torino Ponte Mosca.* Disponibile su: http://www.museoferroviariopiemontese.it/officine-porta-milano/ [cosultato 28/02/2020]

16, 17 Gron. S e Camasso. M. (2015). *Impronte Urbane_02, A.A.A. Stanze Cercasi*. Torino, Italia: Politecnico di Torino. p. 13.




“Figura III.I”
Corso Regina Margerita
Corso Giulio Cesare
Palazzo Madama Cristina
Zona Borgo Dora
Stazione Ferroviaria Porta Milano
Mappa di Torino. Anno: 1870.
FONTE: Biblioteca civica centrale, Cartografico 8/10.7. Rielaborazione propria.

“Figura III.II” Fotografia Stazione Terminale Linea Torino-Ciriè-Lanzo “Porta Milano”
FONTE: https://www.museotorino.it/view/s/810f6b8b-

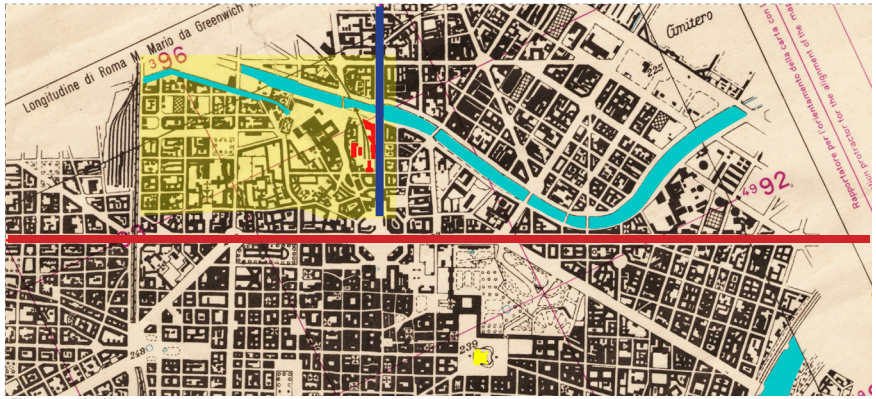
## 3.IV FASE IV: Consolidamento Del Tessuto Edilizio

In una epoca di modernità era indispensabile l'igiene e la sanità delle zone urbanizzate, e che ormai era considerato già il Borgo Dora "Figura IV.II" come parte del territorio torinese, la eliminazione dei canali era l'atto importante per la continuazione di una cultura moderna.[18]

La città del Cottolengo insieme agli edifici residuali del vecchio Borgo fanno parte della eterogeneità del territorio. I macchinari industriale, l'arsenale e i molini del fiume Dora avevano una funzione limitata e precaria, che attualmente sono quasi diventati inutilizzabile per i cittadini e perciò sono stati dimenticati.

La stazione Ferroviaria come un edificio ancora preesistente e con una idea chiara di modernizzare il Borgo Dora, in cui è stato abbandonato al livello funzionale e che in questo momento è un elemento strano per la città. Finalmente è chiusa per l'uso pubblico (2007)[19] in cui prima aveva ostentato con i servizi di ferroviario durante le Olimpiadi invernali di Torino (2006)[20], superando l'alluvione del 2002[21] che aveva fatto dei danni fisici tanto per i treni che per i fabbricati.

Il Borgo Dora alla fine è un risultato di pezzi che sono difficilmente riconoscibile come un tessuto unitario e lineale. "Figura IV.I"




"Figura IV.I"
Corso Regina Margerita
Corso Giulio Cesare
Palazzo Madama Cristina
Zona Borgo Dora
Stazione Ferroviaria Porta Milano
Mappa di Torino. Anno: 1870. FONTE: Biblioteca civica centrale, Cartografico 8/10.7. Anno: 1870. Rielaborazione propria.

"Figura IV.II" Fotografia Stazione Porta Milano su progetto dell'ingegnere Gaetano Capuccio. FONTE: https://www.mepiemont.net/foto_stor/luoghi/luoghi_5t.html

18 Il Canale dei Molassi, (2021) *Dalla Fucina delle canne da fucile di Valdocco ai molini Dora* Disponibile su: https://www.icanaliditorino.it/il-canale-dei-molassi [consultato 01/04/2020]

19, 20 Wikimedia Italia, (2021). *Ferrovia Torino-Ceres*. Disponibile su: https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Torino-Ceres [consultato 02/04/2020]

21 Museo Ferroviario Piemontese, (2013). *Le officine di Torino Ponte Mosca*. Disponibile su: http://www.museoferroviariopiemontese.it/officine-porta-milano/. [consultato 02/04/2020]

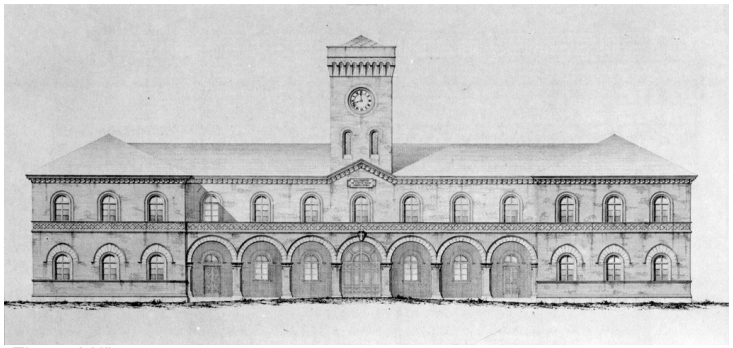
## 3.V RIFLESSIONI

Il Borgo Dora non sarà uguale da come è oggi, però grazie alla sostituzione di funzione, come è il caso dell'Ex Arsenale "Figura V.I" che adesso è diventata la scuola Holden e la fabbrica di polveri in cui adesso accoglie l'Arsenale della Pace[22] le hanno dato un valore sociale ed architettonico che caratterizza la zona del resto delle altre zone a Torino. "Figura V.II"

I cittadini supportano l'attività del grande mercato di piazza della Repubblica e del Borgo Dora, specificamente con una iniziativa da parte della vendita di antiquariato. Il territorio del Borgo Dora trasmette un trasfondo di valorizzazione dello antico e che attraverso di una attività quotidiana è una semplice influenza alla valorizzazione degli edifici storici.

La ex stazione ferroviaria è un edificio che è stato passato da un nodo importante per i cittadini a essere uno spazio residuale e dimenticato. Affrontare una intervenzione crea una situazione di rischio, di non avere lo stesso successo di quello che era anteriormente dal punto di vista funzionale. Riconoscere gli ambiti e movimenti dei cittadini come, per esempio, le attività commerciale e sociale per darle un nuovo carattere che sia della proprietà e uno spazio di fruizione per i cittadini.

*"Il borgo antico non esiste più e meglio sarebbe definire questa parte di città come tessuto urbano conquistato dalla città borghese, nei modi e nelle forme tipiche del periodo di quello di sviluppo urbano, lasciando per tanto una manciata di case con attività, canali, abitazioni e industrie, a memoria di un fatto."* [23]



"Figura V.I"
FONTE: Prospetto del nuovo Arsenale di Borgo Dora, di Giovanni Castellazzi, Istituto Storico e di Cultura dell'arma del Genio di Roma, Anno 1862

"Figura V.II"
Ex Arsenale Militare, Anno 1985 circa
FONTE: Archivio Storico Città Torino © (GDP sez I 429B_006) https://www.museotorino.it/view/s/b814c26f7893480f903e82e807d2482a

22 SERMIG. *Servizio Missionario Giovani*. Disponibile su: https://www.sermig.org/arsenali/arsenale-della-pace.html [consultato 19/06/2021]

23 Gron. S e Camasso. M. (2015). *Impronte Urbane_02, A.A.A. Stanze Cercasi*. Torino, Italia: Politecnico di Torino. p. 14.

# 4
# BORGO DORA: IL PRESENTE

# 4. BORGO DORA: Il Presente

## 4.I ANALISI TERRITORIALE: Gli Edifici Rilevanti

Il Borgo Dora costituisce una parte della città antica di Torino, limitata tra il corso Giulio Cesare (antica via connettore della città di Milano) e il corso Regina Margherita che costituisce la tangenziale Nord del centro di Torino.

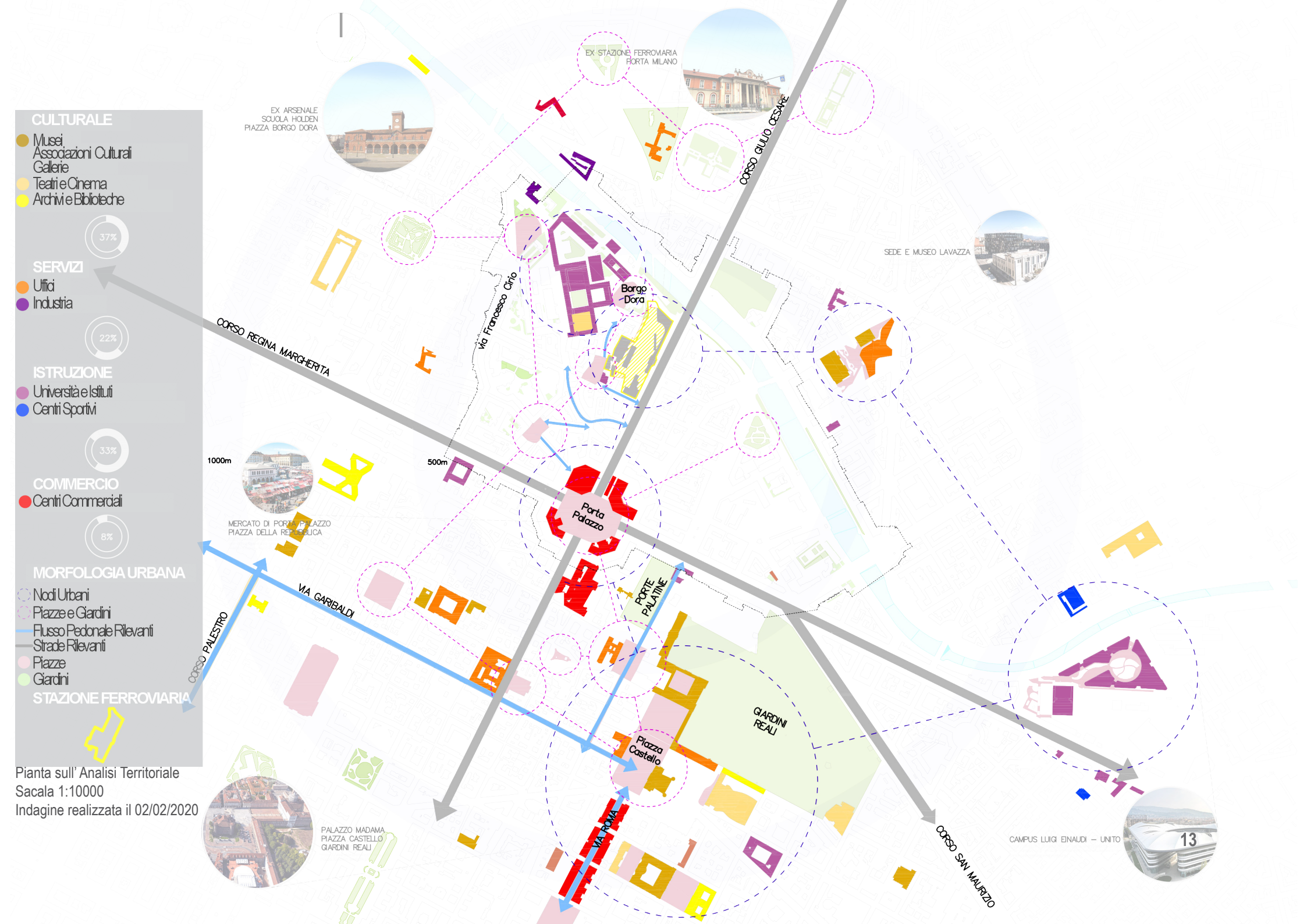
La Ex Stazione Ferroviaria di Porta Milano denominata Torino-Ceres è vicina ai monumenti più significativi della città più antica come sono le Porte Palatine, il Teatro romano, il Duomo con la cappella della Sindone, Palazzo Reale e di conseguenza, viste le corte distanze tra loro, il Borgo Dora si collega pedonalmente anche alle vie più importanti a livello commerciale e turistico come la via Garibaldi, piazza Castello e la via Roma.

La vicinanza con la piazza Castello è significativa anche perché ambito di interesse culturale a scala urbana, con la presenza del Teatro Regio, del Palazzo Madama, della Biblioteca e Armeria reale che nell'insieme costruiscono riferimento e centralità dell'intera città. Di interesse paesaggistico la vicinanza anche con il corso San Maurizio, il fiume Po e la collina.

Dal corso regina Margherita si accede alla piazza della Repubblica conosciuta per il mercato aperto di Porta Palazzo e che si presenta con una serie di fabbricati di carattere commerciale che nel loro insieme fanno sistema in sintonia con l'omogeneità funzionale, questa piazza è uno spazio pubblico diverso rispetto agli altri, uno spazio con un alto flusso di persone di passaggio.

L'ambito Architettonico di Borgo Dora si caratterizza per uno scenario di valenza ancora rurale senza uno stilo unitario. A livello di spazio pubblico predominano grandi edifici un tempo a carattere militare come ex Arsenale (oggi accoglie la scuola Holden), la ex fabbrica di artiglieria (oggi SERMIG o denominato l'arsenale della pace). Il ponte pedonale Carpanini, attrezzato con le panche ed alberi all'intorno, immerso nel fiume Dora apre il borgo verso le visuali paesaggistiche e naturali, la convergenza dei fiumi Dora e il Po.

Lungo il fiume Dora se percepisce un cambiamento urbano prodotto da nuovi interventi di restauro e dall'inserimento di nuovi complessi contemporanei come la ristrutturazione della sede Lavazza o la costruzione del nuovo Campus Einaudi dell'Università di Torino che danno al quartiere Aurora, uno dei più popolari per l'industrializzazione torinese, un territorio aperto alla rigenerazione urbana.




Pianta sull' Analisi Territoriale
Sacala 1:10000
Indagine realizzata il 02/02/2020

## 4.II ANALISI DI DUREZZA: Edifici di Importanza Storica

Le considerazioni sul tema dell'importanza edificatoria si basano sulla base della funzione attuale, gli edifici che sono residenziali dove hanno una importanza maggiore rispetto agli altri usi, ovvero valutando se gli edifici fanno parte in modo armonico nel contesto storico e di paesaggio urbano in cui si trovano.

Entro il territorio gli edifici di maggiore importanza sono di carattere residenziale, all'interno di questo gruppo si trovano gli edifici di corso Giulio Cesare che hanno facciate neoclassiche caratterizzanti il tessuto urbano del quartiere.

Gli edifici "deboli" sono quelli che non generano nessun stimolo per i cittadini dovuto all'abbandono o alle funzioni non congruenti. La sola esistenza di questa tipologia di edifici non è in grado di ricomporre un paesaggio urbano né ricucire la logica storica del tessuto consolidato.

1

2

3

4

Piana sull'Analisi della
Durezza degli Edifici
Scala 1:5000
Indagine realizzata il
02/02/2020

## 4.III ANALISI DEL VERDE: Rapporti tra Il Verde Privato e Il Pubblico Attrezzato

Il Borgo Dora ha una superficie totale di 47.357mq[24] ed è costituito anche da spazi verdi attrezzati di libero accesso per un totale 9.067mq distribuiti tra vari punti della zona, il cimitero di San Pietro in Vincoli, un giardino accanto al Cortile del Maglio e al Sud in via Porta Palatina dal giardino dei Vigili del Fuoco, e che finisce con il giardino di carattere privato per gli edifici residenziali dell'intorno un cui si trova di fronte al ponte Regio Parco. Dal punto di vista urbano questi spazi sono diversi fra loro e mancano di un progetto unitario che li possa collegare.

Il verde non attrezzato esiste nel cortile della Ex Stazione Ferroviaria e lungo il fiume Dora, caratterizzato dalla presenza di alberi ad alto fusto. In generale non esiste una congruenza ne area verde sufficiente che siano per lo sfruttamento del cittadino generando dei punti deboli nella ricerca.

1

2

3

4

24 Città di Torino, 2020. *Verde Pubblico.* Disponibile su: http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/parchi-giardini/ [consultato 14/02/2020]

VERDE

- PRIVATO
- PUBBLICO ATTREZZATO
- ALBERATO

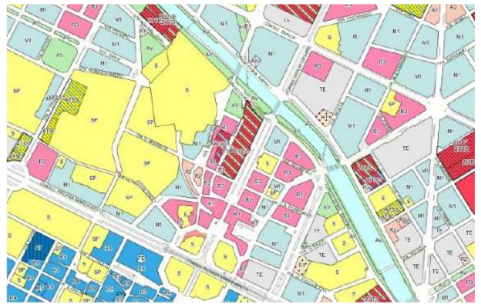
Pianta sull'Analisi del Verde
Scala 1:5000
Indagine realizzata il 02/02/2020

## 4.IV ANALISI URBANO: Il Piano Regolare

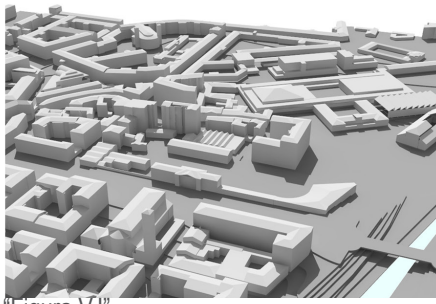
Il Piano Regolatore[25] individua per aree le tipologie d'intervento "Figura V.I". Si può notare al Nord il carattere misto con residenze (R2 e R3), commercio e altri servizi (M1), aree di carattere terziario e aree di trasformazione sede di antiche fabbriche da tempo abbandonate. A Sud si può vedere che a lato della piazza della Repubblica insistono edifici e aree a servizi assoggettati all'uso pubblico (S) come sul lato Ovest dove si trova il grande comprensorio del Cottolengo, la scuola Holden (Ex Arsenale), il cimitero, l'arsenale della pace e i suoi complessi. L'area della Ex Stazione Ferroviaria è indicata come area di trasformazione (ZUTS).

Edifici di particolare interesse storico[26] "Figura V.II" sono segnalati, in particolare quelli che definiscono il Piano del Mosca ovvero lungo corso Giulio Cesare, e nell'intorno della piazza Borgo Dora in cui è scelto la Ex Stazione Ferroviaria e i suoi depositi più antichi.

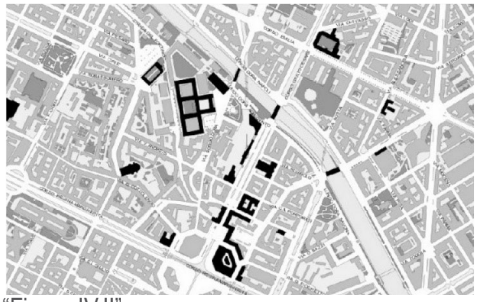
Il Piano di zonizzazione acustica[27] Figura "V.III" ripresentano le aree di trasformazione, in cui la Ex Stazione Ferroviaria fa parte della Fase III: Omogeneizzazione della Classificazione Acustica, con la finalità di armonizzare le aree individuate.



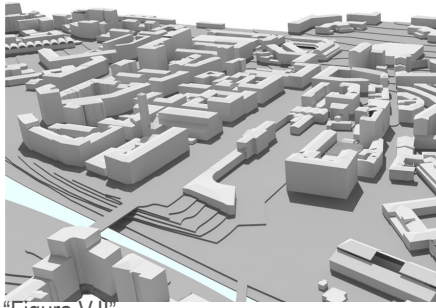

"Figura IV.I"
PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE



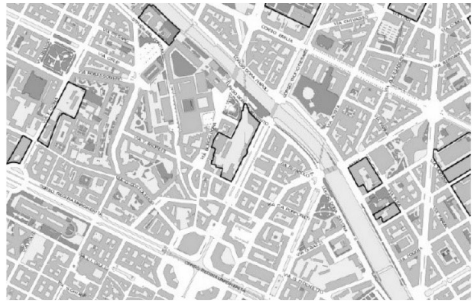
"Figura V.I"
Vista EST-OVEST



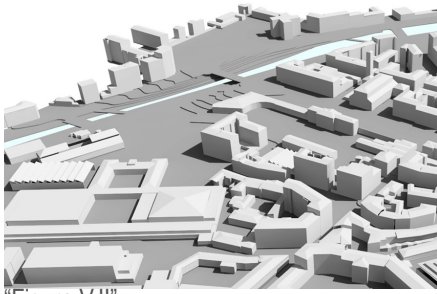

"Figura IV.II"
PRG AZZONAMENTO
Edifici di Particolare Interesse Storico



"Figura V.II"
Vista NORD-SUD




"Figura IV.III"
PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA
Aree di Trasformazione



"Figura V.II"
Vista OVEST-EST

25, 26 GEOPORTALE e Governo del Territorio, 2021. *Cartografia*. Disponibile su: http://geoportale.comune.torino.it/geocatalogocoto/?sezione=mappa [consultato 13/03/2020]

27 InformAmbiente. *La zonizzazione acustica*. Disponibile su: http://www.comune.torino.it/ambiente/rumore/zon_acust/index.shtml [consultato 13/03/2020]

## 4.V ANALISI DELLE ALTEZZE

Pianta Schematica sull'Analisi delle Altezze
Scala 1:5000
Indagine realizzata il 02/02/2020

## 4.VI ANALISI DELLA SUPERFICIE: Gli Manti Stradali e Viavilità

Una caratteristica notevole del Borgo Dora “Figura V.VI” è la continuità del manto stradale, per materiali (lastre in pietra) e disposizione, questo assegna un carattere unico allo spazio urbano. La pavimentazione stradale favorisce e scandisce le diverse funzioni, le attività a cielo aperto prima fra tutte il mercato “Figura V.I”, non solo per la sua spazialità e morfologia ma soprattutto perché favorisce la disposizione delle attività commerciali e delle bancarelle.

La continuità non solo spazialmente, ma anche della superficie, consente che sia più riconoscibile il luogo del camminare, prolungando conseguentemente il percorso agli altri spazi del territorio. Un esempio della conservazione dei materiali tradizionali è individuato in corso Giulio Cesare “Figura V.III”. che presenta diversi materiali stradali per le funzione diverse, principalmente per il passo della tranvia.

L’importanza della valorizzazione degli edifici e degli ambienti storici con la strategia dell’integrazione della pavimentazione è una degli aspetti positivi della zona.

Con rispetto alla viavilità L’Ex Stazione Ferroviaria Torino-Ceres è connessa con la rete di tranvia principale della città in direzione Nord-Sud collegando la Barriera di Milano con il Lingotto, attraversando il centro della città e affiancando la stazione Porta Nuova. Se il trasporto pubblico è ben servito, le piste ciclabili attualmente nel Borgo Dora si interrompono, in corrispondenza del lungo fiume Dora. La presenza di parcheggi intorno alla Ex Stazione Ferroviaria garantisce la fruizione degli spazi commerciali attestandosi al sistema di trasporto pubblico.

“Figura V.I”
Piazza della Repubblica
Manto Stradale in Lose di Pietra.

“Figura V.II”
Giardino Cardinale M. Pellegrino.
Manto Stradale in Lose di Pietra.

“Figura V.III”
Corso Giulio Cesare
Manto Stradale in Lose di Pietra

“Figura V.IV”
Stazione Ferroviaria.
Manto Stradale in Asfalto.

“Figura V.V”
Lungo Dora
Manto Stradale in Asfalto

“Figura V.VI”
Via Canale dei Molassi
Manto Stradale in Pavé

## VIABILITÀ

- Via di Senso Unico
- Fermate
- Binari di Tranvie
- Binari Ferroviarie
- Bike Share
- Pista Ciclabile
- Parcheggi

## PAVIMENTAZIONE

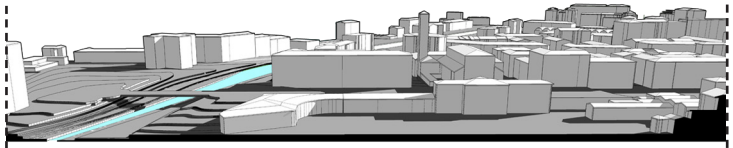
- Pavimentazione Stradale
  Materiale: Asfalto
- Manto Stradale
  Materiale: Lapideo
  Tecnica: Lose
- Manto Stradale
  Materiale: Calcestruzzo
- Manto Stradale
  Materiale: Lapideo
  Tecnica: Pavé

Pianta Schematica sulla Viabilità e Manti Stradali
Scala 1:5000
Indagine realizzata il 31/03/2020

## 4.VII ANALISI DEGLI SPAZI PUBBLICI

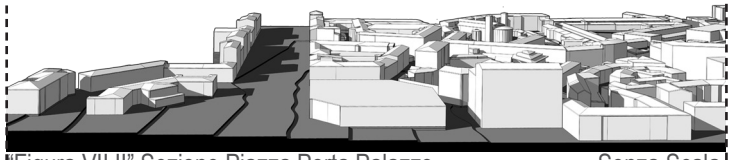
L'area urbana intorno alla Stazione Ferroviaria "Figura VII.I" è difficilmente riconoscibile già che le forme degli edifici non moderne generano di vuoto "residuale", cioè una geometria che non coincide con i concetti classici dello spazio, tuttavia, inserendo le ombre si evidenzia la morfologia del sito con grandi dislivelli e il rapporto tra le altezze degli edifici rispetto alla superficie orizzontale, evidenziando ampi spazi anche maglie interrotte.

Lo spazio residuale dei binari, attualmente accanto al fiume Dora "Figura VII.V", un bordo naturale attraversato dagli stessi binari, può vedersi come una nuova possibilità per la rigenerazione dello spazio pubblico, con l'intenzione di una continuazione del percorso pedonale, che non solo è funzionale per attraversare il fiume (ponte Carpanini) ma anche nel restituire spazio per i residenti.



"Figura VII.I" Sezione Stazione Porta Milano Senza Scala

Uno degli spazi pubblici più affollati è la Piazza della Repubblica "Figura VII.IV" è una piazza ottagonale con una forma chiara della modernizzazione del Ottocento, in cui è evidente il progetto urbano che ne è alla base evidenziato non solo dalla forma planimetrica ma dal rapporto delle altezze degli edifici nel rispetto della superficie orizzontale "Figura VII.II", originando delle ombre di scarsa stensione.

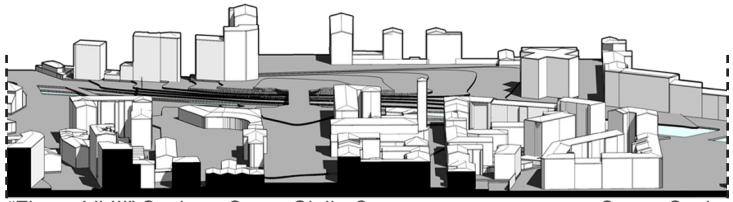


"Figura VII.II" Sezione Piazza Porta Palazzo Senza Scala

La sezione, come metodo, ha lo scopo di rilevare lo spazio non solo sul piano orizzontale ma anche verticalmente nel capire le connessioni spaziali.[28] Osservare il comportamento delle quote, per esempio, il dislivello determinato dal fiume, fa capire se esistono altre possibilità spaziali da poter adoperare.

La morfologia urbana si può analizzare anche nello studio delle profondità con le viste in sezione che insieme alle viste in pianta evidenziano i vuoti rispetto ai volumi dei fabbricati. Nella zona Ovest "Figura VI.III" si può notare una rottura della geometria classica e l'affiancamento di edifici con un altro carattere formale e con delle funzione "deboli" che fanno parte di attività private, come per esempio depositi e uffici.

Un altro aspetto importante sono gli spazi con le stesse distanze utilizzati in diversamente fra loro "Figura VII.VI", nella via Borgo Dora le attività commerciali all'aria aperta si concentrano intorno agli edifici residenziali definendolo come una "piazza" che allo stesso tempo ha le dimensione simili del corso Giulio Cesare, a questo punto, si percepisce formalmente il concetto di spazio pubblico e il suo carattere semantico e simbolico.



"Figura VI.III" Sezione Corso Giulio Cesare Senza Scala

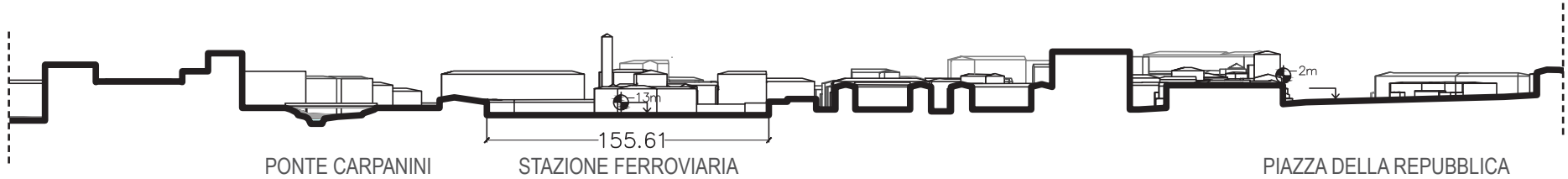
28 Mei. P, Orsini, F. Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano, Italia. (2019). *Orizzontale Vs Verticale. Lo Spazio Pubblico In Sezione.* TECHNE.

## EDIFICI RILEVANTI

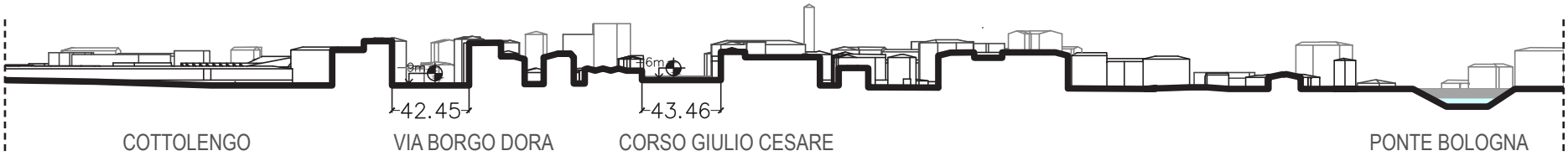
1. Ex Arsenale Militare **1673**
   Scuola Holden **1994**
2. "Molassi", ex mulino **1679**
3. Cimitero di San Pietro in Vincoli **1777**
4. Cortile del Maglio **1778**
5. Antica ghiacciaia di Porta Palazzo **1800**
6. Ponte Mosca **1830**
7. Cottolengo **1832**
8. Piazza della Repubblica **1837**
9. Arsenale della Pace
   (Sermig) **1867**
10. Ex Stazione Ferroviaria
    Porta Milano **1869**
11. Ponte della ferrovia Torino-Lanzo **1869**
12. Ponte ferroviario **1870**
13. Scuola materna Maria Teresa **1876**
14. Chiesa San Gioachino **1882**
15. Teatro Casa Hollywood **1891**
16. Chiesa dei Santi A. Abate **1898**
17. Ponte Bologna **1911**
18. Torri Rivella **1929**
19. Fondazione Rosselli **1988**
20. Scuola per i servizi pubblicitari **1990**
21. Centro Palatino **2001**
22. Ponte Mobile Carpanini **2002**
23. Residenza Casa Hollywood **2010**
24. Ex fabbrica Chocolat Tobler **1907**
    Fondazione Fitzcarraldo **1989**
    Edificio residenziale ExTobler **2012**

Pianta Copertura
Scala 1:5000
Indagine realizzata il 31/03/2020
FONTE: https://www.museotorino.it/resources/navigator/index.html

"Figura VII.IV"
Sezione A – A'
Scala 1:3500




"Figura VII.V"
Sezione B – B'
Scala 1:3500




"Figura VII.VI"
Sezione C – C'
Scala 1:3500

# 5
# L’ATTIVITA COMMERCIALE: RISULTATI DELL’INDAGINE

## 5. L'ATTIVITÀ COMMERCIALE: Risultati dell'Indagine

### 5.I STATISTICHE DEI CITTADINI STRANIERI A BORGO DORA

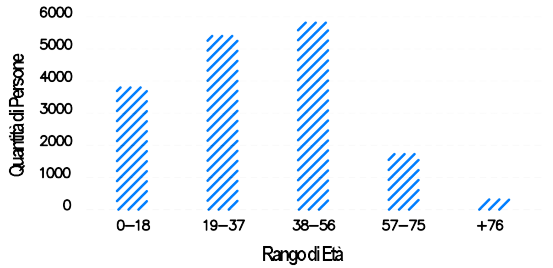
Partendo dall'indagine delle tipologie di attività commerciali a Borgo Dora "Figura I.I", un aspetto importante sono le nazionalità e le origini dei commercianti giacché è notevole in Borgo Dora le differenziazione dei prodotti in vendita, dalla gastronomia ai servizi di particolare provenienza culturale. I negozi di origine straniera più presenti sono di nazionalità cinese e di origine araba "Figura I.II". Altri negozi di più scarsa predominanza riguardano i paesi di origine indiana e finalmente di origine africana.

Negli ultimi dieci[29] anni Borgo Dora è stata oggetto di vari cambiamenti, segnalando comunque una diminuzione della popolazione straniera, attualmente Borgo Dora (Circoscrizione 7) è la seconda zona con la comunità straniera più rilevante.[30]

Confrontando i dati relativa alla città con quelli di Borgo Dora è evidente che si conferma la presenza più significativa della popolazione africana "Figura I.VII" in particolare marocchina, e infatti è notevole la frequenza dei negozi come per esempio ristoranti, macellerie, vestimenti, e di abbigliamenti questo genere "Figura I.X".

Un'altra comunità numerosa è quella di origine asiatica aumentata di oltre 1000 persone circa negli ultimi anni. Questa comunità predomina la gestione di negozi di casalinghi, abbigliamento e alimentari che competono con i negozi di origine italiana "Figura I.XI". La ristorazione e la vendita di oggetti di antiquariato sono molto presenti nel Borgo distinguendosi e integrandosi con gli altri negozi di provenienza estera. Un'altra caratteristica importante che è stata rilevata dall'indagine è che non vi è uniformità tra i negozi di diverse nazionalità, al contrario, si presenta un'eterogeneità di generi e di esposizione anche alcune zone ed isolati si caratterizzano fortemente per la presenza di negozi di una unica cultura "Figura I.I".

Per concludere analizzando i dati vari della circoscrizione 7 e di Borgo Dora, la popolazione della comunità straniera è in riduzione e attualmente cresce molto poco, un aspetto positivo è predominanza della giovane età (19 – 37 anni)[31] questo può considerarsi un'opportunità per la produzione locale anche nell'incrementare l'impiego "Figura I.XII".



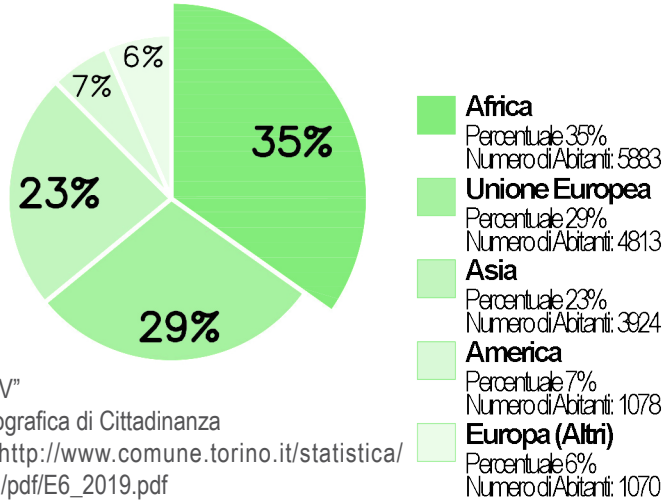

"Figura I.XII"
Popolazione straniera residente per età annuale e circoscrizione - Dati al 31/12/2019. FONTE: http://www.comune.torino.it/statistica/dati/2019/pdf/E4%20Pop%20straniera%20per%20eta%20annuale%20e%20circoscrizione.pdf

29 Comune di Torino, Ufficio di Statistica, 2019. *Residenti stranieri per nazionalità e circoscrizione. Dati anagrafici al 31/12/2009.* Disponibile su: http://www.comune.torino.it/statistica/dati/pdf/nazionalitastranieriresidenticircoscrizione09.pdf [consultato 20/03/2020]

30 Comune di Torino, Ufficio di Statistica, 2019. *Popolazione straniera registrata in anagrafe per cittadinanza e circoscrizione. Dati al 31/12/2019*. Disponibile su: http://www.comune.torino.it/statistica/dati/2020/pdf/E6%20Nazionalita%20stranieri%20res%20per%20circ.pdf [consultato 20/03/2020]

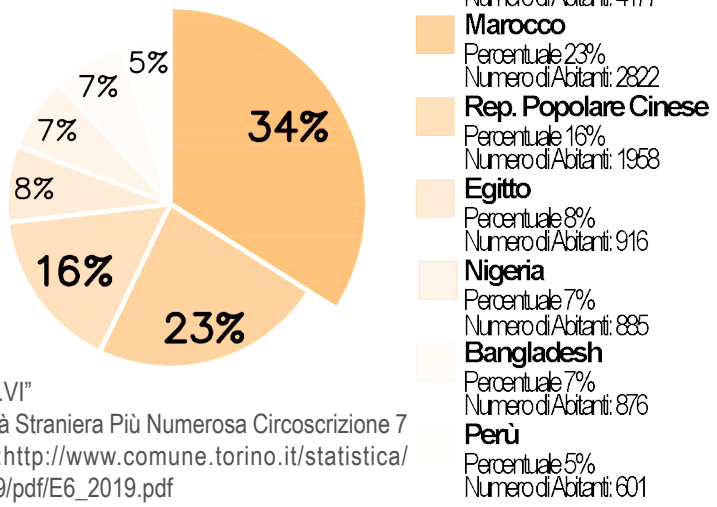
31 Comune di Torino, Ufficio di Statistica, 2019 *Popolazione straniera residente per età annuale e circoscrizione - Dati al 31/12/2019.* Disponibile su: http://www.comune.torino.it/statistica/dati/2019/pdf/E4%20Pop%20straniera%20per%20eta%20annuale%20e%20circoscrizione.pdf [consultato 20/03/2020]

## AREA GEOGRAFICA DI CITTADINANZA



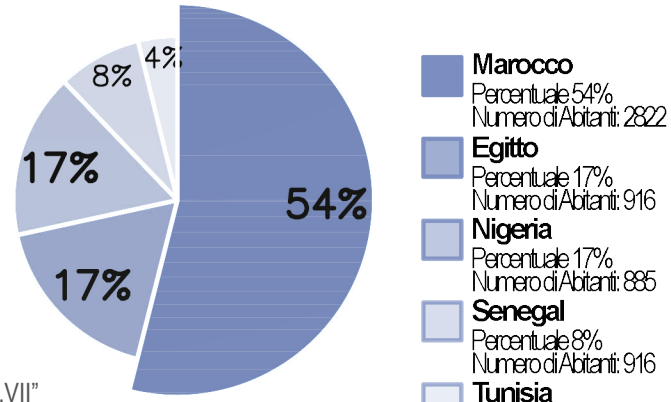

"Figura I.V"
Area Geografica di Cittadinanza
FONTE:http://www.comune.torino.it/statistica/dati/2019/pdf/E6_2019.pdf

## COMUNITÀ STRANIERA PIÙ NUMEROSA



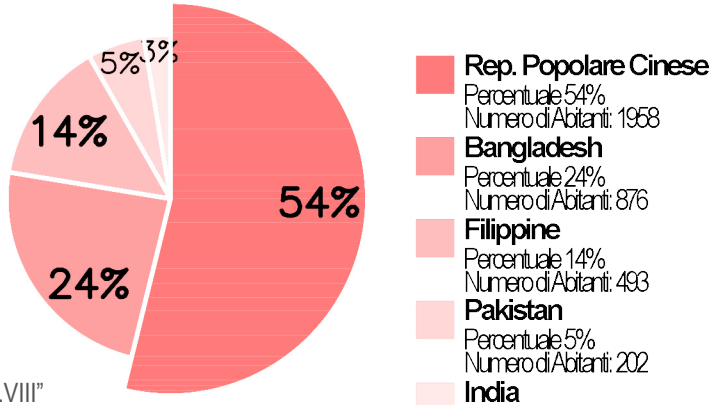

"Figura I.VI"
Comunità Straniera Più Numerosa Circoscrizione 7
FONTE:http://www.comune.torino.it/statistica/dati/2019/pdf/E6_2019.pdf

## CITTADINI DAL CONTINENTE AFRICANO




"Figura I.VII"
Cittadini dal Continente Africano
FONTE:http://www.comune.torino.it/statistica/dati/2019/pdf/E6_2019.pdf

## CITTADINI DAL CONTINENTE ASIATICO




"Figura I.VIII"
Cittadini dal Continente Asiatico
FONTE:http://www.comune.torino.it/statistica/dati/2019/pdf/E6_2019.pdf

## II. ANALISI SULL'ATTIVITÀ COMMERCIALE: Tipologie Merceologiche

Nel valutare l'insediamento di un'attività commerciale di interscambio di beni materiali e immateriali, occorre sempre riferirsi alle caratteristiche e alle pratiche proprie del singolo quartiere (la sua disposizione e i suoi abitanti). Questo aspetto è significativo per una pianificazione urbana attenta ai bisogni della propria cittadinanza poiché influisce fortemente sulla fruizione dello spazio pubblico, dalle vie commerciali alle piazze dei mercati.

Il mercato aperto "Figura I.IV" fa parte della cultura originaria e dell'attività quotidiana delle città antiche. Si caratterizza per la sua spontaneità, dinamicità, adattandosi al contesto propone una continua interazione tra i cittadini e diventa stimolo di appartenenza al luogo. Sono elementi che possono definire una società di un territorio e conseguentemente aderire al suo paesaggio urbano. A Borgo Dora l'attiva dominante sono i mercati e le residenze con commercio "Figura II.I". In questa area si svolge da sempre uno dei mercati più grandi d'Europa – piazza della repubblica - che fa del Borgo Dora una delle zone più vitali e popolari della città.

Il mercato di Porta Palazzo "Figura II.I" si trova in piazza della Repubblica, una piazza che ripresenta un mercato da parte di una comunità internazionale e popolare che convive giornalmente attraverso lo scambio di beni e culture in particolare attraverso la vendita dei prodotti alimentari. La piazza ha un rapporto diretto con i cittadini in quanto spazio pubblico autentico per la sua vivacità e utilità "Figura I.I", già che molte persone che non abitano nello stesso quartiere raggiungono la piazza per le spese quotidiane, Porta Palazzo è, in somma, un nodo che può continuare a distribuire dei benefici al Borgo al livello funzionale.

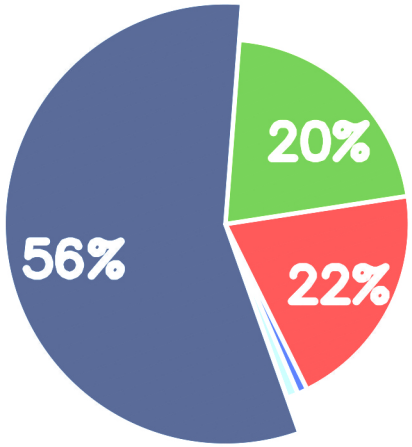
"Figura II.I" Mercato di Porta Palazzo in Piazza della Repubblica

Il Mercato di Balôn "Figura II.II", uno da più antichi e riconosciuti come il mercato dell'antiquariato, in cui inizia a partire della via Cottolengo e finisce sotto la struttura del Cortile del Maglio e si distribuisce lungo via Bordo Dora "Figura I.I". Questo tipo di attività commerciale valorizza gli spazi che non corrispondono ai parametri di una città contemporanea, cioè valorizzando quegli spazi quasi dimenticati dovuti alla modernizzazione della città.

L'importanza della presenza dei mercati aperti a Borgo Dora, è l'idea di pensare il mercato come la concettualizzazione simile a una attività di incontro, consegna effetti positivi per il contesto urbano, enfatizzando il coinvolgimento dei cittadini, la necessità di appartenenza al luogo, proteggendo il paesaggio urbano da interventi invasivi e soprattutto sviluppando la rigenerazione urbana del Borgo.

"Figura II.II" Mercato di Balon in Via Borgo Dora

## NAZIONALITÀ DI ORGINE




**Origine Italiana**
Percentuale: 56% Numeri di Negozi: 363

**Origine Indiano**
Percentuale: 1% Numeri di Negozi: 3

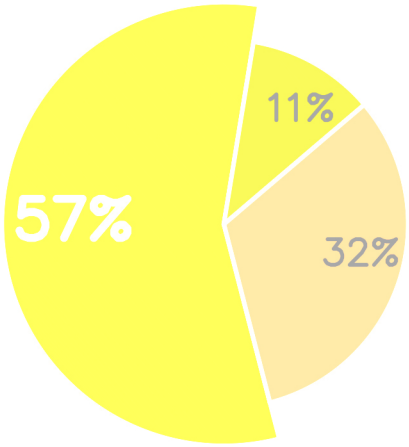
**Origine Cinese**
Percentuale: 22% Numeri di Negozi: 139

**Origine Arabo**
Percentuale: 20% Numeri di Negozi: 128

**Origine Africana**
Percentuale: 1% Numeri di Negozi: 5

"Figura I.II" Nazionalità Origine Dei Negozi
Indagine realizzata il 05/12/2019

## TIPOLOGIA DI EDIFICIO COMMERCIALI



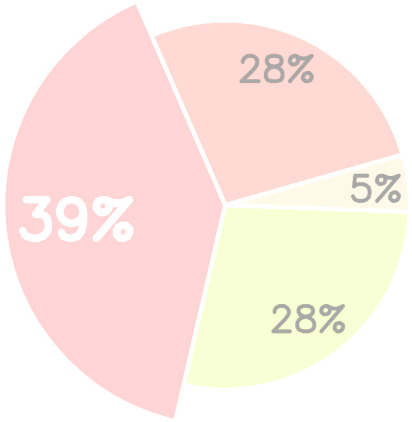

**Centro Commerciale**
Percentuale: 57%
Area: 6920m²

**Centro di Prodotti Alimentari**
Percentuale: 32%
Area: 3897m²

**Centro del Antiquariato**
Percentuale: 11%
Area: 1354m²

"Figura I.III" Edifici di Carattere Commerciale
Indagine realizzata il 05/12/2019

## CATEGORIA DI ATTIVITÀ COMMERCIALE TEMPORANEA




**Abbigliamento**
Percentuale: 39%
Area: 11938m²

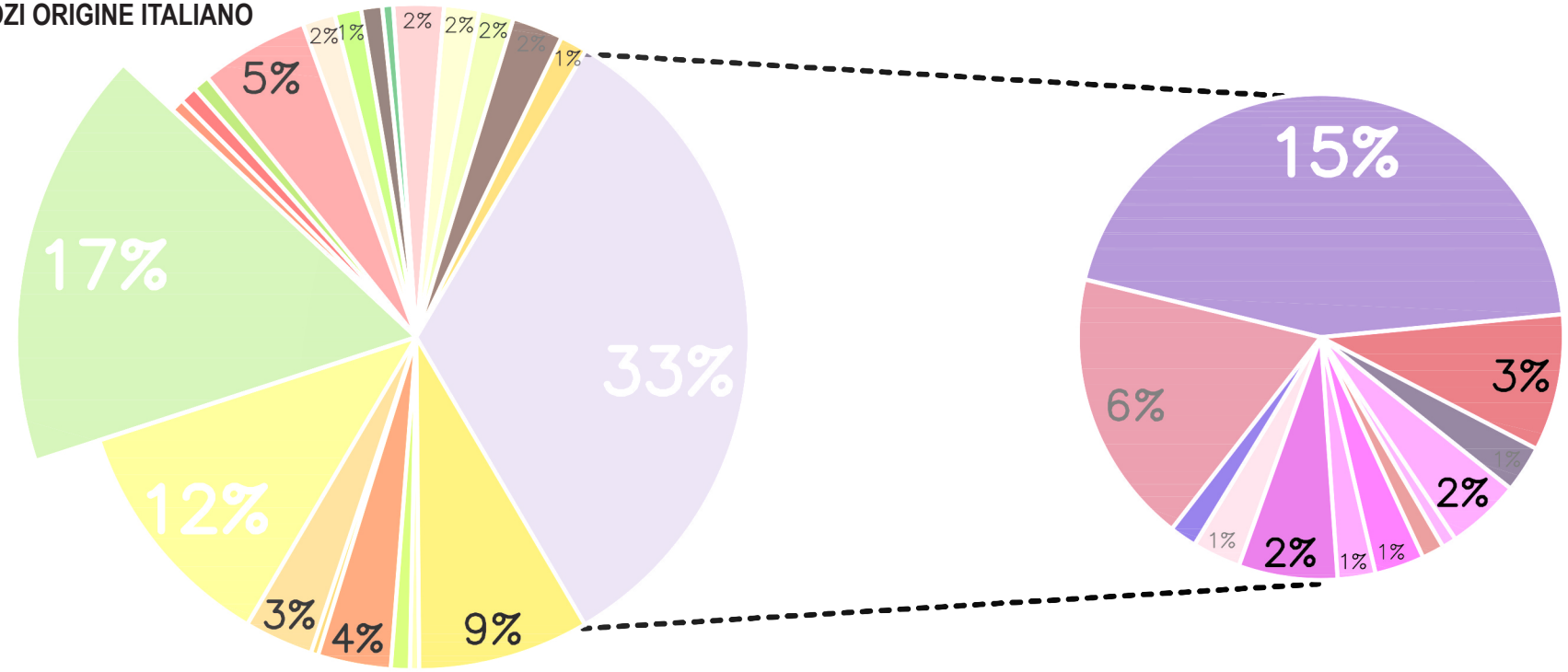
**Alimentarie**
Percentuale: 28%
Area: 8329m²

**Antiquariato**
Percentuale: 28%
Area: 8462m²

**Casalinghe**
Percentuale: 5%
Area: 1542m²

"Figura I.IV" Attività Commerciale Temporanea
Indagine realizzata il 05/12/2019

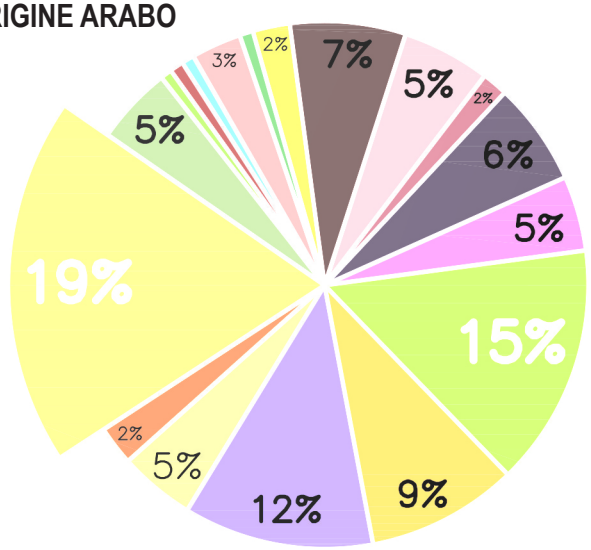
## NEGOZI ORIGINE ITALIANO




- **Bar** Percentuale 17% Negozi 61
- **Ristorante** Percentuale 12% Negozi 42
- **Banca** Percentuale 5% Negozi 19
- **Centro Scommesse** Percentuale 2% Negozi 6
- **Orologiaio** Percentuale 1% Negozi 3
- **Centro Stampa** Percentuale 2% Negozi 6
- **Parruchiere** Percentuale 2% Negozi 6
- **Benessere** Percentuale 1% Negozi 3
- **Carrozzeria** Percentuale 2% Negozi 6
- **Accessori Automobile** Percentuale 1% Negozi 5
- **Tabaccheria** Percentuale 2% Negozi 9
- **Ass. Promozione Sociale** Percentuale 1% Negozi 3
- **Albergo** Percentuale 1% Negozi 3
- 33%
- **Prodotti Antiquariati** Percentuale 15% Negozi 54
- **Ottico** Percentuale 0% Negozi 1
- **Farmacia** Percentuale 3% Negozi 11
- **Drogheria** Percentuale 1% Negozi 2
- **Prodotti Sportivi** Percentuale 3% Negozi 11
- **Alimentarie** Percentuale 1% Negozi 3
- **Panificio** Percentuale 0% Negozi 1
- **Pasticceria** Percentuale 4% Negozi 14
- **Ferramenta** Percentuale 2% Negozi 8
- **Ingrosso di Pittura** Percentuale 1% Negozi 2
- **Cartoleria** Percentuale 1% Negozi 4
- **Prodotti Elettrici** Percentuale 1% Negozi 4
- **Elettrodomestici** Percentuale 1% Negozi 3
- **Casalinghe** Percentuale 2% Negozi 6
- **Mobiliario** Percentuale 6% Negozi 22
- **Ingrosso Materassi** Percentuale 1% Negozi 4
- **Abigliamento** Percentuale 9% Negozi 31

"Figura I.IX" Nazionalità Origine Dei Negozi: Origine Italiano
Indagine realizzata il 05/12/2019

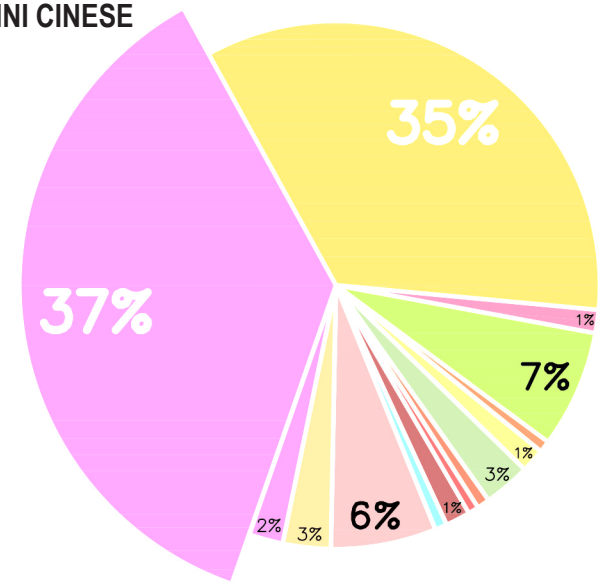
## NEGOZI ORIGINE ARABO




- **Ristorante** Percentuale 19% Negozi 24
- **Bar** Percentuale 5% Negozi 6
- **Servizio Tecnico** Percentuale 2% Negozi 3
- **Cyber** Percentuale 1% Negozi 1
- **Consulenze** Percentuale 1% Negozi 1
- **Parruchiere** Percentuale 3% Negozi 4
- **Ass. Promozione Sociale** Percentuale 1% Negozi 1
- **Sartoria** Percentuale 1% Negozi 2
- **Uffici di Viaggi** Percentuale 7% Negozi 9
- **Macelleria** Percentuale 12% Negozi 15
- **Alimentarie** Percentuale 15% Negozi 19
- **Panificio** Percentuale 5% Negozi 6
- **Pasticceria** Percentuale 2% Negozi 3
- **Abbigliamento** Percentuale 9% Negozi 12
- **Casalinghe** Percentuale 5% Negozi 6
- **Prodotti Elettrici** Percentuale 6% Negozi 8
- **Ingrosso Materassi** Percentuale 5% Negozi 7
- **Mobiliari** Percentuale 2% Negozi 2

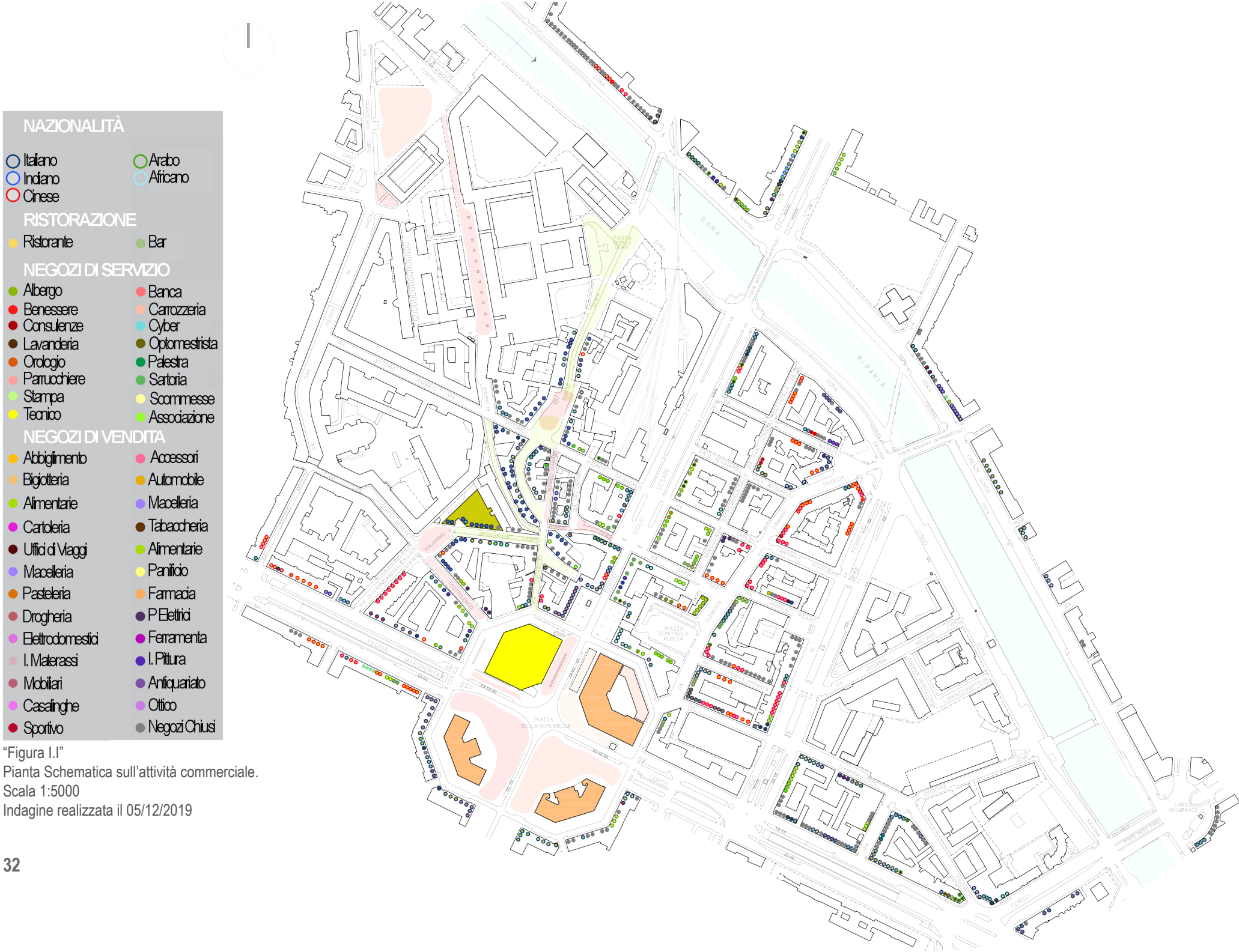
"Figura I.X" Nazionalità Origine Dei Negozi: Origine Arabo.

## NEGOZI ORIGINI CINESE




- **Parruchiere** Percentuale 6% Negozi 9
- **Benessere** Percentuale 1% Negozi 1
- **Orologiaio** Percentuale 1% Negozi 1
- **Cyber** Percentuale 1% Negozi 1
- **Consulenze** Percentuale 1% Negozi 2
- **Ristorazione** Percentuale 1% Negozi 2
- **Bar** Percentuale 3% Negozi 4
- **Casalinghe** Percentuale 37% Negozi 51
- **Abbigliamento** Percentuale 35% Negozi 48
- **Abbigliamento: Accessori** Percentuale 1% Negozi 2
- **Prodotti Elettrici** Percentuale 2% Negozi 3
- **Bigiotteria** Percentuale 3% Negozi 4
- **Alimentarie** Percentuale 7% Negozi 10
- **Pasticceria** Percentuale 1% Negozi 1
- **Elettrodomestici** Percentuale 2% Negozi 3

"Figura I.XI"
Nazionalità Origine Dei Negozi: Origine Cinese. Indagine realizzata il 05/12/2019




"Figura I.I"
Pianta Schematica sull'attività commerciale.
Scala 1:5000
Indagine realizzata il 05/12/2019

# 6
# CASI STUDI PER LO SVILUPPO DEL PROGETTO

# 6. CASI STUDI PER LO SVILUPPO DEL PROGETTO

## 6.I AUGSBURG: BAHNPARK

| | |
|---|---|
| **Architetto:** | **Ing. Arch. FH Markus Hehl** |
| **Anno:** | **2005**[32] |
| **Area:** | **25.000mq**[33] |

Lo scopo del progetto è il rinnovamento dell'ex deposito ferroviario costruito nel 1907[34] e collegato alla stazione centrale di Augusta, composta da una serie di capannoni per il deposito delle locomotive disposti ad anello con piattaforma girevole, una sala della locomotiva a vapore e annessi "figura I" infatti prima del bombardamento nella stazione si utilizzava come forza motrice per il funzionamento delle locomotive l'acqua, uno sviluppo importante per le risorse dell'energia in senso ecologico. Per questo motivo nella stazione di Augusta esiste una rete di canali e a supporto dell'industria acquedotti, centrali idroelettriche e fontane di carattere monumentale e tutelate oggi per la UNESCO[35]. Dopo il devastante bombardamento aereo nel 1945[36], che ha generato notevoli danni e la distruzione di gran parte dell'area, tali da rendere inutilizzabili le piattaforme, i binari, e l'edificio centrale di accoglienza, si è reso indispensabile intervenire.

"Figura I.I" Vista aerea senza scala. FONTE: https://earth.google.com/

32, 33, 34, 36 Bahnpark, 2021. *Sequenza Temporale*. Disponibile su: https://www.bahnpark-augsburg.de/aktuell/chronik.html. [Consultato 20/04/2020].

35 Bahnpark, 2021. *Il Sistema Idrico Di Augsburg Patrimonio Dell'umanità Unesco.* Disponibile su: https://www.bahnpark-augsburg.de/welt-der-lok/. [Consultato 20/04/2020].

"Figura I.II" Museo Ferroviario BAHNPARK FONTE:https://www.bahnpark-augsburg.de/fileadmin/slideshow/slide_05.jpg

La non-profit Bahnpark Augsburg gGmbH, attualmente si occupa nel recupero e la ristrutturazione del sito, con lo scopo di promuovere la storia e l'importanza dello sviluppo industriale e ferroviario della Regione.

Il programma di rifunzionalizzazione parte dalla gran sala della locomotiva a vapore diventata il gran hall di entrata con i treni di esposizione collegata alla piazza centrale in cui si distribuiscono gli altri spazi, come per esempio la "casa rotonda", capannone di locomotive che ha la funzione attuale di punto di incontro culturale attraverso l'esposizione dei treni restaurati "figura II", cinque Bunker "espositivi" che raccontano la storia mediante fotografie conservate nel tempo e un "treno ristorante" a disposizione dei visitatori. Le "locomotive dell'ambasciatore storico", è un posto per le mostre ed eventi un'attività che garantisce la costante tutela di uno spazio urbano importante per la storia della città, e, grazie a questi interventi, propongono soluzioni di manutenzione del luogo creando al tempo stesso delle opportunità per l'incontro sociale.

## 6.II LONDRA: COAL DROPS YARD

| | |
|---|---|
| **Architetti:** | **Heatherwick Studio** |
| **Anno:** | **2018**[37] |
| **Area:** | **9.290mq**[38] |

La trasformazione di due edifici che fanno parte di una stazione ferroviaria di metà dell'Ottocento realizzata con l'obiettivo di trasportare e ricevere la merce (principalmente di carbone) dal nord dell'Inghilterra per una sua distribuzione a Londra[39]. Prima degli anni 90 la stazione cambia destinazione d'uso, accogliendo depositi e club notturni, senza però trovare una sistemazione definitiva presto ritorna a essere in completo abbandono. *"La sfida era quella di trasformare gli edifici in rovina e il sito in un vivace quartiere dello shopping dove il pubblico poteva radunarsi e muoversi liberamente"*.[40]

La riqualificazione parte principalmente dalla sostituzione delle coperture. Una grande copertura che rappresenta la simulazione dei due tetti originari forma un nuovo piano superiore con un aspetto "flottante" garantendo allo stesso tempo la copertura per uno spazio esterno centrale.

"Figura II.I" Vista Aerea Senza Scala FONTE:https://earth.google.com/web/@51.5362282,-0.126503,24.63081188a,627.4117594d,35y,0h,45t,0r/

37, 38, 39, 40, 41, 42 ArchDaily, 2018. *Coal Drops Yard / Heatherwick Studio*. Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/905717/coal-drops-yard-heatherwick-studio. [Consultato 16/04/2020].

"Figura II.II" Centro Commerciale COAL DROPS YARD FONTE: https://www.we-heart.com/2018/11/05/coal-drops-yard-kings-cross-london-thomas-heatherwick/

La progettazione riguarda anche l'inserimento di locali commerciali di 9.000mq in totale, che variano tra 14mq, 120mq, 230mq a oltre 1.800mq[41] approssimativamente per i negozi di vendita, ristoranti, e coffe bar, tutti raggiungibili tramite due grandi accessi collegati al Stable Street e al grande patio semicoperto che diventa uno spazio pubblico permeabile e di carattere originale. l'intervento della stazione ferroviaria mostra due funzioni: la prima permette di approfittare della capacità spaziale che ha la struttura originaria per adeguarsi ai nuovi requisiti della città, offrendo un programma funzionale nuovo. La seconda ha come obiettivo la valorizzazione dell'edificio in sé attraverso la sua copertura, modernizzandolo, generando altri rapporti spaziali diversi rispetto a quelli di prima.

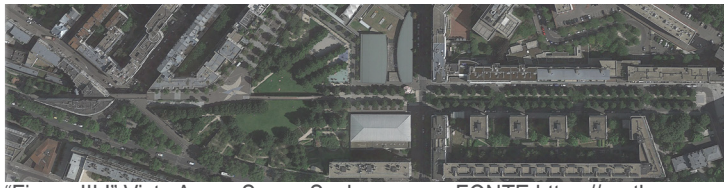
"*Il cortile diventerà un nuovo spazio pubblico distintivo e permeabile, contribuendo alla più ampia trasformazione di King's Cross come luogo vibrante in cui vivere, lavorare, rilassarsi e studiare*".[42]

## 6.III PARIGI: LA PROMENADE PLANTÉE

| | |
|---|---|
| **Architetti:** | **Arch. J. Vergely e Arch. P. Mathieux** |
| **Anno:** | **1994**[43] |
| **Area:** | **4,5 km di lunghezza**[44] |

La Promenade Plantée è una passeggiata sopraelevata che rinnova i rapporti urbani e paesaggistici con la città utilizzando un antico tracciato ferroviario in disuso dal 1969[45]. La proposta si basa nella progettazione di nuovi accessi, che partono dall'Opéra Bastille all'incrocio tra rue de Lyon e avenue Daumesnil con una lunga passeggiata verde dentro della città. Nel percorso si trovano diversi tipi d'intervento, in cui ci sono nuove attrezzature, progettazione del verde, specchi d'acqua e nuove passarelle per la continuazione del percorso, uno dei più importanti è quella chiamata "Reuilly" passando sopra il gran giardino de Reuilly una delle aree verdi più importanti di Parigi. Con il passare degli anni, questo intervento ha influenzato la realizzazione di nuovi edifici che inglobano al loro interno la passeggiata.

Questo esempio illustra che è possibile dare una nuova definizione alla configurazione dello spazio pubblico, una strategia innovativa che affronta altri piani della città come la potenzialità del paesaggio urbano visto in senso verticale, giacché interviene su più livelli rispetto a quello stradale.



"Figura III.I" Vista Aerea Senza Scala FONTE:https://earth.google.com/web/search/La+Promenade+Plant%C3%A9e/

43, 44, 45 Giardini del Mondo, 2021. *La Promenade Plantée*. Disponibile su: http://www.giardini-mondo.it/paris/165/la-promenade-plantee/. [Consultato 18/04/2020].

"Figura III.II" Locali sotto binari della Promenade Planée. FONTE: http://www.goodmorningparis.fr/walks/la-promenade-plantee-a-green-and-unusual-walk-in-paris/

"Figura III.III" Estensione del traccio ferroviario FONTE: https://www.lonelyplanet.com/france/paris/attractions/promenade-plantee/a/poi-sig/372523/359279

Riflessioni

Le schede dei riferimenti mostrano non solo soluzioni a un problema in particolare, che in questo caso, riguarda il tema del restauro e della rifunzionalizzazione delle stazioni ferroviarie e dei binari, ma propongono diversificate strategie utili per un confronto attivo con la realtà, strategie che si possono ripensare e prender in considerazione per il caso studio della stazione Torino Ceres. Sono tre casi in situazioni e contesti molto diversi tra loro, generando tre risposte strettamente collegate alla loro situazione a scala urbana e architettonica:

Il Re-usare e il Restauro come Strategia: nel caso della Stazione Ferroviaria a Augsburg, Germania, la riqualificazione dei manufatti completamente distrutti a causa dei bombardamenti della Seconda guerra mondiale è sostenuta dalla motivazione di considerare quel luogo di nuovo parte della città conservandone la memoria storica e valorizzando l'area grazie a un progetto museale.

Il cambio del programma e la Rifunzionalizzazione: La Ex-stazione Ferroviaria a Londra, con la progettazione di un nuovo complesso commerciale per la città è da considerarsi una sfida molto alta. Le nuove funzioni si discostano da quelle originarie ma sono attente a riproporne un interesse sociale nel riconsegnare lo spazio alle persone che trascorrono lì il proprio tempo libero. Le modifiche previste per il nuovo edificio sviluppano nuovi rapporti spaziali, la semplice sostituzione del tetto e l'adattamento degli spazi sono stati le modalità per attuare la strategia più significativa che è quella dell'inserimento di un programma funzionale.

La Permeabilità: La Promenade Plantée di Parigi, un progetto che è soprattutto complesso perché a scala urbana tale da collegare tanti ambienti della città, in cui utilizza diversi strumenti come le passarelle, che permettono di approfittare di punti visuali più paesaggistici sulla città, con l'idea di collegarsi ai parchi già esistenti. Percorrendo un'antica linea ferroviaria abbandonata che poi si estende facendo anche parte dei progetti residenziali più periferici il percorso si adatta formalmente al lungo passaggio, generando nuovi accessi di carattere pubblico e implemento il verde come strumento principale. In conclusione, questo progetto è un riconoscimento delle parti invisibili della città, valorizzandole e soprattutto generando altri rapporti spaziali al livello urbano.

La finalità di esporre e analizzare casi studio di altri luoghi è stata utile per individuare delle strategie principali e le modalità e strumenti che ci sono applicati per ripensare al sito di Porta Milano, per collaborare al processo concettuale sommandosi all'analisi generale.

# 7
# STAZIONE FERROVIARIA: SOPRALLUOGO

## 7. STAZIONE FERROVIARIA: Sopralluogo

La descrizione del luogo attraverso l'osservazione è la maniera più tangibile di interpretare lo spazio, non solo a livello formale e spaziale, ma anche a carattere multisensoriale. Una serie di informazioni che hanno bisogno di una interpretazione, nel come si percepisce lo spazio nel momento che lo si percorre, lo si attraversa, si riconoscono gli oggetti ed elementi fisici che fanno del percorso uno spazio gradevole o, al contrario, evidenzino dei problemi che hanno urgenza di essere risolti "Figura 7.IX".

Il percorso è composto da sette punti visuali "Figura 7.I" dove si acquisiscono informazioni diverse. La vista 1 descrive l'uscita dei treni verso il ponte ferroviario, che attualmente e uno degli ingressi all'area più importante per il trasporto privato; si evidenzia che esiste ancora una armonia tra la tettoia antica della stazione, i binari e l'insieme della vegetazione presente grazie al giardino Cardinale Michele Pellegrino che si trova accanto alla stazione, ed appare come una composizione spontanea.

La vista 2 all'interno del piazzale dove un tempo esisteva il continuo movimento dei treni, è qui che si capisce maggiormente il contesto e le condizioni attuali dei fabbricati, evidenziando le criticità dovute al deterioramento prodotto dell'abbandono come l'inserimento non appropriato di nuovi condomini, entrambi risultano segni evidenti della trasformazione del paesaggio urbano.

La vista 3, che si trova dentro della zona dei nuovi fabbricati, costruiti nel tempo a supporto dell'attività ferroviaria (manutenzione dei mezzi, uffici, officine) e che attualmente sono parzialmente in disuso, oggi non se ne riesce più a individuare la logica distributiva, questi edifici interrompono i collegamenti con il Palazzo della Stazione togliendone anche la sua visibil

ità ovvero diminuendo il carattere scenografico che un progetto di recupero può di nuovo esaltare. Successivamente, all'interno della vista 4, si osserva con più nel dettaglio la consistenza dell'ex deposito di biglietti in forte stato di degrado, anche se ancora parzialmente utilizzato dal GTT[46] per i suoi uffici tecnici.

La vista 5 è il risultato del congiunto di oggetti e resti dei treni utilizzati nel tempo, disposti in modo da formare il museo ferroviario in futuro, attività promossa dal gruppo di trasporto torinese (GTT[47]), e che recentemente è stata dotata anche di uno spazio di atelier per il recupero dei treni, in sostanza, questo spazio ha una importanza funzionale dentro all'area della stazione e allo stesso tempo ha una importanza storica considerando anche la valorizzazione dell'edificio della stazione.

Nella vista 6 si può apprezzare la visuale verso l'entrata della stazione, e osservare le residenze di carattere popolare che delimitano l'intera area come la presenza dei treni abbandonati.

La vista 7 descrive lo stato di fatto della tettoia che soffre di diversi tipi di degrado, è uno degli edifici di più notevole importanza da conservare perché strettamente collegato alla l'attività di musealizzazione della Stazione.

Per concludere questa parte dell'indagine si mostra mediante i prospetti, uno in vista dal accesso principale ed il prospetto di lato opposto, le differenze di quote tra la zona dei binari e il corso Giulio Cesare ed anche informazione morfologica/architettonica del palazzo ferroviario.

46, 47 Museo Ferroviario Piemontese, (2013). *Le officine di Torino Ponte Mosca.* Disponibile su: http://www.museoferroviariopiemontese.it/officine-porta-milano/ [consultato 30/03/2020]

**TETTOIA**
AREA OFFICINE

Attualmente: Deposito e Spogliatoi

1

“FIGURA 7.I” Collage di fotografie attuali
Tettoia Lungo Dora Agrigento
Realizzato il 15/08/2019

**PALAZZO DELLA STAZIONE** (ACCESSO PRINCIPALE)
AREA BIGLIETTERIA + ATTESA + UFFICI

Attualmente: Uffici e Archivi

2

“FIGURA 7.II” Collage di fotografie attuali
Palazzo Ferroviario
Realizzato il 15/08/2019

3

**CALDERERIA INDUSTRIALE**

Attualmente: In Disuso

**TETTOIA OFFICINA**

Attualmente: In Disuso

“FIGURA 7.III” Collage di fotografie attuali
Caldereria Industriale e Officina
Realizzato il 15/08/2019

**DEPOSITO BIGLIETTI**

Attualmente: In Disuso

**DEPOSITO BIGLIETTI**

Attualmente: Uffici Tecnici

**DEPOSITO FERROVIARIO**

Attualmente: Officina + Deposito

“FIGURA 7.IV” Collage di fotografie attuali
Deposito Biglietti
Realizzato il 15/08/2019

“FIGURA 7.V” Collage si fotografie attuali
Deposito Ferriviario Via Vittorio Andreis
Realizzato il 15/08/2019

“FIGURA 7.VI” Collage di fotografie attuali
Area Binari
Realizzato il 15/08/2019

**PIAZZALE FERROVIARIO**
AREA BINARI

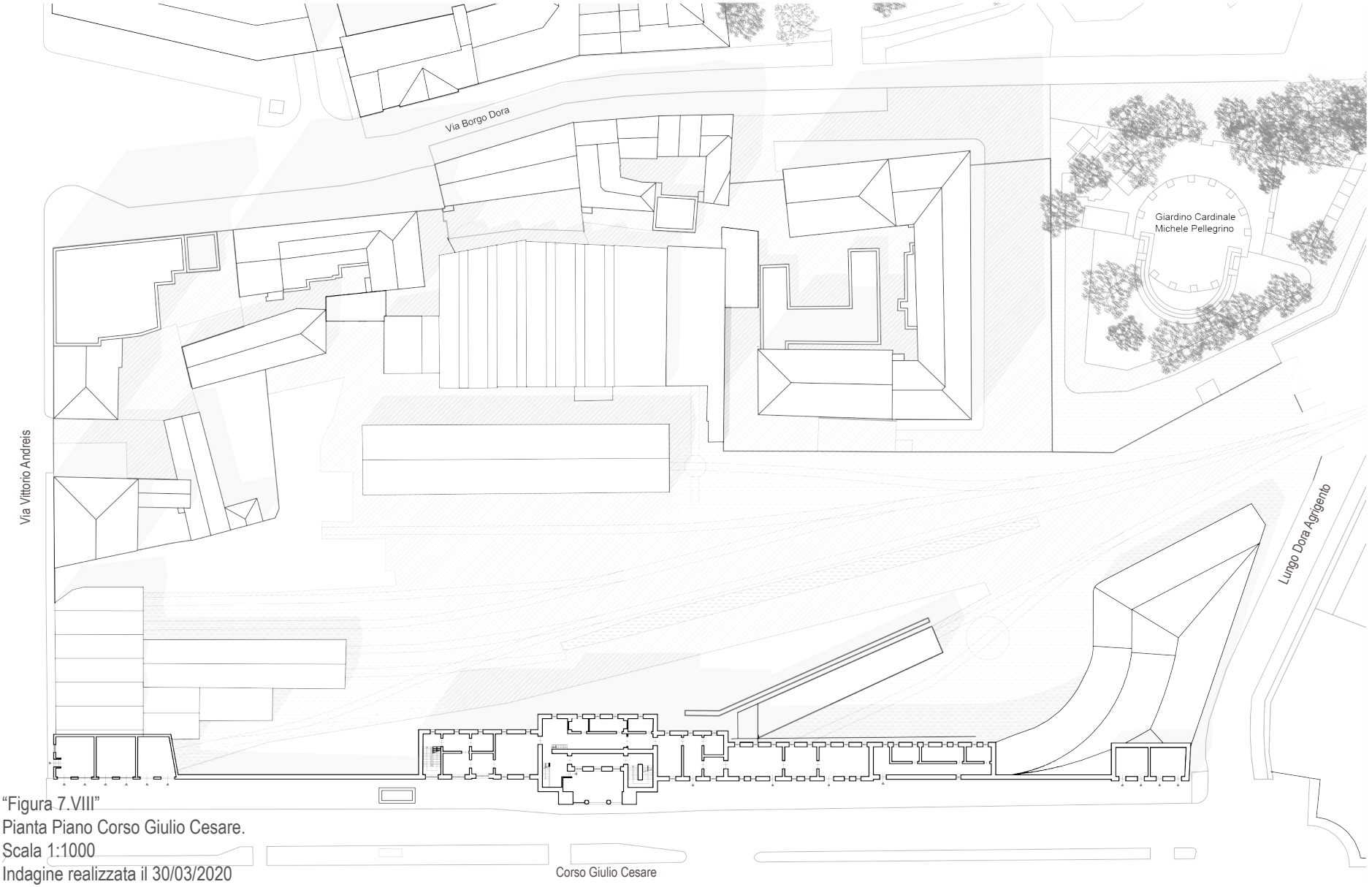
Attualmente: Parcheggio

7

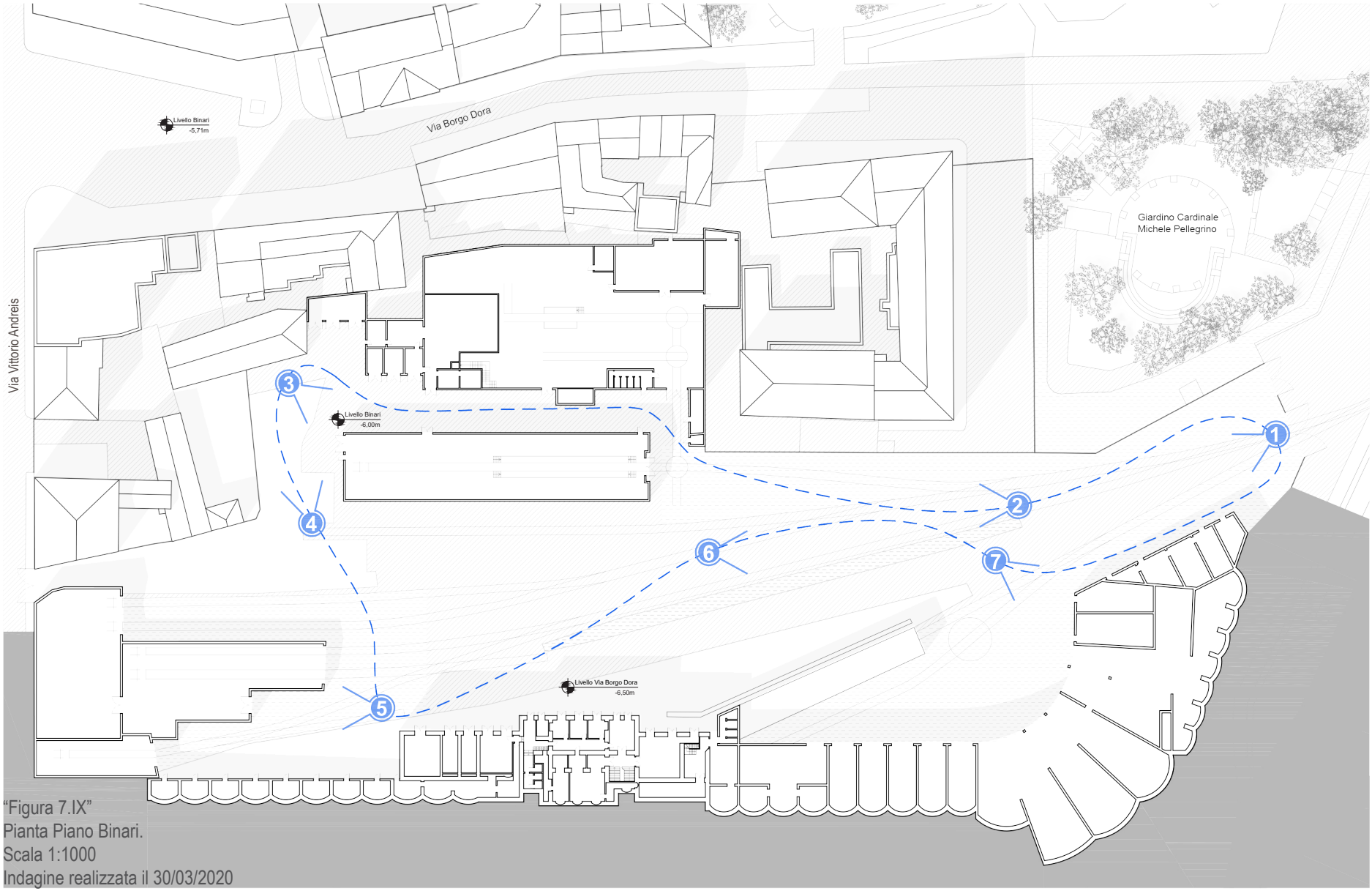
**TETTOIA**
DEPOSITI LOCOMOTORI

Attualmente: Deposito

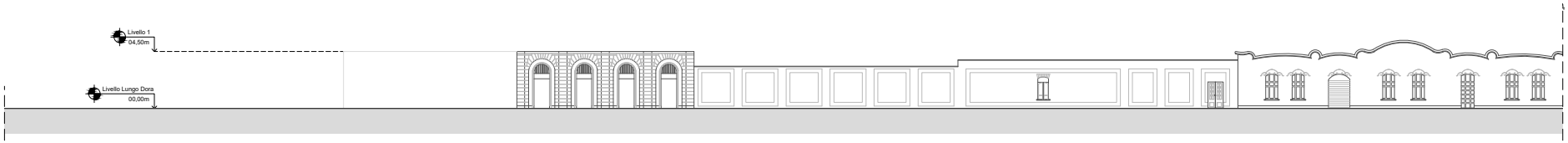
"FIGURA 7.VII" Collage di fotografie attuali
Tettoia Lungo Dora Agrigento
Realizzato il 15/08/2019



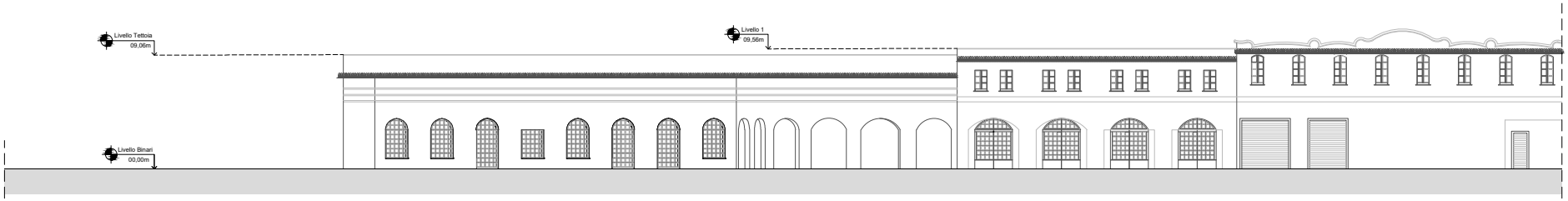

"Figura 7.VIII"
Pianta Piano Corso Giulio Cesare.
Scala 1:1000
Indagine realizzata il 30/03/2020



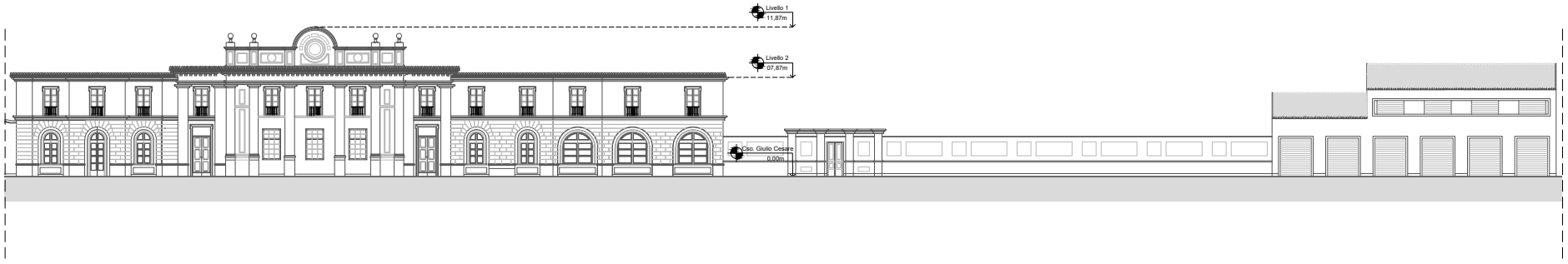

"Figura 7.IX"
Pianta Piano Binari.
Scala 1:1000
Indagine realizzata il 30/03/2020

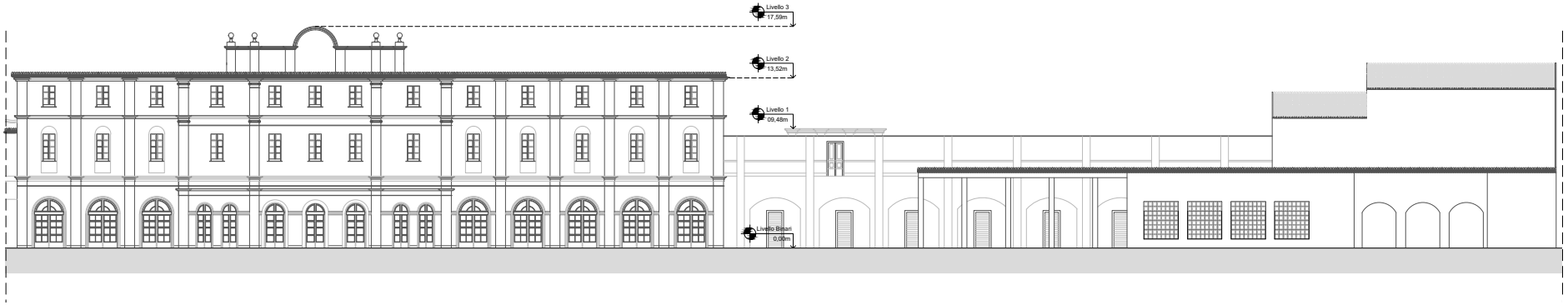



"Figura 7.X"
Prospetto in vista da corso Giulio Cesare.
Scala 1:500
Indagine realizzata il 05/02/2021




"Figura 7.XI"
Prospetto in vista dalla piazzale zona binari
Scala 1:1500
Rilievo realizzato il 05/02/2021


Livello 1
11,87m
Livello 2
07,87m
Cso. Giulio Cesare
0,00m


Livello 3
17,59m
Livello 2
13,52m
Livello 1
09,48m
Livello Binari
0,00m

# 8 SWOT

# 8. SWOT

STRENGHTS: Punti di Forze

1. Vicinanza con il centro storico torinese.
2. Presenza del fiume Dora, componente naturale importante.
3. Presenza di vegetazione all'interno e nei suoi dintorni.
4. Ampiezza spaziale dentro del terreno della stazione ferroviaria.
5. Stazione ferroviaria come edificio di importanza storica.
6. Diverse livelli della zona sono collegati alla stazione.

WEAKNESSES: Punti di Debolezza

1. Vegetazione non attrezzata.
2. Presenza di macchinari e depositi in disuso che impedisce l'armonia con la stazione.
3. Rapporto assente tra la comunità di Borgo Dora e la stazione ferroviaria per motivo della sua chiusura.
4. Senza una attività commerciale oppure pubblica la stazione ferroviaria genera un ambiente di insicurezza per la comunità.
5. Attualmente si percepisce come un bordo tra le zone sud e il nord del quartiere.
6. Spazi ed elementi, particolarmente dei treni, abbandonati e deteriorati.

OPPORTUNITIES: Opportunità

1. Presenza di attività commerciale rilevante con opportunità di essere parte del sistema.
2. Ottima accessibilità del trasporto pubblico.
3. Per la sua ubicazione può essere un polo importante di collegamento tra il centro storico e la periferia.
4. Presenza di pista ciclabile con la possibilità di una continuazione di percorso.
5. Contesto urbano di importanza storica.
6. Presenza di una comunità produttiva e lavorativa.

THREATS: Minacci

1. Morfologia urbana eterogenea e diversificata.
2. Presenza di edifici residenziale popolare in cattivo stato.
3. Ambiente d'insicurezza per l'assenza di attività notturna.
4. Traffico intenso e parcheggi in doppia fila.
5. Presenza di stabilimenti industriali abbandonati nel suo intorno.
6. Rischio di non essere adatto alle esigenze della comunità.

Ampiezza spaziale
all'interno della Stazione Ferroviaria
Nuovi percorsi pedonali?

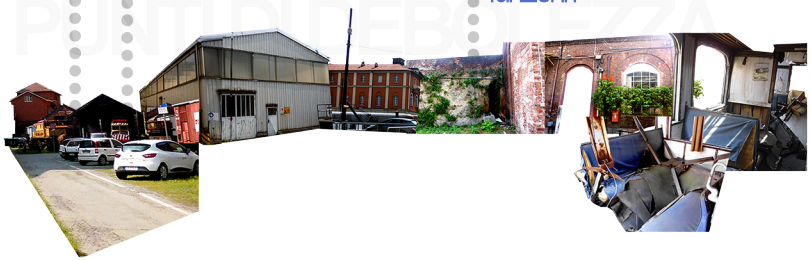
Stazione Ferroviaria come
edificio di importanza storica
Nuovi usi di
carattere pubblico?

Diversi oggetti storici
sono collegate alla Stazione
Visione allo scopo culturale?

Presenza di un parcheggio all'interno della
Stazione che fratturano lo spazio abitativo
Progettazione di un parcheggio interrato?

Presenza di macchinari e
depositi in disuso che
impedisce l'armonia con la
Stazione Progettazione di
Nuovi Fabbricati?

Fabbricati esistenti e altri
elementi abbandonati in
deterioro.
Reinserimento con nuove
funzioni?



PUNTI DI FORZE

PUNTI DI DEBOLEZZA

S W
O T

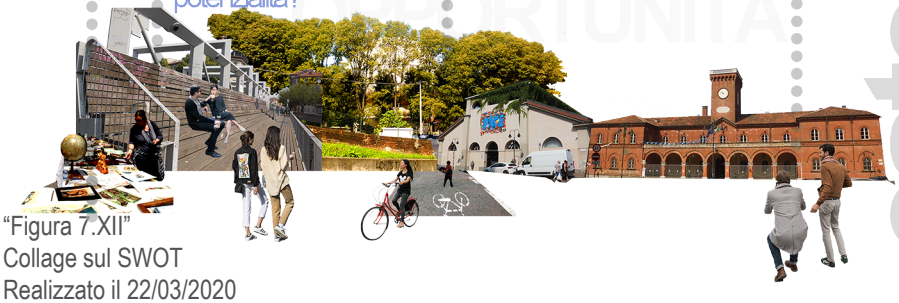
estemo interno

Presenza di attività
commerciale locale e rilevante
nella zona
Opportunità di essere parte del
sistema progettuale?

Contesto Urbano di
importanza storica
Opportunità di essere un
Nuovo Polo Turistico?

Interventi per lo spazio
pubblico esistenti
Sfruttartene le
potenzialità?

Importante presenza di
vegetazione non attrezzate
Opportunità da svilupparne?



OPPORTUNITÀ

Superficie per il percorso
pedonale non adatto alle
esigenze della comunità
Ridimensionamento del
sistema viario?

Deterioro del contesto
Valorizzazione dello Spazio
Pubblico?

Notevole presenza delle machine
Ridistribuzione?

MINACCE

"Figura 7.XII"
Collage sul SWOT
Realizzato il 22/03/2020

# 9. RIFLESSIONI

A partire dalle analisi svolte tra le diverse argomentazioni riguardanti l'ambito urbano: analisi storica, analisi dei materiali, descrizione della morfologia urbana attraverso l'utilizzo di strumenti grafici come lo sviluppo di sezioni e tridimensionali, analisi della attività commerciale ampiamente significativa per la zona con il mercato di Porta Palazzo e il Balôn e in ultimo con la raccolta dei dati territoriali oltre all'acquisizione di informazioni sull'ambiente attraverso i documenti elaborati dal Ministero dell'Ambiente che ha evidenziato molte debolezze e al contempo alcune opportunità e punti di forza, è stato possibile proporre un progetto attento alla sostenibilità e al tempo stesso a non limitare la proposta a decisioni deboli e personali.

Il fatto di progettare per soddisfare le esigenze emerse dal sito, genera molte complessità. Per questo si è deciso di realizzare due scenari, mediante una visione strategica, modelli concettuali, supportati dallo studio del rapporto tra il costruito esistente, idee di nuove funzioni da inserire nel sito del deposito ferroviario, con l'obiettivo di arrivare a proporre nuovi spazi utilizzabili dai cittadini e i residenti.

Un altro obiettivo integrato a quanto su esposto, è stato quello di ridisegnare lo spazio pubblico a Borgo Dora, attraverso l'esistente, un'articolazione di nuovi ambienti, spazi di incontro e punti di visuale per la valorizzazione della Stazione Ferroviaria, uno spazio che offre servizi senza interrompere il flusso delle persone. Il progetto è di carattere pubblico a valenza sociale, eliminando le barriere dello spazio privato propone un percorso continuo attraverso la città.

Occupare l'oblio mediante strategie chiare che dimostrano un riconoscimento dei problemi che si presentano attualmente, sia al livello esterno ed anche interno della Stazione Ferroviaria ormai dimenticata, ma che allo stesso tempo, non è solo capire questi punti di debolezze esistenti senno anche progettare una intensione, un concetto che favorisca la situazione attuale, come per esempio, la permeabilità dello spazio con la intenzione di integrare la stazione ferroviaria con il borgo in un modo diverso, con la enfasi de sviluppare attività sociale e d'incontro.

Gli analisi di due situazioni ipotetiche che fanno riferimento a una possibile soluzione, ovvero due situazioni inserite nel contesto a una scala più definita, garantisce la possibilità di scelta, in cui sarà quella che interagisce di una maniera più chiara il concetto strategico adatto per il Borgo Dora.

# 10 STRATEGIE DEL PROGETTO

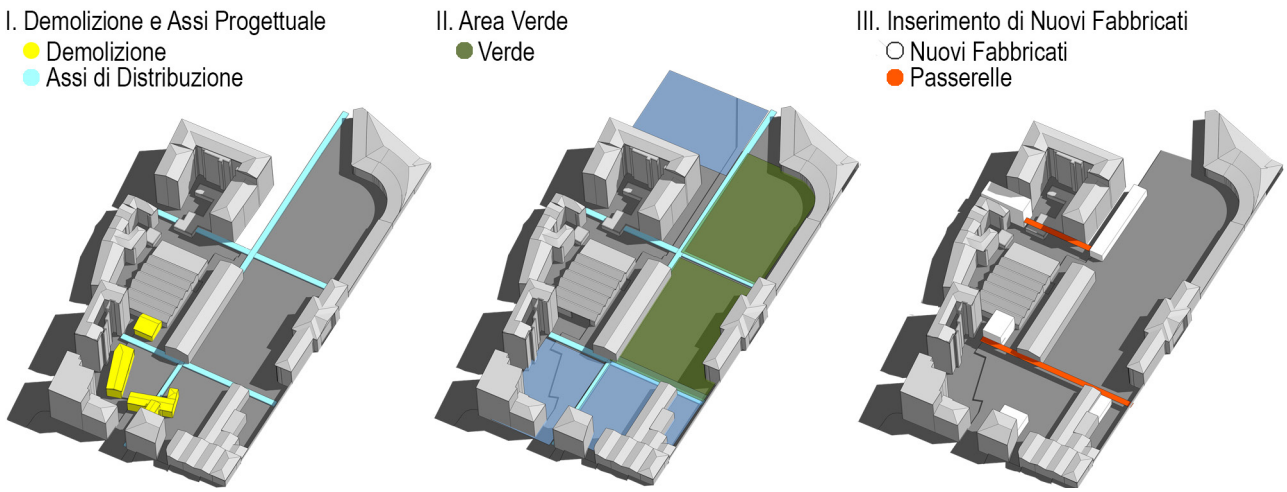
## 10. STRATEGIE DEL PROGETTO

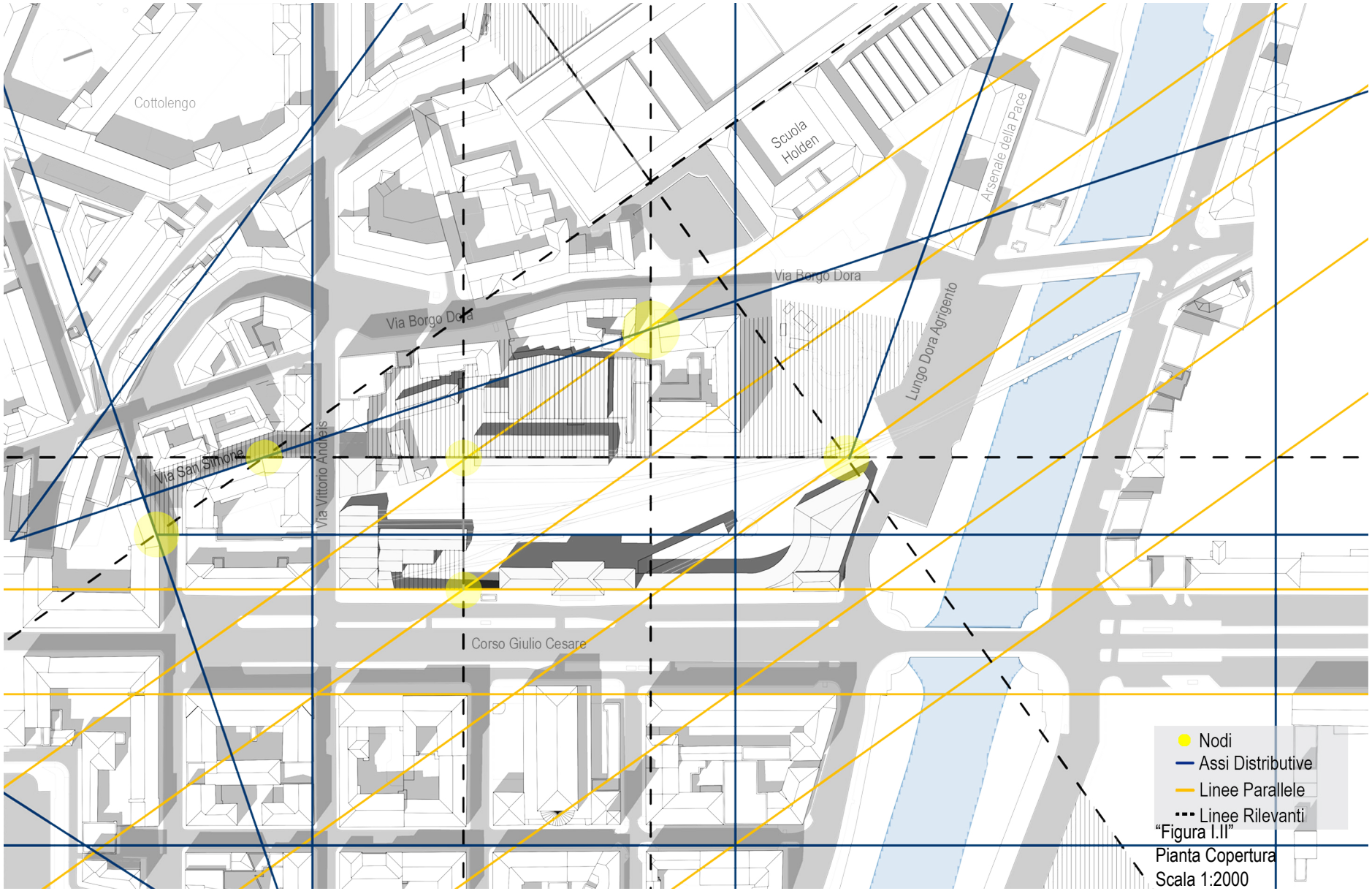
### 10.I GLI SCENARI: Scenario A

Al momento della progettazione del primo scenario, si è focalizzata come idea principale a valorizzazione del sito rispettando la sua preesistenza attraverso l'organizzazione del sito dove i nuovi fabbricati residenziali risultano da sfondo al luogo d'intervento trattati in modo neutro tanto da far risaltare quelli storici esistenti della stazione ferroviaria con il loro carattere industriale. La strategia a livello spaziale si concentra nella liberazione delle aree più permeabili attraverso delle connessioni fra i diversi livelli del terreno, cioè mediante delle passarelle che si collegano da una quota di livello diversa da quella del grande spazio centrale, mentre gli edifici residenziali sono destinati a favorire l'unione fra le diverse parti del percorso. In questo modo, la superficie esistente è percorribile da diverse altezze, liberando automaticamente degli ampi spazi nell'area di progetto che saranno disposte ad aree verdi per i cittadini e per le attività all'aperto, insomma, un intervento con carattere conservativo e minimal per la rifunzionalizzazione degli edifici esistenti.

Nella geometria, in cui parte questa ispirazione progettuale, in relazione al concetto e facendo enfasi nella presenza del vuoto, si generano degli assi esistenti che sono importanti al livello spaziale e che in parte si sviluppano come assi di nuove relazioni che nascono di un reticolo ideale. La griglia strategica ha una base di linee parallele in serie (colore arancione), che sono generate dalla composizione della facciata principale dell'Arsenale ora Scuola Holden, e allo stesso modo, si evidenziano le parelle generate dal tracciato di corso Giulio Cesare. Partendo dell'intersezione di questi tracciati si genera un asse verticale importante del progetto. Rispetto alle linee rilevanti (linee tratteggiate), si evidenzia un collegamento tra la via S. Simone fino al Lungo Dora attraversando orizzontalmente i binari della stazione (attualmente piazzale). La seconda linea rilevata è quella che parte dall'intersezione di due linee localizzate all'interno dell'edificio Cortile del Maglio, definendo la struttura delle assi di distribuzione. I Nodi (punti gialli) sono considerati importanti perché sono prodotti della intersezione di tre linee, che in teoria, sono dei punti di coordinate che orientano la posizione dei nuovi fabbricati all'interno del progetto. Insomma, la griglia permette un collegamento visivo e di conseguenza una continuità al livello spaziale fra le cose esistenti e importanti che caratterizzano il quartiere.

"Figura I.I"
Isometrica Scenario A





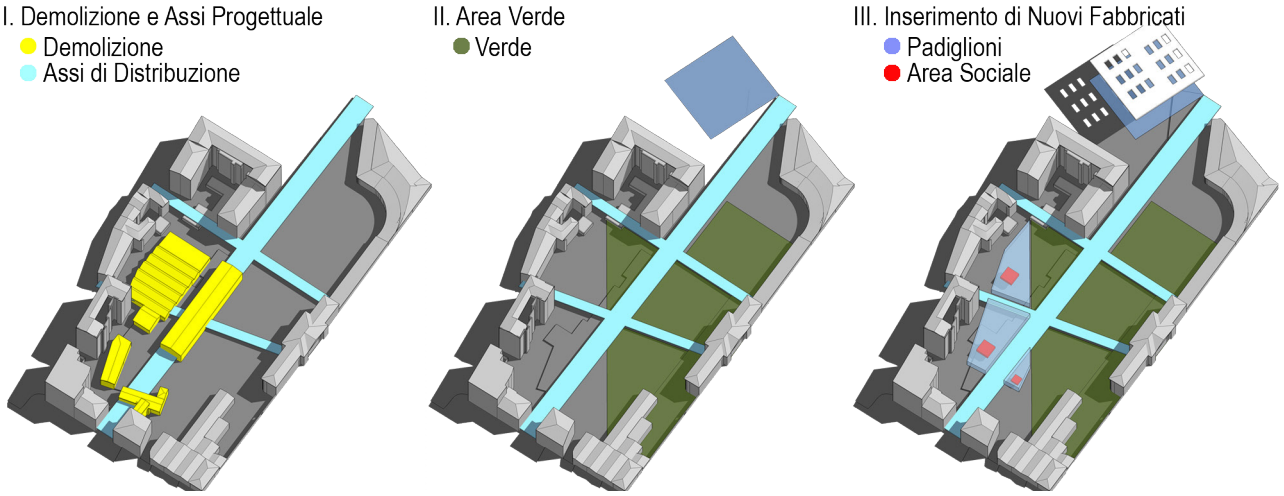

"Figura I.II"
Pianta Copertura
Scala 1:2000

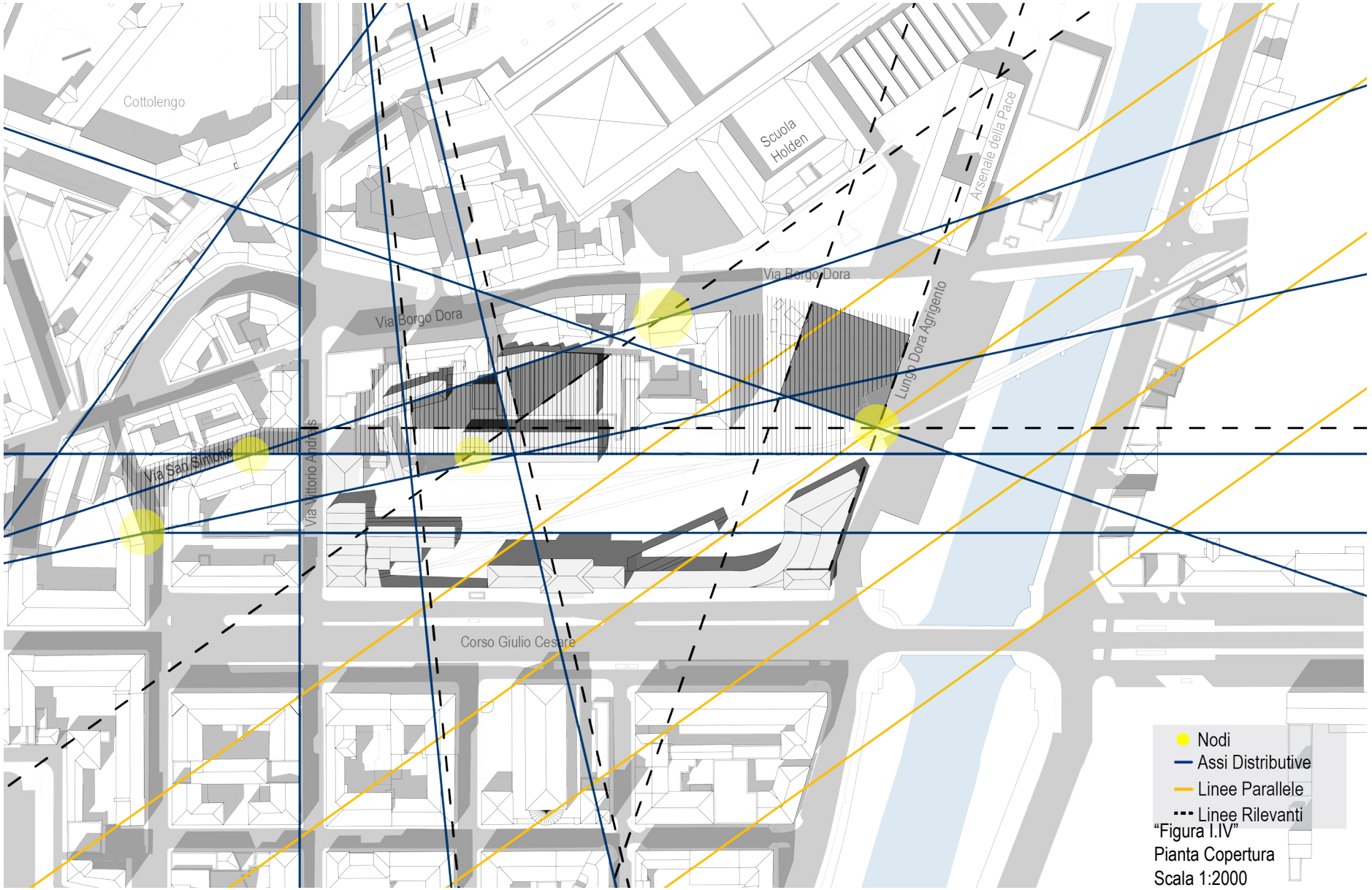
Scenario B

A differenza dello Scenario A la strategia non sarà la mimetizzazione del contesto, ma la valorizzazione della stazione ferroviaria, giacché attraverso all'eliminazione dei fabbricati che non hanno una rilevanza storica sia per il tempo in cui sono stati costruiti e per la loro morfologia e privi di un proprio carattere architettonico, genera uno spazio che offre delle possibilità per progettare dei nuovi spazi permeabili. La possibilità che si genera di inserire nuove funzioni che siano allo scopo sociale e culturale garantisce inoltre una migliore vivibilità garantendo un flusso continuo di persone. Tenendo in considerazione la diposizione degli edifici esistenti di carattere residenziale, nel condurre una proposta adattabile e contemporanea, percorribile e rispettosa con il luogo, si pensa di proporre forme compatibili alla morfologia e funzionalità della antica stazione ferroviaria. L'idea di tracciare nuovi percorsi all'interno dello spazio della stazione genera dei nuovi assi (assi azzurri) che tracciano lo spazio libero, permettendo di delineare "un margine" tra il nuovo progetto e la stazione con conseguente riconoscimento dello antico che passa proprio attraverso del contrasto con il progetto nuovo.

Il tracciato geometrico è strategico nella disposizione degli elementi in questo caso parte delle assi paralleli che nascono dalla facciata principale della Scuola Holden e che si intersecano continuamente con l'asse tracciato dalla via S. Simone limitano il perimetro Nord del progetto. Nella parte Sud della stazione si trovano le parallele allineate fra loro con i depositi dei treni con lo scopo di creare un passaggio tra le due estremità dell'area della stazione garantendone così la permeabilità, situazione che si ripete con le linee trasversali dalla via Borgo Dora. Per l'idea della copertura inizialmente si è identificato l'asse dalla facciata della stazione ubicata sul Lungo Dora in cui parallelamente si traccia una linea prodotta dell'intersezione con la retta inziale (linea arancione) e la linea orizzontale in direzione ai depositi dei treni, con l'obiettivo di tracciare il dimensionamento della tettoia proposta. Un'asse molto importante proviene anche dalla facciata del Cottolengo e che finisce con la sua intersezione con la linea orizzontale proveniente dal piazzale della stazione, si può notare che l'orientamento della copertura è parallela con le geometrie del borgo, che genera un'uniformità nel percorso del Lungo Dora, infatti l'Arsenale della Pace ha lo stesso orientamento. Per concludere, la scoperta di nuovi assi a partire dell'esistente offre delle nuove possibilità al luogo di connessioni, perspettive, spazi, e tensioni che impattano positivamente al momento di riconoscere il luogo.

"Figura I.III"
Isometrica Scenario B






"Figura I.IV"
Pianta Copertura
Scala 1:2000

Analisi delle Aree

Senario A:

Rispetto all'area totale in comparazione alla superficie di copertura è evidente che la superficie che predomina nell'area è quella a cielo libero, un fattore caratterizzante del progetto. La superficie di copertura si definisce astrattamente per gli edifici esistenti, infatti, la percentuale di demolizione considerando la percentuale di costruzione oppure di conservazione è considerabilmente ridotto. L'area di costruzione che ripresenta la quantità minore della tabella, esprime l'idea originale di progettare con il ''paesaggio esistente'' senza essere modificato, effettivamente, al momento di osservare l'area di copertura totale si valuta una costruzione minore del 10% con rispetto all'intero progetto.

Scenario B:

In confronto con il analisi delle aree dello scenario A la superficie di copertura è di 6.339,59mq, in cui la superficie costruita è di 2.989,6mq.

L'area totale del terreno è di 14.840mq, in cui il progetto dispone di aree verdi attrezzato.

Il percentuale di demolizione si presenza con un percentuale rilevante nella tabella con un totale di 2.789,4mq da demolire, in pratica una quantità molto simile al area di costruzione nuova. In somma, si demolirà per costruire equilibramene al livello di metri quadrati.

| SCENARI | Area Totale | Superficie di Copertura | Percentuale di Demolizione | Percentuale di Costruzione | Area di Costruzione |
|---|---|---|---|---|---|
| **Scenario A** | 1.9414,03mq | 6.594,22mq | 10% | 90% | 615,04mq |
| **Scenario B** | 1.9414,03mq | 6.339,59mq | 44% | 56% | 2.989,67mq |

"Figura I.V"
Tabella sull'analisi delle aree tra gli scenari A e B

## 10.II IL PROCESSO DECISIONALE

In conclusione, la visualizzazione di tutte le valutazioni sia a livello urbano come, per esempio, la relazione della stazione con il borgo e questa in relazione con il centro di Torino, permette di pensare a un sistema dove le funzioni di ogni fabbricato interagiscono fra loro, e anche, come la trasformazione della stazione ferroviaria possa prevedere un uso compatibile che favorisce il sistema urbano. A livello architettonico si è rilevato che con la realizzazione di varie proposte (scenario A e scenario B), si mette in discussione la qualità dei fabbricati esistenti dentro l'area della stazione e anche il tema di come integrarli al progetto come nel caso del scenario A, oppure, una ipotesi più contrastante al momento di demolire una gran parte di questi fabbricati sostituendoli con nuovi interventi che offrono una amplia possibilità di inserimento di altre attività con lo scopo di ampliare l'incontro sociale che gli edifici esistenti non riescono a garantire.

A livello sociale, invece si osserva come la quotidianità del cittadino a Borgo Dora, con le attività che si fanno giornalmente, come il mercato all'aperto di Porta Palazzo e il Balôn, faccia emergere il rapporto interculturale caratterizzando il Borgo Dora.

Nel processo SWOT, quale analisi strategica in cui ci mettono in considerazione le Forze e le Opportunità come le Debolezze e le Minacce, emerge delle domande che occorre pensare a una funzione o una strategia molto precisa, per esempio si è rilevato che un punto di Forza è la presenza di edifici e tracce storiche di valore, oppure la presenza di attività commerciali locali di vicinanza, per questo si può indagare su uno scopo culturale per i fabbricati di importanza storica? e si può sfruttare la potenzialità che ha il mercato di Balon nel formalizzare maggiormente spazi per l'incontro facendolo parte del sistema già esistente? La presenza di un fabbricato in completo disuso e abbandonato che ha delle caratteristiche positive come, per esempio, la grande dimensione degli assi strutturali ma che allo stesso modo non ha una disposizione conveniente che garantisca la permeabilità del sito, per questo si possono inserire dei nuovi fabbricati e nuove funzioni? Oppure domandarsi come risolvere il problema della viabilità pedonale nel sito, si possono creare all'interno della stazione nuovi percorsi pubblici e conseguentemente ridurre la densità di persone in altre vie all'intorno? Insomma, una volta escluso uno degli scenari, il processo di progettazione dell'ambito può passare a una fase successiva che va riferita all'approfondimento di questa idea iniziale in tema funzionale, strutturale e architettonico, alla scelta di uno scenario, si mettendo a confronto entrambe proposte con lo scopo di adeguarsi positivamente al contesto.

Lo scenario A, come già descritto prima, ha la funzione principale di conservare al massimo possibile gli oggetti presenti nell'area in studio, con una proposta di rifunzionalizzare gli spazi che hanno in sé una struttura idonea per l'incontro, un'altra idea che nasce è il collegamento fra le diverse quote altimetriche che caratterizzano il sito e che potrebbero danneggiare l'a facile accessibilità. Un'altra caratteristica è l'aggregazione di modesti oggetti sparsi dentro l'area come complemento dell'esistente e che hanno un carattere di "nascondersi" dentro al contesto. Tutto sommato si presenta come un progetto che favorisce positivamente il sito, che però, non risolve una delle problematiche descritte ovvero il tema della permeabilità, giacché la disposizione attuale di questi fabbricati si presentano come un bordo alla lunghezza della via Borgo Dora, una via molto importante per le connessioni con il Borgo e successivamente con la futura possibilità di un flusso di persone rilevante.

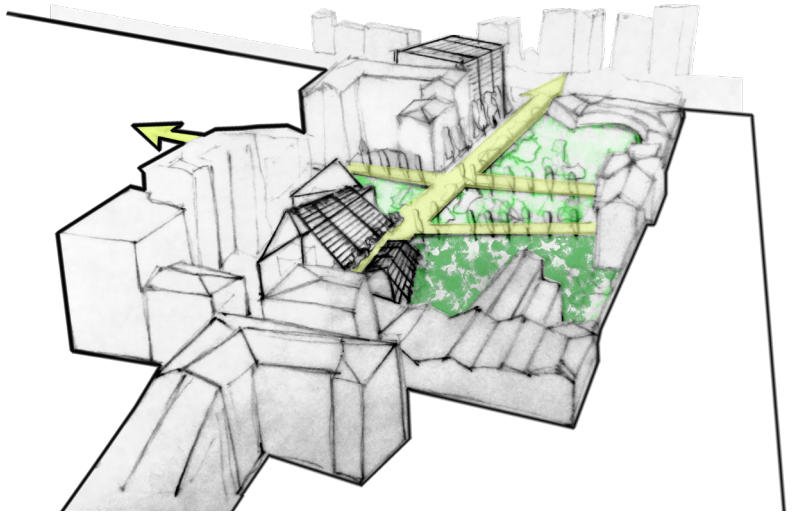
Con il scenario B, che in teoria si presenta come un ulteriore sviluppo dello scenario A, mettendo come prioritario il tema della penetrabilità tra il contesto e la stazione, un altro aspetto è quello dell'esplorare altre geometrie che corrispondono a favorire in certo modo la valorizzazione degli edifici storici, e rispettare il margine degli edifici di carattere residenziale, e finalmente, concludere il progetto attraverso di una copertura pubblica per l'attività commerciale locale e gli eventi della comunità.

In sintesi, l'approfondimento dello scenario B, sarà il risultato di un percorso progettuale evolutivo. Passando a un'altra fase che è quella del progetto architettonico, soddisfacendo altri sistemi complessi (strutturale, di sicurezza, percorribilità, spaziale e funzionale). La funzione che si sviluppa è di carattere culturale, specificamente museale e artistico, la progettazione di un "polo culturale".

## 10.III IL PROCESSO FORMALE

Lo schizzo allegato mostra il concept alla base del progetto nel ragionare sulle volumetrie e sulle relazioni fra le parti. L'esplorazione spaziale è fondamentale per capire i desideri soggettivi, che diventano in un certo modo delle ipotesi che acquisiscono un carattere oggettivo, perché aventi in riscontro sui temi compositivi della proporzione e della spazialità.

L'dea principale era di creare dei paviglioni individuali che si collegano tra loro tramite le vie esterne, senza una funzione propriamente definita all'interno degli stessi. E un'area verde quale spazio principale dell'intero sistema, collegamento tra l'intervento nuovo e la stazione ferroviaria in cui intersecano i percorsi alberati. Fra i percorsi il collegamento con la via principale del progetto. In questa fase i volumi si modificano attraverso la manipolazione delle altezze, creando delle ampli "piattaforme" che possano essere percorribili. Si distacca il fatto di che al livello terra si offre una visuale al contesto senza essere interrotto, asciando in questo modo libero il livello terra con il minor impatto possibile, progettando delle coperture inclinate.



"Figura III.I" Shizzo sul primo approccio al progetto

# 11 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

# 11. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

## 11.I STRATEGIA URBANA

### Strategia Urbana

Il recupero del rapporto tra la città e la stazione ferroviaria limitata per il fiume Lungo Dora e dalla presenza dei binari e manufatti in abbandono, è uno dei principali obiettivi da affrontare.
Riconoscere i problemi attuali a scala urbana come, per esempio, le differenze di quote tra il Borgo Dora con il resto della città, una griglia urbana dispersa, e l'eterogeneità.

Una delle strategie urbane sviluppate è il "collegamento" con nuovi elementi architettonici, che permetteranno "il passaggio" senza barriere architettoniche, e il recupero dei manufatti abbandonati presenti oggi.

Con la poca presenza di verde nella zona, un'altra strategia è il recupero dell'area con una zona di verde con accesso progettata, per dare un "anima verde" al quartiere Aurora, giacché nel complesso di un'area di 14.840mq si progetta un Parco di 7.596mq cioè, la metà approssimativa dell'area studio. L'adeguamento dell'intervento alla griglia originale del Borgo è composto nel piano orizzontale, inizialmente dettato dal prolungamento della via San Simone fino a intersecare la via Lungo Dora sviluppando un passaggio pubblico importante immerso all'attuale zona dei binari. In quanto agli accessi trasversali sono composti per il riconoscimento di quelli esistenti alla via Borgo Dora.

### Tema di Scopo: Fruizione e Permeabilità

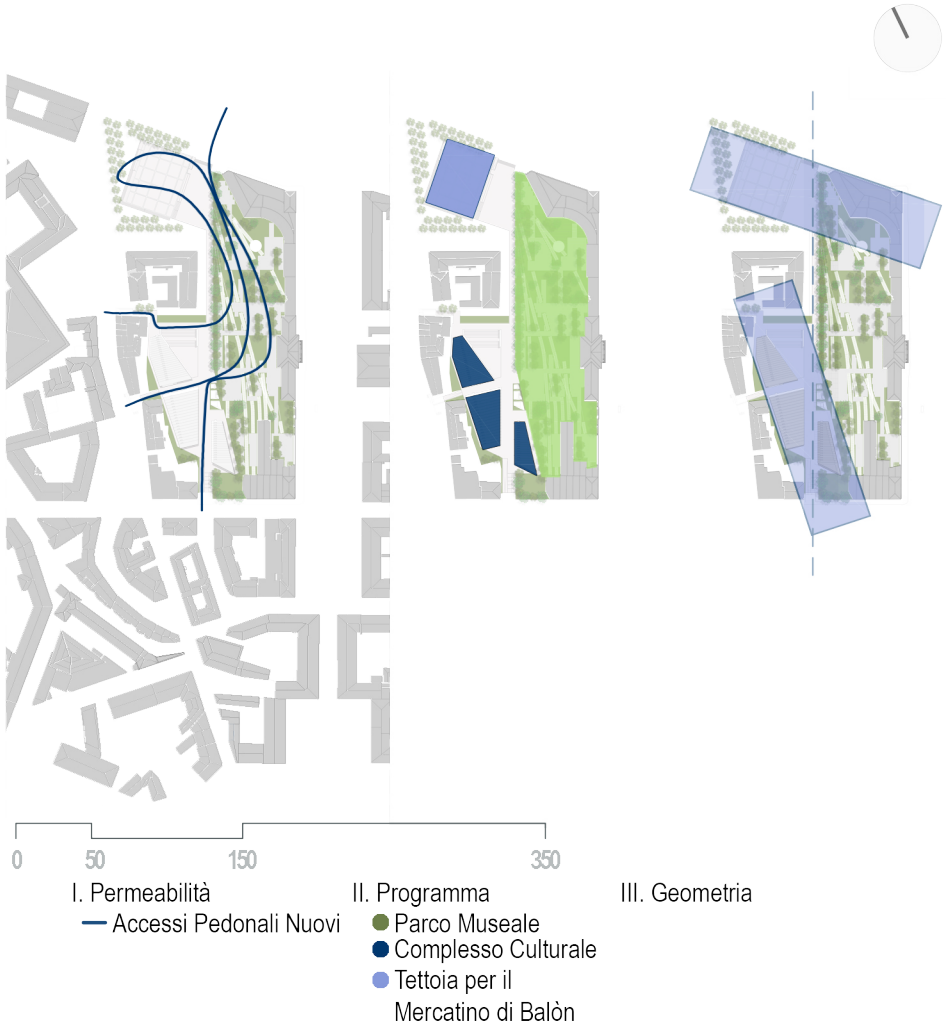
Questo tema si riferisce a "Fruizione" come un "linguaggio collettivo" nel progetto, pensare il progetto come un elemento che completa la vita quotidiana del cittadino nel suo quartiere, attraverso lo scambio commerciale, la cultura, e l'arte.

La sensibilità collettiva con un programma nuovo da inserire nel quartiere Aurora, una tettoia, il parco, e il complesso culturale sono degli elementi che rispetteranno la persistenza della stazione ferroviaria e del suo rapporto con l'intorno, sono nuovi servizi per il tempo libero a stabilire le regole urbane attuali.

La permeabilità si presenta al momento di non stabilire un "acceso principale", cioè di progettare gli accessi siano nelle diverse quote del terreno al complesso culturale, capendo gli elementi caratteristici nell'intorno. Un dialogo con la preesistenza che però allo stesso tempo collegarsi alla stessa modificandolo con un obbiettivo sociale.

Rispettare la Tradizione

Il Riconoscimento del passato è la chiave al momento di inserire un oggetto in un blocco storico urbano come lo è la stazione ferroviaria e l'intorno del Borgo Dora, che ha un carattere industriale-militare. Il progetto è una sfida tra la armonia dello antico e la tecnologia dell'architettura contemporanea. Un passato industriale come eredità del borgo ai cittadini, in cui accoglierà anche una nuova "personalità", che sarà in questa volta non più di trasporto – mobilità, senno, di accoglienza e interscambio sociale. La riqualificazione dell'area con un elemento di "filtro" tra lo sterno e la stazione, soprattutto nell'area dei binari, un oggetto che è precipito come parte ad integrarsi con il contesto, dove la quotidianità de cittadino non cambia senno che si amplierà. Le attività quotidiane del Borgo, come per esempio attività del mercato all'aperto, questo scambio commerciale non si vede come un problema al livello pedonale, senno che è un tema da affrontare, come il progetto riconosce e si adatta alla comunità. Migliorare la vita della comunità con delle strategie urbane descritte: Il parco pubblico museale, la tettoia per l'attività del mercato all'aperto e il complesso culturale con lo sfondo del palazzo della stazione, sistemato attraverso una geometria che fa parte della griglia urbana esistente. Il programma corrisponde a un sistema urbano basato sugli edifici di carattere museale, artistico e sociale, in cui, il progetto fa parte. All'essere ubicato a vicinanza della Piazza della Repubblica, Piazza Castello, e Il Palazzo Reali di Torino segue un percorso al livello "funzionale" con lo stesso concetto, che è garantire spazi per il tempo libero, e della fruizione. Al livello urbano si fanno delle strategie chiare e non troppo invasive, seguendo la griglia urbano del borgo, inserire un programma che integre e sviluppa le attività locale, e allo stesso modo valorizzando gli antichi binari in abbandono facendo parte del contesto urbano, in somma, un complesso che opera in concordanza con l'intorno sia fisicamente, che funzionalmente.




"Figura I.I" Schemi: Permeabilità, Programma e Geometria

## 11.II FASE ARCHITETTONICA

Strategia Complessiva:

In quanto alla dimensione paesaggistica si percepisce un ibrido tra la scenografia del lato Nord-Est in cui ci sono l'antica stazione e gli edifici ottocenteschi, e da un'altra parte, al lato Sud-Est con l'aggregato di edilizie residenziali del Novecento collegate alla via Borgo Dora, e finalmente al Nord-Ovest dove ci sono gli edifici storici insieme al fiume Dora. L'osservazione di questi fatti e il metodo di potenziare la trasformazione di questa condizione eterogenea per mezzo di un nuovo progetto di trasformazione del complesso che dialoga con il contesto attraverso di un sistema di accessi, spazi, attrezzature, servizi e vegetazione è la finalità.

Il progetto complessivo è descritto in tre parti: Il Parco Museale, La Tettoia e Il Complesso Culturale, in cui si collegano e si organizzano per una geometria stabilita.

Il Parco Museale in cui si tratta di un recupero e una riqualificazione della zona dei binari della stazione ferroviaria, in cui si progetta con l'idea di essere il "cuore verde" del borgo. Progettato per lo sfogo e il tempo libero dei cittadini, per le attività di rilassamento come, per esempio, jogging, picnic e incontro, in cui i depositi locomotori destinati a essere sfruttato come sale in cui ci sono i treni di importanza storica.

La Tettoia è una proposta destinata all'attività di scambio e uso commerciale, come un'estensione per i cittadini che lavorano nel mercato vintage "Balon Torino" in cui si collega con il Parco Museale, e rispettando l'esistenza degli alberi esistenti nella zona.

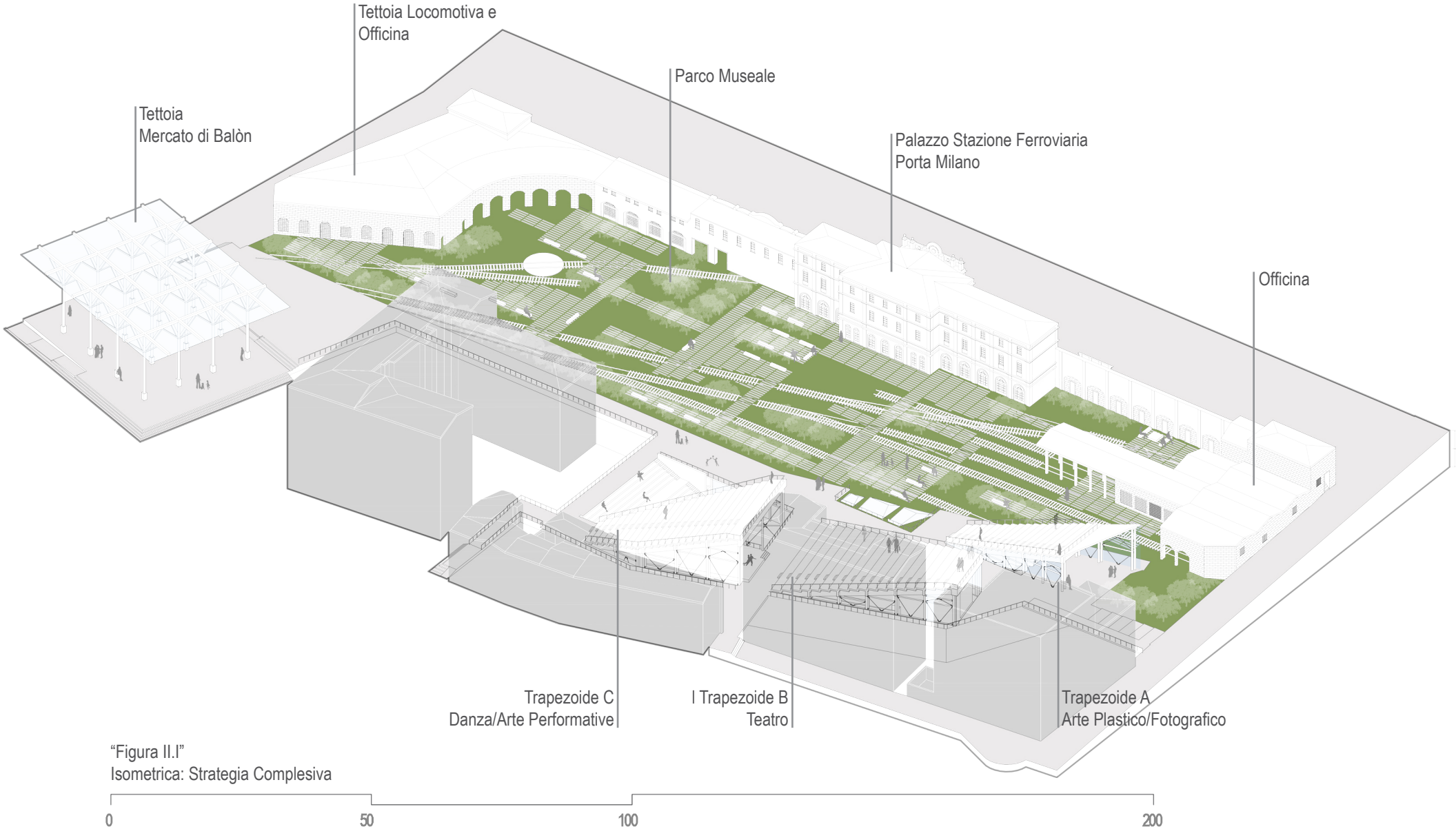
In queste due parti del progetto risponde ai bisogni degli spazi di tempo libero, come nel "riconoscimento" delle attività attuali che in questo caso sono i Mercati in particolare quello del Balon, una attività tradizionale del Borgo Dora.

La progettazione di un complesso culturale con la fine di promuovere la cultura, ed essere un polo immerso alla città per collegare diversi edifici di importanza culturale alle vicinanze come Il Teatro casa Hollywood, Museo Lavazza, I Musei Reali e Il Teatro Grande Valdocco.

Il Complesso Culturale ha due strategie fondamentali: Lo scopo di potenziare la relazione della stazione ferroviaria con la città, e secondariamente, il fatto di generare uno spazio pubblico significativo al Borgo Dora.

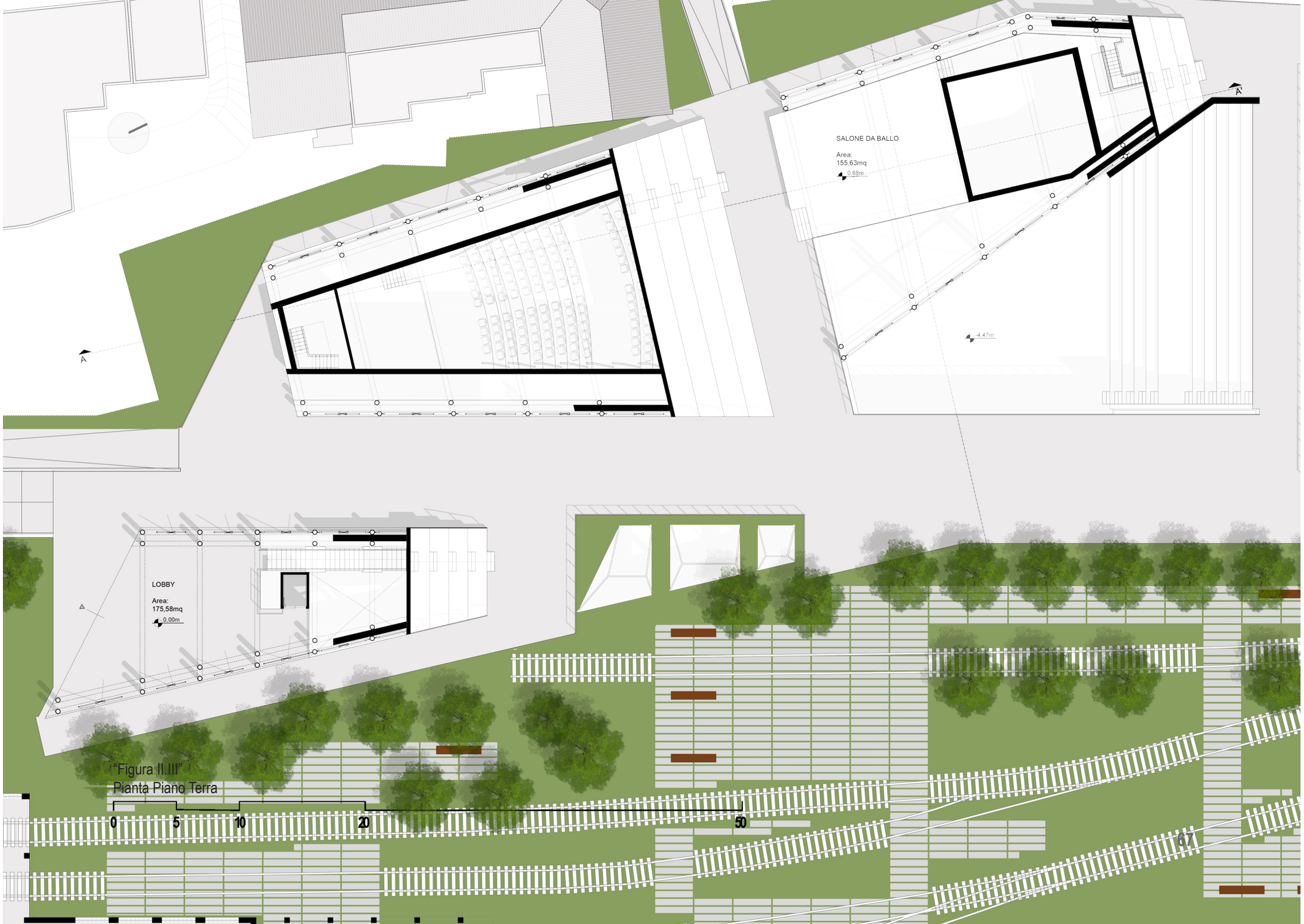
La strategia si osserva principalmente nell'inserimento di 3 corpi trapezoidale seminterrati. La scelta compositiva delle piattaforme inclinate in questi volumi costrutti in maniera graduali sul tetto che permettono il percorso delle persone per lo sfruttamento nel contemplare il paesaggio esistente con la ubicazione del Palazzo della Stazione allo sfondo facendo parte del progetto di un modo scenografico.

E finalmente la rifunzionalizzazione dell'area dei Binari con l'obiettivo di creare un rapporto con il complesso culturale descritto prima, che si collega allo stesso tempo I depositi dei treni, e la tettoia dei depositi delle locomotive.

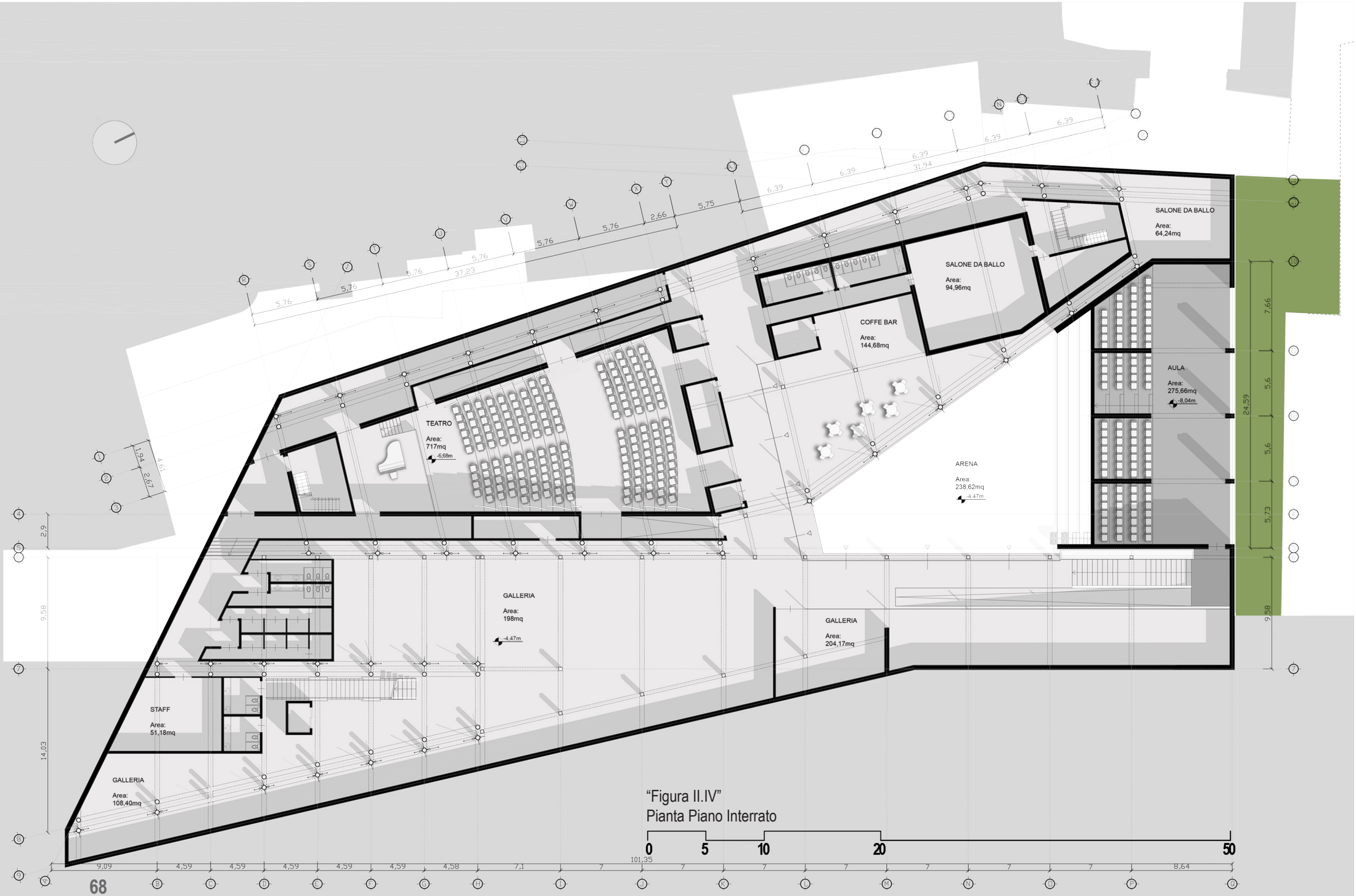



"Figura II.I"
Isometrica: Strategia Complesiva

"Figura II.II"
Pianta Copertura




"Figura II.III"
Pianta Piano Terra




"Figura II.IV"
Pianta Piano Interrato

Descrizione dei Manufatti

Nella parte funzionale, l'edificio si compone di tre volumi chiaramente definiti:

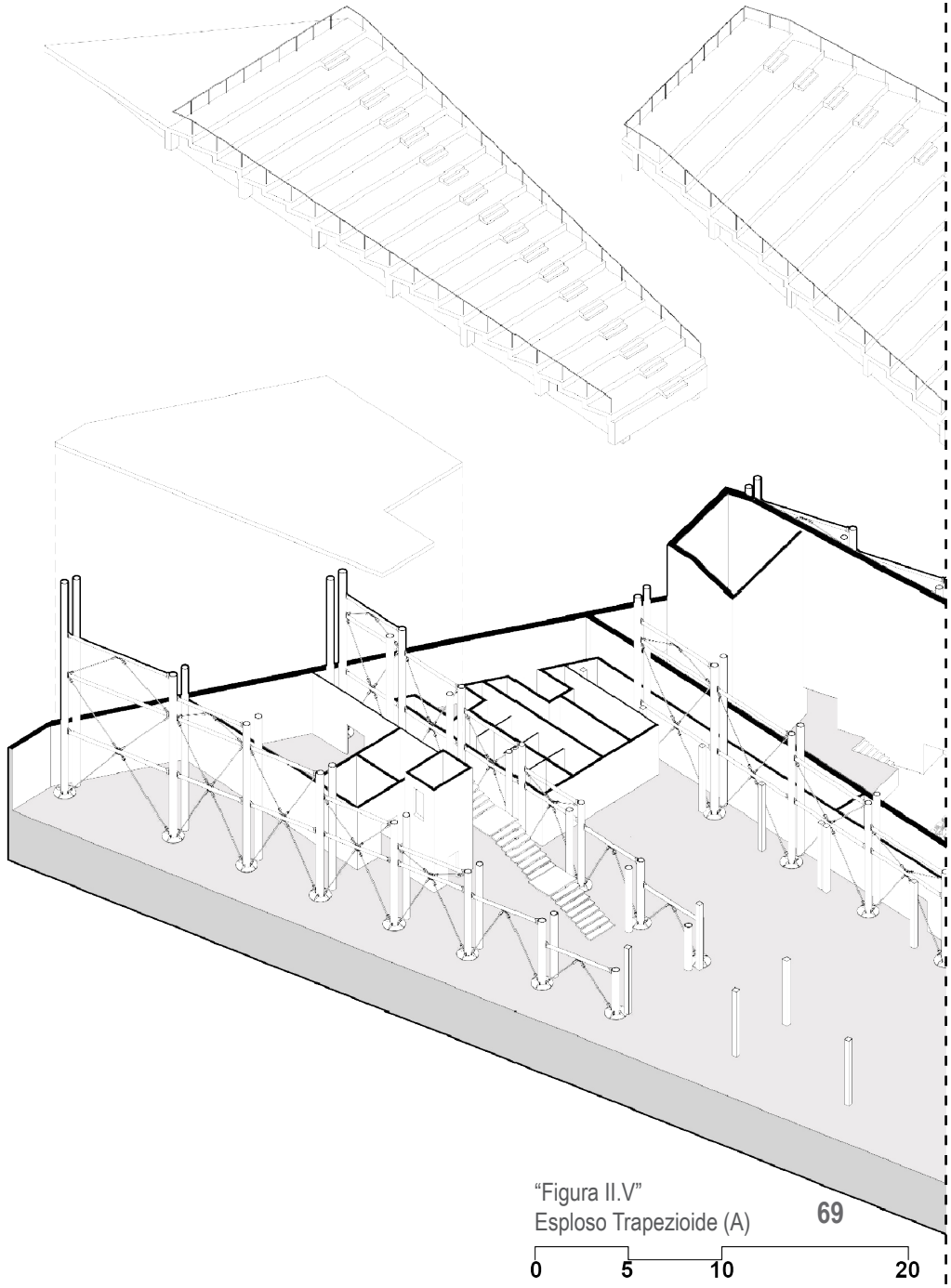
I Trapezoide (A) dell'Arte Plastico e Fotografico

Funzionalmente il volume è descritto per tre ambienti: La reception (Il Lobby) uno spazio di 76mq collegato al livello terra, circondato dal Parco Museale e del Teatro, ha una altezza Tra 7m e 5, 17m con una copertura inclinata in maniera di gradinate, che offre un accesso principale dal lato Sud-Ovest.

Le Gallerie Espositive, "Figura II.IV" una di 235 mq che è condivisa per uno spazio centrale che fa parte dell'accesso del teatro al livello sottoterra insieme a un altro spazio di 400mq di due piani che si collega con la arena. Entrambi hanno un'altezza di 4,5m.

Le gallerie interne sono un elemento importante della composizione giacché crea un rapporto diretto tra collegando tra gli altri volumini e finalmente con la arena del complesso. "Figura II.IX"

L'area dello staff con un'area di 170mq dove si sviluppa uno spazio per gli spogliatoi con una area di 41mq con 8 camere indipendenti, e dei sanitari di un'area 29mq. Si collegano direttamente con il backstage del teatro e ha una altezza di 4,5m sempre al livello interrato. "Figura II.IV"




"Figura II.V"
Esploso Trapezioide (A)

Il Trapezoide (B) del Teatro:

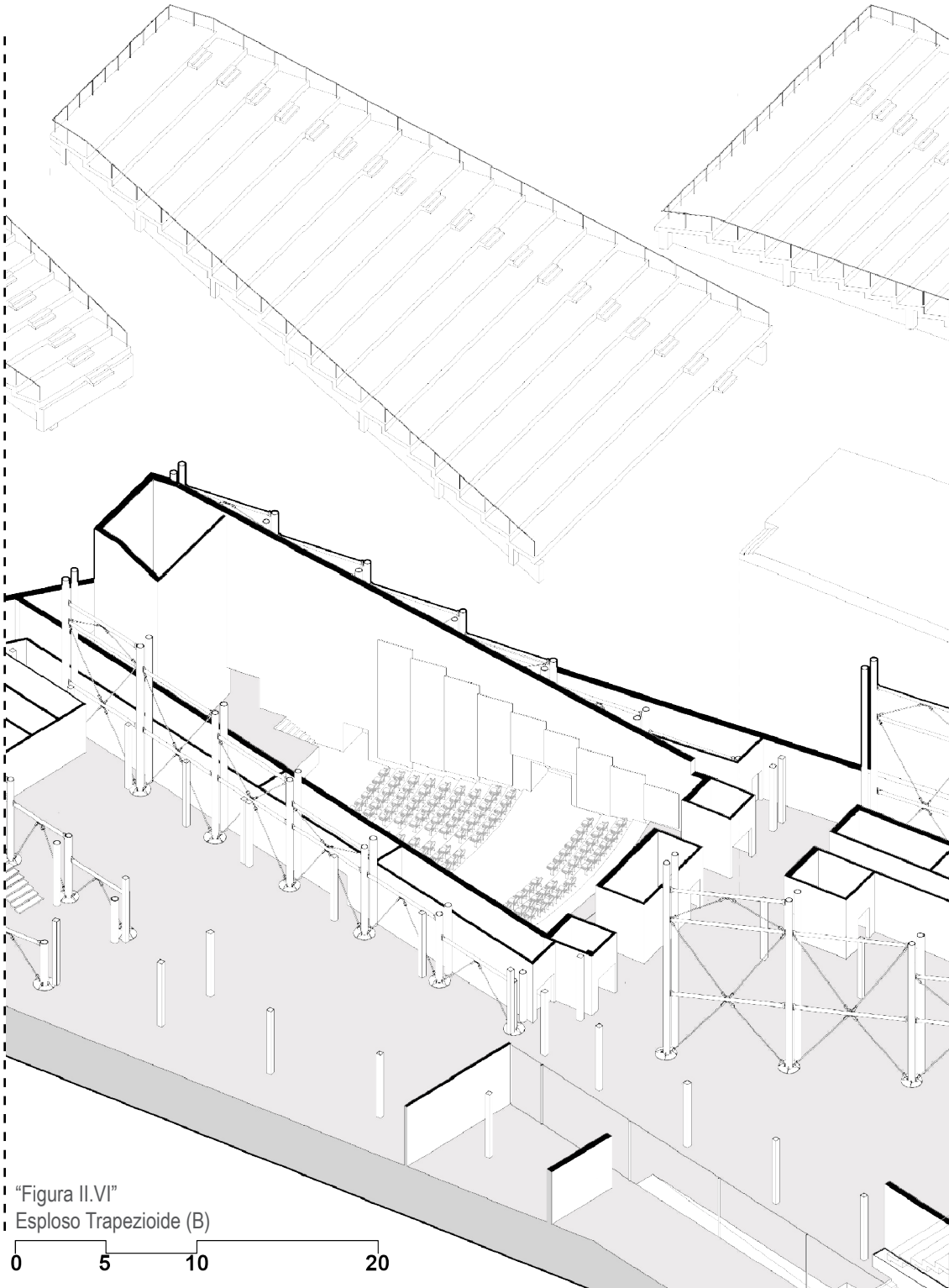
Il teatro è ubicato al livello interrato, con un'area di 729mq ha una ampiezza per 235 spettatori e un'altezza da 3,62m a 11,82m con un accesso principale centrale e in mezzo ai posti. Uno stage 8,7m di larghezza e di lunghezza 6,4m collegata dietro il backstage e gli altri servizi. "Figura II.XII"

Il teatro è coperto per una piattaforma scalinata e semi interrata offrendo due funzioni: una parte di riuscire ad abbassare sostanzialmente l'impatto della sua presenza fisica nel contesto e per un'altra parte diventare uno spazio di permanenza sopra a cielo aperto, che conseguentemente potrà essere utilizzato come un anfiteatro per attività spontanee.

Internamente si trovano il nucleo verticale per il sistema di sollevamento scenico per le attrezzature di scena. All'intorno del teatro si trovano dei depositi per le attrezzature scenografiche, che si collegano direttamente con le gallerie spositive e finalmente la arena. "Figura II.IV"

Ci sono anche collegate le gallerie espositive "Figura II.VI" con vista al esterno.






"Figura II.VI"
Esploso Trapezioide (B)

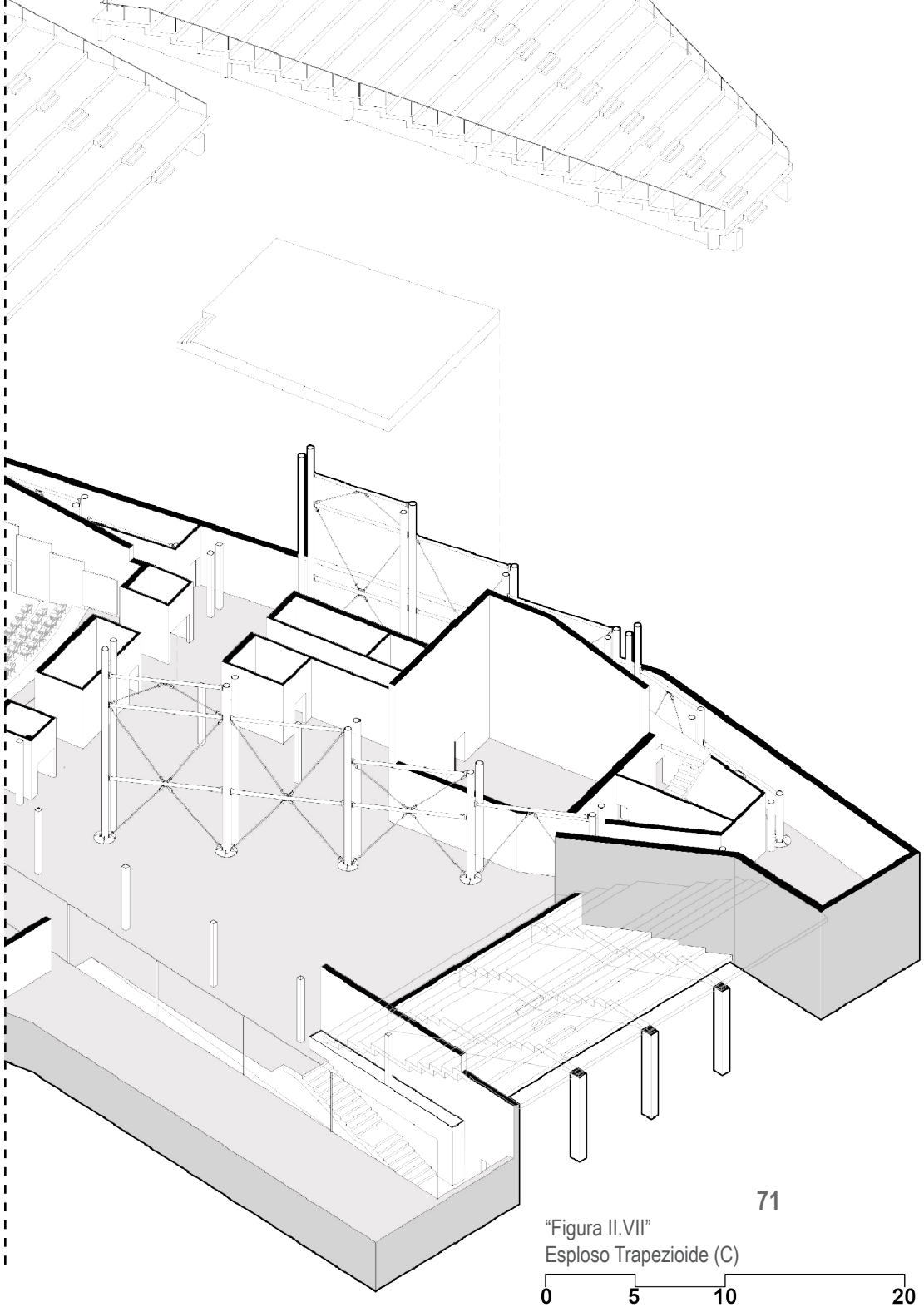
III Trapezoide (C) della Danza e Arte Performative

La sala di danza principale ha un'area di 174mq e una altezza da 8m fino a 4,3m ubicato di fronte al teatro al livello terra, che si completano tramite della piattaforma scalinata sul tetto, creando un rapporto spaziale tra il salone della danza principale e la copertura del teatro consentendo altre funzioni. "Figura II.X"

Gli altri spazi complementari un cui ci sono la sala secondaria, ubicata al pianto interrato con una larghezza di 9,3m e di lunghezza di 10,3m en un'area totale di 95,8m, e di altezza 9,3m approssimativamente. Un coffee bar al piano interrato e collegato direttamente con la arena a cielo libero in qui si descrive come lo spazio social/incontro e i depositi che sono contenuti nel volume trapezoidale. "Figura II.IV"

La arena è uno spazio condiviso tra questi tre corpi (i tre volumi trapezoidali), è una strategia per approfittare al massimo possibile della luce naturale e di conseguenza di quello che diventa uno spazio che dialoga continuamente con le gallerie interne. "Figura II.VII"

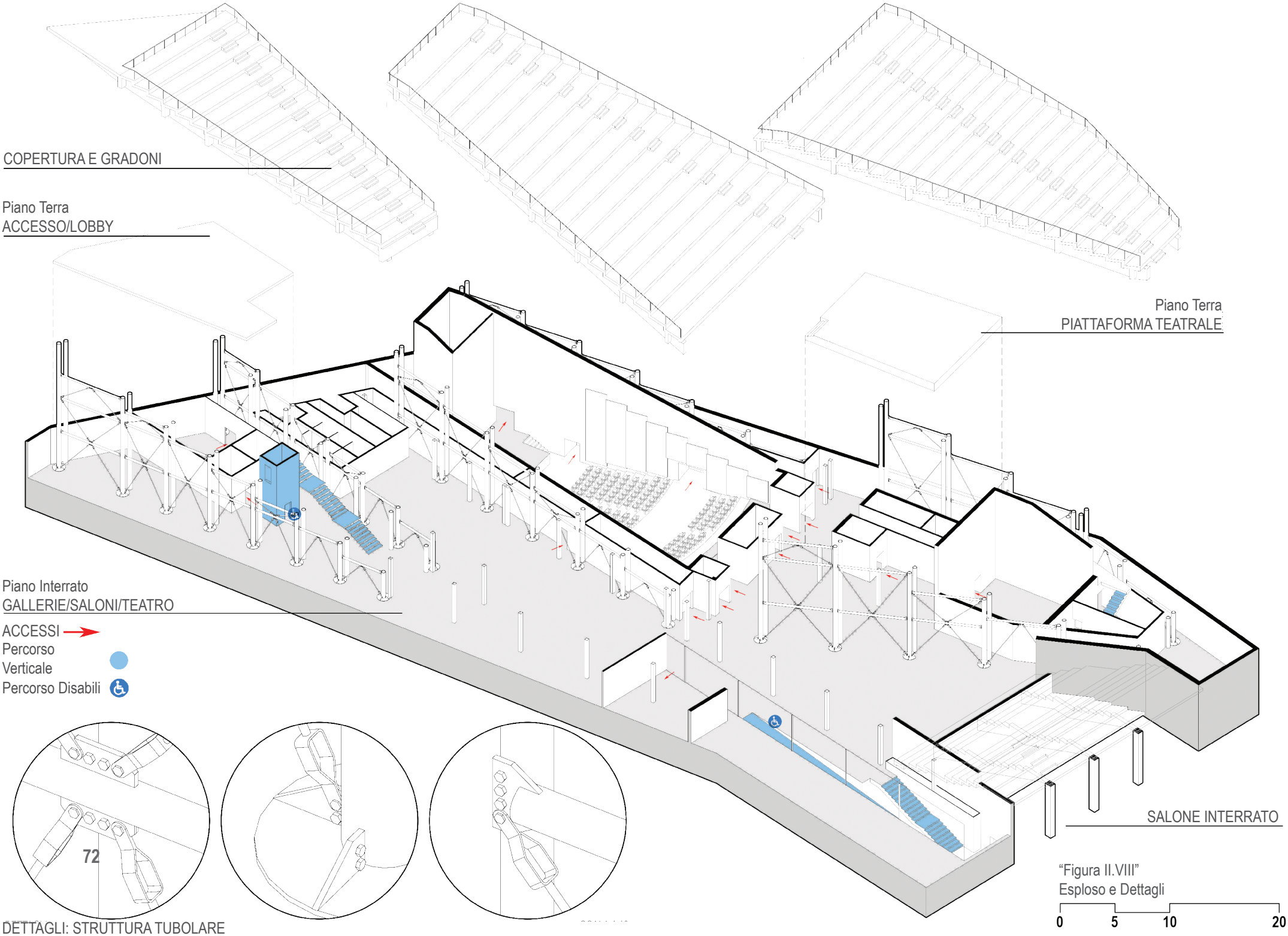
Il salone interrato con una capienza di 148 spettatori, con un'area de 300m in totale, fa parte della arena giacché la sua copertura é fatta dai gradoni che ha la possibilità di funzionare come un'arena all'esterno, si trova a -3,28m del piano interrano, con una funzione per piccole conferenze e riunioni. "Figura II.XIII"





"Figura II.VII"
Esploso Trapezioide (C)

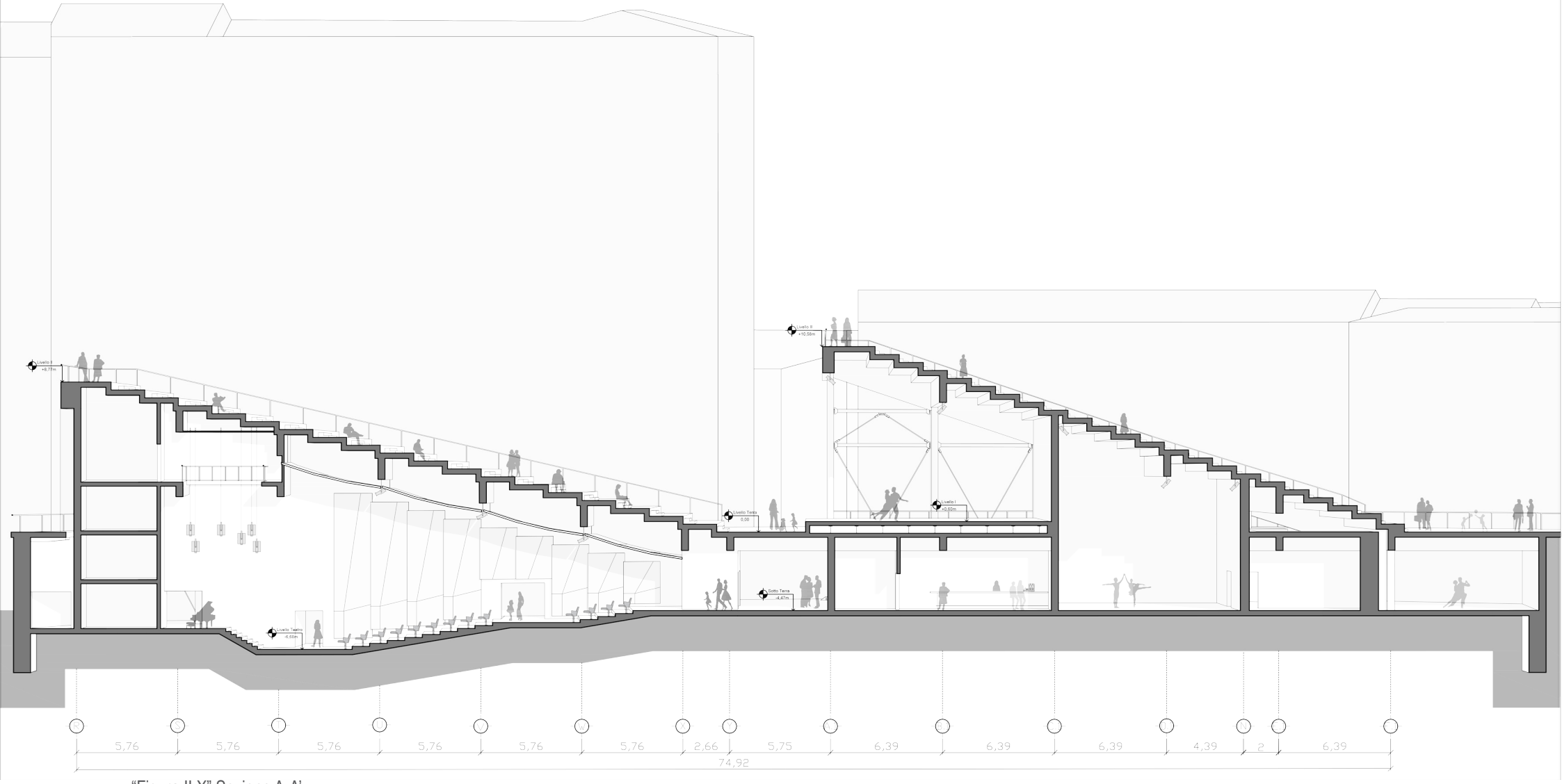
0 5 10 20




"Figura II.VIII"
Esploso e Dettagli

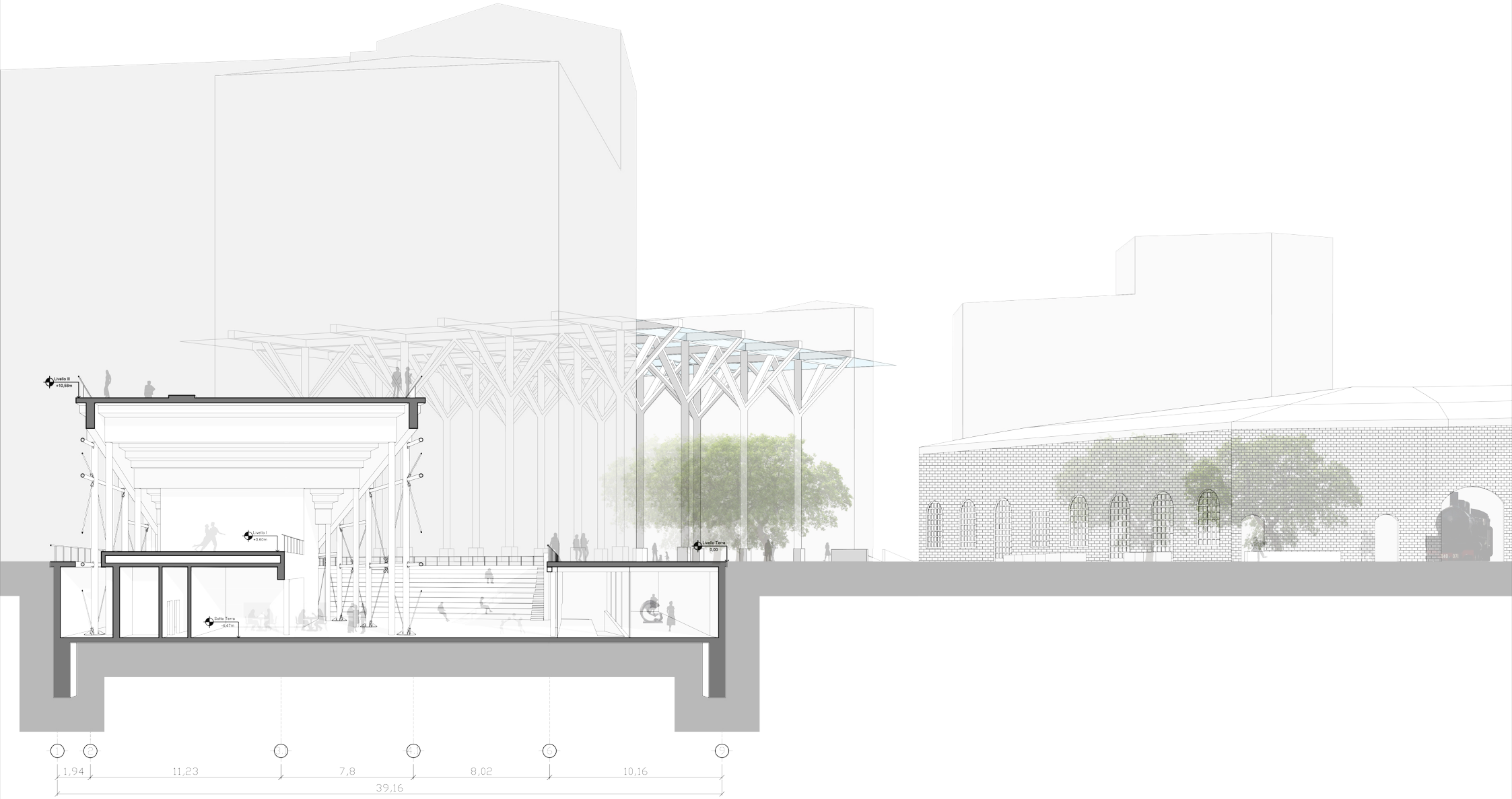
0 5 10 20

"Figura II.IX"
Vista Interna Della Galleria Espositiva



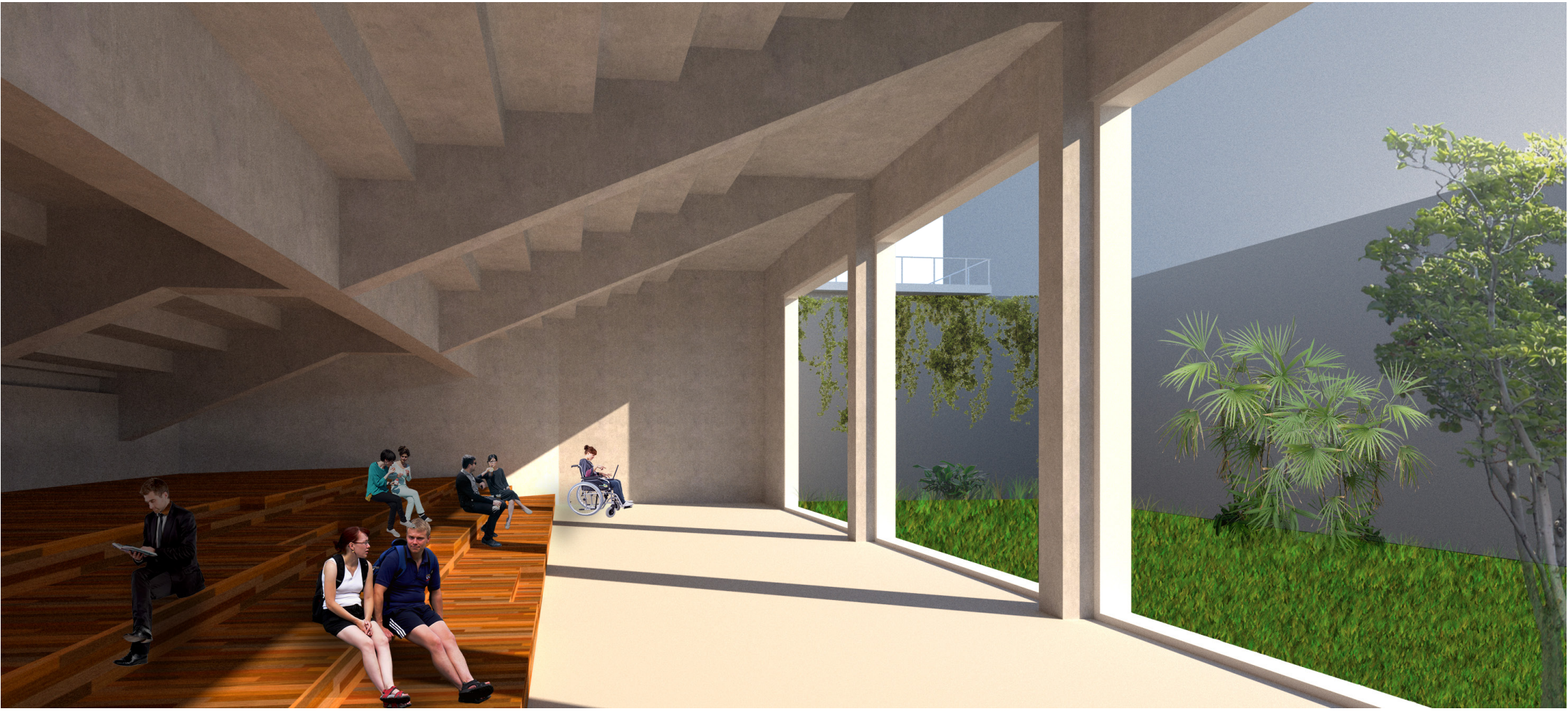

"Figura II.X" Sezione A-A'

0 5 10 20 50




"Figura II.XI" Sezione B.B'

“Figura II.XII”
Vista Interna Del Teatro



"Figura II.XIII"
Vista Interna Del Salone Per Le Conferenze

“Figura II.XIV” Vista Esterna Trapezoide (C)

"Figura II.XV" Vista Esterna Tettoia

Schedi degli Edifici Esistenti

I manufatti che si conservano sono quelli che hanno un carattere di rilevanza storica in cui ci sono:

I. Palazzo Ferroviario

Il Palazzo Ferroviario ha un'area totale di 1.999,64mq composto per 3 piani di una altezza del piano dei binari di 5,71m, e gli altri piani a 4,81m e 3,05m di altezza, e un'altezza totale di 13,50m. Con un carattere eclettico e allo stesso tempo con dettagli di stile "liberty", associato all'architettura del Novecento. Gli assi strutturali vanno intorno a 6m e 3m alla lunghezza e 5m di larghezza.

II. Tettoia: Depositi Locomotivi Lungo Dora Agrigento

La Tettoia del Deposito delle Locomotrici insistono su di un'area di 1.294,73mq trovandosi accanto alla via Lungo Dora Agrigento, attualmente vengono utilizzati quali spogliatoi e depositi anche se risultano entrambi in gran parte in disuso. Gli accessi dei locomotori sono costruiti in forma de arco nella facciata e con un'altezza totale di 9 m. Gli assi strutturali a larghezza sono da 4m fino a 9m e di lunghezza 9m con una struttura a volta a botte.

III. Deposito Ferroviario: Via Vittorio Andreis

Il Deposito Ferroviario, con un'area totale di 982,60mq e con un'area di commercio rivolta verso corso Giulio Cesare di un'area 224,58mq (che attualmente risulta in disuso), è realizzata con una struttura in acciaio e con lo stile industriale del Novecento. Gli assi strutturali hanno in larghezza 4,25m e in lunghezza di 3,45m. una altezza totale di 7m. Il deposito è per lo più in abbandono solo in una parte si opera il restauro dei treni in esposizione.

La scelta di mantenere questi manufatti in particolare, è per tre motivi: si trovano in accordo alla griglia urbana esistente giacché definiscono le facciate principali della Stazione, fanno parte del palazzo come un tipo di estensione dello stesso e soprattutto funzionano per operare con il piazzale dei binari (esiste un rapporto spaziale tra loro), e hanno una rilevanza storica nel complesso della stazione tra palazzo, binari e depositi, costruiti nello stesso periodo. L'area destinata al restauro degli elementi esistenti e di un totale di 3.664,80mq. "Figura II.XVI"

L'intervento inizia con la demolizione dei manufatti che non hanno un'importanza storica rilevante, risultando anche in stato di abbandono, e, soprattutto, riguardano manufatti più "deboli" giacché non sono di carattere residenziale.

I manufatti Deposito e Caldareria Industriale sono demoliti per lasciare posto alla nuova costruzione del complesso culturale, specificamente il "Trapezoide della Danza" e due accessi trasversali al Parco. Gli altri manufatti demoliti sono i Deposito Biglietti area utilizzata per la progettazione dei "Trapezoide del Teatro e degli Arti Visive", anche con lo scopo di progettare un acceso longitudinale che opera un'estensione della via S. Simone.

I manufatti che si demoliscono sono: Caldereria Industriale, Officina Ferroviaria, Officina di Rialzo, e Deposito Biglietteria. "Figura II.XVII"

| Manufatti Conservati | Area di Superficie Totale | Altezza Totale | Materialità | Asse Strutturale Lunghezza | Asse Strutturale Larghezza | Stilo Architettonico | Uso Attuale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Palazzo Ferroviario** | 1.999,64mq | 13,52m | Mattoni e Calcestruzzo | 6m e 3m | 5m | Ecclettico Liberty | Uffici / Archivi |
| **Depositi Locomotivi Lungo Dora Agrigento** | 1294,73m | 9m | Mattoni e Calcestruzzo | 9m | 4m/9m | Industriale del 900 | Spogliatoi e parte in Disuso |
| **Deposito Ferroviario: Via Vittorio Andreis** | 982,60mq | 7m | Mattoni, Acciaio e Calcestruzzo | 3,45m | 4,25m | Industriale del 900 | Atelier, Deposito e parte en Disuso |
| | **Area Totale 4276,97mq** | | | | | | |

"Figura II.XVI" Tabella Manufatti Conservati

| Manufatti Demoliti | Area di Superficie Totale | Uso Attuale |
|---|---|---|
| **Caldereria Industriale: Officina Ferroviaria** | **577,02mq** | **In disuso** |
| **Officina di Rialzo** | **682,58mq** | **In disuso** |
| **Deposito Biglietteria** | **401,78mq** | **In disuso** |
| | **Area Totale: 2661,38mq** | |

"Figura II.XVII" Tabella Manufatti Demoliti

Materialità: La Leggerezza e Lo Stile Industriale.

In Borgo Dora la materialità persistente sul territorio è la presenza di facciate a “mattoni” che caratterizzano il tessuto storico, infatti, ci sono dei manufatti specialmente alla stazione e all’intorno che lasciano i mattoni a vista, come negli edifici dell’Arsenale della Pace (Sermig) e della Scuola Holden (Arsenale Militare). Gran parte della Stazione Ferroviaria specificamente la Tettoia e il Deposito Ferroviario, e parte della faccia principale del Palazzo Ferroviario, in cui hanno non solo questa similitudine, sennò anche, la funzione, ricordando il periodo della “industrializzazione” della città, un concetto che si definisce come la produzione a grande scala di un prodotto, oppure, la massificazione economica di un servizio che nel caso della stazione ferroviaria sarebbe la “mobilità”.

Il progetto adopera elementi prefabbricati, il calcestruzzo e acciaio, seguendo la tecnica di lasciare a vista il materiale, senza rivestimento. Dove a Borgo Dora gli edifici sono anche in questa estetica edile.

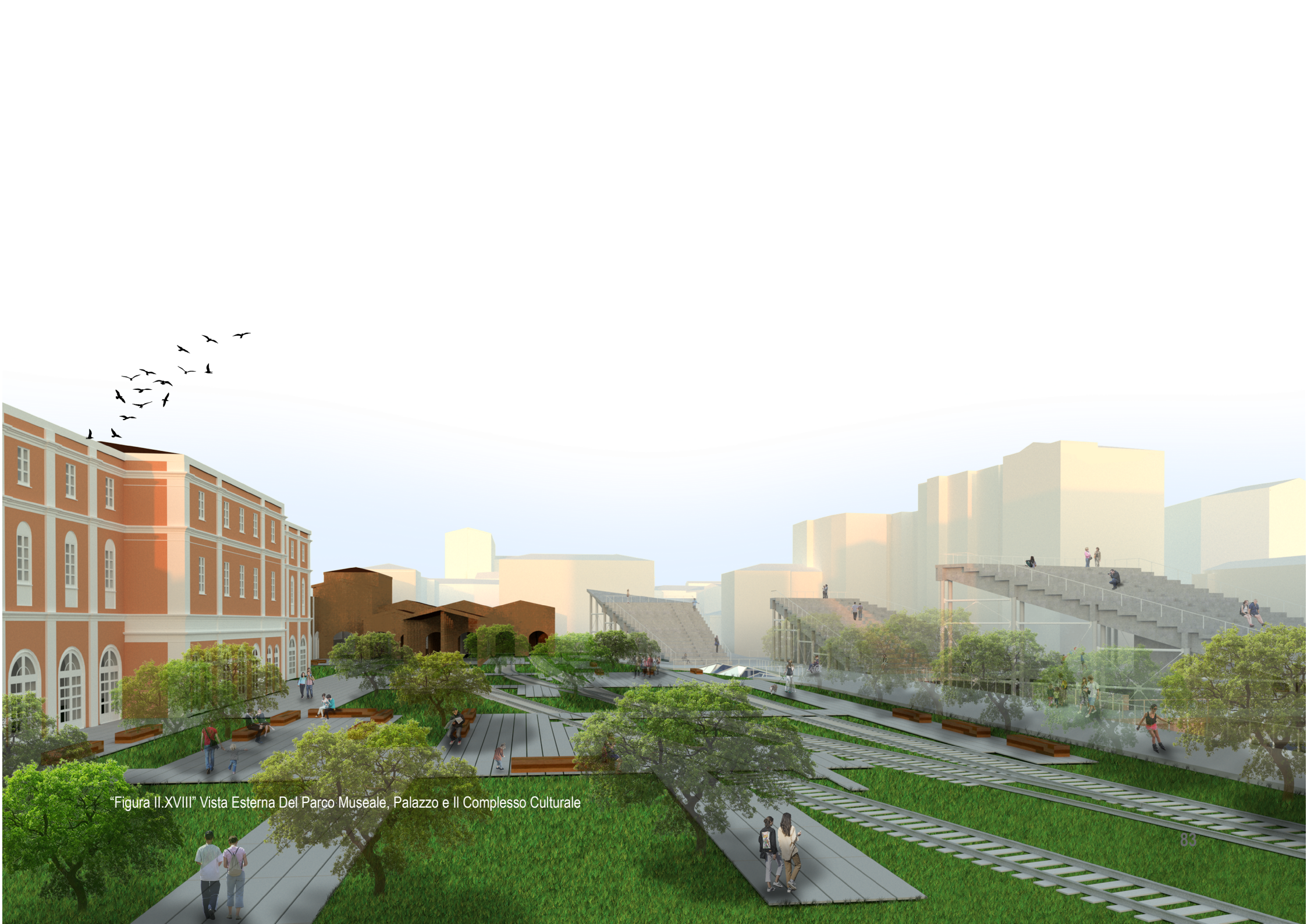
La struttura proposta è un insieme di strutture tubolari unite tra loro a formare una struttura che si comporta come una trave tubolare a sbalzo inserita nel terreno, precisamente insieme di elementi prefabbricati, che si riproducono serialmente, per la creazione di spazi di gran ampiezza, senza un ostacolo strutturale.

Per progettare un’architettura “senza confini”, occorre interpretare la leggerezza che diventa un concept importante, cioè la semplicità di adattarsi a un paesaggio già concepito. La discussione che c’è tra la stazione e il nuovo progetto, è di mitigare la potenziale la minaccia proporre un elemento di “grande alterazione” paesaggistica. Utilizzare quale tecnica costruttiva la struttura tubolare in acciaio cerca non solo di acquisire come beneficio la restituzione di un’immagine di ispirazione “industriale”, ma di ottenere maggiore illuminazione naturale.

Il rapporto tra la stazione ferroviaria e il progetto con il concept sulla leggerezza e lo stile industriale ha come l’obiettivo quello di proporre un intervento non troppo invasivo dentro al contesto, generando ampli spazi che disegnano il programma stabilito come l’inserimento di un teatro, una sala di proiezioni e alcune sale danza.

La materialità del progetto, in quanto riguarda ad aspetti di compatibilità, si cerca materiali con il minimo impatto possibile sia nella scelta dei materiali naturali (pietrosi), agglomerati (calcestruzzo armato), prefabbricati (vetrate con struttura in ferro) e finalmente l’implementazione del verde.

I nuovi fabbricati disegnati con una struttura tubolare, e dei muri portanti all’intorno del teatro e saloni adiacenti, sono disposti in modo tale da essere elementi neutrali nei confronti della facciata Sud-Ovest della stazione ferroviaria.



"Figura II.XVIII" Vista Esterna Del Parco Museale, Palazzo e Il Complesso Culturale

# 12. CONCLUSIONE

Per concludere, questo processo di comprensione tra componenti sociologiche che caratterizzano la situazione attuale della società a Borgo Dora, integrando i temi come la situazione commerciale e sociale, specificamente osservando la quotidianità dei cittadini attraverso dell'attività del mercato locale, svolgendo osservazioni sulle componenti naturali che caratterizzano il Borgo soprattutto lungo il tracciato del fiume Dora e i suoi cambiamenti nel tempo, ha maturato una strategia di integrazione e di trasformazione dell'area dell'antica stazione di corso Giulio Cesare. Un esercizio di osservazione del contesto che ha portato a sviluppare un ragionamento avente come scopo quello di risolvere degradi paesaggistici che interessano lo spazio pubblico.

In questo percorso si è pensato di cucire ciò che viene percepito "incucibile", ossia, rompere quei limiti tra una area nascosta e abbandonata per renderla visibile e integrata con la città.

*"La qualità dello spazio pubblico risultante è attribuita alla forma e dello spazio della architettura collegata, la sua capacità di conformare e definire lo spazio condiviso, i sui valori formali e spaziali, sono quelli che garantiscono la sua durabilità nel tempo."* [48]

La proposta si è focalizzata nel progettare un luogo di incontro, fra gli eventi proposti: uno spazio che stabilisce un rapporto tra la vita culturale attuale insieme alla presenza di un passato dimenticato.

Il desiderio di far parte delle interazioni spontanee e allo stesso momento collegarsi al flusso pedonale esistente, la rigenerazione di un paesaggio che favorisce alla valorizzazione del Patrimonio, insomma, una serie de problematiche che attraverso il disegno dei nuovi spazi se ne suggerisce una risoluzione.

I risultati conseguiti sono il frutto di un processo di analisi a scala territoriale e locale per arrivare alla scelta delle possibili strategie (gli scenari). Un progetto che non aveva un'intenzione prestabilita dall'inizio ma che si forma in risposta ai bisogni di una società, come quella necessità di incontrarsi e di avere una vita urbana integrata alle attività quotidiane.

48 Tamayo G, (1998). *LA PLAZA*. Caracas: Ediciones De La Biblioteca De Arquitectura. p. 126.

## 13. RINGRAZIAMENTI

Vorrei iniziare i miei scritti inizialmente ai personaggi più importanti per me e che sono stati in gran parte della mia vita educativa ed anche oltre.

Grazie al creatore dell'universo, Dio, per darmi le forze, l'intelligenza e la salute, per proteggermi in ogni passo della mia carriera.

Mia Madre, che è stata accanto a me dal primo giorno, senza mollare, e supportandomi dall'inizio e fino alla fine, essendo nei mi momenti peggiori ed anche nei migliori. Lei è la mia ispirazione e guida che vorrei seguire e ripetere, per la sua energia ed ottimismo, il suo amore ai suoi figli e la tenacità che la caratterizza, senza di lei non sarei qui scrivendo questi ringraziamenti, per questo e oltre, grazie mille.

Mio Padre, per essereci nei primi passi della mia carriera e per avermi supportato, essere un professore non solo per gli altri ma anche per me, accademicamente e anche per la mia vita.

Mio fratello Miguel, che è cresciuto con me, per essere lì in tutti momenti, anche se c'è in mezzo il gran mare Atlantico che ci separa, per il suo affetto e la sua protezione.

I miei fratelli Alejandro e Miguelangel, per il suo appoggio, e per essere un bel esempio professionale nel mio trascorso della mia carriera

Mia Famiglia Mudarra e Cisnero, per condividere con me tanti belli ricordi

Il mio fidanzato Hero che è accanto a me dall'inizio della laurea magistrale, aggiungendo una bella energia e positività ai miei giorni.

Ai miei colleghi, che insieme abbiamo superato ogni ostacolo e difficoltà durante i corsi, imparando da loro, e condividendo bei momenti nella facoltà.

Alla professoressa e Architetto Silvia Gron, per la sua vocazione e per i suoi consigli durante il progetto, è stata una esperienza arricchente e un persorso molto importante per la mia carriera.

Al mio paese, Venezuela, che mi ha visto crescere, dove ho vissuto bellissime esperienze, e che mi ha dato le prime opportunità per svolgermi professionalmente.

E finalmente alla Italia, che mi ha aperto le sue porte, insegandomi tanto, che mi ha fatto crescere come architetto e come persona, offrendomi lo migliore che ha, senza dubbio, la sua gente.

## 14. BIBLIOGRAFIA


Bellomo A e D'Agostino A, 2019. *Interpretare l'orizzontalità. Centri minori, strategie di intervento e sviluppo sostenibile*, Napoli: TECHNE.

Busquets J, 2017. *Notes on The Urbanism of Architecture*, Zaragoza: ZARCH.

Camasso M, 2000. *Il luogo, le strategie, il progetto: Un approccio progettuale al Borgo Dora*, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino Facoltà di Architettura.

Caramaschi S, 2014. *KEEP IT LOCAL. I mercati urbani, spazi pubblici chiave di rigenerazione urbana e ambientale*, Roma: Quaderni della Ri-vista.

Cassatella C, 2016. *Pianificazione ambientale e paesaggistica nell'area metropolitana di Torino. Nascita e sviluppo di un'infrastruttura verde 1995-2015*, Torino: Ri-vista.

Crivello S, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, 2011. *Spatial dynamics in the urban playscape: Turin by night*, Torino: s.n.

Di Biagi P, 2008. "The Public City. Social Housing and Urban Redevelopment in Turin". *Docomomo*, Issue 39, p. 92.

Fanzini D, Venturini G, Rotaru I, Parrinello C, e De Cocinis A, 2020. *Placemaking Per La Riattivazione Del Quartiere Costanzo Ciano Di Piacenza*, Milano: TECHNE.

Gron S e Massimo C, 2015. *Impronte Urbane_2 - A.A.A Stanze Cercasi*. Torino: AGIT.

Kipnis J, 1996. "Recent Koolhaas". *EL CROQUIS*, Issue 79, pp. 27, 30, 31, 34.

Magnaghi A e Tosoni P, 1996. *La città smentita. Torino: Ricerca tipologica in ambiti urbani di interesse storico.* Torino: s.n.

Orsini F e Mei P, 2019. *Orizzontale vs verticale. Lo spazio pubblico in sezione*, Milano: TECHNE.

Saracco M, Petetta L, e Cecchi C, 2016. *Archeologia ferroviaria: La stazione di Fermo e le opere d'arte della Ferrovia Adriatico Appennino*, Macerata: RA 1.

Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Dipartimento Casa-Città, 1984. *Beni Culturali Ambientali Nel Comune Di Torino*. Torino: s.n., pp. 424, 425, 434. Disponibile su: https://www.museotorino.it/resources/pdf/books/151/#429/z. [Consultato il giorno 20/01/2020]

Tamayo G, 1998. *LA PLAZA*. Caracas: Ediciones De La Biblioteca De Arquitectura.

Terracciano A, 2018. *Paesaggio, rigenerazione e reti di relazioni nel progetto dello spazio pubblico urbano*, Napoli: RI-VISTA.

Virgilio A, 2018. *I Maestri Dell'Architettura. Renzo Piano Building Workshop*. Milano: Hachette - Collector's edition.

Sitografia


ArchDaily, 2009. *New York High Line abre al público*. Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-20735/new-york-city-high-line-abre-al-publico?ad_source=search&ad_medium=search_result_all. [Consultato il giorno 13/04/2020].

ArchDaily, 2011. *Gimnasio del Colegio Colombo Británico / Juan Felipe Cadavid + Jorge Alberto Dávila.* Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-101552/gimnasio-de-colegio-colombo-britanico-juan-felipe-cadavid-jorge-alberto-davila?ad_medium=gallery. [Consultato il giorno 20/04/2021].

ArchDaily, 2013. *Clásicos de Arquitectura: Teatro Politécnico / Oswaldo de la Torre.* Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-277058/clasicos-de-arquitectura-teatro-politecnico-oswaldo-de-la-torre?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects. [Consultato il giorno 10/04/2020].

ArchDaily, 2013. *Museo Lenbachhaus / Foster + Partners*. Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-260524/museo-lenbachhaus-foster-partners?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects. [Consultato il giorno 10/04/2020].

ArchDaily, 2013. *New York Library / TEN Arquitectos*. Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-260378/new-york-library-ten-arquitectos?ad_medium=gallery. [Consultato il giorno 10/04/2020].

ArchDaily, 2016. *Centro de Artes Escénicas de la Familia Marshall / Weiss/ Manfredi.* Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/791413/the-marshall-family-performing-arts-center-weiss-manfredi?ad_medium=gallery. [Consultato il giorno 12/04/2020].

ArchDaily, 2018. *Coal Drops Yard / Heatherwick Studio*. Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/905717/coal-drops-yard-heatherwick-studio. [Consultato il giorno 16/04/2020].

ArchDaily, 2018. *Teatro Otto M. Budig / GBBN*. Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/908003/teatro-otto-m-budig-gbbn?ad_medium=gallery. [Consultato il giorno 23/07/2020].

ArchDaily, 2019. *Paseo fluvial Niederhafen / Zaha Hadid Architects*. Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/923404/paseo-fluvial-niederhafen-zaha-hadid-architects?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects. [Consultato il giorno 20/04/2020].

ArchDaily, 2020. *Teatro Al Aire Libre Ruinas De Huanchaca / Ramón Coz, Marco Polidura, Benjamín Ortiz, Sebastián Alvarez.* Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/908438/teatro-al-aire-libre-ruinas-de-huanchaca-ramon-coz-plus-benjamin-ortiz?ad_medium=gallery. [Consultato il giorno 29/09/2020].

ArchDaily, 2020. *Teatro Legendre / Opus 5 architectes*. Disponibile su: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/950633/teatro-legendre-opus-5-architectes?ad_medium=gallery. [Consultato il giorno 25/11/2020].

Bahnpark, 2021. *Il Sistema Idrico Di Augsburg Patrimonio Dell'umanità Unesco.* Disponibile su: https://www.bahnpark-augsburg.de/welt-der-lok/. [Consultato il giorno 20/04/2020].

Bahnpark, 2021. *Sequenza Temporale*. Disponibile su: https://www.bahnpark-augsburg.de/aktuell/chronik.html. [Consultato il giorno 20/04/2020].

Città di Torino, 2020. *Verde Pubblico*. Disponibile su: http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/parchi-giardini/. [Consultato il giorno 14/02/2020].

Comune di Torino, Ufficio di Statistica, 2019. *Residenti stranieri per nazionalità e circoscrizione. Dati anagrafici al 31/12/2019*. http://www.comune.torino.it/statistica/dati/2019/pdf/E6_2019.pdf. [Consultato il giorno 20/03/2020].

Comune di Torino, Ufficio di Statistica, 2019. *Residenti stranieri per nazionalità e circoscrizione. Dati anagrafici al 31/12/2009.* Disponibile su: http://www.comune.torino.it/statistica/dati/pdf/nazionalitastranieriresidenticircoscrizione09.pdf . [Consultato il giorno 20/03/2020]

Comune di Torino, Ufficio di Statistica, 2019. *Popolazione straniera residente per età annuale e circoscrizione*. *Dati al 31/12/2019*. Disponibile su: http://www.comune.torino.it/statistica/dati/2019/pdf/E4%20Pop%20straniera%20per%20eta%20annuale%20e%20circoscrizione.pdf. [Consultato il giorno 20/03/2020].

Diccionario de Construcción, 2021. *Estructura Tubular Porticada Arriostrada*. Disponibile su: https://www.parro.com.ar/definicion-de-estructura+tubular. [Consultato il giorno 12/04/2021].

Geoportale e Governo del Territorio, 2021. *Cartografia*. Disponibile su: http://geoportale.comune.torino.it/geocatalogocoto/?sezione=mappa. [Consultato il giorno 13/03/2020].

Giardini del Mondo, 2021. *La Promenade Plantée*. Disponibile su: http://www.giardini-mondo.it/paris/165/la-promenade-plantee/. [Consultato il giorno 18/04/2020].

Good Morning Paris The Blog a Cura di Bokobza C, 2015. *La Promenade Plantée: The First Green Space Of This Kind*. Disponibile su: http://www.goodmorningparis.fr/walks/la-promenade-plantee-a-green-and-unusual-walk-in-paris/. [Consultato il giorno 18/04/2020].

Il Canale dei Molassi, 2021. *Dalla Fucina delle canne da fucile di Valdocco ai molini Dora*. Disponibile su: https://www.icanaliditorino.it/il-canale-dei-molassi. [Consultato il giorno 01/04/2020].

I Molini Di Torino, 2021. *I molini di Dora*. Disponibile su: https://www.icanaliditorino.it/i-mulini-di-torino. [Consultato il giorno 02/03/2020].

InformAmbiente, 2021. *La zonizzazione acustica.* Disponibile su: http://www.comune.torino.it/ambiente/rumore/zon_acust/index.shtml. [Consultato il giorno 13/03/2020].

Italia Wikipedia, 2021. *Ferrovia Torino-Ceres*. Disponibile su: https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Torino-Ceres. [Consultato il giorno 02/04/2020].

Lonely Planet, 2021. *Promenade Plantée*. Disponibile su: https://www.lonelyplanet.com/france/paris/attractions/promenade-plantee/a/poi-sig/372523/359279. [Consultato il giorno 19/04/2020].

Museo di Torino, 2021. *Cottolengo*. Disponibile su: https://www.museotorino.it/view/s/0b5e68a69b8047bbabe46278870a5c53. [Consultato il giorno 03/12/2019].

Museo di Torino, 2021. *Piazza Della Repubblica, Detta Porta Palazzo, Già Piazza Emanuele Filiberto*. Disponibile su: https://www.museotorino.it/view/s/0e4688649d304249ba2840a97ba862bb. [Consultato il giorno 12/03/2019].

Museo di Torino, 2021. *Ponte Mosca*. Disponibile su: http://www.museotorino.it. [Consultato il giorno 05/11/2019].

Museo di Torino, 2021. *Ponte principessa Clotilde di Savoia*. Disponibile su: https://www.museotorino.it/view/s/67682aaf3fe643a48d8289993c628cee. [Consultato il giorno 04/03/2020].

Museo Ferroviario Piemontese, 2003. *Le officine di Torino Ponte Mosca*. Disponibile su: http://www.museoferroviariopiemontese.it/officine-porta-milano/. [Consultato il giorno 28/02/2020].

Quartieri di Torino, 2021. *Aurora, Il Quartiere dell'Arsenale*. Disponibile su: http://www.quartieri.torino.it/aurora/index.asp. [Consultato il giorno 23/2/2020].

SERMIG, 2016. *Servizio Missionario Giovani.* Disponibile su: https://www.sermig.org/arsenali/arsenale-della-pace.html. [Consultato il giorno 06/19 /2021].