



**Politecnico
di Torino**

Corso di Laurea Triennale in Design e comunicazione visiva

Tesi di laurea

**DESIGN E CITTÀ: ARREDO URBANO A TORINO
(1860-1900)**

Candidato

Cecilia Chiesa s236414

A.A 2021/2022

Relatore

Prof.ssa Elena Dellapiana

INDICE

INTRODUZIONE

1 URBANISTICA E ARREDO URBANO

1.1 scenario di fondo: l'urbanistica

1.2 la nascita dell'arredo urbano

1.3 le categorie

2 XVIII-XIX SECOLO IN EUROPA LE PRINCIPALI CORRENTI E URBANIZZAZIONI EUROPEE

2.1 Urbanesimo, città industriale e nuove correnti

2.2 Parigi, Barcellona e Vienna: i piani urbanistici

2.3 Torino capitale

3 TORINO DAL 1900 AL 2000

3.1 Dal 1900 alla seconda guerra

3.2 Dal Secondo dopoguerra agli anni '80

3.3 Dagli anni '80 al 2000

4 CASI STUDIO

4.1 Piazza Benthem, Rotterdam

4.2 Superkilen, Copenhagen

4.3 Poblenou Superblock, Barcellona

CONCLUSIONI

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

INTRODUZIONE

L'ambito dell'arredo urbano è spesso tralasciato anche dagli "addetti ai lavori". La ragione sta nel fatto che, come si vedrà nel primo capitolo, non è mai stata evidente né l'esigenza di "arredare" le città, né tantomeno chi si dovesse occupare di progettarlo, realizzarlo e distribuirlo o quali competenze fossero indispensabili per studiarlo. Un'altra questione che emerge insieme alle altre è quella di definire che cosa sia l'arredo urbano, o più specificatamente, quali elementi all'interno delle città possano essere inclusi in esso e quali invece appartengono ad altri ambiti: architettura, urbanistica, arte urbana.

Sicuramente, l'arredo urbano non può essere progettato, e non è infatti progettato, al di fuori di della progettazione della città nel suo complesso: il design urbano è una disciplina che nasce e sempre si confronta con l'urbanistica. Nel secondo e quarto capitolo saranno esposti, infatti, numerosi esempi di come la città e il design si sviluppino insieme e come solo a partire dal loro dialogo armonico sia possibile rendere queste discipline significative per la qualità della vita di chi sceglie di (o si ritrova a) vivere le città. La storia di Torino, come emergerà dal terzo capitolo, è da questo punto di vista altalenante: dopo uno slancio idealistico che va dall'ottocento agli anni trenta, si perde notevolmente quello spirito umanista che promuove la sintesi fra città e bisogni sociali. L'idea di città-fabbrica riduce nel corso degli anni l'attenzione per gli aspetti della vita cittadina indipendenti dalle esigenze a breve termine della produzione e del lavoro. Fortunatamente, dagli anni 80 in poi Torino vivrà un nuovo rinascimento dal punto di vista urbanistico e dell'arredo urbano, e tornerà a esprimere molte delle sue potenzialità di città vivibile.

CAPITOLO 1 URBANISTICA E ARREDO URBANO

1.1 scenario di fondo: l'urbanistica

L'urbanistica, per come la definiamo in senso moderno, cioè come disciplina autonoma, nasce nella seconda metà del XIX secolo. In quel periodo, l'industrializzazione pone le basi per un incremento eccezionale della popolazione che rende necessarie nuove infrastrutture e edifici. (Vedi capitolo 2). A loro volta, queste nuove esigenze sociali richiedono la messa a punto di norme e regolamentazioni per gestire l'espansione urbana. In questo contesto, dunque, nasce l'urbanistica, la scienza che ha come suo oggetto lo spazio urbano. Essa si propone di "offrire un insieme di strumenti di progettazione e organizzazione dello spazio fisico urbano, che diventano prassi tecnico-amministrativa, che diventano una scienza politica."¹, fornendo cioè, a un tempo, conoscenze tecniche, sistemi di norme e ideali sociali.

Come spiega Donatella Calabi nel libro *Storia dell'urbanistica europea*:

"Frutto dell'incontro degli studi condotti sulla città da igienisti, sociologi, geografi, demografi con l'ingegneria e con un'arte urbana rinnovata, l'urbanistica trova inizialmente i suoi fondamenti (tecnici, estetici e di interpretazione della distribuzione fisica della società sul territorio) in un numero limitato di scritti, pubblicati tra il 1859 e i primissimi anni del Novecento. Il 1859 è una data convenzionale. In quell'anno, il catalano Ildefonso Cerdà fa precedere l'illustrazione a stampa del piano di Barcellona (1867) da un saggio intitolato Teoria general de la construction de las ciudades, un testo basilare nel quale per primo impiega in modo sistematico l'analisi statistica negli studi preparatori al progetto di trasformazione urbana.

Successivamente, nel suo Teoria general de la urbanizacion usa la stessa parola "urbanizzazione" nel duplice significato di concentrazione di popolazione urbana e di ampliamento fisico della città."²

A seguito del testo di Cerdà vengono pubblicati nell'Europa di fine ottocento altri saggi che presentano insiemi di regole per organizzare l'assetto delle città. Tali scritti sono stati fondamentali per definire e concretizzare il significato di Urbanistica e di cosa si occupa e della sua svolta innovativa verso una disciplina vera e propria, che si evolverà nel XX secolo in modo dinamico.

Nel XX secolo l'urbanistica sistematizza alcune sue prerogative, mantenendo tuttavia una certa flessibilità negli ideali che la informano.

Donatella Calabi nel libro *Storia dell'urbanistica europea*, riporta alcuni esempi:

"Il piano regolatore, così come lo definisce Gustavo Giovannoni nel 1935, comporta "la sistemazione edilizia di una città e la previsione del suo sviluppo futuro, cioè l'opera concreta e coordinata della "tecnica" e dell'"arte" urbanistica."

¹ D. Calabi, *Storia dell'urbanistica europea*, Bruno Mondadori 2008 pag. XIV

² D. Calabi, *Storia dell'urbanistica europea*, Bruno Mondadori 2008 pag. XVI-XVII

Nel 1937, il fine pratico dell'urbanistica è per Luigi Piccinato (quasi vitruvianamente) quello di dettare norme per "l'organizzazione e il funzionamento di una vita urbana che sia a un tempo bella, sana, comoda ed economica".

Circa trent'anni dopo, nel 1966, Giovanni Astengo dichiara che l'urbanistica è "la scienza che studia i fenomeni urbani in tutti i loro aspetti, avendo come proprio fine la pianificazione del loro sviluppo storico."³

Nella prima definizione emerge una concezione dell'urbanistica come un'arte che, come tutte le arti, ha una sua componente tecnica e l'esigenza di prendere in considerazione il futuro della città, più che il suo presente. È inoltre posto il focus sull'edilizia piuttosto che su infrastrutture di altro genere. Nella seconda, vi è un giudizio di valore di stampo umanista rispetto all'attività dell'urbanista, che deve infatti puntare alla realizzazione di caratteristiche definite che distinguono una progettazione urbanistica fatta bene da una fatta male, introducendo la dimensione economica. Nella terza affermazione, si ripropone l'attenzione all'idea di sviluppo, ma si insiste sullo studio della realtà urbana che può comprendere diverse e non a priori definite esigenze della comunità alla quale il progetto è destinato: il funzionamento di una città è imprescindibile dalle relazioni con il territorio circostante.

Ma la definizione di questo campo di attività manca ancora della chiarezza propria di una "scienza" in senso moderno. Le definizioni sono ancora approssimative e si trova difficoltà nel riconoscere l'ambito di studio e applicativo di essa. Mutevolezza e complessità che in parte si ritrovano ancora oggi nella disciplina.

"L'urbanistica si occupa di tutto ciò: delle trasformazioni del territorio, dei modi nei quali avvengono e sono avvenute, dei soggetti che le promuovono, delle loro intenzioni, delle tecniche che utilizzano, dei risultati che si attendono, degli esiti che ne conseguono, dei problemi che, di volta in volta sollevano inducendo a nuove trasformazioni."

(B. Secchi, 2000)⁴

"La pianificazione nasce, nei tempi moderni, come tentativo di dare una risposta positiva alla crisi della città dell'Ottocento[...] Occorreva regolare lo sviluppo urbano con uno strumento che riuscisse a dare coerenza a cose che erano diventate incoerenti e contraddittorie."

"La pianificazione nasce così come un insieme di regole, dettate dall'autorità pubblica, miranti a dare ordine alle trasformazioni della città e a fornire una cornice all'interno della quale potessero esplicarsi le attività di costruzione e utilizzazione poste in opera da operatori privati."

(E. Salzano, 1998)⁵

³ D. Calabi, *Storia dell'urbanistica europea*, Bruno Mondadori 2008 pag. XIII

⁴ B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza 2000

⁵ E. Salzano, *Fondamenti di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 1998

“Dalla preistoria ad oggi l’urbanistica tuttavia si è evoluta profondamente e lo stesso termine si rivela oggi insufficiente per descrivere e comprendere i diversi aspetti, metodi e settori della disciplina; il termine urbanistica è divenuto un aggettivo all’interno di parole composte come pianificazione urbanistica o progettazione urbanistica mentre sempre più frequentemente si parla di pianificazione territoriale e di pianificazione ambientale.”

(G. Fera, 2002)⁶

“Risultato della contaminazione tra settori un tempo specialistici (urbanistica, architettura, design, arte, economia, scienze sociali), i nuovi Piani di organizzazione dello spazio pubblico appaiono più flessibili e consapevoli delle contaminazioni tra cultura tecnica e cultura umanistica.”

(C. Germak, 2008)⁷

Quindi comprendere di cosa si occupa l’urbanistica non è semplice, le definizioni sono molteplici e i termini variano da “urbanistica”, “pianificazione territoriale, ambientale e urbana”, gli ambiti di lavoro sono molto vari, “contaminati” e apparentemente tutto ciò che è città o che non lo è può essere oggetto di studio dell’urbanistica.

Uno degli ambiti di lavoro dell’urbanistica è l’arredo urbano. Negli ultimi decenni si è sentita la necessità di studiare e definire meglio l’arredo urbano che ha fatto parte dell’urbanistica dai primi progetti (trattati nel capitolo 2) e non si è caratterizzata come un oggetto meritevole della stessa attenzione, cura e risorse economiche e di studio rispetto ad altri elementi che costituiscono la città.

“[...] esiste un’arte del rapporto proprio come esiste un arte dell’architettura. Il suo scopo è di prendere in considerazione tutti gli elementi che concorrono a creare l’ambiente: edifici, alberi, natura, acqua, traffico, annunci pubblicitari, oggetti urbani e così via, e tesserli assieme in modo da realizzare il dramma”.⁸

Ritornando all’argomento principale della tesi, nella tesi *Progettare l’arredo urbano*, Il professor Germak sosteneva:

“Si è visto come il progetto di arredo urbano si colloca al confine di molteplici ambiti disciplinari che, senza coincidere con questi, sottendono altrettante competenze professionali. Si è anche spiegato come tra i sistemi che contribuiscono all’organizzazione dello spazio pubblico, l’interesse specifico di questo lavoro sia rivolto alle attrezzature per tale spazio, ossia di corredo urbano.”⁹

In definitiva:

⁶ G. Fera, *Urbanistica, teoria e Storia*, Gangemi editore, Roma 2002

⁷ C. Germak, *Uomo al centro del progetto*, Allemandi & co., 2008 pag. 96

⁸ G. Cullen, *il paesaggio urbano, morfologia e progettazione*, 1976

⁹ tesi: *Progettare l’arredo urbano*, Claudio Germak, rel. Prof. Arch. G. De Ferrari

*L'arredo urbano ha punti di contatto e di interazione con altre discipline progettuali, come la progettazione urbana e il design del prodotto, manifestando di fatto il carattere multidisciplinare del progetto dello spazio esterno. Vengono fatti rientrare nella definizione di arredo urbano interventi prettamente artistici di riqualificazione degli spazi urbani, dalle fontane monumentali alle opere d'arte come sculture, mosaici, monumenti.*¹⁰

1.2 la nascita dell'arredo urbano

La dicitura "arredo urbano" è usata, probabilmente per la prima volta in Italia, nel 1957 al convegno INU a Lucca da Bruno Zevi.¹¹ Il termine designa un ambito che non appare come prerogativa dell'urbanistica, dando luogo a contese riguardo allo specifico ambito di appartenenza della materia.

Secondo gli autori de *Il piano arredo urbano*, lo studio dell'arredo urbano costituisce nel XIX "uno degli elementi urbani protagonisti della rivoluzione industriale in corso".¹²

La progettazione degli spazi pubblici viene supportata dalla cultura e dall'esperienza maturata nel disegno di giardini privati. In questo secolo, le attrezzature di arredo urbano diventano complemento diffuso alla creazione dello spazio pubblico, trasformandolo in spazio di relazione.

Parigi ne è un esempio significativo, infatti diventa presto un modello per il resto dell'Europa, sia per organizzazione dello spazio pubblico sia, soprattutto, per l'esportazione dei modelli di arredo, della loro classificazione e nomenclatura, principalmente con la diffusione dei modelli progettati da Davioud ed Alphand. Le Esposizioni Universali, che sanciscono e aumentano il dominio culturale francese sul resto dell'Europa, sono il canale più importante, questo spiega la popolarità dei prodotti francesi anche in questo ambito.

Gli autori inoltre sostengono che "l'AU inteso come "componentistica" si pone, già in quel periodo come prodotto di industrial design, soggetto alle regole della promozione commerciale e pubblicitaria." Si concretizza, quindi, l'idea dell'arredo urbano come "attrezzatura funzionale e decorativa dello spazio pubblico".¹³

Dalla seconda metà del XIX secolo ai primi anni Venti del Novecento, cresce l'attenzione sulle tipologie di arredo urbano che utilizzano i materiali simbolo dell'industrializzazione in via di sviluppo: ferro, ghisa e vetro.

Nel XX secolo si assiste a un'iniziale perdita di interesse nei confronti dell'arredo urbano. Sotto la spinta del Movimento Moderno, l'urbanistica si focalizza sulla pianificazione urbana a larga scala e l'attenzione per i dettagli dello spazio pubblico si riduce. Questo fenomeno si può notare ancora oggi nella frequente rottura stilistica tra la città consolidata, cioè il centro storico, curato nella sua identità specifica, e la città "nuova", soggetta a frequenti trasformazioni che puntano alla funzionalità piuttosto che alla creazione di un'immagine coesa. La rapida urbanizzazione nel passaggio dall'epoca

¹⁰ Tesi: C. Marchiafava, M. Messa, *Il progetto ecocompatibile dello spazio urbano*, Politecnico di Torino 2018

¹¹ G. De Ferrari, V. Jacomussi, C. Germak, O. Laurini, *Il piano arredo urbano*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1994, p. 13

¹² Ivi, p. 13

¹³ Ivi, p. 14

preindustriale a quella industriale, infatti, ha permesso l'evoluzione della città e dei suoi elementi, sacrificando tuttavia l'identità della stessa e banalizzando la morfologia urbana. Il Razionalismo giustifica comodamente tale scelta culturale, attraverso un'interpretazione del dogma miesiano "*less is more*", perdendo pian piano di interesse verso il dettaglio dell'arredo urbano.

Nel dopoguerra, in Inghilterra, nascono i termini di *Town-scape* e *street furniture*, "immagine della città" e "arredamento urbano" (trad. dell'autrice), che sanciscono l'idea che la città sia un "paesaggio" degno di tutela quanto quello naturale e che necessita di elementi su piccola scala per completarne l'immagine e aumentarne la funzionalità.

Gordon Cullen, autore attivo in questo contesto culturale, insiste sul valore artistico dell'immagine cittadina, (scrive *Townscape* nel 1961), del suo "carattere", che si realizza solo a partire da un curatissimo rapporto fra dettagli quali illuminazione, pavimentazione, alberi e persino la pubblicità.

Negli Stati Uniti Kevin Lynch pubblica *The image of the city* (1960), espressione che, nelle sue parole, definisce "*ciò che dall'osservazione e dalla fruizione fisica e percettiva della città resta memorizzato*" aggiungendo per la prima volta nel lessico della progettazione l'*immagine della città*.¹⁴

In Italia, fino agli anni Settanta, il concetto di arredo urbano viene per lo più associato all'oggettistica (*attrezzature di arredo urbano*).

Tuttavia, nella seconda metà degli anni Settanta, emerge la necessità di definire criteri e metodologie per la salvaguardia dei centri storici, e l'irrisolta questione se ricostruire in "stile" gli esemplari scomparsi o se sostituirli con arredi moderni.

L'interesse per la cura dei centri storici è visibile anche da una sempre maggiore pedonalizzazione, segno di una necessità di riappropriazione dello spazio pubblico per la socializzazione e la tutela ambientale.

Nel corso del tempo in tutta Europa, questi aspetti tra cui la socializzazione, sicurezza, riqualificazione ambientale, acquisiscono maggiore importanza, da qui nasce una visione diversa rispetto agli schemi tradizionali. A tal proposito, la prima esperienza significativa in Europa avviene nella città di Rouen, in Francia nel 1965, dove vengono riservati ai pedoni 300 metri dell'asse principale del suo centro antico. Esperienza che susciterà polemiche ma sarà anche di ispirazione all'urbanistica europea.

Tale ondata, per quanto moderata, ha avuto i suoi effetti collaterali sull'arredo urbano, portando a una proliferazione non controllata di attrezzature di vario genere, dalla discutibile compatibilità con l'ambiente urbano circostante. "[...] *le potenzialità espressive dell'AU non risultano ancora sufficientemente indagate e tantomeno il ruolo nell'ambito di una regia complessiva della scena urbana*".¹⁵

Gli autori de *Il piano arredo urbano*, aggiungono:

"l'equivalenza "AU = attrezzatura seriale da catalogo" si sostituisce al progetto complessivo dello spazio pubblico già compromesso nella fattibilità da scelte che coinvolgono interessi e competenze contrastanti, tempi lunghi di realizzazione e impegni economici difficilmente sostenibili; per contro, l'arredo urbano inteso come

¹⁴ K. Lynch, *The image of the city*, 1960

¹⁵ G. De Ferrari, V. Jacomussi, C. Germak, O. Laurini, *Il piano arredo urbano*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1994, p. 17

*“componentistica” appare strumento di facile e poco impegnativa gestione e di evidente consenso.”*¹⁶

Si usa, infatti, attribuire all’arredo urbano il significato proprio dell’*industrial design*, il quale comporta una *“standardizzazione produttiva e formale di oggetti ripetibili in serie e indifferenti al contesto che li potrà ospitare”*¹⁷. Proprio l’*industrial design* in quegli anni è alla ricerca identitaria, e quello che è il contesto urbano è fra gli interessi della disciplina.

Nel concorso internazionale *“La città come ambiente significante”* (1972), promosso dall’ADI (Associazione per il disegno industriale) e della rivista *“Casabella”*, si identifica nel *“design comunicativo”* uno degli obiettivi del progetto di AU: un design dal carattere *“totemico”*, volto a rappresentare, attraverso opere che si immaginano più come installazioni artistiche che oggetti funzionali, visivamente e storicamente integrati con l’ambiente circostante.

Il termine *“arredo urbano”*, è sempre più polisemantico.¹⁸ Resta però l’idea che la strada da percorrere sia quella di una progressiva unificazione e una consequenziale produzione industriale degli elementi di arredo. A Parigi, nel 1971, viene redatto il primo catalogo internazionale di AU, che verrà utilizzato in tutta la Francia e successivamente anche in Inghilterra e in Germania.

È negli anni Ottanta che l’obiettivo della discussione sull’AU si concentra fortemente e concretamente sul restituire alle singole città un’identità coerente. In Italia si sperimentano i Piani colore, nasce una rivista di settore *“AU rivista dell’arredo urbano”* (1981) e il tema fa il suo ingresso nella didattica universitaria. Crescono di influenza i concorsi, sia statali che internazionali, dagli obiettivi sempre più ambiziosi, come il concorso *“Roma interrotta”* nel 1979 e, a Parigi, il concorso per il recupero dei mercati a Les Halles. Quest’ultimo si concretizzò in una riqualifica dell’area interessata dal carattere poco unitario, ma che mette in luce la ricchezza e le potenzialità scenografiche e relazionali della vegetazione, dei percorsi pedonali, dell’acqua e dell’illuminazione.

Sempre a Parigi, il parco della Villette è un esempio di spazio pubblico che invece punta a caratterizzarsi come unitario, e l’arredo urbano è veicolo di tale unificazione. L’AU, gli spazi di relazione, gli spazi per la mobilità e il verde dovrebbero infatti realizzare, con l’architettura *“quell’unicum paesaggistico definibile come “scena” e costituire, a diverse scale, occasioni di controllo ambientale e di valorizzazione dell’immagine urbana”*.¹⁹

1.3 le categorie

Il fatto che per l’arredo urbano non esista una sistematica specifica rende ancora più complesso comprendere e realizzare una classificazione e categorizzazione. Ulteriore confusione è portata da certi termini che spesso vengono usati come sinonimi tra cui: arredo urbano, esterni urbani, street furniture, corredo, attrezzatura, componenti, accessori, oggetti, elementi.

¹⁶ Ivi, p. 20

¹⁷ Ivi, p. 23

¹⁸ *Arredo inurbano*, Editoriale in *“casabella”*, n.339/340, 1969

¹⁹ G. De Ferrari, V. Jacomussi, C. Germak, O. Laurini, *Il piano arredo urbano*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1994, p. 27

Gli autori del volume *Il piano arredo urbano*, definiscono così l'arredo urbano:

*“Esso costituisce il complesso degli elementi che compongono la scena urbana. All'interno di questa, tolto il costruito inteso come volume edilizio, le grandi infrastrutture e la definizione funzionale degli invasi spaziali, tutto il resto è arredo urbano. Esso è elemento di dettaglio ed allo stesso tempo l'espressione più immediata e più appariscente dell'organizzazione dello spazio pubblico.”*²⁰

A proposito del termine “arredo urbano”, Francesco Prestipino nel libro *Arredo urbano a Torino*, scrive:

*“Per questo motivo qualcuno ha suggerito di chiamarlo meglio “corredo urbano” o “equipaggiamento urbano”, sull'esempio della terminologia inglese, “street furniture”, ma con risultato insoddisfacente dal momento che oramai quasi tutti gli “addetti ai lavori” sono orientati ad accettare il connubio lessicale, senza badare eccessivamente alla sua legittimità.”*²¹

Nella maggior parte dei casi l'arredo urbano viene suddiviso in modo intuitivo, ad esempio in illuminotecnica, sedute, dissuasori, segnaletica, pavimentazioni, ecc.²²

Come la definizione di arredo urbano proposta nella tesi *Il progetto ecocompatibile dello spazio urbano*:

Complesso di interventi di progettazione e costruzione relativi alla qualificazione estetica e funzionale dello spazio urbano. In tal senso è possibile individuare numerose categorie di elementi di arredo urbano, tra cui i sistemi di illuminazione pubblica, le pavimentazioni, i complementi per le sistemazioni stradali (cordoli, tombini ecc.), fioriere, recinzioni di parchi, barriere, dissuasori di velocità, contenitori di rifiuti (cestini, cassonetti ecc.), sedute, attrezzature per la segnaletica e la pubblicità, elementi di copertura (pensiline, tettoie ecc.), semafori, cabine e supporti telefonici, attrezzature per aree destinate al gioco e chioschi.

Non mancano tuttavia altre suddivisioni più originali.

Ad esempio Vittorio Magnago Lampugnani nel libro “Frammenti urbani” propone una suddivisione per tipologia di arredo urbano in tre categorie precisando che *“la distinzione tra le varie tipologie è tutt'altro che netta. [...] La scelta - non potrebbe essere altrimenti - è soggettiva e alquanto arbitraria.”*, infatti l'autore stesso non specifica in modo chiaro il motivo o il criterio usato che lo ha portato a fare questa suddivisione e scelta se non il fatto che *“mi sono lasciato guidare dalla mia personale curiosità”*.

Le categorie proposte sono le *Microarchitetture* definite dall'autore come *“piccoli elementi architettonici”* o *“architetture in miniatura”* che comprendono: il chiosco, la trinkhalle, il bagno pubblico, la cabina telefonica, la fermata dei mezzi pubblici e l'accesso della metropolitana.

L'autore, aggiunge inoltre che:

²⁰ Ivi. p. 29

²¹ F. Prestipino, *arredo urbano a Torino*, Editurist, Torino 1984 p.10

²² https://it.wikipedia.org/wiki/Arredo_urbano
<https://www.treccani.it/enciclopedia/arredo-urbano/>

“Le microarchitetture, che siano elementi essenziali o oggetti dell’arredo urbano, non solo completano o modificando spazio cittadino, abbellendolo o deturpandolo e comunque contribuendo in maniera decisiva a definirne il carattere. Sono anche oggetti autonomi: a osservarli più attentamente hanno una propria storia e la raccontano.”

Le altre categorie proposte dall’autore sono gli *Oggetti* che comprendono: il monumento, la fontana, la panchina, l’illuminazione pubblica, l’orologio stradale, il cestino dei rifiuti, la pubblicità (e altri 4) e gli *Elementi* tra cui: la vetrina, la recinzione, la pavimentazione, il marciapiede e il tombino.²³

È chiaro che in questa suddivisione gli stessi nomi possono riferiti ad arredi urbani molto diversi e al contempo lo stesso AU può essere facilmente inserito in più categorie.

Un’altra suddivisione per categorie è quella proposta dagli autori de *Il piano arredo urbano*:

“Arredi strutturanti lo spazio [...] ossia quei sistemi che per diffusione ed estensione rappresentano le principali variabili della caratterizzazione ambientale; arredi complementari intesi quali attrezzature puntuali che offrono uno specifico servizio nell’ambito della complessa organizzazione dello spazio pubblico [...]; in relazione alla diversificazione tipologica (funzionale ed espressiva) di cui saranno oggetto, potranno anch’essi assumere dimensione di sistema; arredi unici, intesi quali elementi artistici, decorativi, monumentali o microarchitetture presenti in unico esemplare e, nella maggior parte dei casi, progettati in funzione di un luogo specifico.”²⁴

CAPITOLO 2 XVIII-XIX secolo in Europa le principali correnti e urbanizzazioni europee

2.1 Urbanesimo, città industriale e nuove correnti

Gli autori del libro *Una storia dell’architettura contemporanea*, descrivono così la nascita della città industriale:

“Tra fine Settecento e inizio Ottocento prima in Inghilterra, poi in Germania, in Francia e nelle altre nazioni d’Europa e del Nord America, il processo di industrializzazione della produzione determina la concentrazione di vaste masse di popolazione nelle città e nelle zone di estrazione mineraria dando vita ad una delle maggiori trasformazioni della storia della storia urbana forse mai avvenute: la nascita della città industriale.”²⁵

²³ V. Magnago Lampugnani, *Frammenti urbani*, Bollati Boringhieri, Torino 2021 p.9

²⁴ G. De Ferrari, V. Jacomussi, C. Germak, O. Laurini, *Il piano arredo urbano*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1994, p. 68-69

²⁵ E. Dellapiana, G. Montanari, *Una storia dell’architettura contemporanea*, ??? p.89

La produzione in scala e la meccanizzazione portano all'espansione delle industrie, che a sua volta provoca il fenomeno sociale dell'urbanesimo: la promessa allettante di un lavoro salariato sfolla le campagne e riempie le zone limitrofe alle industrie.

Questo aumento improvviso della concentrazione di abitanti provoca *“un'edificazione senza regole che investe le città e i centri produttivi determinando nuovi panorami urbani”*.

²⁶

Le industrie inizialmente si collocano lungo i corsi d'acqua sfruttati come risorsa energetica, poi con l'avvento dell'elettricità i centri produttivi si sposteranno in luoghi già urbanizzati.

Alcuni dati riguardo la crescita urbana delle principali città europee sono riportati nel libro *Una storia dell'architettura contemporanea*:

“A inizio Ottocento Londra ospita circa 860.000 abitanti, negli stessi anni Parigi ne ha 548.000. [...] Parigi raggiunge il milione di abitanti nel 1851 e trent'anni dopo ne conta 1.825.000, nel 1881 e 2.246.000 ed a inizio novecento si ora i 3 milioni.”²⁷

Si costituiscono nuovi quartieri, la fabbrica al centro contornata dalle abitazioni degli operai, spesso ammassate le une con le altre, costruite con materiali poveri e coperte da una coltre di fuliggine depositata dalle ciminiere. La situazione igienica è tragica: tra gli edifici non circola aria, spesso le stanze non godono di luce naturale e scarseggiano servizi igienici e fognature. Ciò è causa, soprattutto tra i più poveri, di un'altissima mortalità infantile, della diffusione di malattie infettive e dell'instaurazione di focolai di epidemie. Il governo e gli scienziati presto ne acquisiscono consapevolezza: *“i progressi della medicina proseguono in questo periodo in modo rapido e costituiscono uno stimolo forte alle acquisizioni della moderna pianificazione urbana. Si precisa la figura dell'ingegnere sanitario, si moltiplicano le riviste del settore, nascono le leggi sanitarie, le Commissioni d'igiene e d'ornato e i provvedimenti di esproprio per fare fronte alle esigenze di tipo igienico.”²⁸*

Giuseppe Samonà ne *l'urbanistica e l'avvenire della città* sostiene che:

“Si afferma, in primo luogo, l'idea della casa concepita come un diritto per tutti, anche per i più poveri; e diviene sempre più chiara la necessità di stabilire un coordinamento nei rapporti umani della convivenza, che sia proporzionato alla complessità dei rapporti stessi nell'intrico sempre più grande di interessi e di strutture.”²⁹

La risposta a queste problematiche non avviene subito o in modo completo.

A proposito i teorici utopisti come l'inglese Robert Owen (1771-1858) e il francese Charles Fourier (1772-1837) e in generale le correnti nascenti in quel periodo non danno risposte efficaci nel *“coordinamento nei rapporti umani all'interno della città.”* Infatti, le proposte che avanzano si riferiscono alla convivenza lontano dal tessuto urbano esistente e in espansione, in un luogo vergine, libero e privo di insediamenti urbani, per creare *“una*

²⁶ E. Dellapiana, G. Montanari, *Una storia dell'architettura contemporanea*, ??? p.89

²⁷ E. Dellapiana, G. Montanari, *Una storia dell'architettura contemporanea*, ??? p.90

²⁸ E. Dellapiana, G. Montanari, *Una storia dell'architettura contemporanea*, ??? p.93

²⁹ G. Samonà, *l'urbanistica e l'avvenire della città*, Editori Laterza, Bari 1971 p.11

società ideale vivente in un'ideale armonia di relazioni entro strutture edificate a questo scopo, e perciò astratte."³⁰

Nonostante i buoni propositi sono state poche le realizzazioni e ancora meno quelle che sono riuscite a funzionare.

Un'altra teoria fu quella del Garden City (città-giardino) di Ebenezer Howard (1850-1928). Pur non entrando negli aspetti tecnico-formali propone *"una formula di insediamento urbano ideale, in cui sono complementari fra loro, entro una determinata dimensione, gli aspetti del lavoro e quelli residenziali della comunità."*³¹

Come aggiunge lo studioso Giuseppe Samonà:

*"Il processo di trasformazione della città non fu, dunque, il risultato di quei grandi impulsi teorici, [...] ma fu effettuato per iniziativa graduale, continua della classe dominante, il capitalismo borghese, e di quelle correnti liberali che con essa si andavano coordinando nella struttura della nuova società."*³²

Samonà inoltre aggiunge che la figura operatrice di quel periodo era l'ingegnere, non l'architetto, e che con le continue denunce delle mancanze di servizi nei quartieri popolari, l'aggravarsi delle epidemie, ha spinto questa figura a progettare e realizzare per prima *"le fognature e gli impianti di illuminazione, a costruire i primi bagni pubblici, ad applicare quelle regole di igiene sanitaria e sociale."*³³

Nasce una nuova categoria professionale, quella degli ingegneri-medici-igienisti. Questa società di igienisti è interessata a disporre delle normative a supporto pratico del settore pubblico e privato, e finisce per occuparsi di vari settori, persino del supporto alle lotte sindacali. Si giunge in Italia, nel 1887, sotto il governo Crispi e grazie al medico Luigi Pagliani, alle prime leggi sull'igiene e sanità.³⁴ L'igiene era intesa come sistema di regole volte al controllo dello stile di vita del cittadino, al fine di prevenire non solo problemi di tipo medico, ma anche morali, sociali e relativi al "decoro". Ovviamente, gli interessi che muovevano iniziative in tal senso erano spesso di stampo paternalistico e capitalista: il "benessere" che l'igiene doveva promuovere coincideva con la capacità di essere massimamente produttivi.

2.2 Parigi, Barcellona e Vienna: i piani urbanistici

L'aspetto attuale di Parigi è dovuto alle grandi trasformazioni urbanistiche applicate dal prefetto della Senna Georges-Eugène Haussmann con mandato dal 1853 al 1869, che ha reso la città un modello per l'Europa per tutto il secolo. Questo era dovuto alle leggi urbanistiche avanzate e agli ingegneri altamente formati alla scuola politecnica.

Il prefetto stravolge la città, abbatte interi quartieri antichi e ormai decadenti, sostituendo il reticolo viario di origine medievale con ampi viali rettilinei. Realizza edifici pubblici,

³⁰ G. Samonà, *l'urbanistica e l'avvenire della città*, Editori Laterza, Bari 1971 p.11

³¹ G. Samonà, *l'urbanistica e l'avvenire della città*, Editori Laterza, Bari 1971 p.12

³² G. Samonà, *l'urbanistica e l'avvenire della città*, Editori Laterza, Bari 1971 p.12

³³ G. Samonà, *l'urbanistica e l'avvenire della città*, Editori Laterza, Bari 1971 p.18-19

³⁴ E. Dellapiana, G. Montanari, *Una storia dell'architettura contemporanea*, ??? p.106

abitazioni per i lavoratori, grandi parchi pubblici tra cui Bois de Boulogne e il Bois de Vincennes.

Come afferma Magnano Lampugnani in *Frammenti urbani*:

“[...] fu sotto Napoleone III, l'imperatore del programma populistico di ritorno all'ordine, che per la prima volta venne sviluppato e realizzato un piano generale per l'arredo delle strade, delle piazze, dei parchi e delle banchine di tutta Parigi, codificato dall'ingegnere Jean-Charles Adolphe Alphand nel suo prezioso volume *Les promenades de Paris*.”³⁵
“[...] sotto la direzione di Georges-Eugène Haussmann, l'arredo standard prevedeva, oltre a marciapiedi, alberi, panchine e chioschi, anche i fanali.”³⁶

Nel 1830, iniziarono a diffondersi le colonne pubblicitarie in marmo e gesso utilizzate anche a scopo di orinatoio, per poi essere trasformate in barricate durante la Rivoluzione di luglio. Questo porta a una loro trasformazione nel 1839, creando una combinazione di orinatoio e bacheca per le affissioni, chiamate inizialmente colonnes des boulevards o colonnes moresques, poi successivamente colonnes Vespasiennes.

Nel Secondo Impero, sotto il prefetto Georges-Eugène Haussmann, ad occuparsi del perfezionamento degli orinatoio fu l'architetto Gabriel Davioud. Nel 1868, arrivarono le colonnes Morris, e gli orinatoio persero la loro funzione pubblicitaria per diventare sempre più grandi e strutturati.

Il primo chiosco di giornali fu installato a Parigi nel 1855 sul Grand Boulevard. La struttura, progettata dall'architetto Gabriel Davioud, era in ghisa a pianta ottagonale, verniciata di verde. Questi chioschi venivano chiamati *kiosque lumineux* o *pavillon announces*, per la loro caratteristica di illuminazione notturna e la loro funzione pubblicitaria.³⁷ Presto vennero sostituiti da modelli più *raffinati* in legno di rovere con la cupola in zinco.

Con la diffusione degli omnibus prima e poi dei tram si sentì la necessità di progettare e decidere dove collocare le fermate, di questo doveva occuparsene il barone Haussmann. Il suo sottoposto, l'ingegnere capo Jean-Charles Adolphe Alphand, progetta arredi urbani secondo una concezione di omogeneità e propone delle fermate con coperture in legno o ghisa, illustrate nel suo *Les promenades de Paris* (1867).

Dopo l'occupazione prussiana e la Comune del 1871, l'inglese Richard Wallace regalò alla capitale francese “delle fontane pubbliche da lui stesso progettate sul modello delle drinking fountains londinesi e perfezionate sul piano estetico dallo scultore Charles-Auguste Lebourg”³⁸ per venire in contro agli abitanti più poveri. Le fontane sono state progettate con l'idea di dover essere: funzionali, resistenti, economiche, belle e risaltanti rispetto al contesto urbano. Le prime fontane Wallace furono installate a Parigi nel 1872.

Per quanto riguarda le panchine, il primo ad averle installate in città oltre che nei parchi, fu il prefetto della Senna sotto il re Luigi Filippo, Claude-Philibert Barthelot de

³⁵ V. Magnano Lampugnani, *Frammenti urbani*, Bollati Boringhieri, Torino 2021 p.17

³⁶ V. Magnano Lampugnani, *Frammenti urbani*, Bollati Boringhieri, Torino 2021 p.128

³⁷ V. Magnano Lampugnani, *Frammenti urbani*, Bollati Boringhieri, Torino 2021 p. 24

³⁸ V. Magnano Lampugnani, *Frammenti urbani*, Bollati Boringhieri, Torino 2021 p. 106

Rambuteau. A proseguire la sua opera fu il suo successore Haussmann, l'ingegnere Alphand pianificava i parchi, viali e piazze e la collocazione delle panchine, quest'ultime progettate dall'architetto Davioud. I modelli principali modelli proposti erano due: il primo era composto da asticelle di legno che formavano la seduta e lateralmente un supporto in ghisa che ricordava l'andamento naturale dei rami. Il secondo modello, sempre composto da legno e ghisa, era una panchina a doppia seduta, cioè da entrambi i lati, con in comune lo schienale.

Queste panchine, soprattutto la prima, si diffuse e ne fu da modello prima in tutta la Francia e poi in Europa, tant'è che vengono tuttora riproposte.

Nel 1881 a Parigi con l'Exposition internationale d'Électricité furono installate le prime cabine telefoniche che ebbero molto successo tra i visitatori. Invece, le prime cabine telefoniche pubbliche apparvero a Parigi e in altre città nel 1884, che inizialmente furono in legno, con rivestimenti interni in velluto e poste al chiuso in edifici pubblici.

Inoltre, a Parigi nel 1883 fu inserito l'obbligo per le abitazioni di possedere una pattumiera. Per quanto riguarda la sporcizia stradale si attuarono delle misure come i cestini pubblici solo negli anni 20 del '900. Un altro elemento dell'arredo urbano son le targhe stradali, a Parigi si diffusero nel 1728 ed erano costituite dal nome scritto in nero sullo sfondo ocra.

Altra attuazione importante nella Parigi di Haussmann: si ampliarono i progetti di recinzioni dei parchi, dei giardini e dei marciapiedi. Si scelse il ferro come materiale. Nello stesso periodo si cercò di unificare l'assetto di Parigi attraverso la lastricatura delle strade. Napoleone III non approvò il progetto, in quanto il porfido gli appariva troppo "duro". Adolphe Alphand trovò un compromesso usando un lastricato di piccole dimensioni, solitamente di granito.

Tutto ciò che è stato fatto a Parigi influenzò in modo notevole il resto d'Europa per tutto il XIX secolo, i piani urbanistici grazie al prefetto della Senna Georges-Eugène Haussmann, le opere di impianti dell'ingegnere Jean-Charles Adolphe Alphand e gli arredi urbani dell'architetto Gabriel Davioud, i modelli progettati da quest'ultimo si possono trovare ancora oggi nella maggiori delle città Europee.

Altro caso importante è quello di Barcellona guidate dall'ingegnere Idolfo Cerdà. L'ampliamento di Barcellona dopo la demolizione delle mura segue proporzioni precise. L'ingegnere Idolfo Cerdà progetta l'espansione della città in una griglia tagliata da cinque diagonali, disposta in modo da ottimizzare l'esposizione solare e i venti. Il progetto non risolve totalmente il problema della densità abitativa e del traffico, ma ha il merito di fornire una traccia, un piano anche per lo sviluppo successivo della città.

Magnano Lampugnani in *Frammenti urbani* afferma che:

“quando, nel 1855, l'ingegnere Ildelfonso Cerdà elaborò il suo radicale progetto di ampliamento della città di Barcellona, che rielaborò nel 1859 e 1863, prevede l'installazione di un chiosco per ciascuno dei 200 incroci tra gli isolati di pianta quadrata con angoli tagliati. Secondo il progetto, i rispettivi utilizzi dei chioschi ne avrebbero influenzato di volta in volta dimensioni e forme. Assieme alle isole spartitraffico a zoccolo

su cui poggiavano, i chioschi erano concepiti come accoglienti punti nevralgici della vita pubblica.”³⁹

Gli studi sull’arredo urbano di Barcellona di quel periodo scarseggiano ed ad oggi i dati sono pochi.

Un altro caso che influenzò l’Europa con le sue opere fu Vienna.

Sul “modello Haussmann” a Vienna tra il 1860 e il 1890, viene costruito un viale circolare alberato, lo ringstrasse, sfruttando lo spazio lasciato libero dall’abbattimento delle mura. Esso diventa occasione ampliare la città senza intaccare il nucleo storico, per la progettazione di parchi e piazze, per la costruzione di musei e edifici universitari.

Già nel 1844 Adalbert Stifter aveva notato che a Vienna “per interi tratti non si vede un singolo pezzetto di muro del pianterreno, ma soltanto una serie di casse di vetro alte e sfarzose”.⁴⁰

Nel 1861 comparirono i primi orinatoi a Vienna, importati da Londra. Nonostante l’eleganza e i materiali di qualità utilizzati, i residenti non li apprezzarono. Ebbero maggior successo i modelli successivi, installati nel 1868 lungo il Ring, poi sostituiti due decenni dopo da “eleganti toilette” progettate dai maestri Carl Tietz e Hugo Schuster, che non furono apprezzate comunque dai fruitori.

Nel ‘700 esigenze di controllo demografico spinsero le principali città europee ad inserire i numeri civici come arredo urbano. A Vienna vennero introdotti per semplificare le operazioni del servizio di leva. Il modello di Parigi, che fu poi adottato nel resto dell’Europa e che permane ancora oggi, ordina la numerazione a “zig-zag”, cioè alternando numeri pari e dispari ai due lati delle strade.

2.3 Torino capitale

La storia delle urbanizzazioni di Torino partono da epoca romana, ma le azioni più importanti che hanno decretato lo stato attuale della città sono iniziate a partire dall’inizio del XIX secolo sotto il regime Napoleonico.

Infatti come afferma l’autore del volume *Sviluppo urbanistico di Torino*:

“Napoleone con decreto del 23 giugno 1800, firmato a Milano, ordina l’abbattimento delle mura e delle fortificazioni che recingevano Torino, Cuneo, Ceva, Fenestrelle, Bard, Ivrea. La demolizione doveva essere tale da renderne impossibile la ricostruzione. Il decreto ebbe rapida attuazione e unitamente alle mura furono abbattute le quattro porte.”⁴¹

³⁹ V. Magnago Lampugnani, *Frammenti urbani*, Bollati Boringhieri, Torino 2021 p. 23-24

⁴⁰ A. Stifter, *Warenauslagen und Ankündigungen*, in *Idt., Vermischte Schriften*, a cura di Johannes Arent, 2, Verlag von Gustav Heckenast, Pest 1870, p.v.

⁴¹ G. Boffa, *Sviluppo urbanistico di Torino*, estratto da “Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino” 1975 p. 4

Successivamente, la popolazione Torinese aumentò in tempi brevi grazie al ritorno del re Vittorio Emanuele I, che con un biglietto del 6 febbraio 1816, impedì la costruzione sregolata sui terreni prima occupati dai bastioni e ora liberi.

Successivamente, per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, i primi illuminatosi furono installati nel 1840, ma solo nel 1846 furono installate illuminazioni a gas su alcune vie principali della città.

l'autore del volume *Sviluppo urbanistico di Torino* aggiunge che:

“Il 31 ottobre 1843 viene approvato da Sua Maestà il Regolamento Edilizio reso pubblico con manifesto del Vicariato il 7 novembre successivo. Questo regolamento, comprensivo di 55 articoli, compendia quanto il Congresso degli Edili in tanti anni di attività aveva codificato. [...] Seguono alcune precisazioni inerenti la qualità dei materiali da impiegare, gli scavi e le fondazioni, nonché le caratteristiche esterne degli edifici e la loro coloritura. [...] Un numero notevole di articoli è dedicato alla sistemazione delle facciate esistenti, di quelle nuove e dei marciapiedi; eliminati tutti tipi di bussole, marciapiedi sgombri da banchi e bacheche, tutti i muri esterni devono essere colorati con quelle tinte che saranno approvate dal Consiglio degli Edili.”⁴²

Per quanto riguarda le fontanelle tipiche di Torino che sono diventate il simbolo della città, l'autore del libro *Frammenti urbani* afferma:

“Tra le prime città europee a dotarsi di fontanelle pubbliche spicca Torino, ove già nel 1854 si articolò un progetto comunale per la loro installazione. Otto anni dopo il primo torèt fece la sua apparizione: un aggraziato parallelepipedo in ghisa concluso da una volta cilindrica e dipinto di verde. Sul fronte una piccola testa di toro, l'icona araldica della città, versava l'acqua potabile. La fontanella venne accolta con tanto entusiasmo dei cittadini che l'amministrazione ne installò subito altre, soprattutto nei pressi dei mercati, sui grandi viali e nei parchi urbani. Attualmente i torèt sono oltre 700 e rappresentano un oggetto-simbolo della città.”⁴³

Il proliferarsi di queste fontanelle è avvenuto durante l'esordio della città. Dal 1861 Torino diviene la prima capitale del Regno d'Italia fino al 1865.

Proprio in questo periodo iniziano le prime regolamentazioni efficaci: “Il 18 giugno 1862 venne approvato il nuovo regolamento per l'ornato e la polizia edilizia entrato in vigore il 1° settembre 1863.”⁴⁴

Risale al 1869 il modello più antico di panchina, formato da assi di legno e gambe in ghisa, l'Amministrazione si raccomandò di utilizzare materiali di qualità e lavorarli con precisione. Questo modello era di ispirazione a quelli parigini diffusi in tutta Europa.

Tra il 1863 e il 1879 furono installate varie tipologie di chioschi a cura dell'Amministrazione civica, come riportato da Francesco Perstipino ne *Arredo urbano a Torino*, non so no pervenute notizie o esemplari fino ai giorni nostri.

⁴² G. Boffa, *Sviluppo urbanistico di Torino*, estratto da “Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino” 1975 p.9

⁴³ V. Magnago Lampugnani, *Frammenti urbani*, Bollati Boringhieri, Torino 2021 p. 108

⁴⁴ G. Boffa, *Sviluppo urbanistico di Torino*, estratto da “Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino” 1975 p. 12

Dal 1899, invece iniziato a diffondersi dei chioschi per la vendita di fiori e giornali, la scelta dell'Amministrazione fu quella di utilizzare uno stesso modello per rendere omogenei gli arredi e non discordanti rispetto agli arredi minori.

In quegli stessi anni si sentì la necessità di dotare la città di servizi igienici pubblici, ma la carenza di soldi avvenuta per via dello spostamento della capitale da Torino a Firenze non permise l'attuazione delle necessità. Solo nel 1890 l'Amministrazione pubblica riuscì a realizzare degli eleganti orinatoi in metallo con una cupola e una colonna luminosa.

Gli esemplari più duraturi di orinatoi che sono pervenuti fino ad oggi, furono realizzati in serie e installati nel 1902 in stile Liberty.

La prima illuminazione elettrica a candela Jablocoff fu installata nel 1879 nella Galleria Subalpina e poi tardi nell'Esposizione del 1884. Lo stesso anno fu illuminata elettricamente piazza Carlo Felice, piazza Vittorio, via Po, via Nuova e piazza San Carlo.

Come attesta Donatella Calabi nella *Storia della città, età contemporanea*:

"[...] Nel 1886 il comune di Torino presenta, primo fra tutti i comuni italiani, un 'piano di risanamento e miglioramento igienico ed edilizio della città', proprio richiedendo l'estensione dei benefici previsti dalla legge del 1885: lo schema prevede la realizzazione di alcune nuove arterie in aree non salubri e, la dichiarazione di pubblica utilità, comprende opere di abbellimento tendenti a migliorare la viabilità cittadina."⁴⁵

Questo fu fondamentale per mantenere un rigore all'interno della città e per non portarla al degradamento estremo di determinati quartieri come avvenuto a Londra a inizio secolo. Questo fu possibile anche grazie a una legge speciale del 1896 per risolvere in modo definitivo il problema del sistema fognante. Questo permise di realizzare una rete di canalizzazione bianca e una nera. Torino forse era una delle poche città al mondo a possedere questo tipo di fognature.

L'autrice de la *Storia della città, età contemporanea* aggiunge:

"Torino, tra la fine dell'ottocento e l'inizio del secolo successivo, conosce una crescita demografica senza precedenti, che accompagna la sua trasformazione da città capitale del regno a centro industriale. La popolazione passa da 250 mila (1881) a 415 mila (1911) abitanti; l'immigrazione si concentra nelle aree periferiche, nelle zone popolari di borgo Dora, borgo Vanchiglia e borgo San Paolo, dove l'affollamento raggiunge percentuali altissime: nel 1911 questi quartieri giungono a contenere una popolazione cinque volte maggiore di quella che vi abitava alla fine del XIX secolo."⁴⁶

Per questo fu fondamentale migliorare le regolamentazioni, i decreti e creare dei piani di azione. A tal proposito ne *Sviluppo urbanistico di Torino* si attesta che:

"Vi furono molti decreti di approvazione di varianti e di completamento di minore importanza all'interno della cinta daziaria, come pure si comincia a sentire necessità di un riordino delle stazioni o per meglio dire la necessità della creazione di una nuova stazione a nord. Si dovrà giungere al Piano Regolatore del 1906 per avere uno strumento

⁴⁵ D. Calabi, *Storia della città, età contemporanea*, Marsilio Editori, Venezia 2005 p.127

⁴⁶ D. Calabi, *Storia della città, età contemporanea*, Marsilio Editori, Venezia 2005 p.194

urbanistico unitario ed organico comprendente i piani di ampliamento nel frattempo provati e progettati.”⁴⁷

Fino alla fine del XIX secolo le opere urbanistiche avvenute a Torino e l'arredo urbano installato, furono influenzate dai grandi piani urbanistici avvenuti in Europa e precedentemente analizzati.

Nel XX secolo queste influenze permangono ancora ma i piani, le opere e le decisioni prendono una piega diversa.

⁴⁷ G. Boffa, *Sviluppo urbanistico di Torino*, estratto da “Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino” 1975 p. 17-18

CAPITOLO 3 Torino dal 1900 al 2000

3.1 Dal 1900 alla seconda guerra

Nei primi del Novecento Torino vive una portentosa espansione urbanistica sotto la spinta delle nuove industrie di cui è sede (tra tutte, ricordiamo la Fiat, fondata nel 1899). Da città controllabile e controllata nel suo assetto da ideali estetici di stampo aristocratico diventa sempre meno “polis”⁴⁸ e più “città-fabbrica”, nome che conserverà a lungo. I bisogni sociali che guidano la sua rapidissima crescita, infatti, coincidono spesso con i bisogni delle industrie: sono quest’ultime a determinare dove è necessario che sorgano i nuovi quartieri, quale aspetto avranno e quali servizi pubblici è opportuno mettere a disposizione dei lavoratori. Nel 1916 viene costruito lo stabilimento Fiat di Lingotto, poi affiancato nel 1939 da quello di Mirafiori che dispone, in aggiunta alle residenze operaie, la costruzione di una serie di edifici per il “dopolavoro”. Non si ha ancora la crescita demografica esponenziale dovuta all’immigrazione che si avrà nel dopoguerra, ma già sorgono, non certo per iniziativa comunale, nuove borgate come Molinette, San Paolo, Martinetto, Monte Bianco, Regio parco, Monte Rosa, Vittoria, Madonna di Campagna.

Il Piano Regolatore del 1906, approvato per legge nel 1908, è un tentativo di regolarizzare l’espansione che non è tuttavia in grado di controllare in modo incisivo né tantomeno di prevederla. La decisione più importante che la giunta comunale dovette prendere riguardava il problema della nuova cinta muraria che doveva sostituire quella abbattuta nel 1854. La questione era anche politica: redigere nuovi confini urbani significava determinare nuovi confini daziari. Si giunse a un compromesso solo nel 1912 e furono costruite nuove mura, per una lunghezza totale di 32km, a racchiudere un’area di 5.700 ettari⁴⁹. Tuttavia, per quanto avesse richiesto anni per essere approvato, il progetto non rivelò una grande lungimiranza e le mura saranno abbattute nel 1930 e al suo posto verrà costruito un anello stradale.

Parte del ritardo fu dovuta all’anniversario dell’Unità d’Italia del 1911, che mise da parte le questioni relative alla cinta daziaria ma che portò nuove costruzioni come padiglioni culturali all’interno del Valentino, lo Stadium e attorno ad esso il quartiere di Crocetta.

Successive integrazioni al piano regolatore furono proposte nel 1913 e realizzate nel primo dopoguerra. Per la prima volta in Italia ci si occupò di creare e difendere alcune aree destinate a parco, sufficientemente ampie e soprattutto distribuite in modo regolare all’interno della città.⁵⁰

Ci si occupò anche delle zone collinari di Torino, prevedendo regole per la costruzione di strade che alterassero il meno possibile i rilievi naturali e la creazione di piccoli belvedere e giardini.⁵¹

Anche il regolamento per l’ornato necessitò di modifiche nei primi anni del secolo. La diffusione dello stile liberty ebbe una grande influenza sia sull’architettura sia sull’arredo

⁴⁸ G. Boffa, *Sviluppo urbanistico di Torino*, estratto da “Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino” 1975

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Ibidem*.

urbano. Ad esempio, giocò un ruolo nell'implemento delle nuove disposizioni del 1901⁵² concernenti l'altezza degli edifici. I nuovi palazzi costruiti in stile liberty rendevano difficile effettuare misurazioni non ambigue.

Lo stile liberty influenza notevolmente anche l'arredo urbano.

Negli anni '30 un elemento di arredo diffuso è la tenda, che spesso è vistosa e può fungere da supporto pubblicitario. La pavimentazione più ricorrente è a "sternito", cioè formata da piccoli ciottoli dei torrenti locali, con i marciapiedi in luserna.

Con la prima Guerra si fece più pressante la crisi abitativa a Torino. Ciò spinse il Comune a modificare nel 1922 il limite d'altezza e di piani degli edifici⁵³.

Un altro problema che interessava fin dal 1903 la Società degli Architetti e degli Ingegneri⁵⁴ era la pessima condizione in cui versavano gli edifici di via Roma, specie nel tratto da Piazza Castello a piazza San Carlo. Fu proposto un progetto che prevedeva l'ampliamento della via fino ai 14,8 metri in larghezza dei quali 5,80 dedicati a portici pedonali da ambo i lati. La realizzazione del progetto fu congelata a causa della guerra e poi attuata in stile razionalista nel 1933, mentre nel 1937 si procedette alla demolizione e ricostruzione del tratto da piazza San Carlo a piazza Carlo Felice.⁵⁵

L'autore Claudio Germak nella sua tesi in merito alle sedute afferma:

*“Per molti anni, si potrebbe dire dal 1830 al 1920, il punto seduta urbano è considerato esclusivamente in concomitanza alla presenza di vegetazione, poi inizia ad essere diffuso anche nelle principali piazze o nelle vicinanze delle stazioni ferroviarie”.*⁵⁶

L'autore aggiunge che dagli anni '30 l'aumento del traffico veicolare compromette l'espandersi delle sedute pubbliche, concentrandole fino agli anni '70 nei giardini e nei controviali.

L'azienda Festa e Tarizzo dal 1890 al 1928 realizza per Torino vespasiani, edicole e supporti pubblicitari. Tra quest'ultime si diffusero colonne luminose e sonore, edicole e anche panchine, tutte fornite gratuitamente dall'azienda in cambio della concessione del suolo pubblico e dello spazio pubblicitario.

L'azienda Renzi è tra le prime a produrre industrialmente gli elementi di arredo, adattandosi di volta in volta ai cambiamenti di stile: liberty nei primi del '900, decò negli anni 20, razionalisti negli anni 30.

3.2 Dal secondo dopoguerra agli anni '80

Torino pagò un prezzo altissimo nei bombardamenti. Per via della sua attività industriale, fu la prima città italiana ad essere presa di mira. La più significativa risposta al problema della scarsità degli alloggi fu quella del "piano Fanfani". Dal 1949 al 1963 furono costruiti

⁵² G. Boffa, *Sviluppo urbanistico di Torino*, estratto da "Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino" 1975

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ tesi: *Progettare l'arredo urbano*, Claudio Germak, rel. Prof. Arch. G. De Ferrari

quasi 2 milioni di vani in più di 5.000 comuni. Su questa spinta nacquero a Torino le case INA.

Nel 1942 entrò in vigore una legge urbanistica su scala nazionale che obbligava le città a dotarsi di un nuovo piano regolatore per far fronte ai danni edilizi. Torino indisse un concorso di idee aperto che non ebbe successo.⁵⁷ Non è un caso isolato, infatti i piani di ricostruzione post-bellica furono fallimentari in tutta Italia. “[...] In esse si prevede la formazione di piani di ricostruzione limitati alle zone distrutte e fortemente danneggiate nelle città, e formati in base ai piani regolatori vigenti e, in mancanza di questi, ai criteri della legge urbanistica del 17 agosto 1942.”⁵⁸

Dunque, la fretta con la quale la ricostruzione è avvenuta e il fatto che riguardasse zone limitate delle città ha fatto sì che si adottassero di norme perlopiù conservative che lungimiranti.

Inoltre, come tanti altri comuni italiani, Torino soffriva dell’ulteriore espansione dell’industria: e della “mancanza di spazio comunale per il dilagare delle urbanizzazioni”.⁵⁹

“Torino, di fronte a una messe di idee certamente interessanti che [...] tentavano di impostare con criteri organici la nuova dimensione della città, svincolandola dalle tenaglie tremende dei suoi complessi industriali e trovando logiche vie di scorrimento per il traffico [...]. Perciò, malgrado la cura approfondita con cui ha cercato di impostare il piano in vari dettagli, non è riuscita a correggere che solo in parte le molte disorganicità della struttura attuale, annullando quella che per la città futura sarebbe stata una dimensione urbana abbastanza coerente con la forma caratteristica di Torino.”⁶⁰

Solo nel 1950 a Torino si riuscì a costituire una commissione generale per lo studio del piano regolatore, che venne poi realizzato e adottato nel 1959.

Comunque si rivelò incapace di tenere a freno l’espansione degli imprenditori privati.

Si sviluppa l’area attorno alla sede Fiat di Mirafiori, in precedenza in mezzo ai campi, che continuerà fino agli anni 70.

Un altro progetto di riqualificazione e di risposta alla mancanza di alloggi fu la creazione del quartiere Falchera, tra gli anni 1951-60. Sotto il coordinamento di Giovanni Astengo (che collabora con Becker, Grassi, Fasana, Molli Boffa, Oreglia, Passanti, Perona, Renacco, Rizzotti, Romano, Sottsass) venne realizzato un nuovo complesso abitativo ordinato in un asse centrale da cui si dipanano le strade secondarie, dotato di una piazza centrale, di servizi pubblici e di ampie aree verdi.⁶¹

Per quanto riguarda l’arredo urbano negli anni 40, davanti a Porta Nuova erano collocate delle apparecchiature illuminante modello “siringa” con lampade a luce fredda. (rilievo condotto dall’architetto Giorgio De Ferrari nel 1981)⁶².

⁵⁷ G. Boffa, *Sviluppo urbanistico di Torino*, estratto da “Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino” 1975

⁵⁸ G. Samonà, *l’urbanistica e l’avvenire della città*, Editori Laterza, Bari 1971 p.211

⁵⁹ G. Samonà, *l’urbanistica e l’avvenire della città*, Editori Laterza, Bari 1971 p. 228-229

⁶⁰ *Ivi*.

⁶¹ E. Dellapiana, G. Montanari, *Una storia dell’architettura contemporanea*, ??? p.106

⁶² F. Prestipino, *Arredo urbano a Torino*, Editurist, Torino 1984

Negli anni Sessanta Torino viveva un boom demografico senza precedenti, dovuto per buona parte all'immigrazione. Raggiunse il milione di abitanti nel 1961. La sovrappopolazione comportò nuove sfide per Torino, ad esempio la gestione della scarsità di aule scolastiche. Dopo anni di disagi e spazi improvvisati, vennero messe a disposizione delle scuole ben 611 nuove aule nel 1968 e tre anni dopo di altre 426 aule per la materna, 415 per le elementari e 640 per le medie.⁶³

L'anno 1961 portò grandi novità. Per il centenario dell'Unità d'Italia venne realizzato un importante progetto di riqualificazione in zona Nizza Millefonti. Il nuovo quartiere, detto "Italia 61" nacque per ospitare l'Esposizione Internazionale del Lavoro. Il fiume Sangone venne deviato e le aree finite a discarica risanate. Fu costruito un complesso di edifici che dall'alto doveva richiamare l'immagine dello stivale, assegnando una zona ad ogni regione, che attualmente è sede dell'Onu. Altre opere realizzate furono il Palazzo del Lavoro, la monorotaia e l'ovovia, quest'ultime entrambe dismesse a pochi mesi dalla fine dell'esposizione.

Nel '54 era iniziato lo sviluppo di un piano intercomunale che venne approvato nel 64. Il modello è quello della città-regione, cioè di un reticolo organico di comuni satelliti collegati funzionalmente a Torino. Erano compresi 23 comuni, poi estesi a 53 nel 1972. Il progetto, tuttavia, appare più in approvazione che in contrasto con i fenomeni di urbanizzazione che già erano in atto.

Sul piano intercomunale "La critica colta dice che si tratta di un piano assai scarso di idee rivoluzionarie e di carica utopistica e lo giudica un timido programma razionalizzatore di tendenze in atto."⁶⁴

3.4 Anni '80-2000

Tra il 1975 e il 1980, compaiono i primi modelli di panchina di tipo "londinese", essa era di produzione semi-artigianale donandole un aspetto elegante, grazie al legno di rovere con finitura trasparente. Le forme riprendono le famose panchine diffuse nei parchi londinesi a partire dall'Ottocento.

Questi nuovi modelli furono collocate nel centro storico come in Piazza Castello, Piazza Carignano, Via Garibaldi, ecc.

Nel 1974, l'assessore all'Edilizia Giuseppe Dondona, fece un tentativo di recupero estetico ambientale degli stabili più antichi. Fece riferimento al regolamento edilizio del 1911 e promosse la tinteggiatura e il risanamento di alcuni edifici del centro storico.

Un anno dopo, lo stesso Assessore, promosse un concorso di idee per il coordinamento dell'arredo urbano che non ebbe seguito.

Il Comune di Torino promuove delle iniziative tra cui nel 1979 la realizzazione di un "Piano regolatore del colore della città di Torino", basato sugli studi d'archivio svolti alla Facoltà di Architettura di Torino, che hanno rivelato un piano di colorazione risalente all'ottocento editato dal "consiglio degli Edili" (1801-1847).

⁶³ F. D. Pizzigoni, la scuola dei doppi turni in "Torino Storia" n.65 (2022), p. 46

⁶⁴ G. Samonà, *l'urbanistica e l'avvenire della città*, Editori Laterza, Bari 1971 p. 300

L'arredo urbano torna a ricevere un'attenzione particolare solo agli inizi degli anni 80.⁶⁵ Un'altra iniziativa da parte del Comune di Torino avviene nel 1981 conseguentemente alla prima, *“fa capo alla vasta operazione di rilievo sistematico delle micro strutture che attrezzano la città, in vista di una normativa di conservazione per gli elementi che rivestono particolare importanza sotto il profilo storico e documentario, e di riprogettazione di nuovi elementi, nel rispetto di precisi codici storici ancora esistenti sul territorio.”*⁶⁶

Questo studio condotto da architetti e professori noti come Giorgio De Ferrari, Giovanni Brino, Enzo Biffi Gentili ha portato all'elaborazione di nuovi arredi progettati dagli architetti Achille Castiglioni e Gianfranco Cavaglia per l'illuminazione e lo studio Sottsass e Associati per la progettazione dei chioschi.

L'autore de *Arredo urbano a Torino* nel 1984 ritiene importante affermare che: *“Oggi si sta cercando di correre ai ripari e ridisegnando il volto della città, ed è sintomatico che in Italia il segnale più forte fino a questo momento sia partito proprio da Torino, la città forse che più delle altre a subito un rapido e imponente sviluppo.”*⁶⁷

Dal rilievo condotto dall'architetto Giorgio De Ferrari si è potuto constatare che a Torino ci sono ben 93 tipologie diverse di apparecchi illuminanti

Dal rilievo è emerso che ci sono oltre una trentina di armature degli apparecchi illuminanti che diversamente assemblate con bracci o pali formano circa duecento configurazioni diverse.

Questo rilievo che è fornito da base per la progettazione degli elementi di illuminazione da parte degli architetti Achille Castiglioni e Gianfranco Cavaglia con la collaborazione dell'architetto Fernando Dalmastra. Gli architetti hanno constatato che a Torino sono presenti già sufficienti modelli di illuminazione, che sarebbe stato superfluo la progettazione di un nuovo modello. Quindi era necessario uno studio sull'intensità luminosa e sul tipo di colore della luce da utilizzare differenziandolo per utilizzo, andando a regolare gli esemplari esistenti funzionanti, eliminare quelli non funzionanti e sostituirli ad eccezione di quelli che ormai hanno un legame con l'ambiente. Il tutto poi è stato riportato in una Relazione.⁶⁸

Altro progetto interessante riguarda il chiosco polifunzionale, derivato da ricerche e rilievi effettuati dall'architetto Ronchetta sul posto, il progetto è stato svolto dallo studio Sottsass Associati ponendosi come obiettivi *“necessità di separare la progettazione di un chiosco polifunzionale producibile a costi industriali dalla progettazione di manufatti adatti a situazioni speciali tipiche di Torino, quali l'interpilastro. Necessità di una costruzione modulare e standardizzata capace di una risposta flessibile sia ai problemi di utilizzazione sia alla necessità di una certa differenziazione anche formale nell'ambiente urbano. necessità di aumentare seppur limitatamente, rispetto all'esistente, la dimensione media del manufatto, al fine di fornire un comfort minimo moderno.”*

“Fatta eccezione per quegli elementi che risalgono al secondo dopoguerra, pare che la scelta fondamentale delle passate amministrazioni torinesi fosse stata quella di far

⁶⁵ C. Germak, *Design e industria in Piemonte*, Allemandi, Torino 2008 p. 84

⁶⁶ F. Prestipino, *Arredo urbano a Torino*, Editurist, Torino 1984 p.5

⁶⁷ F. Prestipino, *Arredo urbano a Torino*, Editurist, Torino 1984 p.17

⁶⁸ *“Per un progetto per l'illuminazione della Città di Torino”* Architetti A. Castiglioni, G. Cavaglia, coll. F. Dalmastra, Maggio 1982

*produrre oggetti di arredo molto curati nell'esecuzione e caratterizzati da una grande affidabilità. Tra questi ultimi alcuni si possono considerare ormai emblematici della città, altri invece sono interessanti per le insospettite caratteristiche tecniche e per l'espressività che nasce dalla funzione svolta.”*⁶⁹

La vicinanza della città alle montagne ha permesso, sino dai tempi dei Romani, un approvvigionamento di grandi varietà di roccia, utilizzata principalmente per la pavimentazione, dai ciottoli al lastricato.

A proposito di pavimentazione in pietra, Prestipino nel 1984 afferma che:

*“le rocce granitiche, impiegate secolo scorso per pavimentare la maggior parte dei portici, sono ancora là, in molti casi, a testimoniare assieme ad altri elementi in pietra lavorata (colonne, mensole, davanzali, gradini, zoccoli, soglie, modiglioni, cappelletti, ecc.) la fisionomia speciale, diremmo esclusiva, solida e severa di questa città, che nei secoli passati non mancò d'incantare viaggiatori illustri.”*⁷⁰

Nel 1985 viene redatto il “sistema degli elementi pubblicitari e dei chioschi”, (Sottsass Associati) che fornisce indicazioni precise per la costruzione di queste “microarchitetture”, in modo che, nonostante le diverse funzionalità, si mantenga un senso di unificazione estetica per la città.

Nelle “attrezzature di fermata per i trasporti torinesi” (Giugiario design e studio De Ferrari Architetti, 1990) accade un processo simile: le pensiline e altri accessori vengono realizzati e curati da società concessionarie che ne utilizzano le possibilità pubblicitarie, sono componibili e declinabili a seconda delle esigenze.

Sempre lo studio De Ferrari Architetti realizza il gettarifiuti “sabauda”, che si diffonde sia nel centro che nelle periferie dal 1994. Gli stessi autori disegnano nel 2006 una gamma di supporti segnaletici per i trasporti urbani, realizzati dall'azienda Decaux, una vera e propria industria dell'arredo urbano che fornisce gli elementi, la pulizia e la manutenzione di essi in cambio dello spazio pubblicitario.

All'inizio del 2000 il design urbano si sposta anche su incroci, parcheggi e piste ciclabili, ad esempio la “spina centrale”, la “spina 3”, l'asse di corso Francia.

Inoltre, il design urbano, si apre a risvolti più “umanistici”. Nel 2008 Stefano Boeri realizza il concorso “geodesign” che si propone di progettare oggetti e arredi per la città che vengano incontro alle nuove esigenze sociali, come per esempio carretti per il mercato e tende energetiche per abitazioni popolari.⁷¹

Sulle zone precedentemente occupate dagli stabilimenti Teksid, nacque a partire dal 1997 un complesso architettonico denominato Environment Park su progetto di E. Ambasz, B. Camerana e G. Durbiano, dedicato alla ricerca scientifica di stampo ecologista e si cercò di realizzare un'architettura in comunicazione con il parco adiacente.

L'evento di maggior portata che distingue la Torino del nuovo millennio sono i Giochi Olimpici Invernali del 2006. Di particolare interesse urbanistico è la campagna marketing che si è giocata a partire dal design urbano. Viene scelto un unico rosso cinabro a fare da filo conduttore tra i vari elementi, dalle locandine e gli stendardi, ai gadget per passare al vero e proprio arredo urbano. Dei tanti elementi prodotti in scala e distribuiti per la città due meritano di essere menzionati: gli shangai, grandi vasi in acciaio contenenti 15 tubi

⁶⁹ F. Prestipino, *Arredo urbano a Torino*, Editurist, Torino 1984 p. 21

⁷⁰ Ivi. p. 34

⁷¹ C. Germak, *Design e industria in Piemonte*, Allemandi, Torino 2008

quadrati metallici, uno per ogni disciplina olimpica; e gli anemometri, strutture dinamiche costituite da un palo attorno al quale girano pale tonde luminose e perforate.⁷²

⁷² I. Lupi, I. Migliore, M. Servetto, *Torino olimpiadi invernali 2006*, Edizioni Corradini, 2006

CAPITOLO 4 casi studio

4.1 piazza Benthem, Rotterdam

Nel 2005 lo studio De Urbanisten ha progettato la tipologia della piazza dell'acqua per la Biennale Internazionale di Architettura di Rotterdam (IABR) «The Flood».

La piazza dell'acqua combina lo stoccaggio dell'acqua con il miglioramento della qualità dello spazio pubblico urbano. Genera anche opportunità per creare qualità ambientale e identità negli spazi centrali dei quartieri. Il più delle volte la piazza dell'acqua sarà asciutta e utilizzata come spazio ricreativo.

Sulla piazza Benthem a Rotterdam è stata realizzata la prima piazza d'acqua. I progettisti hanno realizzato un intenso percorso partecipativo con la comunità locale: studenti e docenti, membri della chiesa, abitanti del rione Agniese. Durante tre workshop sono state discusse le varie possibilità di utilizzo della piazza d'acqua, le atmosfere desiderate e il ruolo dell'acqua piovana. Il risultato è stato che la piazza d'acqua dovrebbe essere un luogo dinamico per i giovani, tanto spazio per il gioco, ma anche luoghi verdi e intimi.

Tre bacini raccolgono l'acqua piovana: due bacini poco profondi per le immediate vicinanze riceveranno acqua ogni volta che piove, un bacino più profondo riceve acqua solo quando continua a piovere costantemente. Qui l'acqua viene raccolta dall'area più ampia intorno alla piazza. L'acqua piovana viene convogliata nei bacini attraverso grandi grondaie in acciaio inox. Le grondaie sono caratteristiche speciali, sono elementi in acciaio sovradimensionati adatti agli skater.

Dopo la pioggia, l'acqua dei due bacini poco profondi confluisce in un apparato di infiltrazione interrato e da qui gradualmente rifluisce nelle falde acquifere. In tal modo il bilancio idrico sotterraneo è mantenuto a livello e può far fronte anche ai periodi di siccità. Questo aiuta a mantenere gli alberi e le piante della città in buone condizioni, il che aiuta a ridurre l'effetto isola di calore urbano. Tutta l'acqua piovana che è stata tamponata non defluisce più nel sistema fognario misto.

Quando è asciutta, la piazza diventa spazio per i giovani, per lo sport, il gioco e la sosta. La prima vasca è adatta per gli skater e per chi vuole vederli. Il secondo bacino più profondo conterrà un'isola con un pavimento liscio che ricorsa una "pista da ballo". Il profondo (terzo) bacino è un vero e proprio campo sportivo adatto per il calcio, la pallavolo e il basket, ed è allestito come un grande teatro dove sedersi, vedere ed essere visti. Il piano di impianto sottolinea i bellissimi alberi esistenti. Sono state piantate erbe alte e fiori selvatici che circondano gli alberi incorniciati da un bordo di cemento all'altezza dei posti a sedere per offrire molti luoghi informali in cui rilassarsi.

Lo schema cromatico sottolinea la funzione della piazza dell'acqua: tutto ciò che può essere sommerso è dipinto nei toni del blu e tutto ciò che trasporta l'acqua è acciaio inossidabile lucido. Ciò significa che le grondaie ricevono risalto e sono rese belle. I pavimenti delle tre vasche sono dipinti in colori blu che si intonano con i colori dell'ambiente circostante. Lo spazio è delicatamente definito e suddiviso da una struttura verde che fa la differenza nella piantatura dei colori tra gli ingressi e il centro della piazza.

Nel 2011 è stato realizzato il progetto preliminare per la Benthemsquare. Nell'anno successivo, dopo che è stata terminata la progettazione definitiva, sono iniziati i lavori di costruzione. Il 4 dicembre 2013 è stata ufficialmente aperta la piazza dell'acqua.

4.2 Superkilen, Copenhagen

Il Superkilen, situato a Copenhagen, costituisce una peculiare sintesi di differenti possibilità dello spazio pubblico. In tre aree, rappresenta da una parte il modello classico (Black Square) composto da fontane e panchine; la vita urbana contemporanea (Red Square) con i suoi caffè, intrattenimenti musicali e sport; e il semplice spazio per picnic e passeggiate (Green Park).

La divisione del parco in zone e colori riflette anche la differente struttura della vegetazione circostante, con specifiche piccole isole differenti per tipo di albero e di stagione.

Nel tentativo di rappresentare la grande varietà di nazionalità presenti intorno al parco, Superflex ne ha organizzato l'arredamento selezionando oggetti specifici, come panchine o alberi, tipici dei paesi di riferimento, inviando persino cinque gruppi in Palestina, Spagna, Thailandia, Texas e Jamaica. Il parco contiene, così, più di cento oggetti provenienti da cinquanta diversi paesi.

Ogni oggetto è accompagnato da una descrizione di esso e della provenienza, costituendo una vera e propria collezione surreale rappresentativa delle varie nazionalità. Inoltre, esso si propone come "una versione urbana di un giardino universale", riprendendo motivi del giardino cinese, giapponese e inglese.

Il punto di partenza concettuale è una divisione di Superkilen in tre zone e colori: verde, nero e rosso. Le diverse superfici e colori sono integrati per formare un ambiente nuovo e dinamico per gli oggetti di uso quotidiano

La Piazza Rossa è concepita come un'estensione urbana della vita interna della sala.

Le facciate sono integrate visivamente nel progetto seguendo il colore della superficie piegandosi concettualmente verso l'alto e creando così un'esperienza tridimensionale

Il mercato centrale di Superkilen si trova nell'area del campo da hockey esistente. Un'ampia area della piazza è coperta da una superficie in gomma multifunzionale per consentire giochi con la palla, mercati, sfilate e piste di pattinaggio in inverno, ecc.

Mimers Plads è il cuore del Superkilen Masterplan. È qui che la gente del posto si incontra intorno alla fontana marocchina, la panchina turca, sotto i ciliegi giapponesi come estensione del patio della zona.

L'attività del Parco Verde con le sue morbide colline e superfici si rivolge a bambini, giovani e famiglie. Un paesaggio verdeggianti e un parco giochi dove le famiglie con bambini possono ritrovarsi per picnic, prendere il sole e pause nell'erba, ma anche tornei di hockey, partite di badminton e allenamento tra le colline.

Da Tagensvej, all'estremo nord, il parco accoglie con una grande insegna al neon rotante dagli USA, un grande lampadario italiano e un Osborne Bull nero della Costa del Sol.

4.3 Poblenou Superblock, Barcellona

La realtà minò il piano di espansione progettato dall'ingegnere e igienista Ildefons Cerdà per Barcellona nel 1860 quando furono demolite le mura della città. Nonostante la natura radicale della sua proposta utopica che, attraverso il suo disegno a griglia, prometteva di democratizzare l'accesso alla luce solare, all'aria fresca e alla vegetazione, la pressione dei proprietari terrieri e degli speculatori ha finito per produrre una città sostanzialmente più densa di quanto previsto nel progetto, e un un gran numero di spazi originariamente previsti come zone verdi sono stati utilizzati per la costruzione. Questo indebolimento del piano di Cerdà ha reso Barcellona una delle città più compatte d'Europa che, paradossalmente, ha avuto effetti molto positivi in termini di mobilità equa e sostenibile

poiché consente alla città di disporre di una rete di trasporto pubblico che si distingue molto favorevolmente, anche in termini di prezzi, rispetto ai buoni sistemi di altre città europee.

Però oltre il 60% dello spazio pubblico è dedicato alle auto e ben al di sopra dei limiti fissati dall'OMS, fa di Barcellona la seconda grande città più contaminata dell'Unione Europea.

Con il "Programma Superblock 2016-2019", il Comune ha individuato nella zona del Piano Cerdà alcune aree che verranno successivamente pedonalizzate. Il primo di questi, denominato "Poblenou Superblock" si trova nel quartiere Poblenou, nel quartiere di Sant Martí, una ex zona industriale che, meno densamente popolata del resto della griglia, offriva il terreno che sembrava più adatto per un primo progetto pilota.

Il "Poblenou Superblock" è un'area di quattrocento metri quadrati, delimitata dalle vie Badajoz, Pallars, La Llacuna e Tànger. È composto da quelli che sarebbero nove blocchi archetipici del progetto di Cerdà se non fosse per il fatto che tre di essi sono attraversati obliquamente da carrer de Pere IV. Dopo l'intervento il traffico motorizzato ha una sola corsia in ogni tratto di strada, è stato liberato il 75% della superficie, una volta occupata dalle auto, la superficie guadagnata è di 2.000 mq.

Questo cambiamento nella distribuzione dello spazio pubblico è stato realizzato in due fasi successive. La prima è stata realizzata sulla base di soluzioni di "urbanistica tattica", concepite dagli studenti di diverse scuole di architettura, ad esempio l'applicazione reversibile di segnaletica dipinta a terra, l'installazione temporanea di elementi di arredo urbano, e la collocazione di alberi piantati in contenitori mobili. La natura provvisoria di queste soluzioni ha accelerato il lavoro di introduzione delle modifiche e ha ridotto le spese a un decimo di quanto sarebbe costato un progetto convenzionale. Tuttavia, più che altro, ha consentito l'introduzione di modifiche in base ai risultati di un processo partecipativo con i residenti locali. Questi hanno dato vita a parchi giochi per bambini, aree sportive, tavoli da picnic e ping-pong, spazi di incontro, tour letterari e mercatini temporanei. Ora che gli spazi sono stati empiricamente e pedagogicamente sottoposti a una serie di prove di valutazione degli usi, la seconda fase, avviata nell'autunno 2017, è consistita nel consolidamento dell'intervento su base permanente attraverso le tradizionali opere di ingegneria civile.

In totale, il "Poblenou Superblock" ha aumentato lo spazio pubblico per i pedoni di 13.350 metri quadrati. Nonostante il traffico nelle quattro strade perimetrali sia aumentato del 2,6%, il numero di veicoli in circolazione nelle vie interne è diminuito del 58%. In queste strade che un tempo superavano i limiti di esposizione al rumore dell'OMS, i livelli di rumore diurno sono scesi in media di cinque decibel. Sono state installate più di trecento panchine, piantati 212 nuovi alberi e si sono moltiplicate le attività culturali all'aria aperta.

COCLUSIONI

Dai casi studio proposti si vede come sia possibile e desiderabile senza eccessivi effetti collaterali la risoluzione di due grosse esigenze che coinvolgono la maggior parte delle città europee: la tutela dell'immagine della città e la riappropriazione dello spazio pubblico. Torino, dopo le iniziative legate alle Olimpiadi del 2006 ha perlopiù trascurato questi aspetti. Numerosi interventi sono stati effettuati, ma nessuno di grande portata. Tuttavia, come si vede nei casi di Barcellona, Rotterdam e Copenaghen, è possibile restaurare un'immagine coerente della città, nel suo centro storico e nei suoi "quartieri nuovi", e l'arredo urbano può essere l'elemento a partire dal quale l'uniformità e la bellezza prendono forma. Allo stesso modo, il design urbano può farsi promotore del benessere sociale, dell'integrazione, della multiculturalità e della salute. In poche parole, può generare "vita pubblica", che esiste solo nella misura in cui esiste lo "spazio pubblico" e che solo a partire da esso acquisisce qualità.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

- D. Calabi, *Storia dell'urbanistica europea*, Bruno Mondadori 2008
- D. Calabi, *Storia della città, età contemporanea*, Marsilio Editori, Venezia 2005
- B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza 2000
- E. Salzano, *Fondamenti di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 1998
- G. Fera, *Urbanistica, teoria e Storia*, Gangemi editore, Roma 2002
- C. Sitte, *Der Stadtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Vienna 1889;
- J. Stubben, *Der Städtebau*, Darmstadt 1890;
- E. Howard, *Tomorrow*, Londra 1898;
- P. Geddes, *L'istituzione della Outlook Tower, Regional Survey*, Edimburgo 1899;
- T. Garnier, *Une Cité industrielle*, Lione 1901-1904.
- K. Lynch, and Paolo Ceccarelli, *L'immagine Della Città*, Venezia: Marsilio, 2016
- G. De Ferrari, V. Jacomussi, C. Germak, O. Laurini, *Il piano arredo urbano*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1994
- C. Germak, *Uomo al centro del progetto*, Allemandi & co., 2008
- C. Germak, *Design e industria in Piemonte*, Allemandi, Torino 2008
- tesi: *Progettare l'arredo urbano*, Claudio Germak, rel. Prof. Arch. G. De Ferrari
- Arredo inurbano*, Editoriale in "casabella", n.339/340, 1969
- F. Prestipino, *arredo urbano a Torino*, Editurist, Torino 1984 p.10
- V. Magnago Lampugnani, *Frammenti urbani*, Bollati Boringhieri, Torino 2021
- "Per un progetto per l'illuminazione della Città di Torino" Architetti A. Castiglioni, G. Cavaglià, coll. F. Delmastro, Maggio 1982
- F. D. Pizzigoni, *la scuola dei doppi turni* in "Torino Storia" n.65 (2022)
- G. Samonà, *l'urbanistica e l'avvenire della città*, Editori Laterza, Bari 1971
- E. Dellapiana, G. Montanari, *Una storia dell'architettura contemporanea*, ???
- G. Boffa, *Sviluppo urbanistico di Torino*, estratto da "Atti e rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino" 1975
- E. Biffi Gentili, *Arredo Urbano*, Torino: Cral- Sip. Sezione Di Torino, 1983

I. Lupi, I. Migliore, M, Servetto, *Torino olimpiadi invernali 2006*, Edizioni Corradini, 2006

A. Stifter, *Warenauslagen und Ankündigungen*, in *Idt.*, Vermischte Schriften, a cura di Johannes Arent, 2, Verlag von Gustav Heckenast, Pest 1870, p.v.

https://it.wikipedia.org/wiki/Arredo_urbano

<https://www.treccani.it/enciclopedia/arredo-urbano/>

<http://www.urbanisten.nl/wp/?portfolio=waterplein-benthemplein>

<https://superflex.net/works/superkilen>

<https://www.publicspace.org/en/web/guest/works/-/project/k081-poblenou-s-superblock>