Politecnico di Torino Facoltà di Architettura Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città

> Relatore Alessandro Armando

AA 2021 | 2022

Un progetto urbano per lo scalo San Paolo di Torino





Politecnico di Torino

Corso di Laurea magistrale in Architettura Costruzione Città

A.A. 2021/2022

Sessione di Laurea Febbraio 2022

Un progetto urbano per lo scalo San Paolo di Torino

Relatori:

Alessandro Armando

Candidate:

Elena Arcostanzo

Stefania Sergi



Fig.1 Sopra: Illustrazione di una porzione del parco lineare.

"Dove agisce un progetto urbano? Che cosa trasforma?"

Indice

Il progetto della nuova fermata "San Paolo" Gli interlocutori Gli strumenti urbanistici	10 12 14 16
Da ieri a oggi	
1. Da ieri a oggi	22
1.1 Analisi dello spazio fisico e percettivo La percezione dello spazio	22 32
1.2 Analisi del processo	42
1.3 II workshop Rail City Lab La città del vivere La città delle connessioni La città della sostenibilità Gli esiti	50 52 53 54 55
Da oggi a domani	
 2. Da oggi a domani 2.1 Lo strumento progettuale 2.2. Il progetto dello spazio 2.3 La rappresentazione del progetto 2.4 Abaco delle soluzioni residenziali 	58 59 60 74 90
3. Strumento di gestione	102
4. Progetto del processo4.1 Variazioni del processo	106 126
5. Conclusioni	128
Fonti e riferimenti	132
Ringraziamenti	134

Introduzione

Il nostro lavoro di tesi nasce dalla volontà di affrontare i temi del recupero e della riqualificazione urbana con uno sguardo più complesso e allo stesso tempo

L'esito è una proposta progettuale che tiene conto della dimensione diacronica dell'intervento architettonico, e che lavora con lo spazio inteso come elemento tridimensionale e plasmante, dal quale prende avvio e trova forza la strategia progettuale applicata allo stesso.

L'area oggetto del nostro lavoro si trova al confine tra i quartieri torinesi di Borgo San Paolo e Santa Rita e da sempre ha ospitato una serie di attività legate alla filiera dalla produzione e manutenzione automobilistica; nello specifico in questa zona sorgeva lo scalo merci ferroviario utilizzato per il trasporto dei veicoli Fiat.

L'interesse è nato dopo aver appreso la notizia dell'attivazione della nuova linea SFM5 che collegherà le città di Torino e Orbassano e che potrà contare sulla presenza di una fermata proprio nell'area in questione, dove prima sorgeva il vecchio scalo. La nuova fermata fungerà anche come collegamento con la linea SFM3, che da Porta Nuova arriva fino alla Val Susa.

Il progetto per la nuova fermata, destinata allo spostamenti di utenti e non più di merci, è parso ai nostri occhi come un'opportunità, una scintilla, un elemento di attivazione di un processo più ampio che potrebbe investire l'intero contesto urbano circostante ed estendere su di esso una serie di ricadute positive.

La riqualificazione dell'area ha perseguito inoltre l'obiettivo di ricucire i vari frammenti del tessuto urbano in cui è immersa, cercando di individuare i suoi elementi caratterizzanti e di riportarli all'interno della strategia progettuale per poter attivare un dialogo continuo tra i singoli episodi urbani.

La tesi è strutturata in due macro sezioni fondamentali: la prima, DA IERI A OGGI, costituisce le basi del lavoro di ricerca empirica svolto ed è articolata in due capitoli principali che affrontano rispettivamente l'aspetto spaziale ed esperienziale dell'area allo stato attuale e i diversi documenti e attanti che ruotano attorno ad essa.

La seconda sezione, DA OGGI A DOMANI, come fosse una sceneggiatura, e articolata anch'essa in due capitoli principali, racconta l'intervento progettuale vero e proprio, descrivendo la tridimensionalità dello spazio e la sua variabilità nel tempo andando ad ipotizzare le possibili deviazioni che il progetto stesso può incontrare durante le sue diverse fasi di attuazione.

Partendo quindi da dati tangibili, quantificabili e verificabili è stata immaginata la narrazione di uno dei possibili scenari di riattivazione futuri dell'area oggetto del lavoro di tesi

> Fig.2 A destra: alcuni articoli di giornale pubblicati tra il 2017 e il 2021.

Ferrovie: si delinea la nuova stazione di Un progetto urbano per lo scalo San Paolo di Torino Torino San Paolo

, opportuno

ilioni di euro

La Giunta Appendino

La fermata San Paolo,

che corre da Torino ve

questo ulteriore amplia . Lio 18 milioni, compreso il

darà il via libera alla va

carico di completata nel 2022 e

via sotto.



Paolo. L'opera, che al momi

la val di Susa e la futura Sfn temi: Città del Vivere, Città delle Consu Orhassano, passando dal centro commerciale Le Gru di Grugliasco dove è irco Ruffini,

Sfm5, approvata la delibera al Prg per la stazione San Paolo a Torino

che presto vedrà la luce a Torino.

pluogo piemontese si appresta ad accogliere le nuove modifiche al suo sistema di trasporto ferro grande ambizione di veder sorgere ben tre nuovi scali ferroviari.

one San Paolo, per l'appunto, si sta procedendo in maniera più spedita rispetto alle altre stazioni. Quella del quartiere semicentrale della città sarà una delle novità più importanti: rappresenta una priorità soluta e ciò è avidente nelle intenzioni dell'amministrazione comunale. Palazzo Civico ha inoltre approvato una delibera al Piano Regolatore per introdurra una variante. In questo modo, la palla passa al Comune di Grugliasco che sarà invitato a un tavolo di discussione con il Comune di Torino e la Città Metropolitana per affrontare la questione relativa alla stazione nei pressi di Le Gru.

Il progetto Sfm5 e la costruzione della stazione San Paolo a Torino

Il progetto della SfmS a Torino prevedrà ancora qualche anno per la realizzazione dei lavori

Le stazioni di zona San Paolo, di Le Gru e quella nelle vicinanze dell'ospedale San Luigi di Orbassano sarani costruite nei prossimi tre anni. Alla fine dello scorso anno, gli incaricati dei lavori avevano fissato come termine di conclusione delle operazioni il 2024. Se davvero si vorranno consegnare in soli tre anni tutti i progetti, occorrerà procedere in maniera piuttosto celere.

RFI, negli scorsi mesi, aveva mostrato come si articoleranno i programmi del lavori. La stazione San Paolo sarà allestita tra corso Siracusa, corso Trapani e via Tirreno. Una scelta dettata dall'utilità, vista la posizione strategica della futura stazione. L'ideale per i futuri collegamenti della linea ferroviaria metropolitana. Non a caso lo scalo sorgerà complesso nei pressi dell'istituto Sociale, dove un tempo era situata la sede della Zust Ambrosetti. In ques caso sarà necessario un investimento da più di 11 millioni di euro portare a complimento tutte le opere.

La stazione che si posizionerà accanto a Le Gru, nella zona di Borgata Quaglia, sarà costruita dove attualmente trova posto la rotonda che collega via Crea e strada Antica di Grugliasco. In questo caso si procederà con scavi sotterranei a circa sei metri di profondità. Si lavorerà, chiaramente, a un collegamento stradale in superficie.

Infine, per ciò che concerne la fermata vicino all'ospedale San Luigi di Orbassano, si dovrà intervenire anche con opere accessorie come un enorme parcheggio, che ospitarà 400 posti auto, rastrelliere per le biciclette e stalli per i

Operativa nel 2024 la Sfm5: via libera alla variante per la nuova stazione San Paolo + f y = 0 =

Criticità su Borgata Quaglia-Le Gru, Iaria:"A breve tavolo di confronto fra Comune di Grugliasco, Torino



+ f 💆 🗅 🖸 🗷

La variante è imprescindibile per il via libera all'opera, altrimenti considerata non conforme a livello La <u>linea Sfm5</u>, che di Orbassano. sarà ono urbanistico. Iaria: "Iter complesso affrontato in tempi



Bisognerà aspettare la fine del 2024 per vedere finalmente in servizio la linea Sfm 5. A renderlo noto è l'assessore all'Urbanistica Torino, Antonino Iaria, rispor

Stazione San Paolo: c'è la variante

urbanistica



one Urbanistica e Trasorti, presieduta da Roberto Malanca, ha liberato per la discussione ¢ il voto in Consiglio Comunale, la delibera che prevede la variante urbanistica utile ad avviare i lavori per la realizzazione della stazione San Paolo. Il provvedimento è stato illustrato dall'assessore

Posta sulla linea 5 del Servizio Ferroviario metropolitano, che collegherà Orbassano a Chivasso, l'opera, prevista da un accordo di programma con RFI del 2017, sarà realizzata tra corso Trapani e corso Siracusa, con la banchina al livello del piano binari (in trincea) raggiungibile da una passerella pedonale.

La fermata prevede una banchina ad Isola di 250 metri. Con un successivo intervento, grazie ad una nuova passerella di 120 metri sul lato nord, verso corso Trapani e via San Paolo, la stazio fermata anche per la linea SFM3.

Il progetto della nuova fermata "San Paolo"

Prima di procedere ad una prima analisi dell'area oggetto di tesi, ci è sembrato opportuno approfondire il tema del progetto della *nuova fermata San Paolo*, che affonda le sue radici nel 2012, in occasione dell'Intesa tra la Regione Piemonte e lo Stato italiano per l'ambito 12.2 FS San Paolo, una collaborazione che ha poi dato il via ad un Accordo di Programma, con relativo Protocollo d'Intesa, che vede impegnati non solo lo Stato e la Regione, ma anche i comuni di Torino, Grugliasco e Orbassano, l'Agenzia per la mobilità piemontese e chiaramente Rete Ferroviaria Italiana, la quale risulta essere il soggetto attuatore degli interventi ed incaricato di reperire i finanziamenti necessari.

Il progetto definitivo della nuova fermata è stato redatto da *Italferr*, società partecipata al 100% dal gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, esso prevede la realizzazione di una fermata a quota binari accessibile, attraverso una passerella pedonale, dalla quota stradale del cavalcaferrovia tra Corso Trapani e Corso Siracusa. Il progetto si articola in interventi successivi: dapprima la realizzazione di una banchina ad isola lunga circa 250 m, raggiungibile tramite una passerella pedonale sopraelevata affiancata al cavalcaferrovia, lunga circa 180 m, e dotata di ascensori e scala fissa.

Questo Intervento prevede due fasi distinte; la prima implica la realizzazione della passerella di scavalco ai binari sottostanti, la seconda invece, riguarda la restante passerella nord che costeggia Corso Trapani e Via San Paolo. Successivamente, attualmente non ancora finanziata, è prevista la realizzazione di una serie di stalli per il parcheggio di taxi e per i diversamente abili, con accesso da Corso Rosselli.¹

Tutti gli interventi sopra descritti ricadono su immobili di proprietà di *Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.* e ciò ha permesso di non attuare nessuna procedura

PASSERELLA PEDONALE - FASE A

BANCHINA AD ISOLA LINEA SFM5

PASSERELLA PEDONALE - FASE B

MARCIAPIEDI LINEA SFM3

Fig.3 A lato: fasi realizzative della fermata. Estratto da Progetto Definitivo redatto da Italferr, doc. Relazione Tecnica Generale, elaborato n. 1A.

1 La descrizione del progetto, così come gli estratti degli alaborati tecnici, sono tratti dalla *Deliberazione del Consiglio Comunale* tenutosi il 28 Aprile 2020.

Il documento in oggetto è stato fornito dall'arch. Emanuela Canevaro, Dirigente Servizio Trasformazioni Urbane e Pianificazione Esecutiva B della Città di Torino

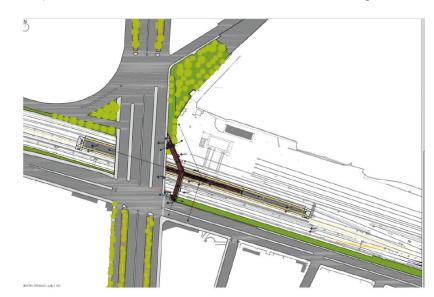
2 Art. 23 e art.8, comma 72 delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione.

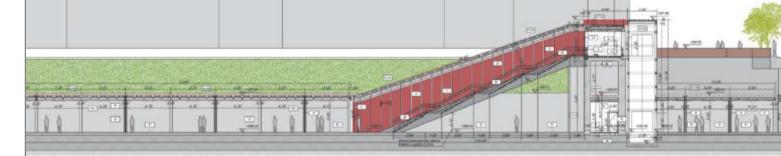
3 Deliberazione del Consiglio Comunale della Città di Torino, 28 Aprile 2021. espropriativa, tuttavia il progetto, ricade, in parte, in una porzione che l'attuale PRG indica come "area destinata a servizi S lettera v" ai sensi delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione. In questo caso l'intervento non genera alcuna problematica e risulta ammesso, poiché compatibile con quanto riportato nel Vol. I art.8, commi 65bis e 65ter delle NUEA. Alcune porzioni del progetto ricadono in un'area destinata alla viabilità e anche in questo caso gli interventi risultano compatibili proprio per definizione, in quanto l'area in questione viene indicata da PRG come "Area VI, Aree non edificate e relativo sottosuolo destinate alla viabilità, al trasporto pubblico ed alla circolazione" 2

Il problema sorge per la porzione di progetto che ricade nell'ambito 12.2 FS San Paolo, sull'area di concentrazione urbanistica, nello specifico si fa riferimento ad una parte della passerella pedonale che consente l'accesso da Corso Trapani. Per tale motivo è stato necessario ricorrere ad una Variazione al PRG per poter garantire la conformità a livello urbanistico del progetto. Tale variazione è rappresentata dalla frase: "All'interno dell'ambito è ammesso l'intervento per la realizzazione della Fermata Ferroviaria San Paolo come individuata dalla specifica Intesa Stato-Regione ai sensi dell'art. 81 del DPR n. 616/1977 e s.m.i. (D.M. ... del ...)" inserita all'interno della Scheda Normativa dell'ambito 12.2 FS San Paolo, contenuta nel Volume II della NUEA ed è entrata in vigore una volta emesso il provvedimento autorizzativo finale dell'Intesa Stato Regione.

Fig.4 A lato: localizzazione della fermata. Estratto da Progetto Definitivo redatto da Italferr, doc. Planimetria Generale.

Fig.5 In basso: sezione longitudinale della banchina centrale. estratto da Progetto Definitivo redatto da Italferr, doc. Relazione Tecnica Generale, elaborato n. 1A.





Gli interlocutori

Nella fase di ricerca e di acquisizione delle informazioni necessarie per comprendere gli sviluppi che hanno interessato l'area oggetto di studi, è stato fondamentale interfacciarci, per quanto la situazione lo rendesse possibile, con una serie di interlocutori, o per meglio dire di interlocutrici, che, lavorando sul territorio torinese e nell'ambito della nostra area di interesse, potessero illuminarci sui vari aspetti della questione in esame.

Prima fra tutte la Dirigente Area Urbanistica e Qualità degli Spazi Urbani - Progetto Speciale Piano Regolatore, *l'Arch. Rosa Gllardi* che ci ha fornito le principali informazioni riguardo ai processi trasformativi che attualmente interessano l'area comprendente l'ex scalo San Paolo ed il vicino Parco della Clessidra, ma soprattutto ci ha indirizzate nella lettura e nella comprensione del PRG e delle sue prescrizioni per quanto riguarda l'ambito 12.2 FS San Paolo, l'area oggetto della nostra tesi.

Sempre a livello comunale, un'altra importante interlocutrice è stata l'*Arch. Emanuela Canevaro*, Dirigente a supporto dell'Area Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito - Divisione Urbanistica e Territorio, la quale è stata preziosa nel fornirci la Deliberazione del Consiglio Comunale, tramite la quale il PRG è stato revisionato alla luce di quanto emerso dal progetto per la nuova fermata. Il suo contributo è stato fondamentale per noi, in quanto ci ha permesso di entrare in possesso di alcuni stralci di elaborati tecnici del progetto e soprattutto perché ci ha consentito di ricostruire il suo iter processuale e la maglia di attanti costruitasi nel corso degli anni, comprendendo meglio la portata di questo intervento e la sua ricaduta non solo a livello comunale.

Fondamentale è stato infine il confronto, in questo caso anche diretto, vis a vis, con realtà locali, non solo amministrative, come *Torino UrbanLab*; si tratta di un'associazione autonoma torinese con l'obiettivo di raccontare i processi trasformativi della città e della sua area metropolitana. Grazie all'*Arch. Chiara Lucchini*, in qualità di Regional Development Manager presso l'associazione, abbiamo potuto visionare una serie di dossier inerenti proprio l'ambito 12.2 FS San Paolo, elaborati da UrbanLab a valle di un workshop tenutosi nel maggio 2019 con una serie di attori locali. Lo scopo finale era produrre una proposta di recupero e riattivazione dell'area, inoltre, nell'ambito della mostra *Past, now, soon,* l'area oggetto di tesi è classificata nella categoria now, in quanto zona urbana in cui sono attualmente in atto dei processi trasformativi, proprio in virtù della futura attivazione della nuova fermata.

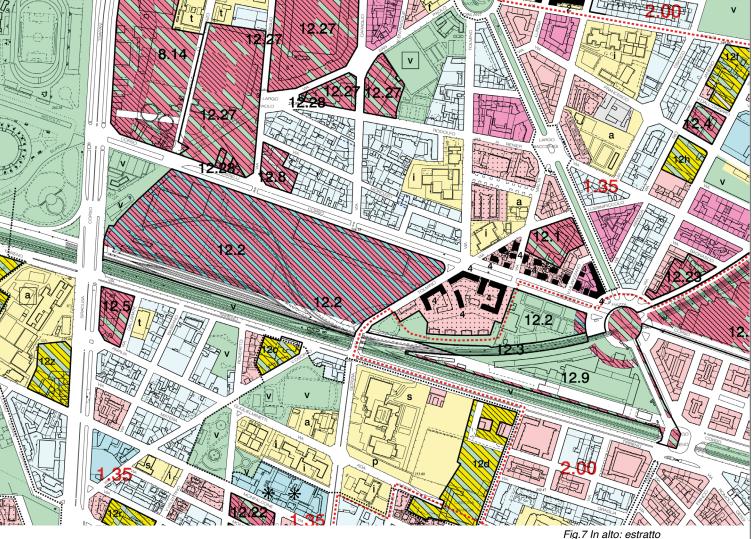
Gli esiti prodotti durante il workshop verranno riportati e analizzati successivamente in quanto sono stati un punto di partenza molto valido per indirizzare, almeno nella fasi preliminari, la nostra azione progettuale.



Fig.6 In alto a destra: insallazione della mostra "Past, now, soon" presso la sede di Torino Urban Lab. Fonte: www.urbanlabtorino.it

Gli strumenti urbanistici

In questa sezione andremo ad analizzare i principali strumenti urbanistici che abbiamo ritenuto necessari ai fini della creazione della nostra proposta progettuale. Punto di partenza è il Piano Regolatore Generale e la relativa Variante 38, nella quale sono riportate la prescrizioni tecniche da seguire in caso di intervento nell'area, le stesse indicazioni sono poi riprese all'interno del Volume I delle Norme urbanistiche Edilizie di Attuazione del 2006, successivamente aggiornate nel 2017 e poi nel 2021.



Zone urbane consolidate residenziali miste

Zone urbane di trasformazione

Eurotorino - Parco tecnologico

Impianti e attrezzature sportiv

Fig.7 In alto: estratto TAVOLA 1, fogli 12 A (parte), 12 B (parte) del PBG

Fig.8 A sinistra: Estratto della leggenda tratto dalla Variante 38. Il *PRG* della città di Torino, di Vittorio Gregotti e Augusto Cargnati, è stato approvato nel 1995, ma nel corso degli anni ha subito numerose modifiche ed aggiornamenti, ai fini della nostra tesi la revisione più significativa riguarda quanto riportato all'interno della *Variante 38* del 2000 che denomina l'area oggetto di studio come **ambito 12.2 FS San Paolo** e stabilisce la sua destinazione d'uso come Eurotorino-Parco tecnologico.

L'ambito in questione è costituito da due zone: una delimitata a nord da Corso Carlo e Nello Rosselli, ad ovest da Corso Siracusa, a sud da Via Tirreno e ad est da Via Tolmino; l'altra è rappresentata da una porzione del lotto situato ad est di Via Tolmino e che costeggia i binari ferroviari in direzione di Piazza Marmolada. Quest'ultima, al cui interno vi è il circolo tennis DLF ed il giardino Tolmino, rientra all'interno della classificazione di "zona urbana consolidata residenziale mista" e quindi, per tale motivo, sarà esclusa da interventi futuri.

Per l'ambito 12.2 la Variante 38 prevede che l'attuazione di quanto indicato al suo interno sia subordinata ad un *Piano Esecutivo di iniziativa pubblica o privata*, stabilisce inoltre l'inserimento di attività produttive tradizionali di tipo manifatturiero nelle aree limitrofe alle zone residenziali, considerando le opportune fasce di mitigazione.

Le destinazioni d'uso riportate dalla Variante sono descritte in maniera più dettagliata e approfondita all'interno dell'*Art. 3 del Volume I delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione* aggiornate nel 2021. Nel caso specifico si tratta di:

- ATTIVITA' DI SERVIZIO ALLE PERSONE E ALLE IMPRESE (ASPI)
- EUROTORINO, mix funzionale comprendente
- 1. Centri di ricerca
- 2. Attività produttive innovative:
 - **3A1.** Artigianato di servizio, attività industriali e artigianato di produzione compresa produzione e fornitura di servizi tecnici, informatici e di telecomunicazioni
 - 3A2. Depositi al coperto o all'aperto
 - 3B. Attività di ricerca, anche a carattere innovativo, finalizzate alla produzione e fornitura di servizi tecnici ed informatici fisicamente e funzionalmente connesse con l'attività produttiva insediata.

3. Attività ricettive:

- 2A: alberghi, residenze turistico alberghiere, residenze per particolari utenze.

4. Attività terziarie

- 5A. Uffici pubblici e privati non a carattere direzionale
- **5B**. Attività direzionali pubbliche e private: sedi di attività amministrative, bancarie e finanziarie, di enti pubblici, di istituzioni, di organi decentrati statali.
- 6A. Attrezzature espositive, attività congressuali e fieristiche in sede propria
- 5. Attività espositive e congressuali (6)
- 6. Università
 - 7u. Istruzione universitaria e relativi servizi (residenze universitarie, mense, ecc.).4

SI 153.204 m² SIP 76.602 m²

0,5 m²SLP/m²ST Indice Territoriale Massimo

min 80%
EUROTORINO

di cui

almeno il 50% attività produttive

m a x 2 0 %

attività di servizio alle persone e alle imprese

min 10% ST

Fig.9 Infografica riassuntiva dei dati territoriali e funzionali minimi riportati all'interno della Variante 38.

4 Elenco tratto dalla

definitiva della Variante

scheda normativa

38 e dalle NUEA,

volume I, Art.3.

5 Le informazioni riportate sono tratte dalla Presentazione degli aggiornamenti della PTPP, emersi dalla Deliberazione della Giunta Comunale svoltasi il 2 luglio 2020.

Il 2 luglio del 2020 è stata presentata la *Proposta Tecnica del Progetto Preliminare* in previsione della revisione del Piano Regolatore per poter integrare le diverse azioni trasformative previste a livello locale e sovracomunale con la pianificazione sovraordinata ed i piani settoriali coordinati.

L'accento viene posto in particolar modo sulle tematiche di tipo ambientale, con una serie di disposizioni normative riguardanti il consumo di suolo; per limitarne proprio l'utilizzo eccessivo, la PTPP individua come potenziali strategie la *riqualificazione urbana* ed il *recupero delle aree dismesse*, temi che sono in linea con il nostro lavoro di tesi, ed inoltre fa riferimento alla possibilità di attivare progetti di *Temporary use*, per limitare l'abbandono dei luoghi e al tempo stesso sperimentare nuove tipologie di spazi urbani e funzioni innovative, aumentando gli immobili a disposizione delle attività artistiche, culturali, aggregative, di volontariato e di promozione sociale.⁵

Dal momento che la nostra area di studio ha in atto un processo trasformativo nel campo della mobilità, abbiamo ritenuto interessante anche un altro documento urbanistico, ovvero il PUMS, *Piano Urbanistico della Mobilità Sostenibile*.

Si tratta di un documento organizzativo le cui prescrizioni hanno validità decennale e che è frutto della collaborazione partecipativa di diversi attori istituzionali che si occupano del governo del territorio. Il piano è stato approvato a maggio 2021 tramite delibera della Città Metropolitana di Torino ed ha l'obiettivo di *migliorare la mobilità di persone e merci* per poter quindi aumentare la qualità della vita non solo a livello urbano, ma anche nei contesti limitrofi, puntando alla sostenibilità ambientale, economica e sociale.

La Divisione Infrastrutture e Mobilità - Area Infrastrutture della Città di Torino, facendo riferimento al quadro infrastrutturale individuato dal PUMS, ha sottolineato l'importanza dell'attivazione della nuova fermata San Paolo della linea SFM 5, definendola un "nodo strategico" dal momento che si inserisce in un contesto territoriale di grande rilevanza e in un'ottica intermodale per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico al posto dei mezzi privati.

Le informazioni fornite dai diversi strumenti urbanistici analizzati sono state per noi degli elementi imprescindibili, in quanto ci hanno permesso di stabilire una serie di limiti all'interno dei quali indirizzare la nostra azione progettuale.

1. Da ieri a oggi

In questo capitolo ci occuperemo di analizzare l'area sia da un punto di vista spaziale, che da un punto di vista processuale e partecipativo, ovvero cercando di comprendere quali siano gli elementi chiave che caratterizzano la nostra area, le principali criticità, l'immagine che viene percepita da chi si rapporta con lo spazio e gli attori ed i processi che lo hanno attraversato negli ultimi anni fino ad oggi.

Per fare ciò ci siamo affidate in primis all'esperienza diretta dello spazio, effettuando una serie di sopralluoghi che ci permettessero di vivere lo spazio in diverse situazioni e in diversi momenti, per poterne cogliere la sua poliedricità. Allo stesso tempo è stato fondamentale fare riferimento anche ad una serie di cartografie e di foto storiche tramite le quali poter ricostruire l'evoluzione dell'area ed i suoi cambiamenti, un processo che ci ha consentito di scoprire alcuni elementi caratteristici che hanno resistito negli anni e che, a nostro avviso, sono tratti distintivi dell'area stessa.

1.1 Analisi dello spazio fisico e percettivo

Per prima cosa, applicando uno sguardo zenitale, abbiamo analizzato l'area andando a considerare anche il contesto urbano circostante, soffermandoci soprattutto nella ricerca di eventuali rapporti con lo spazio limitrofo.

Ci troviamo nella Circoscrizione 3 di Torino, al confine tra i quartieri San Paolo, dove ricade la nostra zona di progetto, e Santa Rita, da una prima analisi risulta abbastanza evidente come l'area sembri essere divisa in due parti distinte: ad ovest troviamo una porzione urbana già consolidata e funzionalmente attiva, nello specifico si tratta di un edificio di proprietà di Sistemi Urbani, ma in concessione a terzi, dove sono collocate una serie di attività quali un supermercato, una palestra afferente al gruppo Orange, un centro noleggio auto ed un concessionario e rivenditore auto. Lo spazio retrostante l'edificio in questione, viene utilizzato come parcheggio e come area per la sosta dei veicoli di proprietà del concessionario. La restante parte dell'area, ad est rispetto all'edificio appena citato, è semplicemente utilizzata come enorme spazio di parcheggio-rimessa per le diverse attività di ricambio auto locate nel capannone che affaccia su Corso Rosselli, anch'esso di proprietà di Sistemi Urbani.

La parte sud dell'area è occupata dai binari ferroviari, dal vecchio edificio della stazione San Paolo, e da altri due fabbricati utilizzati per la manutenzione ferroviaria, questi edifici risultano tutti in una condizione di abbandono e di degrado, la stessa che interessa anche una piccola porzione del lotto a ridosso

di via San Paolo, poco prima dell'accesso all'edificio che ospita il concessionario e che dovrebbe ospitare il lido Summer Park, un luogo per lo svago di grandi e piccini durante le torride estati torinesi.

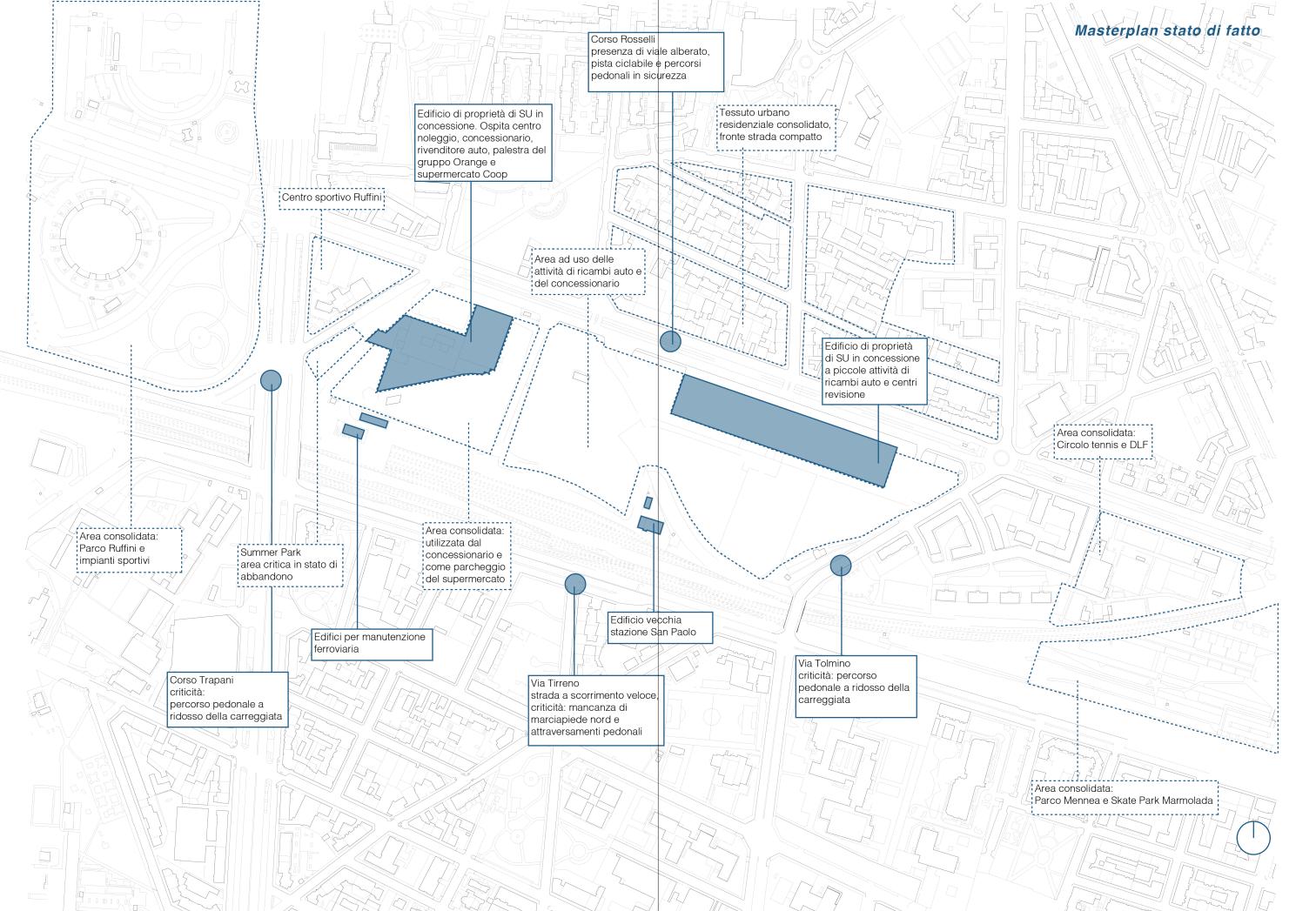
Se ampliamo lo sguardo al contesto circostante si nota subito la presenza di diversi spazi verdi e di spazi attrezzati per lo sport ed il tempo libero tra cui sicuramente il più importante è il Parco Ruffini, una zona urbana ormai consolidata che ospita al suo interno diversi impianti sportivi, sia ad accesso libero che a pagamento, tra cui lo stadio Primo Nebiolo ed il Pala Ruffini che contribuiscono a canalizzare numerosi flussi di utenze.

Dalla parte diametralmente opposta troviamo invece il Parco Mennea con lo Skatepark Marmolada ed il Circolo tennis e del Dopo Lavoro Ferroviario. I primi sono caratterizzati da una forte impostazione assiale che riprende la direzionalità dei binari, i quali sembrano quasi prolungarsi e generare lo spazio dello skatepark, mentre il Circolo tennis riprende questa tematica, ma in maniera meno forte ed impattante. A nord e a sud dell'area di studio si possono trovare invece aree verdi di dimensioni minori, utilizzate soprattutto come piccoli parchi a livello di quartiere.

A livello urbano si nota come il tessuto abitativo che costituisce il quartiere San Paolo, a nord di Corso Rosselli, risulti più compatto e con un ritmo abbastanza serrato a livello di fronte strada rispetto a quanto si ritrova nel quartiere Santa Rita, a sud di Via Tirreno dove invece il fronte strada risulta essere più arioso e meno compatto.

Queste differenze si riversano anche nelle condizioni in cui si trovano le due strade sopracitate: Corso Rosselli risulta una strada ben organizzata, con un traffico controllato e dotata di un piccolo viale alberato centrale che ospita anche una pista ciclopedonale e su cui si affacciano una serie di negozi e servizi primari; Via Tirreno invece, è una strada molta trafficata e affacciandosi a ridosso dei binari è sprovvista di una pista ciclopedonale e di attraversamenti pedonali sicuri, inoltre non è dotata neanche di fermate a livello di trasporto pubblico, cosa che si ritrova invece già su Via San Paolo, dopo aver attraversato per un tratto Corso Trapani, e ancor di più su Corso Rosselli. Sembra quasi, di trovarsi in due città completamente diverse a livello estetico ed organizzativo, separate da un tassello che è per l'appunto costituito dall'area oggetto di tesi.

Fig. 10 Pagine successive: masterplan dello stato di fatto dell'area, analisi di criticità ed elementi peculiari. scala 1:5000



Il passo successivo è stato scendere di scala e considerare più nel dettaglio la nostra area di progetto al fine di formulare un'ipotesi progettuale che, partendo dalle considerazioni precedenti, cerchi di tenere insieme gli elementi morfologici e sintattici del contesto urbano, al fine di rendere l'area un elemento di collegamento e di dialogo con il resto della città.

Per far ciò abbiamo costruito uno strumento che potesse aiutarci in tutte le fasi della nostra tesi e che diventasse un elemento generativo e di controllo per il progetto. Si tratta di una *griglia* il cui layout è stato determinato andando a riprendere due caratteri tipologici emersi dall'analisi precedente e che abbiamo ritenuto caratterizzanti per l'area: la direzionalità data dalla ferrovia, e la scansione residenziale di Corso Rosselli.

In questa prima fase la griglia viene utilizzata così come è stata creata, ma in fase progettuale, dal momento che verrà impiegata per determinare la costruzione degli elementi fisici e per sottolineare la tridimensionalità che caratterizza l'area stessa, non è detto che mantenga la sua conformazione originaria dal ritmo così serrato, ma potrebbe essere semplificata.

L'utilizzo della griglia è stata una soluzione alla quale siamo giunte per poter aver un controllo maggiore sull'area e per poter applicare uno sguardo mutevole e a diverse scale, scendendo a considerare anche il singolo lotto che viene a generarsi.

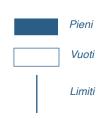
Il metodo che ha guidato le analisi che seguono, prevede l'applicazione della griglia e la caratterizzazione dei diversi lotti generati in base alla tipologia di tema trattato, nel caso specifico sono stati analizzati i pieni e i vuoti, le variazioni di quota che caratterizzano l'area, la tipologia di terreno e la tipologia di servizi e funzioni.

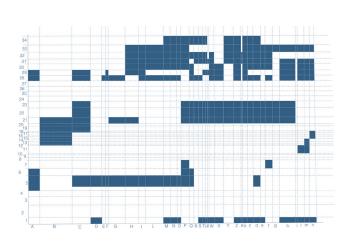
L'obiettivo è quello di comprendere la percezione che si ha dell'area e dei suoi elementi morfologici e sintattici. Per avere un'ulteriore riduzione di scala, e per confrontare al meglio i diversi aspetti dell'area, sono state estrapolate delle bande che rappresentano delle "sezioni territoriali" stilizzate, e che mostrano il rapporto tra l'area e il contesto limitrofo.

Il primo tema indagato, i *pieni e i vuoti*, restituisce la densità degli elementi fisici in rapporto allo spazio aperto, tra gli elementi morfologici peculiari dell'area, sono stati poi evidenziati, tutti quelli che si comportano come margini, limiti. Si tratta perlopiù di elementi che appartengono a recinzioni più o meno precarie o a muri di contenimento che individuano, non soltanto le area di pertinenza dei diversi servizi che si collocano nell'area di progetto, ma soprattutto una variazione di quota, distinguendo in particolar modo la sede dei binari, con i relativi manufatti dell'ex stazione, dal resto del lotto

Visivamente emerge in maniera piuttosto lampante come l'area di progetto sia quasi priva di elementi di pieno, eccezion fatta per il capannone su corso Rosselli e la struttura polifunzionale ad est che funge quasi da "testa" dell'area di studio. Risulta quindi come un grande vuoto urbano, se rapportata con la densità edificatoria che si riscontra nel contesto circostante e che vede un susseguirsi di edifici dal ritmo incalzante e dalle altezze piuttosto diversificate.







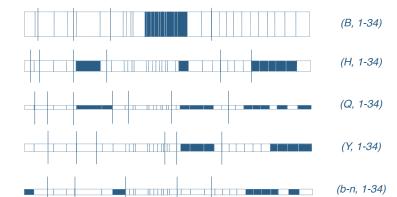
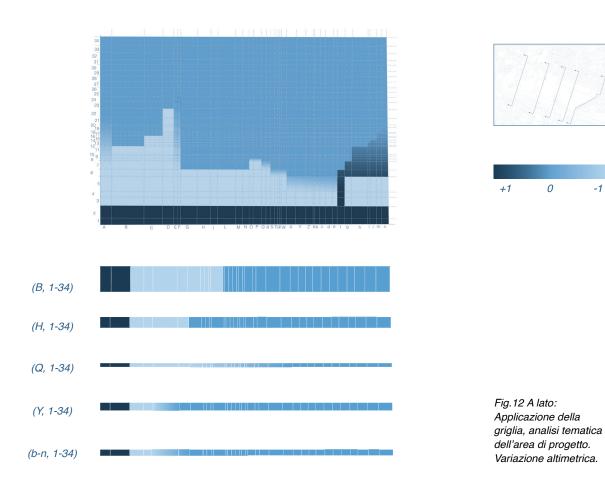


Fig.11 A lato: Applicazione della griglia, analisi tematica dell'area di progetto. Pieni / Vuoti / Limiti.

Il secondo tema riguarda la *variazione altimetrica*; abbiamo scelto di discretizzare le altimetrie a tre macro quote di riferimento, indicate come livello 0, livello -1 e livello +1.

Il livello 0 rappresenta la quota di Corso Rosselli, dell'edificio polifunzionale del concessionario e del capannone con il suo spazio di rimessa che si estende nella parte posteriore; il livello -1 si riferisce alla quota dei binari ferroviari, mentre al livello +1 si trovano Via Tirreno e Corso Trapani. Avendo avuto la possibilità di visitare l'area, anche se parzialmente, abbiamo notato che questa presenta anche dei lievi dislivelli interni che tuttavia non ci sono sembrati particolarmente rilevanti ai fini dell'analisi e per questo non sono stati restituiti all'interno della rappresentazione fornita di questa analisi tematica.

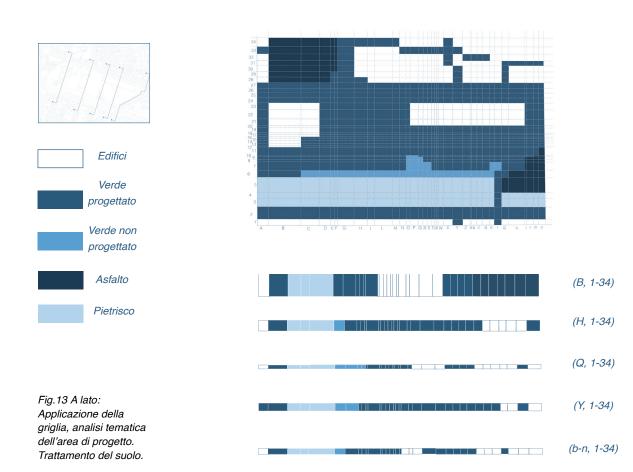


La terza tematica affronta le diverse *tipologie di suolo*, o per meglio dire, di trattamento superficiale del suolo.

L'analisi ha restituito quattro diverse caratterizzazioni principali: il verde progettato, in corrispondenza delle zone parco al di fuori dell'area di progetto, quindi del Parco Ruffini, e del Parco Mennea in particolare, oltre ad altre piccole porzioni di aree verdi lungo Corso Rosselli, tra queste ricordiamo l'area lido ControSenso, delimitata da via San Paolo e dall'accesso carrabile all'edificio della Opel, che attualmente risulta essere abbandonata.

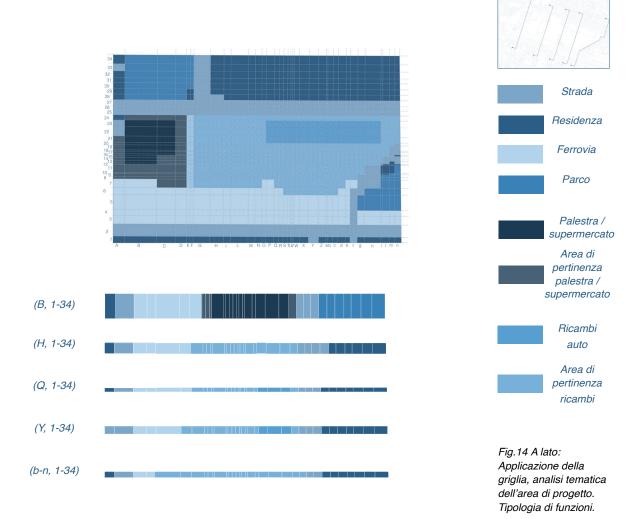
Un'altra tipologia riguarda il verde non progettato, ovvero la vegetazione più o meno spontanea che si presenta come arbusti incolti ed alberi a medio alto fusto. Si colloca soprattutto ai margini della sede dei binari ferroviari, fungendo in parte come barriera visiva.

Andando più nello specifico l'area di studio risulta essere caratterizzata per la sua quasi totalità da superfici asfaltate, ad eccezione della zona dei binari e degli edifici di servizio ferroviari, dove il suolo si presenta con uno strato di pietrisco, trattamento tipico delle aree ferroviarie.



Nell'ultima analisi abbiano riportato le diverse *funzioni* che si ritrovano nell'area: la porzione principale è destinata a zona di competenza del capannone su Corso Rosselli che ospita attività di ricambi auto, un'altra porzione importante è legata appunto alla ferrovia, mentre la restante parte è ad uso dell'edificio polifunzionale locato a palestra e supermercato, oltre che a concessionario, in questo caso si tratta di spazi adibiti a parcheggio per l'attività commerciale e a sosta per il carico e scarico delle merci.

Al di fuori dell'area di progetto si possono distinguere chiaramente, a nord di Corso Rosselli, un'area piuttosto estesa di parco sulla sinistra, nelle immediate vicinanze del Parco Ruffini e, sulla sinistra una zona residenziale il cui aspetto si contrappone con quanto si può osservare lungo Via Tirreno dove, anche in questo caso, si riscontra una porzione residenziale, ma dal ritmo meno serrato.



Le conclusioni che si traggono grazie al risultato delle analisi precedenti descrivono l'area come una porzione di città non adeguatamente sfruttata secondo il suo potenziale.

Infatti lo scalo San Paolo, oltre ad avere una metratura ingente che potrebbe essere destinata alla città, è situato in una posizione strategica di collegamento tra le diverse zone della città stessa e la periferia est.

Ad oggi invece risulta essere un vuoto urbano inattivo, la cui unica funzione, vista la grande distesa di spazio pianeggiante, è l'esposizione e la rimessa di ricambi e concessionari d'auto.

L'obiettivo del progetto è quindi quello di trasformare l'area in un nodo strategico per la mobilità e la vita della città, partendo dalla realizzazione della fermata SFM5, alla quale si affiancheranno una serie di funzioni e destinazioni d'uso inserite in un parco lineare il cui layout riprende lo schema ferroviario dei binari adiacenti, per non dimenticare l'evoluzione dell'area.

La percezione dello spazio

A ulteriore conferma di quanto emerso dalle analisi precedenti, riportiamo una serie di foto scattate durante il nostro sopralluogo nell'area, svolto in data 30 settembre 2021, seguendo un percorso che, partendo dall'incrocio tra Via Tolmino e Via Tirreno, prosegue lungo tutto il perimetro dell'intero lotto.



Fig. 15 Sopra: incrocio tra la fine di Via Gorizia e l'inizio di Via Tolmino con Via Tirreno.



Fig.16 Sopra: vista dell'edificio della vecchia stazione San Paolo. Immagine scattata da Via Tirreno.

Superato la scavalco ferroviario di Corso Trapani si può osservare l'area destinata ad ospitare la futura fermata SFM5 San Paolo. Attualmente i soli edifici presenti sono destinati a locali di manutenzione ferroviaria.



Fig.17 Sopra: vista degli edifici di manutenzione e container, immagine scattata da Corso Trapani

Fig.18 Sopra: vista della sede dei binari ferroviari, immagine scattata dallo scavalco ferroviario di Corso Trapani.

Il lato nord dell'area, che si affaccia su Corso Rosselli, è caratterizzato da un viale alberato che ospita un percorso ciclo pedonale. Percorrendo il Corso si percepisce la dicotomia con Via Tirreno, che invece appare come una strada a scorrimento veloce e di difficile attraversamento per i pedoni.



Fig. 19 Sopra: vista del complesso del concessionario, immagina scattata dal percorso ciclopedonale di Corso Rosselli.



Fig.20 Sopra: vista del percorso ciclopedonale di Corso rosselli.

Gli unici edifici presenti nell'area sono dei capannoni industriali con ampie superficie esterne per l'industria legata ai veicoli. Osservando l'area, anche solo dall'esterno, si percepisce proprio il vuoto, e in alcune porzioni anche il degrado, che la caratterizza.



Fig.21 Sopra: vista dell'edificio sede di attività di ricambio auto su Corso Rosselli.

Fig.22 Sopra: vista dell'area attualmente di competenza delle attività di ricambio auto e di deposito. Immagine scattata da Via Tolmino.

Lo scavalco di Via Tolmino è l'unico punto in cui è possibile osservare quasi interamente l'area ferroviaria che accoglierà la nuova fermata. Si può inoltra notare la differenza di quota e di densità edificatoria tra Via Tirreno, e la sede dei binari ed il resto dell'area.



Fig.23 - 24 Sopra e a pagina seguente: vista della sede dei binari ferroviari, scattata dallo scavalco ferroviario di Via Tolmino,



1.2 Analisi del processo

Dopo un primo sguardo a livello fisico e morfologico, ci è sembrato fondamentale intraprendere un'indagine dal punto di vista dei processi e delle trasformazioni che hanno interessato l'area nel corso della sua storia, per comprendere quali elementi siano effettivamente caratterizzanti e, come tali, sono rimasti invariati, o quasi, nonostante il trascorrere del tempo e degli eventi.

Osservando l'area allo stato attuale, la prima cosa che abbiamo notato, è la presenza di una serie di elementi, alcuni fisici, altri definibili come delle tracce, che suddividono l'area; allo stato attuale possiamo identificare quattro macro aree:

- Area 1: comprendente l'edificio polifunzionale che ospita il concessionario, la palestra ed il supermercato ed il relativo spazio di parcheggio alle spalle dello stesso:
- **Area 2**: identificabile con la porzione di parcheggio-rimessa accessibile tramite una strada secondaria privata da Corso Rosselli.
- Area 3: comprendente il capannone dell'ex Zust Ambrosetti, il quale attualmente ospita diverse attività di ricambi auto, e lo spazio retrostante di parcheggiorimessa dei veicoli.
- **Area 4**: identificabile con la sede dei binari ferroviari ed il relativo spazio di pertinenza con gli edifici di servizio e manutenzione.

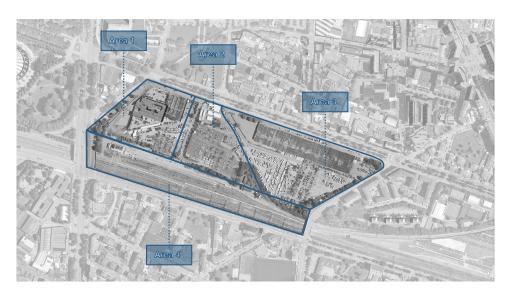
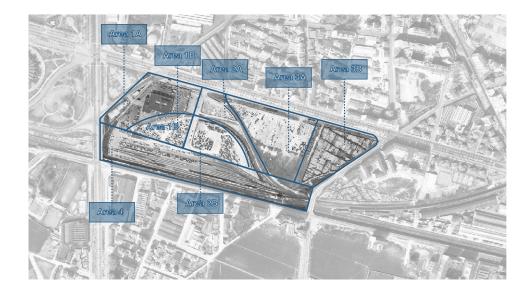


Fig.24 A lato: suddivisione dell'area di progetto nelle quattro macro aree. Immagine tratta da Google Maps, aggiornata all'anno 2021.

Per comprendere quindi le modalità attraverso cui si è giunti a questa conformazione dell'area, abbiamo preso in esame diverse cartografie storiche e foto aeree reperite tramite il servizio *LARTU*, *Laboratorio di Analisi e Rappresentazioni Territoriali e Urbane*, accessibile tramite il Politecnico di Torino, e la documentazione del Fotocatalogo aereo storico.

Dopo aver selezionato le fonti, abbiamo provato a diagrammare la storia dello spazio nel tempo, seguendo la trasformazione di ognuna delle macro aree sopra indicate e riportando, attraverso un codice univoco, la variazione dei manufatti presenti o le eventuali modifiche subite dall'area stessa.

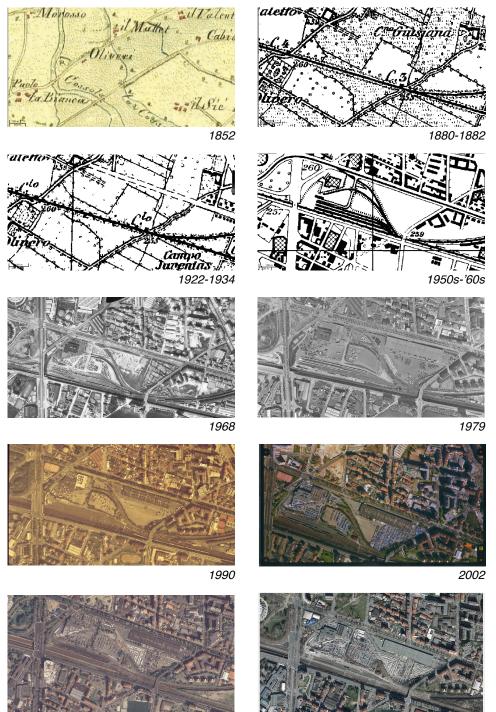
La modifica più evidente è avvenuta tra gli anni '50 e la fine degli anni '60 del Novecento, quando tre macro aree su quattro hanno subito una divisione interna. Successivamente, in anni diversi, è stata poi ripristinata la condizione unitaria di partenza e si è arrivati ad avere la conformazione attuale.



L'elemento costante, attorno al quale il resto è mutato, è chiaramente la ferrovia, che tra l'altro ha determinato proprio l'origine dell'area tra agli anni '50 e '80 dell'Ottocento.

Dalle cartografie storiche emerge la presenza dell'elemento *ferrovia* a partire dagli anni 1880-1882, questa ha subito poi un ampliamento, tra gli anni '50-'60 del secolo scorso, con l'aggiunta di una biforcazione, la quale ha dato poi origine alla *macro area 3* e alle *sotto aree 1B* e *2B*, ben visibili nella foto aerea del 1968. Negli anni successivi non ci sono state variazioni morfologiche rilevanti, possiamo quindi affermare che l'area ha raggiunto la sua forma definitiva proprio in quegli anni.

Fig.25 A lato: suddivisione dell'area di progetto con le micro aree. Foto del 1968 tratta dal Fotocatalgo aereo storico.



2006

44

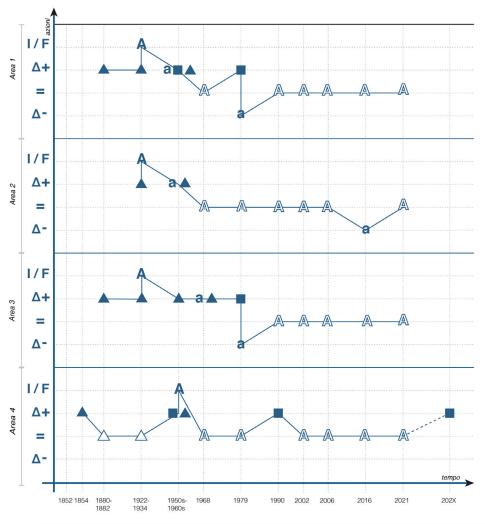
Fig.26 A lato:
cartografie storiche
e foto aeree tratte
dal portale LARTU,
Laboratorio di Analisi
e Rappresentazioni
Territoriali e Urbane.

Il grafico che emerge da questa analisi riporta la frequenza spazio temporale delle trasformazioni che hanno interessato l'area di progetto; sulle ascisse sono riportati gli anni relativi alle diverse fonti grafiche reperite ed analizzate, sulle ordinate, invece, sono riportate le azioni che hanno modificato le diverse macro aree, nello specifico sono rappresentate:

- l'inizio/fine dell'area **I/F**;
- una variazione aggiuntiva △+;
- una persistenza =;
- una variazione sottrattiva △-.

Inizio macroarea

Inizio microarea



Inizio manufatti

Inizio tracce

Persistenza tracce

Persistenza area

Fig.27 A lato: grafico spazio temporale dei processi trasformativi dell'area di progetto e relativa legenda del codice simbolico utilizzato.

ğ _____

Da questa analisi morfologica emerge come l'area abbia avuto un'evoluzione piuttosto lineare, iniziata con la realizzazione del tratto ferroviario intorno agli anni '80 dell'Ottocento. Da qui ha poi subito una serie di divisioni interne tramite ulteriori elementi dell'infrastruttura ferroviaria che hanno determinato l'inizio delle macro aree denominate come Area 1, Area 2 ed Area 3 e delle loro suddivisioni interne.

L'Area 4 è stata l'ultima a formasi, nonostante la ferrovia fosse da lungo tempo presente e funzionante, la sua nascita coincide proprio con la creazione dei tracciati ferroviari secondari, che a loro volta hanno rimarcato le aree precedentemente definite.

Negli anni '50-'60 del secolo scorso ha inizio la realizzazione di alcuni manufatti a servizio della ferrovia che viene utilizzata come scalo per il trasporto delle vetture Fiat, e di una serie di edifici che hanno ospitato la sede di Zust Ambrosetti per diversi anni.

Il punto di svolta è rappresentato dal periodo degli anni '70, quando l'area ha perso la sua frammentazione interna per assumere una connotazione meno ripartita. Questo è anche il periodo in cui, dal punto di vista edilizio, si verifica la costruzione del capannone lungo Corso Rosselli e l'ampliamento dell'edifico ad ovest, recentemente interessato da un'operazione di restauro.

Dagli anni '70 in poi l'area è rimasta fondamentalmente invariata, le tracce che sono state solcate sulla sua superficie hanno resistito al susseguirsi degli eventi e sono ancora in parte visibili.

Questa peculiarità. questo essere una sorta di palinsesto su cui leggere, in maniera chiara e talvolta tangibile, la storia evolutiva dell'area, è estremamente interessante e costituisce una prima base su cui impostare il successivo lavoro progettuale.

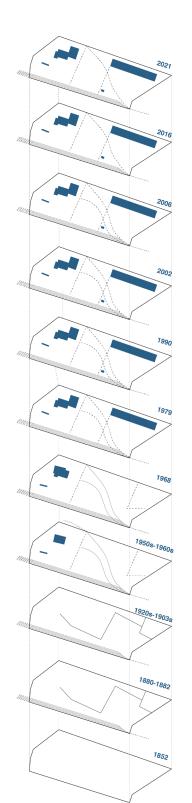


Fig.28 A lato: semplificazione del processo trasformativo. L'esploso riporta, per ogni anno analizzato, la configurazione morfologia con i suoi principali elementi fisici.

Ferrovia Tracce - - Persistenza tracce Edific

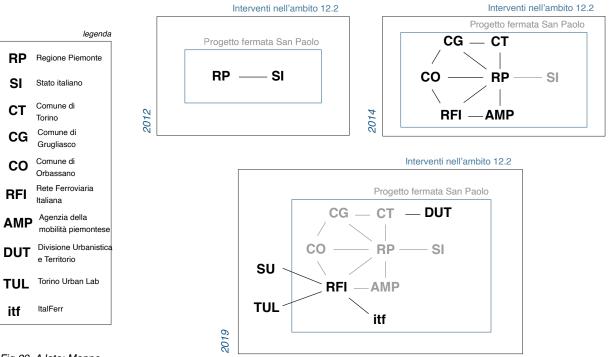
Dopo la lettura del palinsesto, quindi di quegli elementi fisici che hanno modificato l'area, e una volta compresi i processi del "passato" che hanno portato alla sua conformazione attuale, è la volta di passare a studiare e comprendere i processi attualmente attivi, ed in particolar modo la decisione inerente l'attivazione della nuova fermata San Paolo, prevista per la linea SFM5 del sistema metropolitano

Si tratta di un processo in parte precedentemente descritto nell'introduzione e che vede come protagonisti la Regione Piemonte con, nello specifico i comuni di Torino, Grugliasco, Orbassano, la Divisione urbanistica e del Territorio torinese, l'Agenzia della mobilità torinese, e la Rete ferroviaria italiana con la società di Sistemi Urbani.

Per comprendere in maniera più immediata, anche visivamente, le azioni perseguite, ed i relativi effetti materiali, abbiamo definito uno schema grafico che riportasse in successione cronologia i diversi eventi.

Al suo interno sono riportati i processi decisionali inerenti l'attivazione della nuova fermata e lo sviluppo del workshop "Rail City Lab" poiché direttamente indetto da parte di Sistemi Urbani come modalità di riattivazione dell'area in esame.

A completare la lettura processuale abbiamo mappato la rete degli attanti costruitasi a partire dal 2012, ampliatasi nel corso degli anni e che conta una serie di attori locali e statali, istituzionali e non.



47

Fig.29 A lato: Mappe diacroniche degli attanti.

SI

CT

CG

RFI

DUT

itf

Per comprendere a pieno l'evento che innesca la trasformazione dell'area abbiamo realizzato un *diagramma di Shenzen*, in cui si descrive il processo che ha portato all'approvazione del progetto della fermata SFM5 San Paolo.

Nel 2012 si raggiunge un'intesa tra la Regione Piemonte e lo Stato Italiano in merito alla trasformazione dell'ambito identificato da PRG come 12.2 FS San Paolo.

Solo nel 2014, grazie ad un incontro tra la Regione Piemonte, il Comune di Torino, il Comune di Orbassano, il Comune di Grugliasco, la Rete Ferroviaria Italiana e l'Agenzia della Mobilità piemontese, si raggiungono le base per un Accordo di programma ed un Protocollo d'Intesa in cui si prevedono le principali opere infrastrutturali per l'attivazione della linea SFM5.

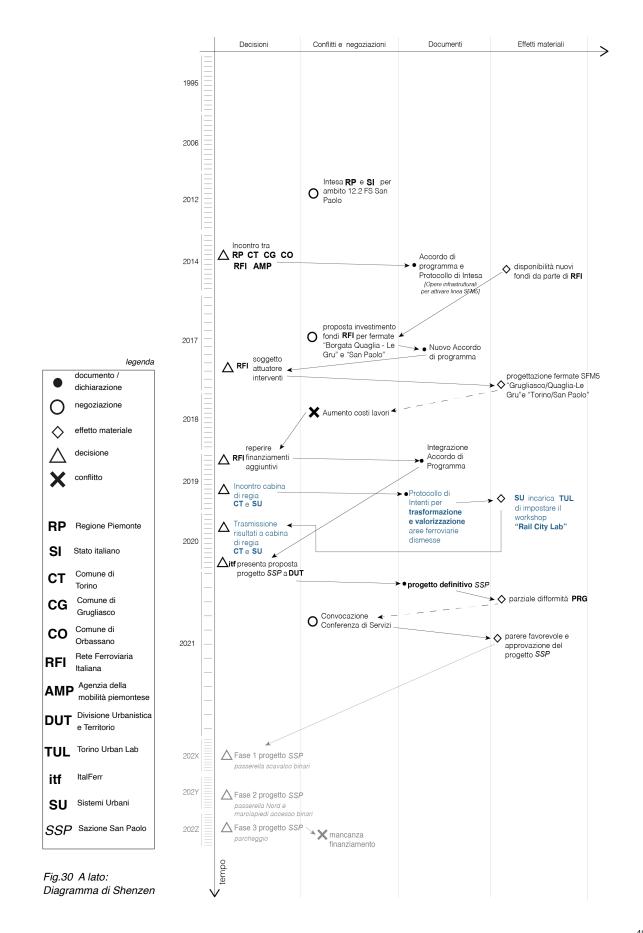
In quello stesso anno risulteranno disponibili nuovi fondi da parte della Rete Ferroviaria Italiana, i quali porteranno nel 2017 ad una proposta di investimento di questi ultimi per le fermate "Borgata Quaglia - Le Gru" e "San Paolo". E' infatti grazie a questi investimenti che si giunge ad un Nuovo Accordo di programma, che deve la Rete Ferroviaria Italiana come soggetto attuatore degli interventi previsti.

Nel 2018 si procede con la progettazione delle fermate "Borgata Quaglia - Le Gru" e "San Paolo", ma ci si accorge di come siano aumentati i costi dei lavori. La Rete Ferroviaria Italiana deve quindi reperire nuovi finanziamenti aggiuntivi ed integrare così l'Accordo di Programma.

Nell'anno successivo, un incontro tra la cabina di regia formata dal Comune di Torino e da Sistemi Urbani, dà vita ad un Protocollo di Intenti per la trasformazione e la valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse. Sarà infatti nel 2019 che Sistemi Urbani incaricherà Torino Urban Lab per la realizzazione del workshop "Rail Clty Lab", i cui risultati verranno trasmessi alla cabina di regia nel 2020.

Sempre nel 2020 ItalFerr presenta la proposta di progetto della fermata San Paolo alla Divisione Urbanistica e Territorio, che procederà nel 2021 all'approvazione del progetto definitivo, che implicherà una parziale difformità del PRG. Per questo motivo verrà convocata una Conferenza di Servizi, la quale darà il proprio parere favorevole per l'approvazione del progetto della Fermata San Paolo.

La realizzazione di quest'ultimo è stata suddivisa in tre fasi distinte: una prima fase prevede la realizzazione della passerella di scavalco dei binari, una seconda la passerella Nord e i marciapiedi di accesso ai binari ed una terza la costruzione di un parcheggio, per il quale al momento mancano i finanziamenti.

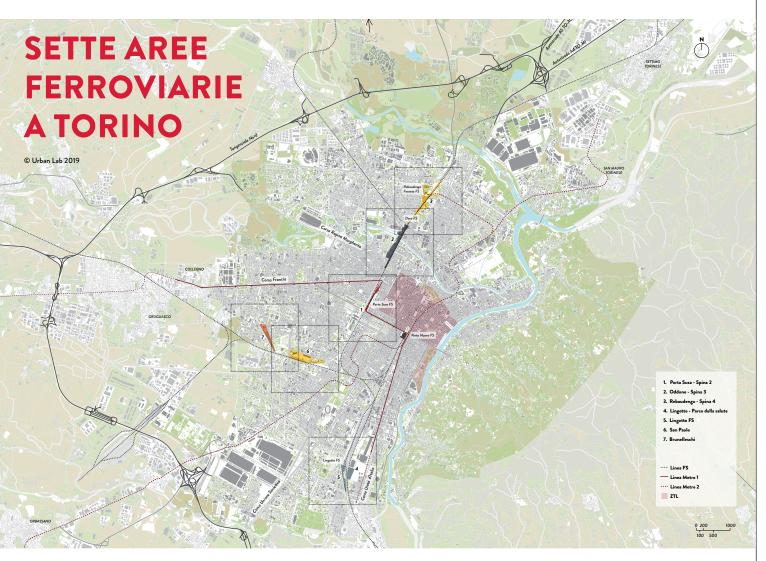


1.3 Il workshop Rail City Lab

In questo paragrafo riportiamo i principali esiti del workshop Rail City Lab tenutosi a Torino dal 29 al 31 maggio 2019, coordinato da UrbanLab e voluto sia dalla Città di Torino che dal gruppo FS Sistemi Urbani. La discussione alla base di questa esperienza di lavoro collettiva è stata strutturata attorno ad un complesso scenario conoscitivo costituito da analisi territoriali, raccolte dati e mappature che potessero fornire un quadro il più completo e articolato possibile a quanti hanno preso parte all'evento

Il lavoro è stato condotto su sette differenti aree ferroviarie torinesi ormai non più funzionali all'esercizio ferroviario originario, per un totale di circa 500 000 m², con il fine di valorizzare al meglio il patrimonio immobiliare di proprietà del gruppo FS Sistemi Urbani.

Fig.31 In basso: localizzazione delle aree ferroviari oggetto del workshop. Immagine tratta dalla brochure "Sette aree ferroviarie a Torino" pubblicata da UrbanLab.



6 La descrizione della metodologia di lavoro e le informazioni riportate sono tratte dall'articolo Lucchini C., Una discussione in corso: le aree ferroviarie a Torino, in "EcoWebTown. Journal of Sustainable Design", a. Il n.2019, 31 dicembre 2019, 153-162.

7 Per una descrizione più approfondita e dettagliata si rimanda alla brochure citata nel testo: "Sette aree ferroviarie a Torino" pubblicata da UrbanLab.e consultabile presso la sede dell'assaciazione.

Le aree in questione sono: l'area di Porta Susa/Spina 2, l'ambito Oddone/Spina 3, Rebaudengo/Spina4, Lingotto-Parco della Salute, Lingotto FS-Stazione ponte, San Paolo, Corso Brunelleschi; ad eccezione di quest'ultima, il PRG stabilisce già allo stato attuale delle schede normative per la regolazione dell'occupazione del suolo, per le destinazioni d'uso, i diritti edificatori e gli standard per le cessioni di servizi e parcheggi.

Nell'ambito di un più generale processo di revisione del PRG che l'Amministrazione comunale torinese ha intrapreso già nel maggio 2017, il workshop è stato accolto come una ulteriore possibilità per ragionare sull'aggiornamento di norme, destinazioni d'uso e iter approvativi nella maniera più trasparente e comunitaria possibile, perseguendo il coinvolgimento attivo di stakeholders locali.

Partendo dalle caratterizzazioni storiche di ciascuna area, il workshop si è sviluppato intrecciando tematiche strategiche per quanto concerne gli ambiti di sostenibilità, vivibilità dello spazio urbano e connessioni; ciò ha portato ad analizzare le differenti aree dal punto di vista di quattro tematiche urbane fondamentali: *l'abitare*, *il verde*, *le connessioni* e *le tecnologie*.⁷

Nello specifico andremo ora a considerare quanto emerso per l'Area 6, San Paolo nelle analisi delle singole tematiche e l'esito progettuale sotto forma di concept formulato alla fine del workshop, il quale ha poi prodotto una bozza del progetto da parte di FS Sistemi Urbani. Quanto emerso dalle analisi tematiche risulta essere chiaramente in linea con gli esiti delle nostre osservazioni iniziali, pertanto, nel formulare la nostra strategia di progetto abbiamo tenuto conto anche della documentazione prodotta dal workshop per indirizzare al meglio l'azione trasformativa dell'area.

I dati riportati di seguito fanno riferimento a quanto esposto all'interno della brochure riassuntiva di presentazione inerente l'Area 6 San Paolo, redatta sempre ad opera di UrbanLab.⁵

La città del vivere

Per quanto riguarda il tema del vivere, il team di lavoro si è concentrato soprattutto sul grande argomento della temporaneità e di come rispondere alle nuove esigenze che vengono espresse dal profilo di utenti; ne deriva un tentativo di creare una mixité funzionale costituita da servizi, spazi ricettivi, per il commercio, per uffici e coworking. Applicando una strategia simile, il punto di arrivo diventa un quartiere innovativo, dove gli spazi pubblici, lavorativi e quelli dedicati agli edifici residenziali si mescolano tra loro creando pattern inediti dove poter sperimentare nuovi approcci di gestione e fruizione.

Il contesto urbano in cui è situata l'Area 6 San Paolo è stato analizzato sotto il punto di vista delle sottocategorie di Cultura, turismo, tempo libero e Welfare e servizi. L'immagine è quella di un quartiere residenziale con caratteristiche socioeconomiche piuttosto definite e polarizzate; vi è una forte incidenza della popolazione anziana e una bassa presenza di residenti di origine straniera. Rilevante è anche la presenza di due importanti poli culturali legati all'arte contemporanea: la Fondazione Mertz e la Fondazione Sandretto Re Rebaudengo.

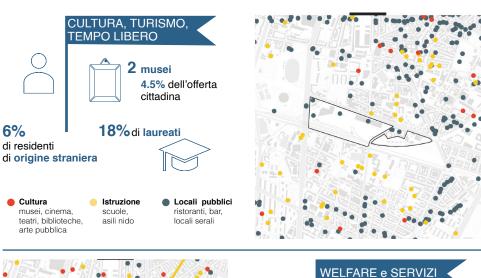


Fig.32 A lato: mappatura delle principali attività relative a cultura. istruzione e tempo libero tratta dalla brochure "Area 6. Rail Citv Lab". Infografica riassuntiva.

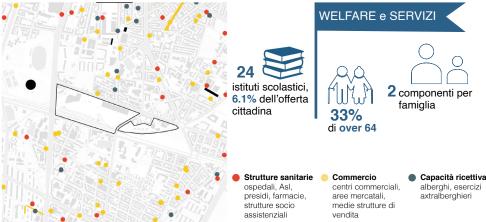


Fig.33 A lato: mappatura dei principali servizi e attività di welfare tratta dalla brochure "Area 6. Rail City Lab". Infografica riassuntiva.

La città delle connessioni

Il tema delle connessioni è legato sia all'estensione che alla collocazione delle aree analizzate, e viene declinato secondo i criteri di camminabilità e continuità dei percorsi pedonali oltre che di continuità ambientale. L'obiettivo, in questo caso, è ricucire porzioni di tessuti urbani che risultano slegate tra loro, agendo anche a livello dell'infrastruttura verde ricollegando i parchi urbani presenti.

L'attivazione della nuova fermata San Paolo fornirà all'area, e conseguentemente all'intero quartiere, un punto di accesso privilegiato al Servizio Ferroviario Metropolitano e, allo stesso tempo, aumenterà e diversificherà i flussi di utenze, cambiando potenzialmente le modalità di fruizione e la tipologia dei servizi offerti.

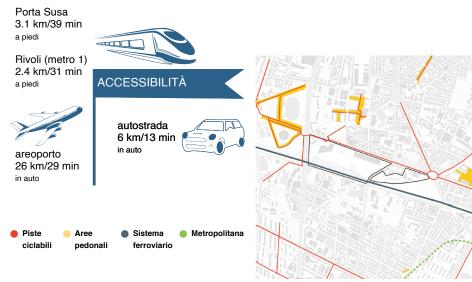
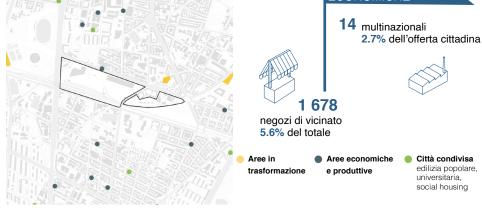


Fig.34 A lato: mappatura delle principali infrastrutture tratta dalla brochure "Area 6. Rail City Lab". Infografica riassuntiva. ATTIVITÀ **ECONOMICHE**

Fig.35 A lato: mappatura delle principali attività economiche e sociali tratta dalla brochure "Area 6. Rail City Lab". Infografica riassuntiva.



La città della sostenibilità

Al giorno d'oggi non si può parlare di strategia progettuale senza includervi una stabile base di sostenibilità, la quale è fortemente legata anche all'utilizzo dell'infrastruttura verde; in tal senso il suo corretto posizionamento e l'altrettanto corretta manutenzione e gestione, possono concorrere alla sostenibilità energetica e alla salute dei cittadini che vivono quotidianamente questi spazi. Nell'ambito del workshop, si è quindi immaginato all'utilizzo di tecnologie che producano quartieri performanti attraverso meccanismi di riduzione ed eliminazione progressive delle isole di calore oppure tramite la gestione delle acque, oppure ancora attraverso pratiche economicamente produttive come orti urbani o serre bioclimatiche, non dimenticando però l'imprescindibile interazione con i microcosmi ecologici già presenti.

La sostenibilità passa anche dall'utilizzo di mezzi di mobilità dolce e mezzi di trasporto pubblico, l'area San Paolo è collegata in maniera efficiente al sistema di piste cilopedonali della città e fornisce una vasta offerta di zone verdi molte delle quali presentano servizi sportivi e per il tempo libero.

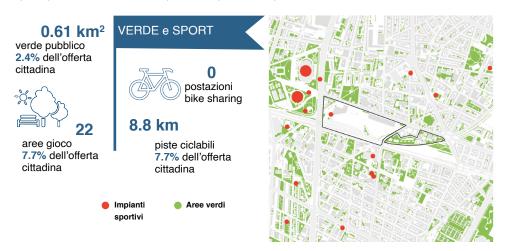


Fig.37 A lato: mappatura delle principali aree ed legate al verde e allo sport tratta dalla brochure "Area 6. Rail City Lab". Infografica riassuntiva.

Dopo la fase di analisi e di approfondimento della varie tematiche precedentemente esposte, l'esito riportato nella brochure propone una visione futura dell'area che da elemento di periferia diventa nodo strategico per la città, il tutto proponendo una revisione a livello funzionale delle prescrizione riportate dal PRG, aggiungendo una componente residenziale che si andrebbe ad inserire in un contesto urbano non ancora saturo.

ESITO WS

RAIL CITY LAB

PRESCA.
PRG

Fig.36 A lato: ripartizione funzionale secondo PRG e secondo le modifiche emerse dal workshop.

Gli esiti

L'attivazione della nuova fermata e il relativo miglioramento dei collegamenti con Orbassano ed il suo polo universitario, fornirebbero all'area un nuovo bacino di utenti con richieste differenti e questo pone le basi per la creazione di poli con nuove funzioni, legate anche all'infrastruttura digitale: spazi per il coworking, laboratori artigianali e di industria 4.0, poli legati alla logistica "ultimo miglio"; tutti nuovi servizi che andrebbero ad attivare le potenzialità rimaste inespresse dell'area in esame.

Più nello specifico, la proposta emersa dall'esperienza del workshop distingue due lotti interni all'interno dell'area: il primo, ad ovest, conserva l'edifico esistente recentemente ristrutturato con la relativa area esterna di competenza, il secondo, invece, ospiterà una serie di volumi con un mix di servizi.

A nostro avviso il concept progettuale proposto da FS Sistemi Urbani ha alcune criticità, in particolare la mancanza di dialogo con il contesto urbano e di continuità all'interno dell'area stessa. Come si può infatti notare dall'immagine sotto riportata, i volumi ipotizzati sembrano essere come dei corpi estranei, posizionati dall'alto e non derivanti dalla morfologia del lotto o dagli elementi immediatamente antistanti ad esso.

Altro aspetto critico è la stazione, che resta un elemento marginale con tutte le problematiche sociali annesse, come il rischio di diventare un luogo aggregativo per la piccola criminalità di quartiere.

D'altro canto, forse uno dei punti forti di questa proposta, è l'elevata componente di verde, che funziona come elemento di ricucitura e collegamento tematico con le altrettante zone parco limitrofe.

Tenendo conto di quanto emerso, la nostra proposta progettuale vuole cercare di risolvere le criticità riscontrare e valorizzare ulteriormente gli elementi di potenzialità.



Fig.38 A lato: ipotesi progettuale a cura di FS Sistemi Urbani sulla base di quanto emerso dal workshop Rail City Lab.

Tratta da Real Estate Opportunities Book di FS Sistemi Urbani.

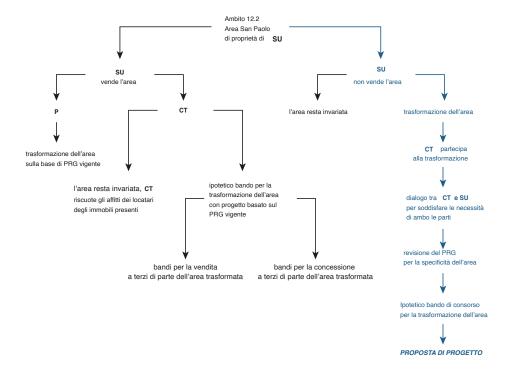
oggi domania

2. Da oggi a domani

Questa seconda parte affronta la metodologia progettuale utilizzata e gli esiti determinati dalla sua applicazione, approfondendo la modalità generativa dello strumento impiegato e la modalità di sviluppo complessivo ipotizzata.

La nostra attività progettuale si colloca nell'ipotesi in cui Sistemi Urbani, soggetto proprietario dell'area nell'Ambito 12.2, non venda la suddetta e decida di intraprendere un'azione trasformativa e di riattivazione in cui partecipa in maniera attiva anche il Comune di Torino. Questa scelta è stata dettata dall'ipotesi che il Comune, una volta avviata la nuova fermata San Paolo, possa sfruttare questa occasione per trarre dei benefici a livello urbano e non solo e quindi sia interessato ad investire in una serie di azioni progettuali, instaurando un dialogo costruttivo con Sistemi Urbani sulla cui base continuare il processo di revisione del Piano Regolatore attualmente vigente.

Ipotizzando che i soggetti interessati indicano un bando, la nostra proposta di tesi lavora su una soluzione che in linea di massima permetta di gestire l'intera area attraverso fasi successive, ricollegandola con il tessuto urbano circostante sia sotto l'aspetto funzionale che formale e tematico.



- CT Comune di Torino
- ${\bf SU}\,$ Sistemi urbani
- P Investitore privato

Fig.39 A lato:
Diagramma della
collocazione
processuale del lavoro
di tesi.

2.1 Lo strumento progettuale

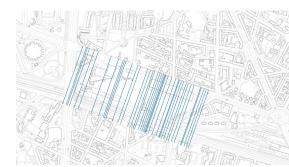


Fig.40 A lato: Generazione delle ascisse lungo l'asse x.

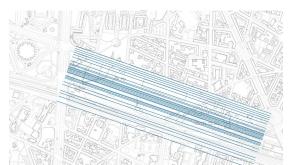
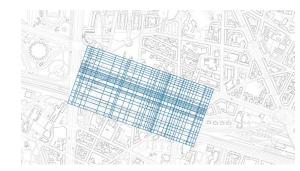


Fig.41 A lato: Generazione delle ordinate lungo l'asse y.

Fig.42 A lato:

Determnazione della

griglia generativa.



Per dirigere l'azione progettuale ci siamo avvalse di uno strumento generativo prodotto partendo dal contesto circostante, lo stesso utilizzato nella fase delle analisi svolte in precedenza.

Si tratta di una griglia il cui modulo non è standardizzato ed imposto dall'alto, ma è determinato dal contesto circostante. la riprendendo scansione del fronte strada ritmica residenziale di Corso Rosselli ed incrociandola con la trasversalità dell'impostazione del vicino parco Pietro Mennea. Si crea in tal modo una suddivisione dell'area in diversi tasselli, ognuno con caratteristiche dimensionali specifiche.

La peculiarità di una griglia costruita in tal modo è la sua adattabilità, infatti è possibile ampliarne la maglia per estenderla anche al di fuori dell'area di progetto, oppure ridurla, semplificandone la scansione e rendendola meno serrata, per aver un effetto più omogeneo o per focalizzare l'attenzione su di una porzione specifica.

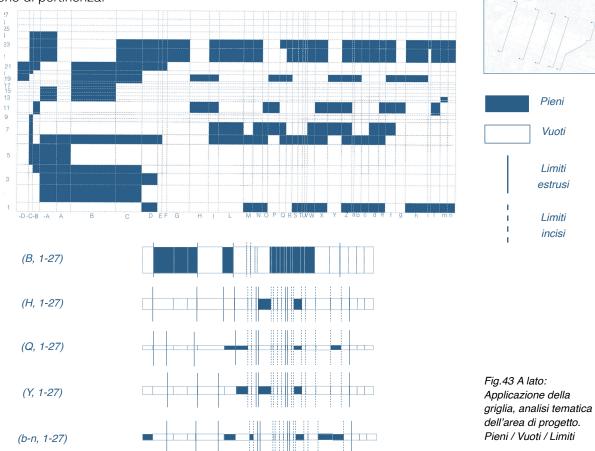
Partendo quindi da elementi tridimensionali e bidimensionali esterni, l'obbiettivo è quello di riportare all'interno dell'area, e del progetto stesso, le diverse caratterizzazioni che si ritrovano nel contesto, così da poter ricucire questa porzione di tessuto cittadino in maniera coerente con il resto della trama urbana.

2.2. Il progetto dello spazio

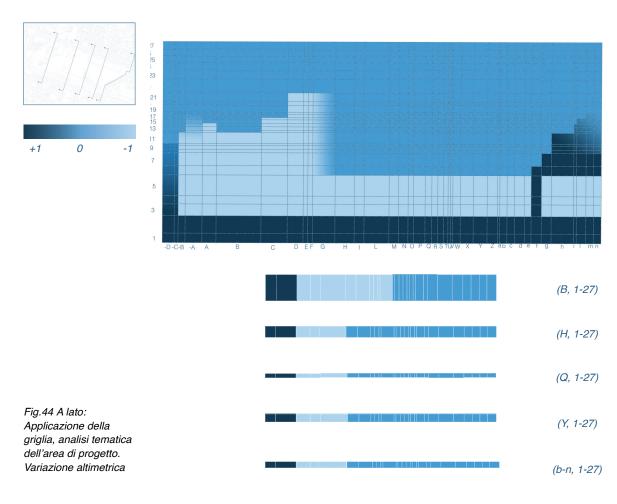
Applicando la griglia, abbiamo iniziato a caratterizzare le singole caselle in maniera differente seguendo le tematiche emerse dalle analisi svolte in precedenza, ipotizzando di volta in volta la conformazione complessiva dell'area ed i suoi elementi fisici.

La prima tematica affrontata riguarda anche in questo caso i *pieni e i vuoti*, con anche gli elementi di limite. La scelta del posizionamento dei pieni è suggerita dalla volontà di avere i diversi servizi ben distribuiti in tutta l'area, avendo non più una grande porzione di vuoto, bensì un gioco ritmico che alternasse spazi aperti con volumi costruiti. Le caselle intese come *pieni* possono quindi ospitare edifici veri e propri, oppure strutture coperte che possano essere utilizzate in maniera flessibile dai diversi utenti.

Per quanto riguarda i vuoti, questi costituiti dal sistema di percorsi interni, dagli spazi verdi e da una serie di spazi pavimentati destinati a funzioni specifiche, mentre i limiti sono collocati in corrispondenza degli assi della griglia e si distinguono in un sistema di "incisioni" del terreno che fungono da piccole canaline di drenaggio oppure in elementi tridimensionali che delimitano le diverse zone di pertinenza.

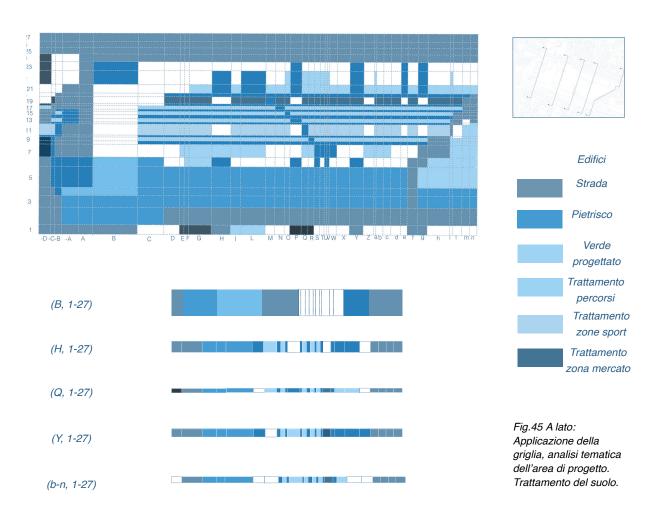


Il secondo tema, la *variazione altimetrica*, è stato gestito conservando la porzione principale dell'area al livello 0, ovvero la quota di Corso Rosselli, per mantenere un senso di continuità ed omogeneità complessiva anche sotto l'aspetto visivo. Il livello -1 ospita, ovviamente i binari ferroviari, un gruppo di edifici per l'eventuale stazione con i relativi uffici e un 'area per gli scambi legati alla mobilità intermodale. Analogamente alla precedente analisi, al livello +1, che esula dall'area effettiva di progetto, restano gli assi stradali di Via Tirreno e Corso Trapani. mantenere la conformazione altimetrica originari è stata una scelta dettata dal non aver potuto approfondire le effettive variazioni altimetriche in quanto irraggiungibili per via delle recinzioni attualmente presenti.



Il terzo aspetto, riguardante il *trattamento del suolo*, è stato sviluppato considerando la linearità caratterizzante la griglia e ciò ha portato alla conformazione di un vero e proprio parco lineare, dove ogni fascia ha un trattamento diverso. Anche in questo caso il verde è stato distinto in progettato, differenziato ulteriormente nell'elaborazione del progetto effettivo, e non progettato. A questi si aggiungono le diverse pavimentazioni pensate per differenziare i percorsi e le fasce che ospitano i volumi, quest'ultime sono a loro volta caratterizzate in modalità diverse a seconda della funzione specifica che ospiteranno.

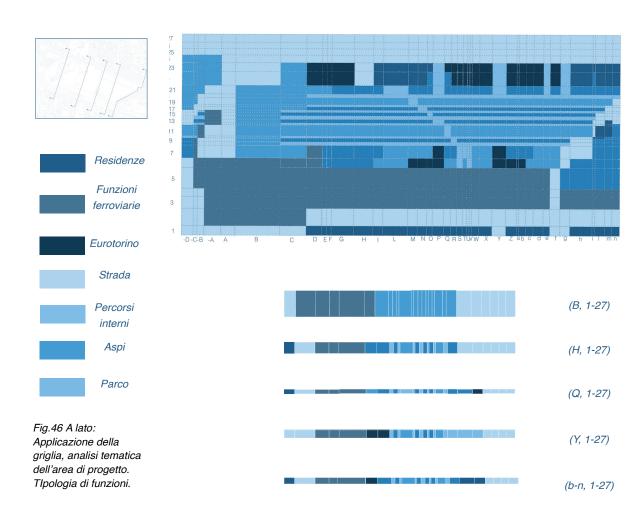
Per la zona sede dei binari ferroviari rimane il trattamento attuale, distinto però dalla pavimentazione limitrofa agli edifici dei servizi ad essi connessi. Nell'analisi rientrano poi altre tipologie di trattamento specifico, che tuttavia riguardano il contesto urbano circostante.



In ultimo le *funzioni* sono state distribuite in maniera tale da poter avere l'area attivata nel suo complesso e in maniera più o meno continua durante l'arco della giornata.

La parte residenziale è stata distribuita lungo Corso Rosselli, specularmente rispetto al fronte già esistente. i diversi servizi appartenenti all'ambito Eurotorino sono stati distribuiti alternandoli con i servizi Aspi e nello specifico, nell'area che si affaccia verso i binari abbiamo pensato di collocare delle attività che possano essere attiva anche nelle ore serali e notturne, così da avere una serie di soggetti utilizzatori ed evitare che tali spazi possano diventare luoghi di risulta abbandonati e pericolosi.

Anche per la differenziazione funzionale, così come per il trattamento del suolo, è stato seguito il criterio della longitudinalità, definendo diverse bande a seconda della destinazione d'uso, in alcuni casi specifici, in altri determinata dall'accorpamento di funzioni diverse ma affini.

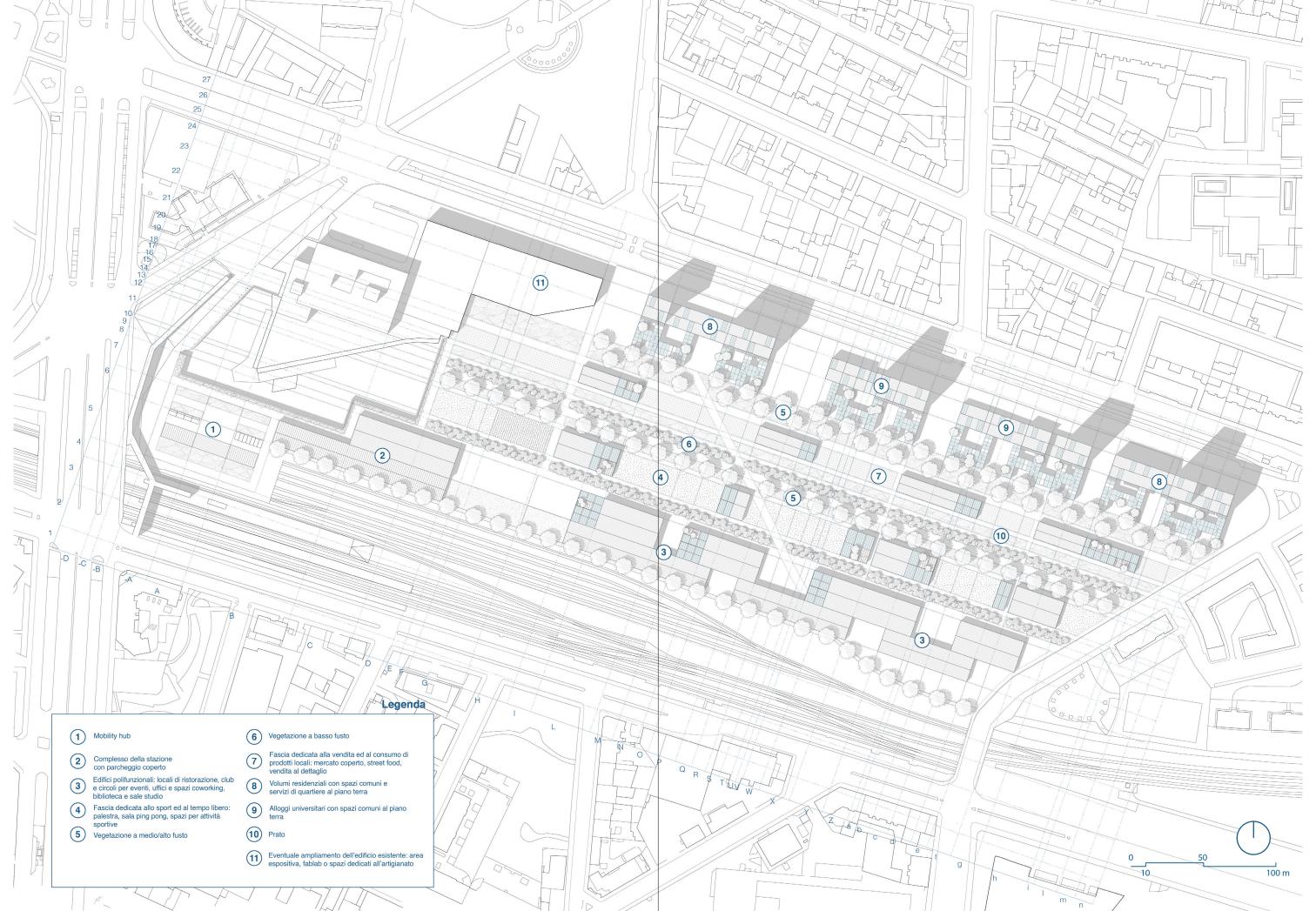


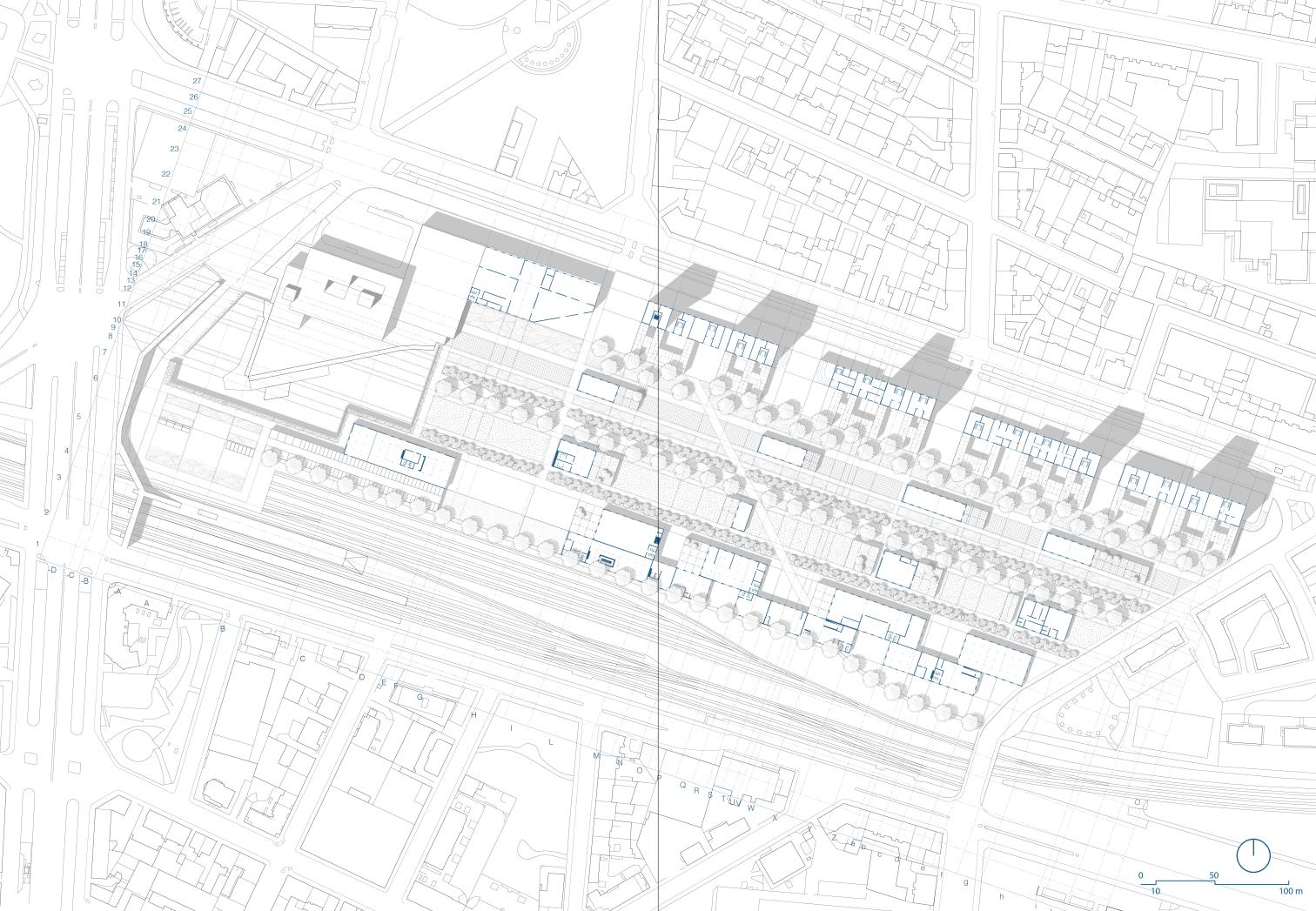
rail grid grid park



25 marzo 2026, ore 16.46.

Fig.47 Sopra: Illustrazione di una porzione del parco lineare.





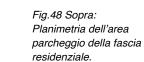
Ogni blocco residenziale ha il proprio accesso privato alla zona del parcheggio, tramite una rampa a doppio senso di marcia da Corso Rosselli, mentre per le residenze e gli alloggi universitari l'accesso è unico. Sono previsti almeno un box/posto auto per ogni appartamento o alloggio.

37 Box cantina destinati
al primo blocco residenziale

38 Box cantina destinati
al secondo blocco
residenziale

per gli ospiti delle residenze

universitarie





Il fronte di Corso Rosselli riprende la scansione degli edifici antistanti, rielaborandone le altezze. La facciata è scandita da moduli verticali che individuano le aperture con i relativi sistemi di ombreggiamento costituiti da pannelli mobili che scorrono all'interno dello spessore della facciata stessa.

Il piano terra, destinato a servizi per la comunità nel caso delle residenze ed è adibito a spazi comuni per gli alloggi universitari, è inoltre sottolineato da un diverso trattamento della facciata.

Gli alloggi situati agli ultimi piani possono usufruire di aperture nella coperture che garantiscono un apporto di illuminazione adeguato.

Fig.49 A lato: Vista sul prospetto residenziale di Corso Rosselli.

2.3 La rappresentazione del progetto

L'esito progettuale si configura come un *parco urbano lineare* dove porzioni residenziali e di servizi polifunzionali coesistono in maniera armonica con spazi legati all'infrastruttura i quali fungono da catalizzatori di flussi di utenza. Potrebbe essere paragonato ad un organismo vivente e adattivo che, grazie all'attivazione di volta in volta dei singoli elementi emersi dalla matrice generativa della griglia, ha la possibilità di modificare la sua immagine finale e quindi anche l'esperienza vissuta dai sui utenti.

La configurazione complessiva richiama l'impianto infrastrutturale dell'adiacente ferrovia e l'inserimento di una forte componente di verde funge come elemento di ricucitura tematica con il complesso di parchi presente nelle zone circostanti. In maniera più dettagliata, il layout prevede una serie di bande longitudinali diversificate tra loro tramite funzioni e trattamenti del suolo, alternando pavimentazioni a zone di vegetazione a loro volta distinte per tipologia e stagionalità al fine di poter avere la componente naturale presente costantemente.

Dal punto di vista architettonico gli *edifici polifunzionali*, inseriti considerando a livello funzionale sia quanto indicato dallo strumento urbanistico, sia dai suggerimenti emersi dall'esperienza del workshop, richiamano la tipologia formale classica dei capannoni utilizzati per le riparazioni ferroviarie, la loro disposizione all'interno dell'area suggerisce anche visivamente l'immagine dei binari percorsi dai vagoni.

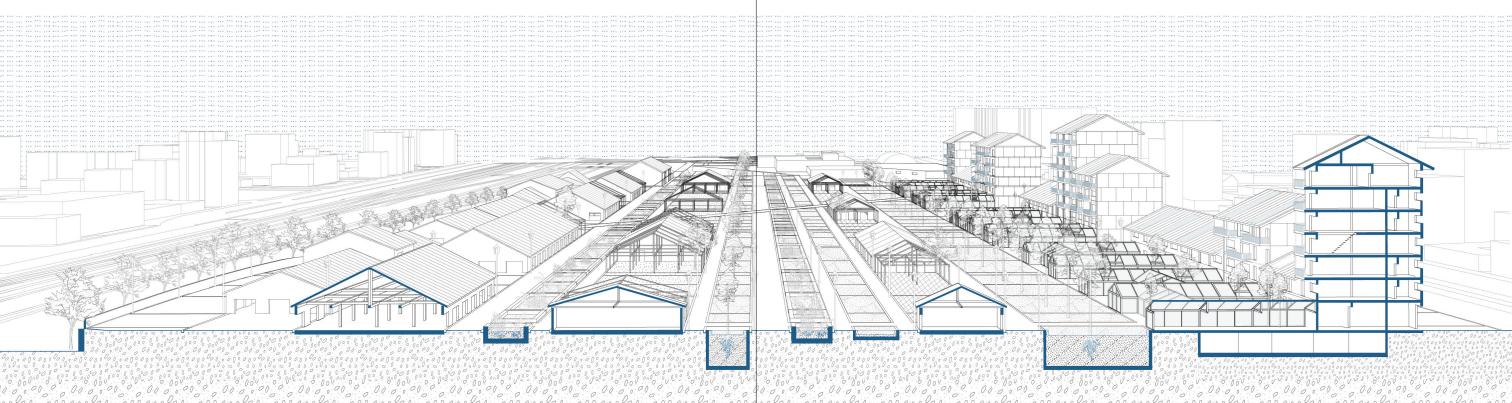
Ad alleggerire la pesantezza di questi volumi abbiamo scelto di affiancare alcuni di essi a delle strutture a telaio leggere, le quali successivamente possono

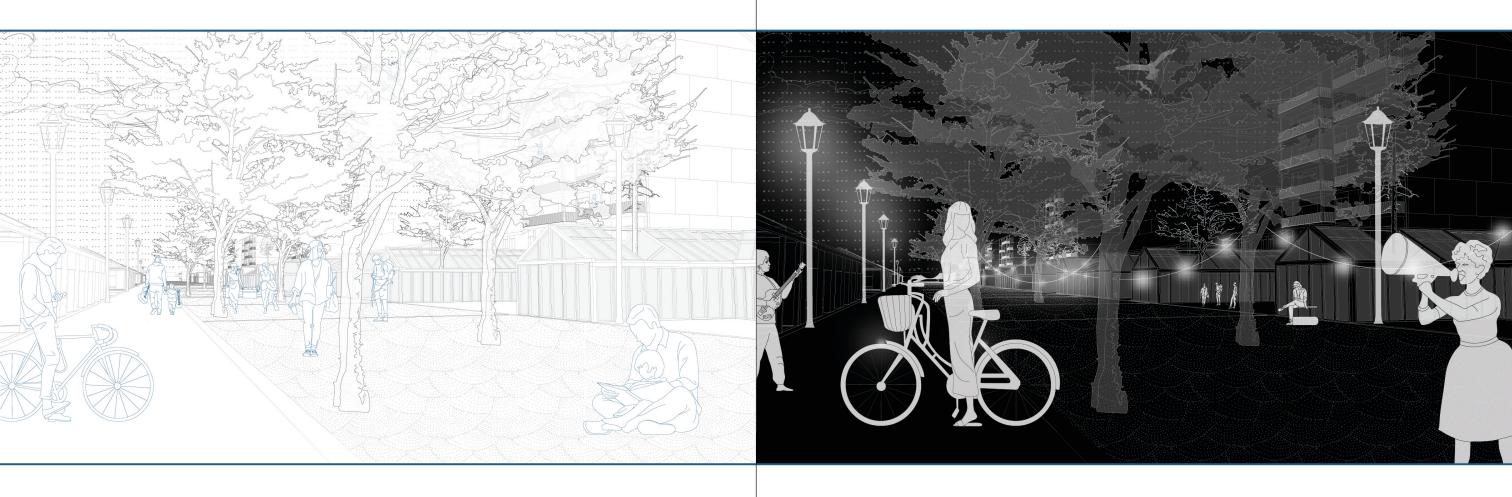
Fig.50 In basso: Sezione prospettica diventare elementi di copertura attraverso l'installazione di materiali effimeri e temporanei oppure di tamponature fisse.

Queste componenti dialogano con i volumi che definiscono lo spazio di pertinenza della *fascia residenziale*, la quale è suddivisa in quattro blocchi; i due più esterni sono destinati ad appartamenti e al piano terra servizi coerenti con il profilo di utenza, mentre quelli centrali ospitano una serie di alloggi universitari e relativi spazi comuni e di svago al pian terreno. Le rispettive aree di pertinenza sono determinate da volumi vetrati, assimilabili a serre condominiali i cui spazi interni possono essere adibiti a serre effettive, oppure utilizzati come luoghi aggregativi per attività collettive.

All'esterno le facciate sono differenziate a seconda del loro affaccio: la facciata si Corso Rosselli si presenta come una superficie continua con le sole bucature date dalle finestre, mentre la facciata in direzione del parco presenta un sistema alternato di balconi che si collegano anche tra loro attraverso profili che richiamano verticalmente l'impostazione della griglia utilizzata in pianta.

Al piano interrato di ogni blocco è previsto una spazio per il parcheggio che, nel caso degli appartamenti prevede la presenza di un box cantina per ogni famiglia al suo interno, mentre per le residenze universitarie sono predisposti un numero sufficiente di posti auto ed eventualmente una serie di box cantina che possono essere affittati dove richiesto.





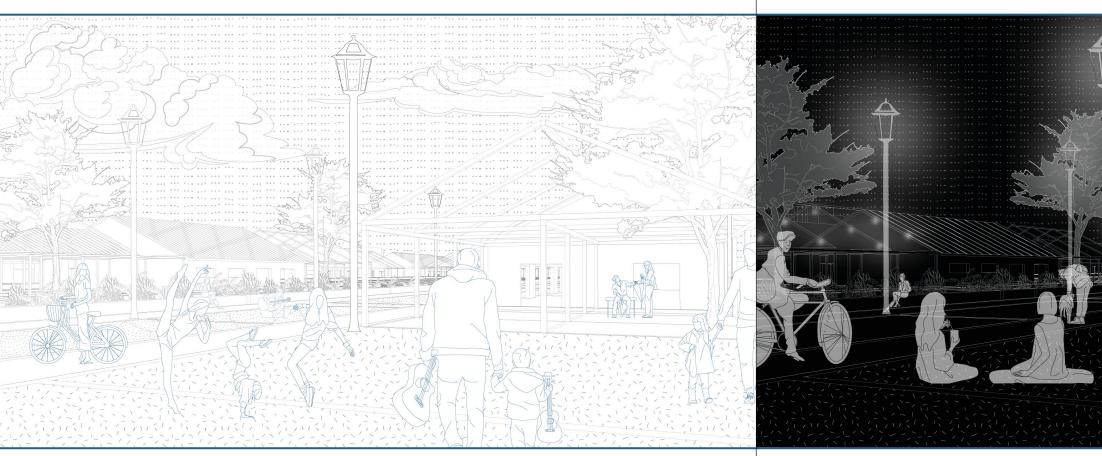
15 luglio 2025, ore 13.33.

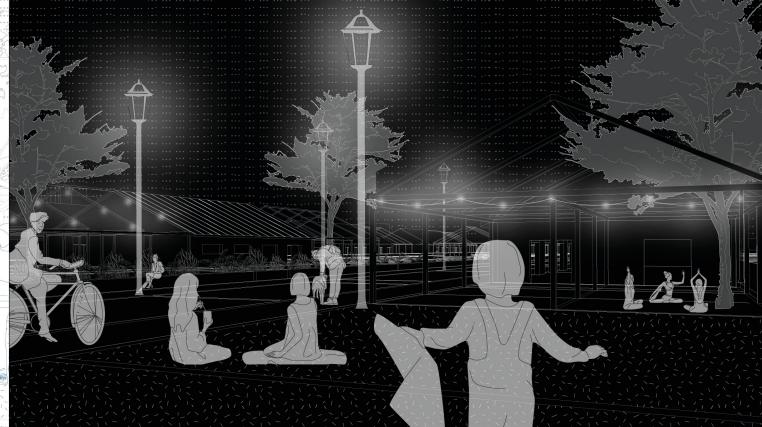
I residenti del nuovo parco urbano torinese cercano riparo dal caldo torrido estivo sotto le folte chiome della vegetazione presente nei dintorni delle proprie abitazioni.

Fig.51 Sopra Vista tipo dei blocchi residenziali, ore 13.33. 5 settembre 2025, ore 21.17

Al termine di una calda estate, una passeggiata serale è l'ideale per ricaricare le pile prima di una nuova giornata di lavoro.

Fig.52 Sopra: Vista tipo dei blocchi residenziali, ore 21.17.





3 maggio 2026, ore 16.55.

I circoli sportivi organizzano corsi di skateboard e lezioni di hip hop per adulti e bambini. Con le diverse attività organizzate, l'area diventa un punto di riferimento per l'intero quartiere.

Fig.53 Sopra: Vista tipo della fascia funzionale sport, ore 11.45.

21 luglio 2026, ore 20.43.

Le attività non si fermano! I corsi proseguono con sessioni serali di lezioni di yoga all'aria aperta, animando il parco anche in orari meno canonici.

Fig.54 Sopra: Vista tipo della fascia funzionale sport, ore 20.43.



Fig.55 Sopra: Assonometria generale.

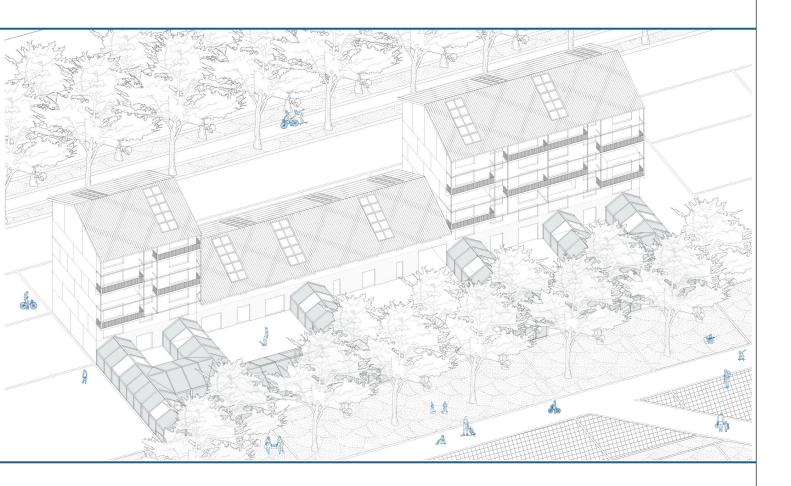


Fig.56 Sopra: Stralcio assonometrico dei volumi residenziali.

Volumi residenziali

I blocchi residenziali presentano, nella zona che si affaccia sul parco, una serie di volumi vetrati disposi e delimitare delle zone di pertinenza per i residenti/ studenti. Questi volumi, che richiamano le strutture presenti nel parco assieme agli edifici polifunzionali veri e propri, possono essere sfruttati come orti urbani o come spazi da utilizzare per momenti di collettività e svago.

La facciata degli edifici è caratterizzata da un sistema di balconi che si alternano all'interno di una struttura che ne scandisce, riprendendo concettualmente l'utilizzo della griglia generativa, il ritmo generale. E' come se la griglia, da elemento bidimensionale, "salisse" sulla facciata stessa diventando un oggetto tridimensionale che ne sottolinea lo sviluppo.

Volumi polifunzionali

All'interno del parco è possibile individuare delle fasce funzionali in cui si collocano una serie di volumi che formalmente riprendono i grandi capannoni ferroviari. A questi si affiancano della strutture a telaio che, all'occorrenza, possono essere tamponate con elementi leggeri di copertura per ricreare spazi coperti da gestire in maniera flessibile.

La componente del verde è distinta principalmente in tre macro categorie: medio-alto fusto, basso fusto e prato, per definire spazi visivamente dinamici.

La scelta delle specie da inserire si basa sul perseguire una dinamicità anche a livello di ciclo vitale: l'obiettivo è avere spazi sempre attivi e mai a riposo.

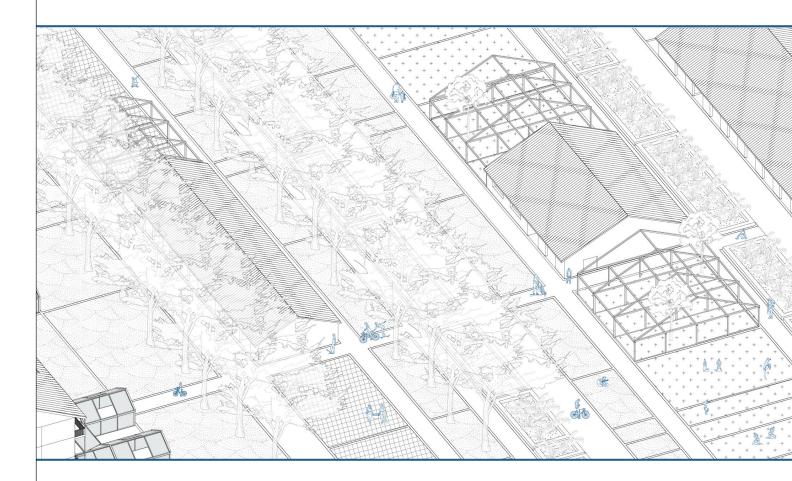
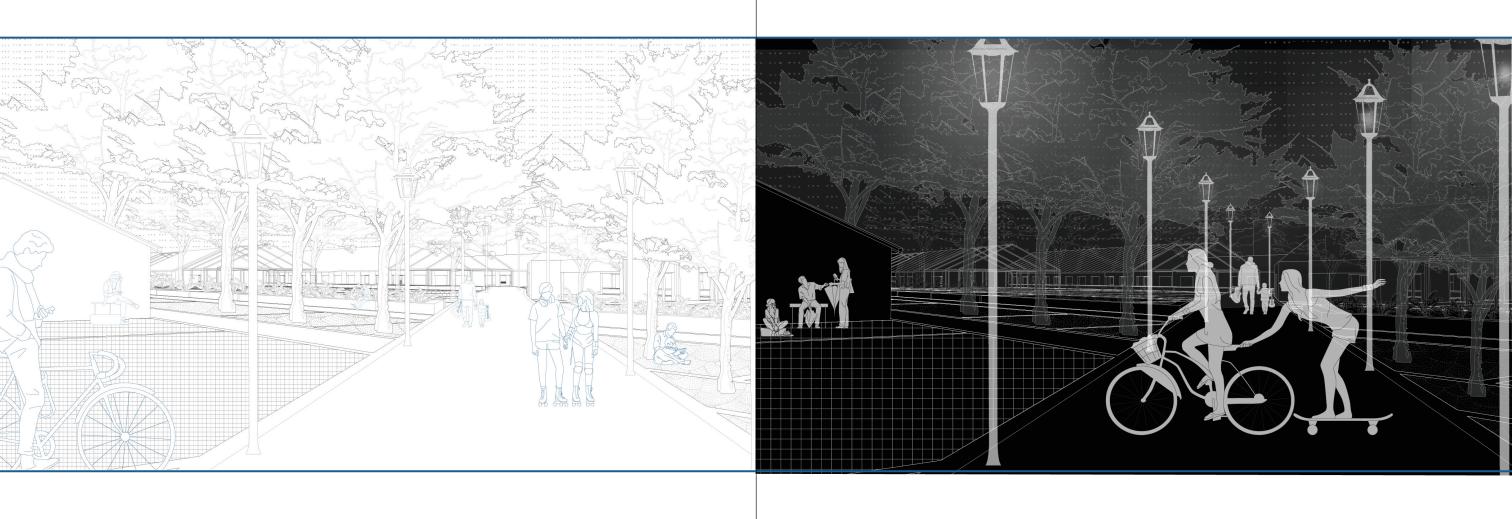


Fig.57 Sopra: Stralcio assonometrico dei volumi polifunzionali.



26 aprile 2026, ore 15.41

La primavera colora e risveglia il parco popolandolo di tutti coloro che ne approfittano per una passeggiata domenicale. Chi in bici, chi a piedi, chi con i pattini, tutti si rilassano e si divertono.

Fig.58 Sopra: Vista tipo interno del parco, ore 15.41.

18 giugno 2026, ore 20.16.

Con la chiusura delle scuole, l'estate può iniziare! Le giornate si allungano e le sere torinesi si animano di musica e di attività culturali.

Fig.59 Sopra: Vista tipo interno del parco, ore 20.16



8 ottobre 2029, ore 10.41

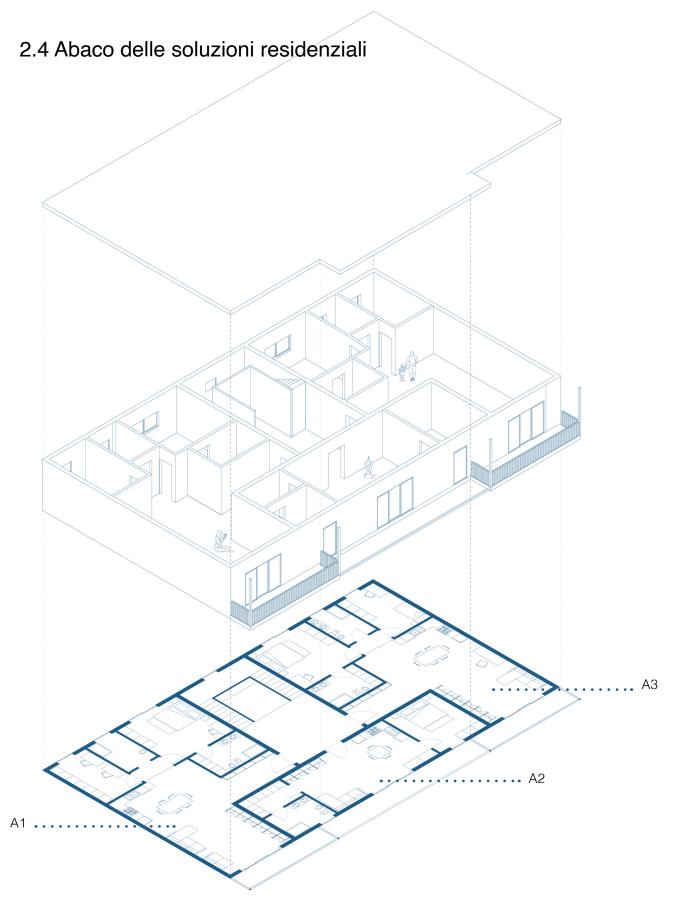
Il mercato rionale, organizzato ogni settimana, offre prodotti a km 0 e diventa un luogo dove scoprire le diversità culinarie del territorio.

Fig.60 Sopra: Vista tipo della fascia funzionale mercato, ore 10.41.

1 settembre 2029, ore 19.34

I locali dello street food offrono aperitivi variegati e momenti di socialità da trascorrere in compagnia di amici, tra musica e risate.

Fig.61 Sopra: Vista tipo della fascia funzionale mercato, ore 19.34.



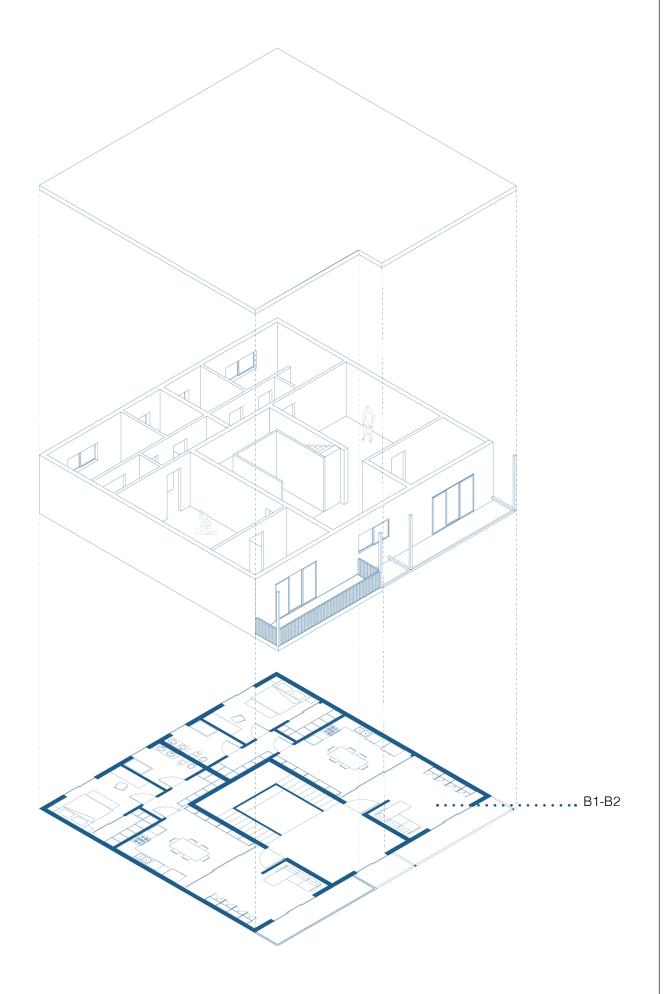
2.4.1 Residenza tipo A

Per il primo blocco residenziale abbiamo previsto due diverse tipologie di moduli base. Il modulo A prevede una suddivisione del piano tipo in tre appartamenti, tutti dotati di affaccio sull'area interna del parco e balconi alternati per ogni livello. Gli appartamenti sono tra loro diversificati per avere offrire soluzioni diverse per le varie utenze.

A1	A2	A3	
110 m ²	60 m²	110 m²	
Pensato per giovani coppie, è composto da una camera matrimoniale con uno studio e un'ampia zona giorno open space comprendente ingresso, soggiorno con balcone e cucina.	Pensato per 1/2 persone, è costituito da una zona giorno open space con angolo cottura, bagno con disimpegno attrezzabile e camera matrimoniale.	Pensato per famiglie composte da tre o quattro persone, è composto da una zona notte con camera matrimoniale, camera singola e due bagni, ed una zona giorno open space con cucina e balcone.	
ii ii ii	i	ii ii	
1 🕌	1₩	2-	
box personale	box personale	box personale	

Fig.62 A lato: Planimetria e assonometria midel modulo residenziale Tipo A.

 $_{20}$



2.4.2 Residenza tipo B

Il secondo modulo ipotizzato prevede il piano tipo suddiviso in due appartamenti speculari con l'alternanza dei balconi sul fronte rivolto verso il parco.

B1 e B2

80 m²

Pensati per giovani coppie, l'ingresso è costituito da soggiorno con balcone, separato dalla zona pranzo con cucina tramite parete vetrata.

La zona notte comprende un disimpegno attrezzabile, e bagno e camera matrimoniale con cabina armadio.







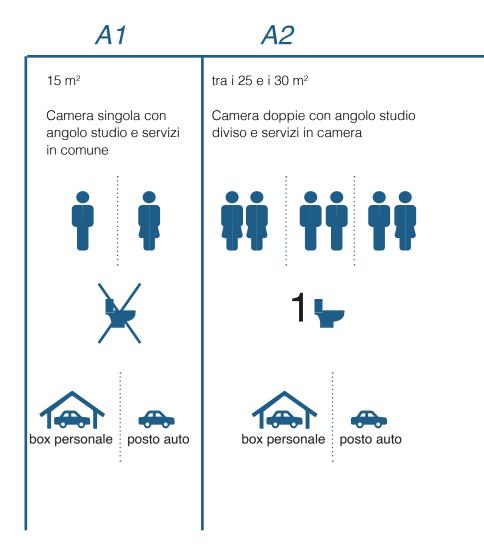
Fig.63 A lato: Planimetria e assonometria del modulo residenziale Tipo B.

Servizi comuni , A1 Fig.64 A lato: Planimetria e assonometria del modulo di alloggi

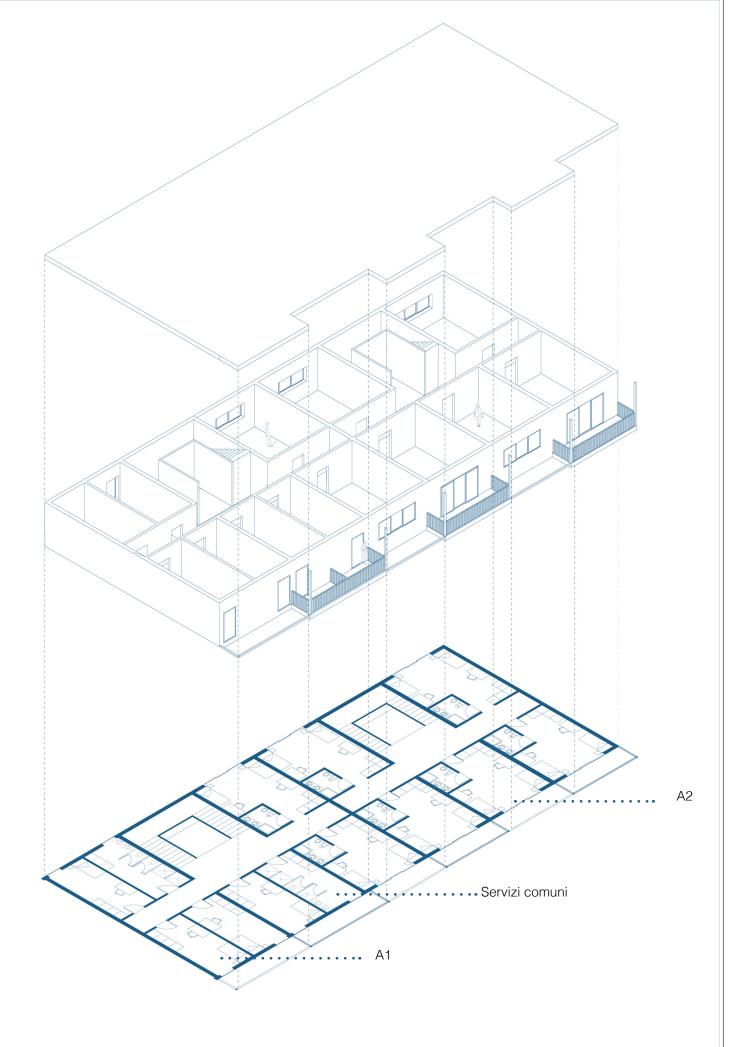
2.4.3 Alloggi universitari tipo A

universitari Tipo A.

Per i blocchi destinati agli alloggi universitari abbiamo ipotizzato la possibilità di avere dei moduli con camere doppie o singole per brevi permanenze, oppure riprendere la soluzione del modulo B residenziale creando degli appartamenti da sfruttare per periodi più lunghi.



0.4



2.4.4 Alloggi universitari tipo B

Questa tipologia riprende l'organizzazione degli alloggi del modulo A, implementandoli con la possibilità di avere una serie di balconi che garantiscono l'affaccio sul parco.

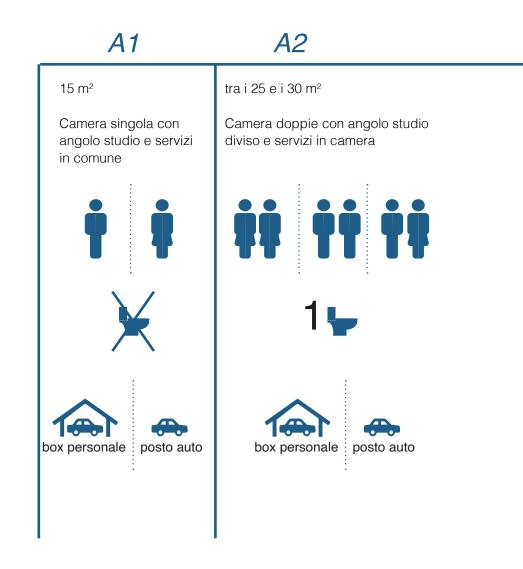
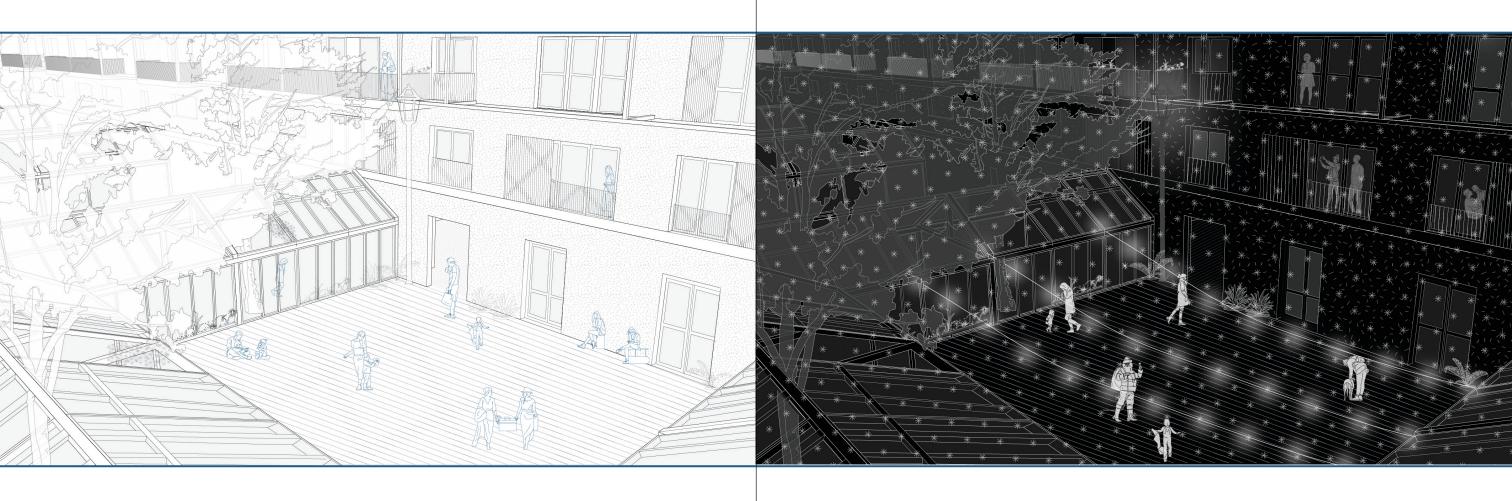


Fig.65 A lato: Planimetria e assonometria del modulo di alloggi universitari Tipo B.



15 agosto 2028, ore 12.59.

Chi resta in città può organizzare un picnic nel parco, trascorrere le vacanze dedicandosi all'orto comune all'interno dei volumi vetrati, oppure godersi del tempo in famiglia.

Fig.66 Sopra: Vista tipo cortile di pertinenza residenziale, ore 12.59 24 dicembre 2028, ore 19.24.

Un'improvvisa nevicata sorprende adulti a bambini durante i festeggiamenti della Vigilia di Natale.

Fig.67 Sopra: Vista tipo cortile di pertinenza residenziale, ore 19.24.

07 aprile 2028, ore 16.34.

Fig.68 Sopra: Illustrazione dello spazio di pertinenza degli alloggi universitari.

3. Strumento di gestione

L'ex Scalo San Paolo è situato in un'area piuttosto estesa, di cui risulta difficile la progettazione e successivamente la gestione, dal momento che non vi sono riferimenti topografici specifici al suo interno. Per questo motivo abbiamo creato una sorta di *database interattivo*, che, a partire dalla griglia iniziale, potesse facilitarne l'amministrazione.

Il database si struttura seguendo l'impostazione della griglia, dove ogni porzione di spazio è stata identificata con un codice composto da un numero (che ne determina la latitudine) ed una lettera (che ne determina la longitudine).

Il database è collegato ad una mappa interattiva che suddivide l'area secondo questo meccanismo in più di mille sezioni, ognuna delle quali è collegata ad una casella di un documento esterno interattivo che permette la visione e la modifica dei dati delle stesse.

Si struttura in un sistema di tabelle suddivise secondo diverse categorie: la tipologia, la funzione, il periodo di realizzazione, la proprietà, il finanziamento per la realizzazione e altre informazione necessarie. Queste categorie possono essere modificate o integrate in qualsiasi momento, a seconda della necessità.

Questo strumento polidimensionale è stato pensato per far fronte a due diverse occasioni, ovvero la progettazione e la successiva gestione dell'intera area.

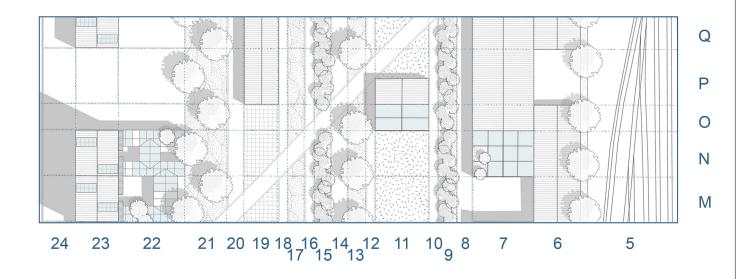
In un primo momento è infatti possibile utilizzarlo per la progettazione dell'area, potendo così agilmente controllare l'intera superficie ed ipotizzare diverse soluzioni progettuali nate a seconda delle molteplici caratterizzazioni delle sezioni stesse.

E'inoltre possibile gestire agevolmente le diverse fasi del processo di realizzazione del cantiere di progetto, potendo controllare e programmare la trasformazione di ogni singola porzione ed eventualmente modificarne l'ordine di realizzazione.

Successivamente, una volta terminato l'intero progetto previsto per l'area, sarà semplice amministrare i singoli edifici, realizzare la manutenzione necessaria o gli interventi opportuni.

Lettera	numero	<u>Tipologia</u>	NUMERO APPARTAMENTI	NUMERO PIANI	NUMERO BOX AUTO	FUNZIONE	Inizio realizzazione	Fine realizazzione
J	23	accesso parcheggio interrato				accesso parcheggio interrato	2026	2028
V	7	copertura				copertura	2024	2026
0	11	copertura				copertura	2026	2026
M	6	edificio		1		bottega/artigiano	2024	2026
M	23	edificio	12	6	7	residenza	2024	2026
N	6	edificio		1		ristorazione	2024	2026
N	23	edificio	12	6	4	residenza	2024	2026
0	6	edificio		1		pub	2024	2026
0	7	edificio		1		biblioteca	2024	2026
0	23	edificio		1		residenza	2024	2026
P	6	edificio		1		pavimentazione percorso	2024	2026
P	7	edificio		1		biblioteca	2024	2026
P	11	edificio		1		sala ping pong	_(2024)	_(2026)
P	19	edificio		1		street food	_(2024)	_(2026)
Q	6	edificio		1		ristorazione	2024	2026
Q	7	edificio		1		biblioteca	2024	2026
Q	19	edificio		1		street food	2026	2026
М	22	edificio trasparente				serra	2024	2026
N	22	edificio trasparente				serra	2024	2026
М	2	suolo				strada		
М	3	suolo				pietrisco stazione		
М	4	suolo				pietrisco stazione		
М	5	suolo				pietrisco stazione		
М	7	suolo				pavimentazione percorso	2024	2026
М	8	suolo				pavimentazione percorso	2024	2024
М	9	suolo				verde progettato	2025	2025
М	10	suolo				pavimentazione percorso	2024	2024
M	11	suolo				pavimentazione sport	2026	2026
М	12	suolo				pavimentazione percorso	2024	2024
М	13	suolo				verde progettato	2025	2025
M	14	suolo				pavimentazione percorso	2024	2024
М	15	suolo				verde progettato	2025	2025
М	16	suolo				pavimentazione percorso	2024	2024
М	17	suolo				verde progettato	2025	2025
М	18	suolo				pavimentazione percorso	2024	2024
М	19	suolo				pavimentazione percorso	2024	2024
М	20	suolo				pavimentazione percorso	2024	2024

Fig.69 Sopra: Schermata esemplificativa del database.



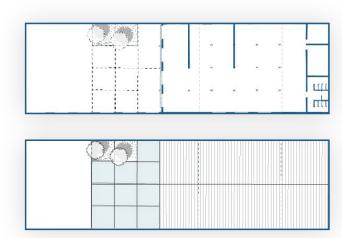
Sezione MNO23

Codice identificativo	MNO 23
Tipologia	Edficio
Numero appartamenti	24
Numero piani	6
Numero box auto	11
Funzione	Residenza
Inizio realizzazione	2024
Fine realizzazione	2026

Fig.70 Sopra: Schermata con stralcio di planivolumetrico interattivo.

Fig.71 Sotto: Schermata informativa della sezione residenziale MNO-23.





Sezione MNOPQ7

Codice identificativo	MNOPQ
Tipologia	edificio
Numero piani	
Funzione	Biblioteca
Inizio realizzazione	2024
Fine realizzazione	2026

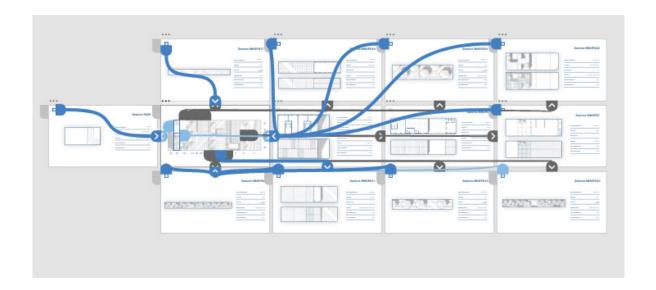


Fig.72 Sopra: Schermata informativa della sezione polifunzionale MNOPQ-7.

Fig.73 Sotto: Schema organizzativo delle sezione del Database.

4. Progetto del processo

Grazie al database è possibile avere un controllo capillare, interattivo e dinamico del processo progettuale. Avvalendoci proprio di questo strumento di controllo estremamente duttile e versatile, abbiamo ipotizzato uno dei tanti possibili scenari, fondato su ipotesi logiche e logistiche.

Il modello scelto prevede che la realizzazione della nostra proposta progettuale per l'area dello scalo San Paolo possa avvenire per fasi successive concatenate tra loro, ma non per questo vincolanti; ciò vuol dire che la configurazione finale può essere raggiunta attraverso una serie infinita di combinazioni differenti, ognuna della quali porta ad uno schema diacronico specifico.

La scelta di questa ipotesi implica un'attenta organizzazione e programmazione delle varie fasi, queste infatti sono costruite sulla base di nuclei tematici funzionali affini tra loro che attivano la porzione di area sulla quale si innestano. Nell'eventualità in cui, nella stessa fase realizzativa, siano ricompresi più nuclei, questi sono abbinati tra loro in maniera tale che le rispettive fasi di cantiere non si intralcino a vicenda.

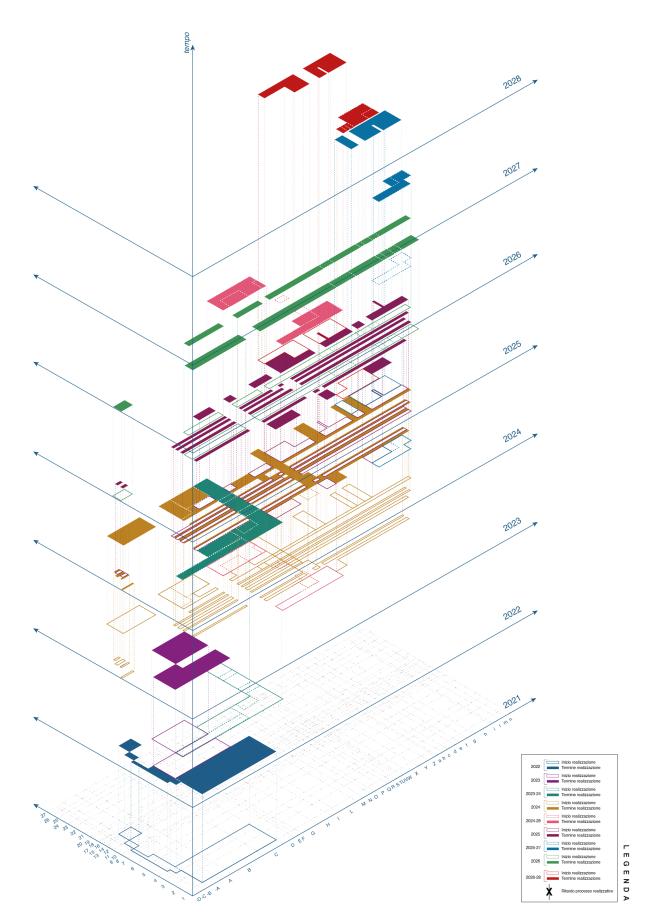
In questo modo è possibile l'attivazione simultanea di sezioni diverse dell'area e una gestione in sicurezza della stessa. Inoltre la successione della realizzazione dei diversi nuclei è soggetta ad una logica di priorità, oltre che di disponibilità economica.

Ad esempio, dal momento che il primo nucleo ad essere attivato riguarda la nuova fermata del sistema metropolitano torinese, è verosimile che in simultanea, o nella fase immediatamente successiva, venga attivato il settore comprendente i servizi a supporto della stessa. Oppure, dovendo iniziare la realizzazione dei volumi polifunzionali limitrofi alla sede dei binari ferroviari, è verosimile che nella fase antecedente a questa si preparino i percorsi per raggiungere la porzione da attivare successivamente e così via.

Abbiamo quindi scelto di simulare una delle possibili sequenze processuali, misurandone i vincoli reciproci nella successione delle varie fasi. Per avere una strategia d'azione il più completa ed efficace possibile, bisognerebbe analizzare diverse ipotesi di processo, in modo tale da costruire uno strumento complesso, generato dall'intersezione tra le diverse ipotesi di successione, e capace di adattarsi alle possibili variazioni di traiettoria o di avanzamento del progetto.

Lo schema a pagina seguente rappresenta tridimensionalmente il processo dello spazio costruito, riportato riprendendo la griglia generativa lungo gli assi x ed y, attraverso il tempo, costituito dall'asse z. Le diverse fasi sono distinte e raffigurate in successione diacronica, riportandone l'inizio ed il completamento.

Fig.74 A lato: Schema diacronico del processo.



Fase uno I 2022

Il processo progettuale immaginato per la trasformazione dell'area inizia con la costruzione della fermata SFM5 "San Paolo", la quale prevede la realizzazione di una fermata a quota binari accessibile, attraverso una passerella pedonale, dalla quota stradale del cavalcaferrovia tra Corso Trapani e Corso Siracusa.

Il progetto si articola in interventi successivi: per prima cosa si realizza la banchina ad isola che affiancherà i binari e sarà raggiungibile da una passerella pedonale sopraelevata affiancata al cavalcaferrovia. Per la realizzazione della passerella si prevedono due fasi diverse: per prima cosa si costruirà la passerella nord che costeggia Corso Trapani e Via San Paolo. Successivamente, attualmente non ancora finanziata, è prevista la realizzazione di una serie di stalli per il parcheggio di taxi e per i diversamente abili, con accesso da Corso Rosselli.

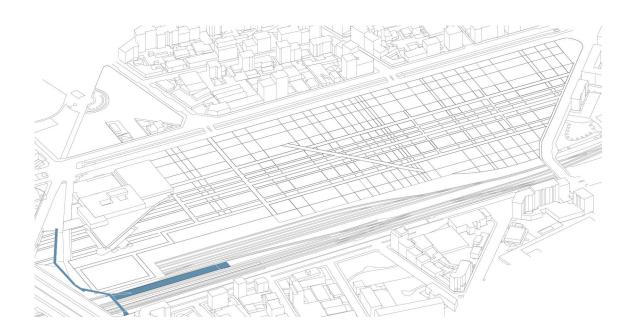


Fig.75 Sopra: Assonometria fase 1.

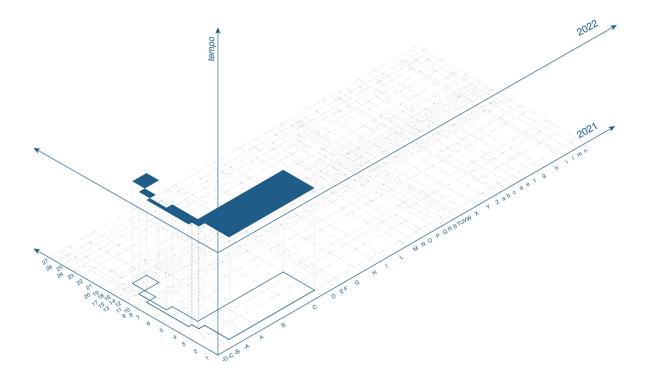


Fig.76 A lato: Schema diacronico del processo: Fase 1

Fase due I 2023

La seconda fase del processo prevede la realizzazione dei volumi polifunzionali adiacenti la stazione, proprio perché si immagina che la trasformazione dell'area si inneschi dalla realizzazione di quest'ultima.

Si prevede quindi la realizzazione di una biglietteria annessa alla stazione, la quale sarà anticipata da un parcheggio dedicato.

Inoltre in questa fase verrà anche realizzata l'area del mobility hub, ovvero una zona interamente dedicata alla mobilità, dove oltre a parcheggi coperti per moto e taxi, potremo trovare un edificio destinato ad ospitare una velostazione ed uno spazio per la logistica "ultimo miglio".

L'obiettivo è quello di trasformare l'area San Paolo in un nodo strategico per la mobilità di merci e persone, così come sottolineato dalla Divisione Infrastrutture e Mobilità del Comune di Torino.

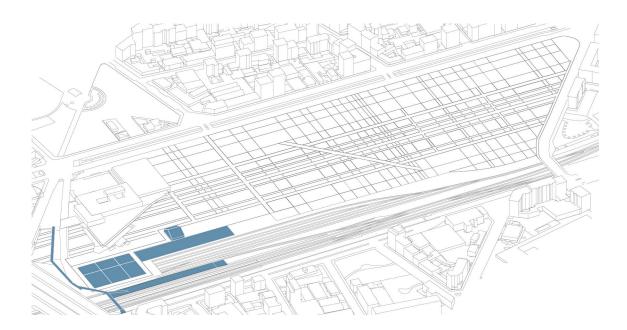
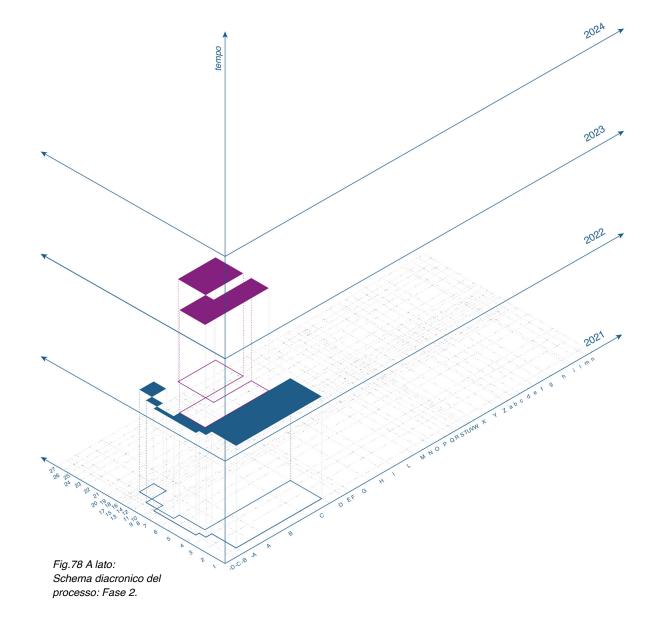


Fig.77 Sopra: Assonometria fase 2.



Fase tre | 2023-2024

La terza fase prevede la realizzazione di ulteriori edifici polifunzionali che vadano a integrare lo spazio dedicato ai servizi inaugurato dalla biglietteria.

E' prevista la realizzazione di spazi destinati ad ospitare locali commerciali e riservati alla ristorazione.

In questa fase si concretizzano anche i percorsi pavimentati che collegano corso Rosselli alla fermata SFM5 "San Paolo", così da permettere una migliore fruizione di quest'ultima anche da coloro che arrivano dalla zona est della città.

Si conclude così l'esecuzione dell'area della fermata, in modo tale da iniziare ad attivare l'area e permettere così la costruzione del resto del progetto previsto, senza andare a danneggiare l'attivazione della fermata.

Così facendo è prevista la conclusione del progetto per quanto riguarda l'area della fermata, così da non danneggiare l'attivazione e la messa in opera di quest'ultima, ma al contrario poterne permettere l'effettivo funzionamento anche nelle successive fasi di cantiere.

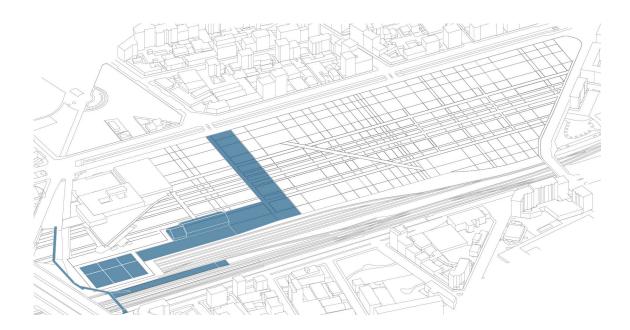
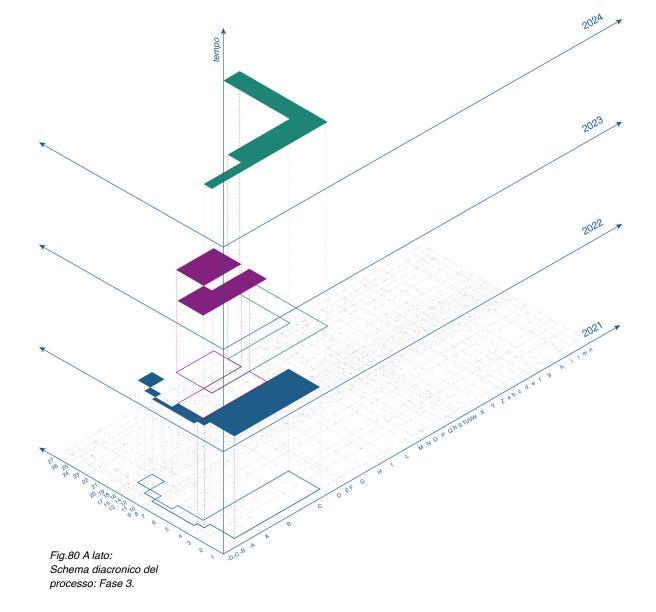


Fig.79 Sopra: Assonometria fase 3.



Fase quattro | 2024

Per quanto riguarda la quarta fase, che interesserà l'intero anno 2024, si prevede di realizzare l'intero assetto di percorsi che collegano ogni porzione dell'area in oggetto, così da permettere un'agevole continuazione del cantiere, permettendo infatti di raggiungere ogni parte interessata per eventuali costruzioni o manutenzioni.

In questa fase si realizzerà anche un sistema di canaline di drenaggio predisposto alla raccolta ed allo scolo dell'acqua piovana. Questo impianto sottolinea anche a livello materico il palinsesto generale utilizzato per la realizzazione del progetto stesso.

In questa stessa fase verrà inoltre realizzato l'ampliamento dell'unico edificio preesistente conservato nell'area, che attualmente ospita una palestra, un supermercato ed un concessionario.

Si prevede di realizzare un volume che vada a uniformare l'architettura dell'edificio esistente con il resto del parco, le cui funzioni inserite all'interno sono suddivise in due macro categorie: aree espositive affiancate ad uffici.

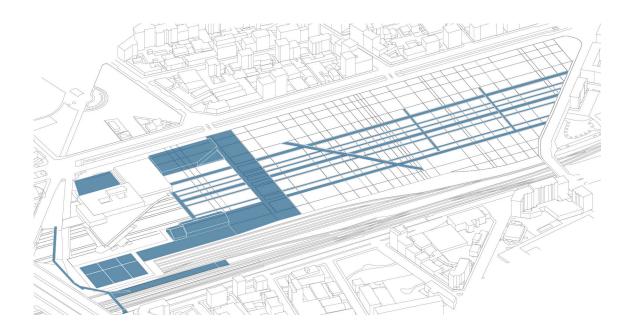
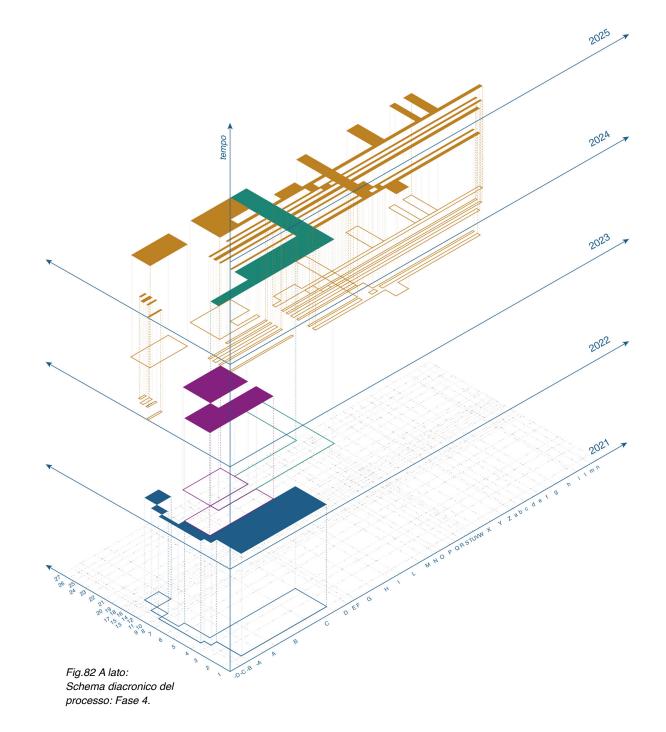


Fig.81 Sopra: Assonometria fase 4.



Fase cinque | 2024-2026

La quinta fase prevede la realizzazione del blocco polifunzionale centrale, in cui si inseriscono attività legate allo studio o allo svago, pensate anche in base alla fascia oraria in cui lavorano. Infatti, dal momento che l'area è molto grande ed è situata nei pressi di una stazione, per non creare zone grigie di cui risulterebbe difficile la gestione, si è pensato di inserire attività che operino anche in ore serali o in momenti in cui il flusso di persone è ridotto, così da mantenere l'intera area sempre attiva e sicura.

Inoltre in questa fase è prevista la realizzazione di uno dei due blocchi residenziali che affiancheranno i volumi degli alloggi universitari, generando così un fronte strada compatto e caratteristico.

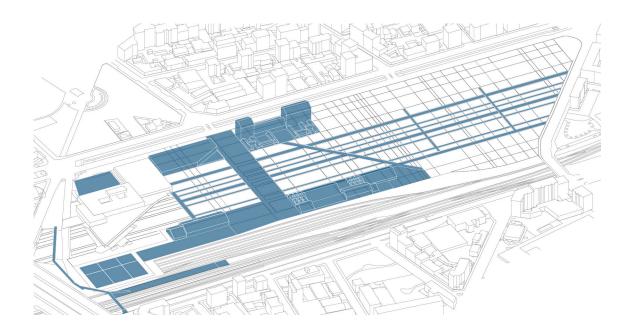
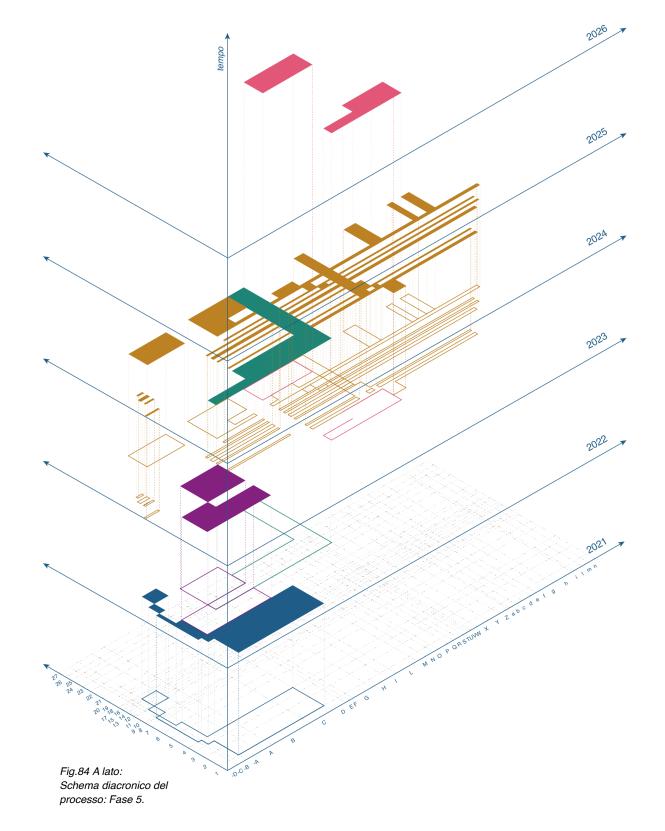


Fig.83 Sopra: Assonometria fase 5.



Fase sei I 2025

La sesta fase prevede la realizzazione delle cosiddette aree verdi, la cui impostazione è stata immaginata per riprodurre l'orizzontalità dei binari del sistema ferroviario adiacente, generando così un parco lineare.

Si inseriscono due tipi di vegetazione: alcune aree sono destinate ad ospitare vegetazione ad alto fusto, creando così dei caratteristici viali alberati che segnano i diversi percorsi; altre aree invece contengono vegetazione a basso fusto, racchiusa in vasche costruite i cui bordi creano delle sedute per coloro che attraversano il parco.

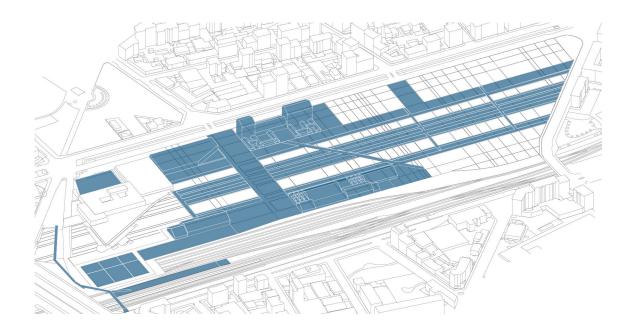
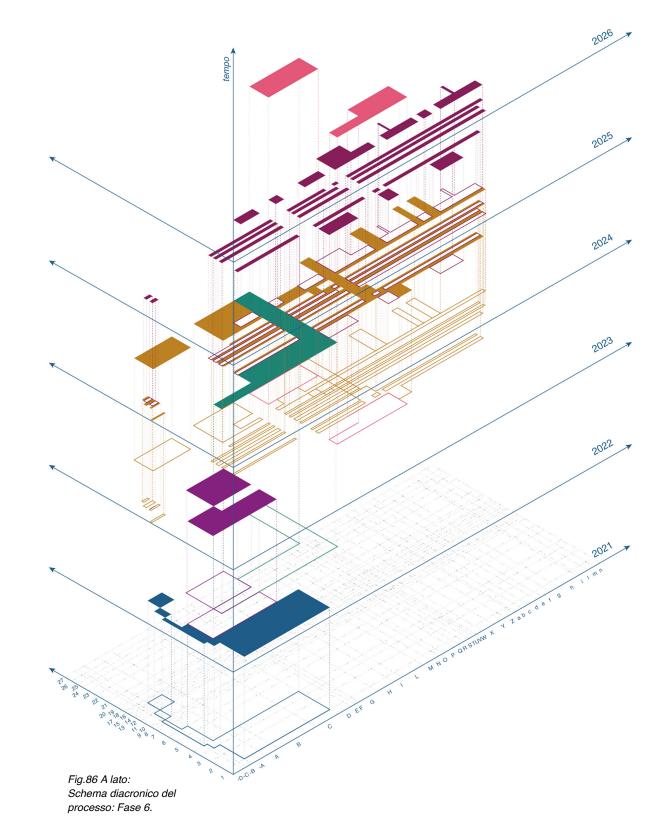


Fig.85 Sopra: Assonometria fase 6.



Fase sette | 2025-2027

La settima fase, prevista per il biennio 2025-2027, prevede la realizzazione dell'ultimo blocco polifunzionale, dove sono previsti spazi dedicati al coworking affiancati ad aree destinate a club o pub. Inoltre si costruirà anche il secondo blocco residenziale e le relative serre di competenza, in cui si immaginano di inserire gli spazi comuni necessari per il condominio.

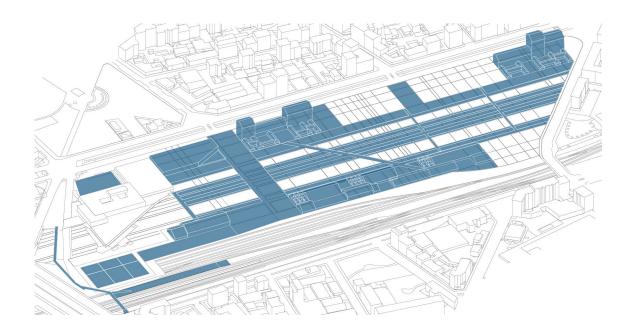
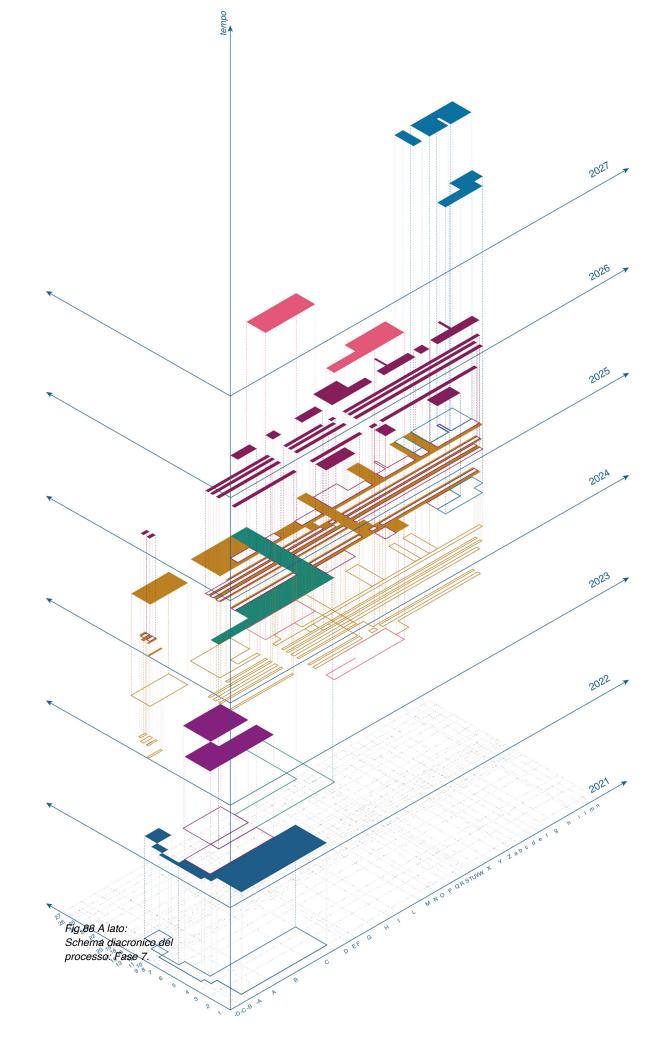


Fig.87 Sopra: Assonometria fase 7.



Fase otto I 2026

Nell'ottava fase si conclude il progetto del parco con la realizzazione delle due ultime porzioni longitudinali caratteristiche.

Nella porzione più vicina alla stazione si inseriscono attività e tipologie di suolo inerenti al mondo dello sport: una sala ping pong, una palestra, dei campi da beach volley. Queste funzioni vanno ad inserirsi in un contesto urbano più ampio, in cui lo sport è protagonista: dal Parco Ruffini con il suo Palazzetto al Parco Mennea con lo Skate park Marmolada, il progetto per lo scalo San Paolo integra funzioni inerenti allo sport, attività predominante e caratterizzante l'area.

Invece la porzione di parco realizzata in questa fase e adiacente le residenze ospita attività legate al mondo mercatale e dello street food, arricchendo così la proposta gastronomica prevista per l'area stessa e offrendo alla città uno spazio in cui è possibile svolgere un mercato rionale.

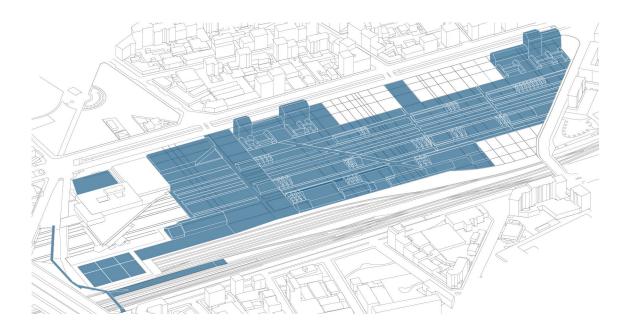
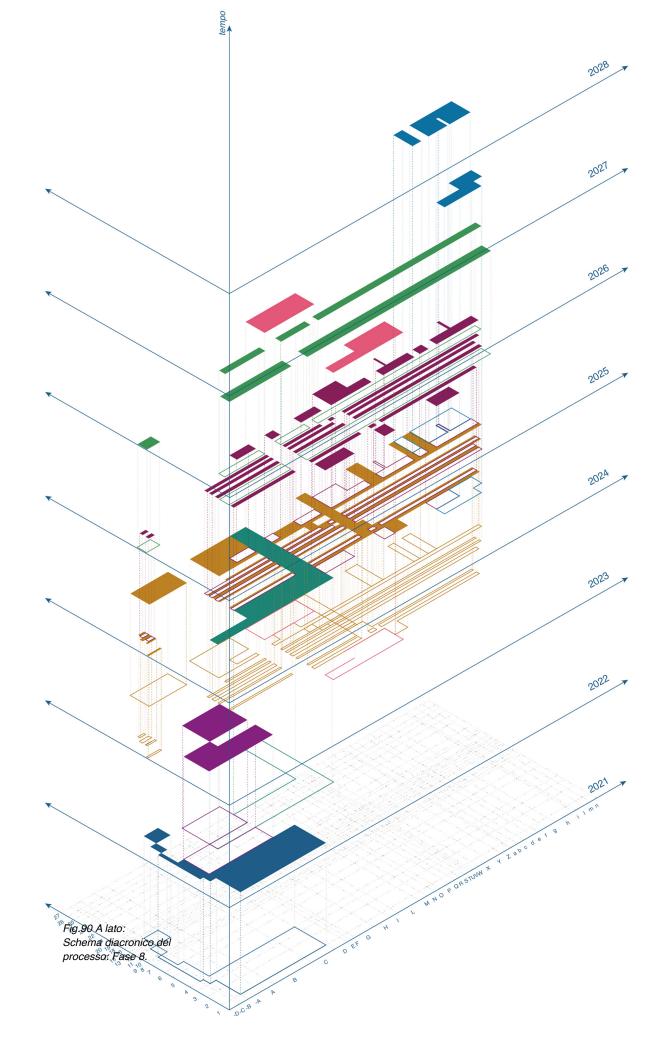


Fig.89 Sopra: Assonometria fase 8.



Fase nove I 2026-2028

La nona fase prevede la realizzazione dell'ultimo blocco polifunzionale mancante, in cui si inseriscono attività legate ai servizi, all'artigianato ed alla ristorazione. Si prevede inoltre la realizzazione dell'ultima residenza universitaria prevista per l'area, andando così a concludere un progetto più ampio che vuole fare degli studenti e dei giovani una delle utenze chiave per l'intera area.

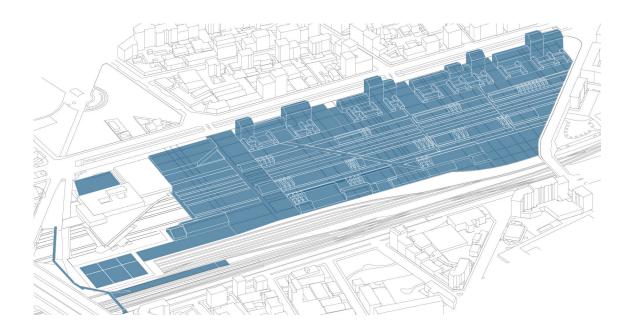
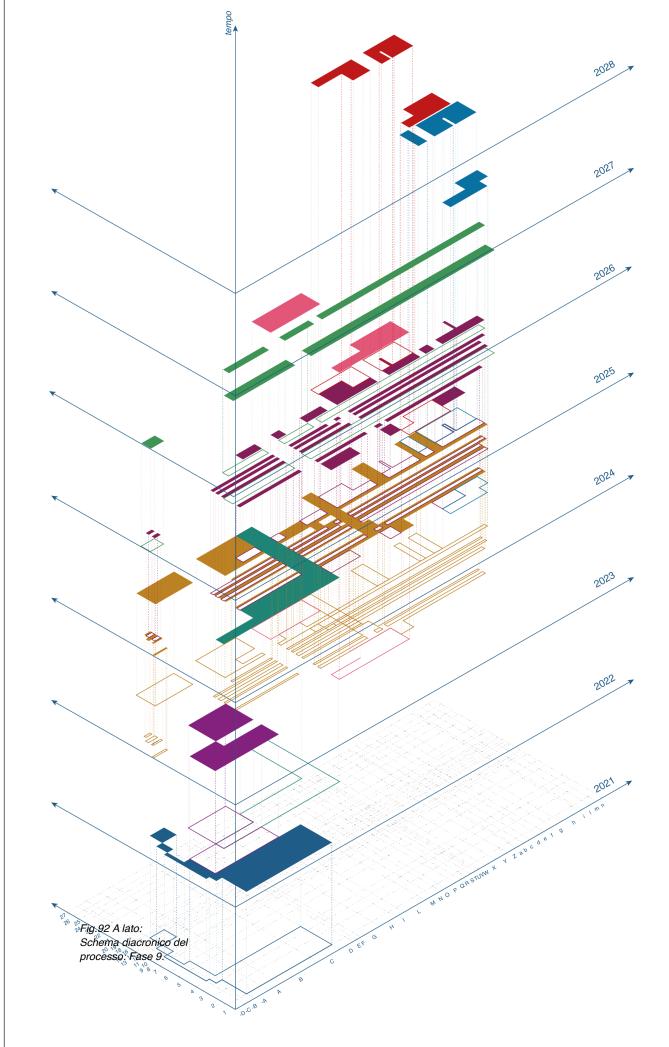


Fig.91 Sopra: Assonometria fase 9.



4.1 Variazioni del processo

Come precedentemente anticipato, la scelta di un processo lineare non è estranea a modifiche e variazioni, che possono comunque verificarsi in momenti diversi ed in maniera più o meno prevedibile.

A titolo esemplificativo di come il processo possa essere mutevole, abbiamo svolto una *simulazione*, che riportiamo a pagina seguente, e che indaga come possa variare il percorso di sviluppo del progetto.

La simulazione considera, per alcune fasi o per singoli nuclei tematico funzionali, delle deviazioni dal processo presentato all'inizio di questo capitolo, tali discostamenti possono essere rappresentati da ritardi nell'inizio dei lavori o nel loro completamento.

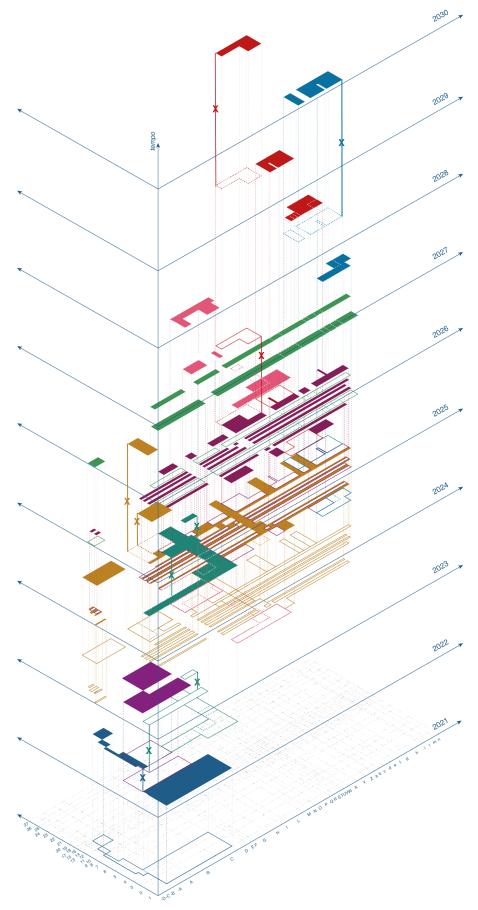
La configurazione finale del processo, è frutto della scelta di una delle tante possibili traiettorie di sviluppo processuale.

Consapevoli che le traiettorie possano essere diverse, questo fa si che la configurazione finale possa discostarsi in parte da quella da noi illustrata. Questa differenza può ad esempio verificarsi nello sviluppo delle volumetrie, quindi alcuni edifici potrebbero avere altezze o densità diverse; potrebbe esserci una differente proporzione nella suddivisione tra spazi per il pubblico ed aree private; oppure una distribuzione difforme del parco lineare stesso o ancora una disposizione differente dei percorsi.

Tutto ciò apre la strada ad altre possibili configurazioni intermedie nelle quali, a loro volta, possono verificarsi delle ulteriori deviazioni, generando altrettanti discostamenti nelle ipotesi evolutive del processo.

Alla fine il risultato sarà composto da una diversa combinazione degli stessi elementi, e/o da una attivazione parziale degli elementi previsti nello scenario completo. La gestione di un evento così aperto ai cambiamenti può essere affrontata attraverso lo strumento del database che ci consente di controllare, e/o modificare, lo sviluppo di ogni singola unità che costituisce la griglia generativa.

Fig.93 A lato: Schema diacronico del processo: Simulazione con ritardi.



5. Conclusioni

Il nostro lavoro di tesi affronta il tema del recupero e della riqualificazione urbana di una vasta area il cui elemento cardine è la presenza del tracciato ferroviario. Partendo proprio da questa sua peculiarità e indagando gli elementi tangibili dello spazio circostante, il nostro obbiettivo è stato quello di proporre uno tra gli infiniti scenari possibili per arrivare ad una configurazione finale in cui, l'area oggetto di studio, diventasse un vero e proprio tassello di ricucitura e completamento all'interno di un tessuto urbano consolidato e variegato.

La componente principale di questa azione è la proposta di uno strumento progettuale attraverso cui procedere alla stesura di un disegno dello spazio e allo stesso tempo controllarne la trasformazione. Tramite questa griglia, che nasce dal contesto urbano e da esso trae tutta la sua forza compositiva, dal punto di vista teorico è possibile determinare numerosissime configurazioni, ognuna delle quali sarebbe coerente con il resto dello spazio. La nostra scelta è un'ipotesi plausibile, che può funzionare, ma sappiamo non essere l'unica.

La nostra volontà era quella di proporre un *metodo di lavoro* dall'ampio sguardo, più che un risultato definitivo, in maniera tale da considerare simultaneamente diversi fattori, correlarli tra loro, modificarli e creare uno spettro di possibilità affinché la risposta ai problemi architettonici possa essere più efficace possibile.

Da questo lavoro nasce la consapevolezza che un progetto d'architettura sia un elemento in continuo divenire, che può essere sempre soggetto ad aggiornamenti e modifiche, sia a grande che a piccola scala, dove tutti i singoli elementi devono essere tenuti insieme da un concetto fondante dalle solide basi e ben riconoscibile.

22 maggio 2028, ore 17.18



Fig.94 Sopra: Illustrazione di una porzione del parco lineare.

Fonti e riferimenti

Documenti

Torino Urban Lab. Sette aree ferroviarie a Torino: Una lettura del territorio per mappe e indicatori. 2019.

FS Sistemi Urbani, Città di Torino, Torino Urban Lab. Area 6 - Rail City Lab. 2019.

FS Sistemi Urbani. *Real Estate Opportunities*. 2016.

FS Sistemi Urbani. Real Estate Opportunities Book. 2021.

Carucci S. Verso il futuro delle aree ferroviarie - Scenari di trasformazione. 2019.

Lucchini C., *Una discussione in corso: le aree ferroviarie a Torino*, in "EcoWebTown. Journal of Sustainable Design", a. II n.2019, 31 dicembre 2019, 153-162.

Città di Torino - Divisione Urbanistica e Territorio. *Progetto definitivo fermata "San Paolo" sistema ferroviario metropolitano SFM5*. 2021.

Sitografia

Geoportale e governo del territorio, Città di Torino, ultima cons. 15 novembre 2021, http://geoportale.comune.torino.it/web/.

Archivio cartografico CarToView, Città Metropolitana di Torino, ultima cons. 15 novembre 2021, http://www.cittametropolitana.torino.it/cartoview/.

Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, Città Metropolitana di Torino, ultima cons. 24 novembre 2021, http://www.cittametropolitana.torino.it/.

Piano Regolatore Generale, Città Metropolitana di Torino, ultima cons. 24 novembre 2021, http://www.geoportale.comune.torino.it/.

Immagini del Cambiamento: Torino prima e dopo, Politecnico di Torino, ultima cons. 9 Dicembre 2021, http://www.immaginidelcambiamento.it/.

Torino Urban Lab, ultima cons. 15 ottobre 2021, https://urbanlabtorino.it/.

Sistemi Urbani, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, ultima cons. 26 novembre 2021, https://www.fssistemiurbani.it/.

LARTU, Laboratorio di Analisi e Rappresentazioni Territoriali e Urbane, Politecnico di Torino, ultima cons. 18 novembre 2021, http://www.lartu.polito.it/.

Ringraziamenti

Al termine di questo lavoro, e a conclusione di un percorso di studi intenso e talvolta complesso sotto diversi aspetti, primo fra tutti la situazione pandemica nella quale ci siamo ritrovati catapultati di punto in bianco, ci sembra doveroso esprimere un grazie a quanti ci hanno supportato, in particolar modo nell'ultimo periodo.

Il primo ringraziamento va al nostro relatore, il prof. Armando, che ci ha spronato a dare il massimo in un momento in cui la nostra forza d'animo aveva iniziato a vacillare, è stata una figura importante nel nostro percorso accademico in quanto ci ha mostrato tutti quei processi e quella fitta rete di connessioni che si celano dietro ad un progetto e che, da soli, sono essi stessi il progetto.

Elena e Stefania

Alla mia fedele compagna di questo viaggio, Stefania, conosciuta tra i banchi il primo giorno di lezione in quella che ormai sembra un'altra vita;

a Federica e Bruna, senza di voi nulla di questo percorso sarebbe stato così prezioso;

ai miei fratelli, ancora salda del mio mare in tempesta;

a Eleonora e Francesca, mie amiche sincere, con cui condivido questo traguardo, così come tutti i precedenti, raccolti in una lista che spero non finisca mai;

a mio padre, anima buona da cui ho ereditato l'arte della sensibilità e la più pura empatia;

a mia madre, che ci ha sempre creduto, anche quando io avevo smesso da un pezzo;

a Marco, compagno di vita paziente e partecipe, l'unico che vorrei se non lo avessi con me, tu sai;

a chi avrebbe tanto voluto esserci;

a tutti voi devo un sentito e sincero *grazie*, perché è per merito vostro se è stato tutto così speciale.

Flena

Un grazie va alla mia famiglia, ai mei genitori e a mio fratello, che mi hanno dato la possibilità di dedicarmi a ciò che desideravo senza nessun tipo di pressione e che, in prima linea, mi hanno sempre sostenuto nelle scelte in maniera discreta, facendomi sentire a casa anche se distanti oltre 1000 km.

A Ele, prima persona incontrata qui al Poli e punto fermo in questa esperienza condivisa facendoci forza a vicenda nei momenti più complicati, vicine anche se distanti. Forse tutto questo non sarebbe stato possibile se non fossimo state in due.

A Chiara, coinquilina tanto folle quanto premurosa in quel di via Belfio, compagna di quarantena lontano da casa e soprattutto amica fedele, fidata, ma forse non troppo affidabile, nelle tante serate trascorse "sorseggiando" drink per alleviare lo stress che solo il Poli può generare e scoprendo luoghi mistici dove "Ciò che succede da G. resta da G."

Grazie per aver reso sia me che questi anni più leggeri, il mio è anche un augurio per il futuro, abbiamo iniziato quest'avventura insieme e il caso ha voluto che la finissimo insieme.

A Dome, coinquilino schivo e voce della coscienza che, nonostante le sue mille indecisioni, alla fine è stato presente nei momenti di svolta e ci ha mostrato la parte bella e vera di questa città proprio quando non ci credevamo più.

Agli amici e colleghi incontrati qui a Torino, Ele, Cami, Dani, Mari, Sofi, Bru e gli altri, così diversi tra loro, ma così complementari. Agli spritz al Valentino, agli aperitivi improvvisati a casa, ai sabato sera finiti "in fiamme", al pinzimonio, a tutto il trash che ha colorato questi anni.

A quanti hanno accompagnato le mie serate, a quanti mi hanno fatto ridere e sorridere, facendomi dimenticare per un attimo tutto ciò che di negativo poteva esserci nei periodi più pesanti.

Ai colleghi e amici di triennale, Ale, Tizi, Mari, Ste, Nich, Morgo, Vale, Luca, Lupo, a quanti sono rimasti in questo percorso. A coloro con cui, per la prima volta, ho condiviso le esperienze universitarie, le revisioni, che a volte andavano bene, ma il più delle volte no, le nottate, trascorse a ricominciare i progetti da zero, a calcolare le sezioni resistenti di travi e pilastri con le loro armature e a improvvisare plastici sgangherati.

A tutti coloro che, anche se non sono stati menzionati, hanno fatto parte, per periodi più o meno lunghi, di questi anni e hanno contribuito a rendermi quella che sono, con tutti gli spigoli annessi.

E infine, a me, che nonostante tutto, sono arrivata alla fine di questo percorso, arricchita di esperienze, di amici, di aspettative, di nuove consapevolezze e nuove ambizioni.

Stefania

