



Dismissione di uno scalo ferroviario

Dagli esempi europei all'ipotesi progettuale dello scalo di Torino-Vanchiglia

POLITECNICO DI TORINO

Dipartimento di Architettura e Design

**Corso di Laurea Magistrale
in Architettura Costruzione Città**

Tesi di Laurea Magistrale

Dismissione di uno Scalo Ferroviario

Dagli esempi europei all'ipotesi progettuale dello scalo di Torino-Vanchiglia



Relatori

Prof. Mauro Berta
Prof. Michela Comba

Candidati

Efisio Erbi
Elisa Luca

Luglio 2022

INTRODUZIONE	7
1. DISMISSIONE DI UNO SCALO FERROVIARIO	13
2. RIQUALIFICAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI IN EUROPA	17
Dagli anni '90 a oggi	
2.1 Abandoibarra, Bilbao	
Il museo Guggenheim come nuovo motore economico	24
2.2 King's Cross, Londra	
Da spazio industriale abbandonato a nuova piazza pubblica	30
2.3 La Sagrera, Barcellona	
Un parco lineare come mezzo di collegamento	34
2.4 Spoor Noord, Anversa	
Un'opportunità per ricollegare	37
2.5 Il Caso Italiano	
La gestione delle aree ferroviarie dismesse	40
2.5.1 Rogoredo, Milano	
Un senso di comunità	41

3.	AREE FERROVIARIE DISMESSE A TORINO	45
3.1	L'Arrivo del Treno a Torino: 1848	45
3.2	Le Stazioni di Testa	46
3.2.1	Torino Porta Nuova	47
3.2.2	Torino Porta Susa	48
3.3	Dismissione e Sviluppo	50
3.4	Modifiche al Piano Regolatore	53
3.5	"Rami Vivi" e "Rami Secchi": progetti per le aree ferroviarie torinesi	54
4.	LO SCALO VANCHIGLIA E IL QUARTIERE BARRIERA	61
4.1	I Servizi	64
4.2	I Trasporti	66
4.2.1	La Ferrovia	66
4.2.2	La Linea 2 della Metropolitana	68
4.2.3	Le Linee Bus	70
4.2.4	Le Piste Ciclabili	72
4.3	Il Verde e lo Sport	74
4.4	L'Analisi del Costruito	76
4.5	Svago e Luoghi di Aggregazione	78
4.6	Gli Aspetti Economico-Sociali (Iniziative, Comitato di Quartiere)	80
5	LO SCALO VANCHIGLIA	83
5.1	Inquadramento dell'Area di Progetto	84
5.2	Analisi delle Preesistenze nell'Area di Progetto	86
5.3	Cessione ai Privati	118

6	PROGETTI PRECEDENTI – CONCORSO METAMORFOSI, 2010	
	La variante urbanistica 200 e il concorso Metamorfosi	119
6.1	Il Concorso Metamorfosi	119
6.2	L'Ortogonalità di Pietrolucci Studio Associati	122
6.3	Gli Isolati Aperti di Cristiano Picco	124
6.4	Riproporre la frammentarietà: Studio Bressan, Studio Frammenti, Omar Baldin	126
6.5	Morfogenesi dello Scalo: Studio Baietto Battiato Bianco	128
6.6	Le Vertebre nel Verde: Carlo Gasparini	130
6.7	Tiziana Vitiello: Una Collina da Abitare	132
7	PROPOSTA PROGETTUALE	135
7.1	Introduzione al progetto	135
7.2	Concept	141
7.3	Scenario di Progetto n.1	144
7.4	Scenario di Progetto n 2	162
	CONCLUSIONE	179
	BIBLIOGRAFIA	185
	SITOGRAFIA	197

INTRODUZIONE

Il tema della riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse è un tema attuale e molto ricorrente, affrontato non solo sul territorio italiano ma anche su quello europeo. Negli ultimi trent'anni, le maggiori città europee hanno visto la necessità di recuperare grandi aree dismesse per far fronte non solo al degrado che queste provocano all'interno della città, ma anche per l'incremento della richiesta abitativa in costante aumento. Tra queste aree dismesse rientrano anche quelle ferroviarie, come ad esempio, gli scali che un tempo venivano impiegati per il sistema di trasporto delle merci ausiliari alla produzione industriale. Altro fattore che ha collaborato alla riqualificazione delle aree ferroviarie è stato l'avvento dell'Alta Velocità, la quale ha contribuito non solo al ripensamento della stazione stessa ma anche delle sue aree limitrofe. Questa tesi progettuale, sulle tracce del tema della riqualificazione di aree ferroviarie dismesse, vuole focalizzarsi su una di queste aree abbandonate presenti nella città di Torino, ovvero quello dello Scalo Vanchiglia. Questo scalo merci è stato negli ultimi quindici anni al centro di numerosi dibattiti che solo ultimamente sono riusciti a dare inizio ai primi iter di avvio progettuale. Esso rappresenta, all'interno del quartiere, un considerevole vuoto urbano, caratterizzato da un passato industriale il quale oggi assume un ruolo di abbandono e marginalità, un'area senza vocazione o servizi per il cittadino, una zona di confinamento fine a se stessa. Quest'area porta con sé delle problematiche accentuate ulteriormente dal contesto urbano in cui è situata che è



In alto Scalo Farini, in basso lo scalo di Porta Genova a Milano, immagini tratte da: L. Montedoro, 2011.

quello di Barriera di Milano, da sempre quartiere di frontiera. Lo scalo Vanchiglia dunque rappresenta un trampolino di lancio per riqualificare non solo il vuoto urbano che esso rappresenta, ma un'intera porzione della città di Torino. Fin dai primi anni Duemila è stata oggetto di temi di riconversione urbana che fino ad oggi sono sempre rimasti su carta. Un ruolo determinante lo svolgerà sicuramente la nuova linea 2 della metropolitana che servirà quest'area con tre stazioni (Cimarosa-Tabacchi, Bologna e Novara), oltre a questo, un elemento che è sempre stato per natura un'opportunità di sviluppo (fino ad oggi mancata) è sicuramente la sua vicinanza con il centro città. Anche la riqualificazione della Manifattura Tabacchi rappresenta un'opportunità di rilancio per questa porzione di città: infatti, nel maggio 2022, è stato firmato un accordo tra l'Agenzia del Demanio, la Regione Piemonte, la Città di Torino, il Politecnico e l'Università di Torino per la riconversione dello storico edificio industriale in centro studi e deposito a servizio degli Archivi di Stato di Torino. Queste nuove iniziative permetteranno un nuovo rilancio dell'intera area di appartenenza dello scalo Vanchiglia. L'obiettivo di questa tesi dunque, è quella di analizzare il contesto in cui si trova lo scalo Vanchiglia e a fronte di ciò che emerge, fare una propria proposta progettuale riguardante il futuro di quest'area. Partendo da un ambito più ampio, ovvero quello europeo, si sono voluti far emergere gli esiti più interessanti riguardo i processi di rigenerazione di aree ferrovie dismesse. Questa analisi ha riscontrato sicuramente le potenzialità che queste aree possiedono e come, attraverso una loro riconversione, hanno saputo dare vita a questi vuoti urbani all'interno

della propria città. Il punto di partenza di questi esempi affrontati è lo stesso, ovvero quella di essere ampie porzioni di spazi abbandonati all'interno del tessuto urbano capaci di creare degrado; il punto di arrivo invece è differente poiché dettato dal proprio contesto e dalle proprie esigenze. Per quanto riguarda il caso torinese da noi trattato, è stato necessario collocarla all'interno del contesto urbano di pertinenza e dunque nel sistema ferroviario della città. Dopo aver capito il ruolo svolto dallo scalo Vanchiglia all'interno dell'infrastruttura ferroviaria di Torino, per capire gli esiti di un'eventuale rigenerazione dell'area del nostro caso studio, è stato importante analizzare prima le caratteristiche morfologiche, storiche, economiche e sociali, e le possibilità che quest'area ha da offrire. È emersa la valenza soprattutto storica della zona la quale nel tempo ha plasmato la morfologia dell'area; infatti, i principali edifici storici presenti all'interno dello scalo Vanchiglia appartengono ad un passato industriale, non solo attraverso le grandi strutture volte alla produzione ma anche attraverso edifici i quali un tempo ospitavano la classe operaia il cui lavoro era impiegato nelle industrie limitrofe. Dall'analisi storica e morfologica svolta, si è potuto constatare come queste preesistenze siano collocate esclusivamente nella parte nord dello scalo, principalmente lungo l'asse di via Bologna: questo è avvenuto per diversi motivi: il primo sicuramente per la collocazione dei binari dello scalo, i quali hanno occupato la parte sud dell'area impedendo un continuo sviluppo urbano verso sud; la presenza dello scalo inoltre, non ha permesso neppure lo sviluppo del Borgo Regio Parco, borgo nel quale era presente un'altra struttura industriale di rilevanza, ovvero quella della Manifattura

Tabacchi. La realizzazione della chiesa di San Gaetano da Thiene, con il suo fronte rivolto verso uno spazio libero sul quale non vi si affaccia nessun edificio, è un chiaro esempio di come si pensasse che il Borgo potesse svilupparsi lungo l'asse di corso Regio Parco, ma a causa della realizzazione dello scalo Vanchiglia e il continuo ampliarsi del cimitero Monumentale, ciò non è avvenuto. Dunque la presenza dello scalo, oggi interessato da ampi interventi di bonifica, hanno impedito il continuo sviluppo urbano di questa porzione di città, lasciando un grande vuoto all'interno del quartiere. Oltre all'analisi storica e morfologica dell'area, per quanto riguarda la documentazione consultata per affrontare un'analisi anche economica e sociale del quartiere di appartenenza dello scalo Vanchiglia, non sono stati presi in considerazione solo fonti ufficiali ma si è fatto riferimento anche ad antologie di persone le quali vivono la zona, come testimonianze o comitati di quartiere, questo per entrare ulteriormente nel vivo delle questioni sociali e per analizzare meglio quello che sono le necessità e le carenze, purtroppo ancora molto presenti in questa parte di città. Lo scalo Vanchiglia, come già citato, è stato oggetto di diverse proposte progettuali e concorsi (il più significativo è quello denominato "Metamorfosi") le quali, ad oggi, nessuna mai realizzata: si è voluto dunque studiare e analizzare questi con il fine di comprenderne i punti di forza ma anche di far emergere, qualora ce ne fossero, gli aspetti negativi dei singoli progetti. Facendo tesoro da ciò che è emerso da queste analisi, infine, si è voluta dare una propria proposta progettuale rappresentata da due scenari futuri per questa area. Il primo scenario presenta un approccio simile a quello utilizzato nelle

varie proposte progettuali presentate durante il concorso "Metamorfosi", demolendo gli edifici non più attivi e suggerendo una nuova conformazione urbana per l'area. Il secondo scenario proposto, invece, punta ad un approccio più conservativo: grazie all'analisi storica svolta dalla quale sono emerse caratteristiche interessanti e importanti per quanto riguarda l'eredità storica industriale dell'area, si è proposto il recupero dei diversi capannoni oramai in disuso adiacenti allo scalo, riconvertendoli cambiano la propria destinazione d'uso.

1. DISMISSIONE DI UNO SCALO FERROVIARIO

Dagli anni duemila compare un nuovo importante tema nella progettazione a livello urbano ed è il recupero di grandi aree produttive in dismissione, nello specifico degli scali ferroviari in quanto non più utilizzati per il sistema del trasporto merci. Le ferrovie sono state concepite storicamente per svolgere il trasporto dei viaggiatori e quello delle merci nello stesso impianto infrastrutturale, infatti l'impostazione ottocentesca delle stazioni, ormai superata da alcuni decenni, prevedeva un fabbricato viaggiatori adiacente ai binari di circolazione e sosta dei treni per il trasporto di persone e, a poca distanza, i binari adibiti al trasporto delle merci. L'evoluzione dal punto di vista organizzativo di fine Novecento ha portato all'affluenza dei treni merci (pochi, purtroppo, poiché a primeggiare divenne il trasporto stradale) in appositi centri intermodali che provocò il progressivo abbandono degli scali, presenti quasi in tutte le stazioni. Questi ampi luoghi abbandonati, hanno continuato a separare parti di città, generando evidenti situazioni di marginalità e degrado. (1)

Le infrastrutture, in particolare quelle del trasporto ferroviario, hanno storicamente rappresentato un fattore determinante nella costruzione di una città moderna. In tempi moderni l'architettura infrastrutturale gioca ancora una volta un ruolo centrale nell'attivazione dei processi di rigenerazione urbana. Da una parte, l'emergere di nuovi mezzi di trasporto (alta velocità) sta trasformando le stazioni in nuovi luoghi che puntano ad integrare servizi e luoghi di relazione. Dall'altra parte lo smantellamento di grandi aree in dismissione porta al rilascio di aree molto importanti, spesso strategiche per la

1. Facchinelli L., "Scali ferroviari da infrastrutture di trasporto ad aree urbane" in "Trasporti e Cultura", n.52, 28 maggio 2019, p. 5

loro centralità, che sono un'opportunità per l'origine di luoghi pubblici di un certo interesse, dove sicuramente il rapporto tra spazi aperti e costruito risulta più attuale. Questo tema ha trovato molti esempi importanti a livello nazionale e internazionale, non solo con grandi progetti per i nodi principali, ma anche con interventi relativi all'intera rete ferroviaria e ai suoi collegamenti a scala urbana e non solo. (2)

Il tema che caratterizza la tesi è la riqualificazione di uno scalo ferroviario, nello specifico dello scalo Vanchiglia a Torino. Il tema della riqualificazione degli scali ferroviari è stato un tema molto diffuso al centro di numerosi dibattiti negli ultimi anni, non solo in Italia ma anche nel resto d'Europa. Dal punto di vista geomorfologico gli scali ferroviari si presentano come delle zone molto estese all'interno dei territori metropolitani, spesso a ridosso di aree industriali. Oggi queste aree fanno molto parlare di se per via dell'evoluzione e della concezione che si ha della città, negli ultimi anni la maggiorparte delle aree industriali presenti nelle città europee sono state riconvertite in terziario, verde o abitazioni, in questo modo gli scali hanno perso la loro funzione e sono stati quindi inglobati in diversi progetti di rigenerazione urbana. L'area dello scalo Vanchiglia è un'area che rivela molte caratteristiche che hanno contraddistinto la crescita della città di Torino dagli ultimi anni dell'Ottocento e poi la sua decrescita, dalla fine degli anni Settanta del Novecento. Le tracce di ciascun periodo sono distribuite in realtà in due zone oggi note come Regio Parco e Barriera di Milano. L'area presenta un interessante binomio di caratteristiche tra loro contrastanti quali la dismissione e l'abbandono ereditati dal passato industriale e l'alta densità abitativa, se il resto della città è riuscito a reinventarsi questa è una realtà urbana rimasta marginale che ancora non è stata ricucita con il resto, se non con dei progetti ancora

2. Mussinelli E., Tartaglia A.,
 "Nodi infrastrutturali e rigenerazione urbana", Maggioli Editore,
 2020

sulla carta, come lo sfruttamento del vecchio trincerone tra le vie Sempione e Gottardo per la realizzazione della futura linea 2 della metropolitana e il parco longitudinale che andrebbe a saldare questa parte della città dalla Stazione Rebaudengo fino al parco che si realizzerà nello Scalo Vanchiglia. Questo ne fa del sito una zona molto a rischio e ricca di disagio e allo stesso tempo un bacino di opportunità non ancora sfruttate.

2. RIQUALIFICAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI IN EUROPA

Dagli anni '90 a oggi

Nel corso degli ultimi trent'anni si è sentito parlare molto di riqualificazioni di stazioni e scali ferroviari. Questi luoghi rappresentano ancora punti nodali e strategici all'interno delle città: punto di passaggio non solo per i mezzi di trasporto su rotaia, ma anche di persone, merci assumendo anche un ruolo, come vedremo, economico, sociale e culturale. Nel 1992 Marc Augè, antropologo francese, nella sua opera "Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità" affronta, in contrapposizione al concetto di luogo antropologico, quello di non luogo. Il non luogo è uno spazio provvisorio e di passaggio, caratterizzato dall'assenza di una propria identità, dove gli utenti vi transitano ma non vi abitano, dove si incontrano ma non interagiscono. Esempi di non luogo sono gli aeroporti, le stazioni ferroviarie, le autostrade, i centri commerciali, spazi uguali tra loro indistintamente dalla città o dalla nazione di appartenenza. (3) Dalla seconda metà degli anni '90 il patrimonio ferroviario riacquista valore, sotto diversi punti di vista, grazie anche alla sua presenza centrale all'interno delle città, rappresenta un'occasione di mobilità sostenibile, come alternativa alla motorizzazione di massa e alla mobilità individuale, diventando uno snodo non solo per quanto riguarda i trasporti (con l'avvento di stazioni AV che permettono un collegamento più rapido e allo stesso tempo più sostenibile) ma anche un luogo centrale all'interno della città, riutilizzando gli spazi un tempo vuoti o occupati dai binari (scali e stazioni) con delle funzioni al passo coi tempi, come luoghi pubblici (mostre, gallerie commerciali, residenziale e terziario).

3. Augè M., "Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità", Eleuthera, 2009, cap. III



Nel XXI secolo le stazioni sono a tutti gli effetti spazi interni e caratterizzanti le città. Queste ospitano non solo attività commerciali ma anche esposizioni ed eventi culturali. Basti pensare alla stazione di Porta Nuova a Torino, la quale nel 2022 ha visto un allargamento non solo degli spazi commerciali e di ristorazione, ma anche un incremento di eventi culturali come la mostra “The World of Banksy-the immersive experience” (4) dedicata all’artista inglese. L’ampliamento di Porta Nuova è stato solo uno degli esempi di interventi sulle principali stazioni ferroviarie italiane: l’associazione che se ne è occupata è la Grandi Stazioni Retail, nata nel 2016 dal processo di divisione e vendita della società Grandi Stazioni SpA del Gruppo Ferroviario dello Stato Italiano. (5) Questa nuova società gestisce le quattordici principali stazioni ferroviarie e ha l’obiettivo di valorizzare e potenziare lo spazio pubblico delle stazioni, attraverso operazioni immobiliari di vendita di spazi pubblicitari e affitto di negozi. All’inizio del terzo millennio le ferrovie riassumono un ruolo di primo piano, anche per mezzo dei concorsi internazionali che interessano le stazioni, per cui si rilancia il valore di luoghi di incontro sicuro. Proprio a Torino, nel 2003, all’interno della Cavallerizza Reale (ex maneggio sabauda settecentesco) RFI- Rete ferroviaria italiana, società del Gruppo Ferrovie dello Stato, nel cui patrimonio rientravano 2360 stazioni-, in collaborazione con il Comune di Torino, creano una mostra chiamata “Stazioni, luoghi per le città”. Durante questa esposizione vengono presentati i progetti vincitori per la realizzazione delle nuove stazioni per l’Alta Velocità di Torino Porta Susa, Roma Tiburtina, Firenze Belfiore e Napoli Afragola. (6) La stazione può essere intesa come struttura di relazione: può fornire risposte alla complessità sociali, se le infrastrutture restano collegate e ai loro abitanti; costituisce un luogo topografico, demilitato dai muri perimetrali che la compon-

4. Mostra espositiva delle opere di Banksy. A Torino Porta nuova, i visitatori possono ammirarla dal 25 Febbraio 2022 al 24 Luglio 2022.

5. www.gsretail.it

6. *Stazioni*, a cura di C. Olmo e Urban Center Metropolitano (2003) con allestimento di Aimaro d’Isola

7. Polimanti P., “La liberalizzazione del trasporto ferroviario” in “Amministrazione in Cammino”, 8 maggio 2010

gono, oppure, in senso più ampio, come insieme di elementi funzionali che sono presenti anche nel proprio intorno. Questi due aspetti, ovvero l’identità dello snodo e l’identità del luogo, sono interconnessi tra loro. Nel corso del XX secolo il trasporto pubblico su rotaia ha visto una minore fruizione da parte delle persone. Ciò è avvenuto in seguito alla motorizzazione di massa e lo sviluppo del trasporto autonomo. Un altro problema riscontrato dagli anni ’60 fino alla fine del XX secolo è stato quello della cattiva gestione delle ferrovie presenti sul territorio europeo: esse venivano gestite come enti pubblici e non come imprese private. Negli anni successivi la Comunità Europea avvia diverse riforme e nuove strategie con il fine di risanare il declino del trasporto ferroviario, ma senza successo; un efficiente sistema ferroviario era alla base per il rafforzamento del mercato unico. (7) Vi sono stati inoltre molti dibattiti relativi alla salvaguardia e al potenziamento del trasporto pubblico ferroviario scaturendo però molti dubbi e perplessità: le azioni di salvaguardia e potenziamento dovrebbero concentrarsi sulle aree di forza o sull’intera rete? Qual è il giusto compromesso tra cooperazione/integrazione e competizione/disintegrazione tra le compagnie ferroviarie e i servizi? Ogni stato presente all’interno dell’Unione Europea ha cercato di dare risposta a questi dubbi cercando di trovare la maniera più efficiente per rendere questa tipologia di trasporto pubblico nuovamente competitiva sul mercato. Si è iniziato dunque a vedere non solo la stazione ferroviaria intesa come spazio fisico compreso tra le mura come opportunità di sviluppo, ma anche il suo intorno. Si inizia a parlare di “quartiere della stazione”, considerandolo come distretto urbano avente più servizi e dunque visto come oggetto di investimento immobiliare. La stazione ferroviaria, così come lo scalo merci, occupano una posizione favorevole all’interno della città e

8. Commissione delle Comunità Europee, *“La problematica urbana: orientamenti per un dibattito europeo”*, Bruxelles, 6 maggio 1997

spesso includono porzioni ampie e non frammentate di terreno in disuso; questo fa in modo che queste aree diventino nuove possibilità per la formazione e il consolidamento di attività all'interno dell'area metropolitana. In questo modo lo snodo ferroviario sta diventando una calamita non solo per le attività strettamente collegate al trasporto di persone o merci, ma si inizia a parlare di potenziamento e, nei casi delle aree dismesse, riqualificazione, inserendo anche uffici, residenze, zone sportive, tutti servizi che rendono la zona competitiva sul mercato immobiliare. Il tema però delle riqualificazioni di stazioni e scali ferroviari è stato affrontato nel contesto europeo solo negli ultimi trent'anni. In Europa circa 80% della popolazione vive in città (il 20% in aree metropolitane aventi oltre 250.000 abitanti, il 20% in città di media grandezza e il 40% in città dai 10.000 ai 50.000 abitanti) e questa percentuale è in costante aumento anche se non con lo stesso ritmo dei decenni precedenti. Oltre ad una migrazione dalle campagne alle principali città europee, un altro fattore importante riguardo alla crescita urbana è caratterizzato dai flussi immigratori: dagli anni '80 si conta che circa due terzi dei migranti avessero prediletto capitali e città più industriali. In questo modo la domanda abitativa all'interno della città è cresciuta. Per rispondere a questa domanda due erano le opzioni: o si costruivano nuovi edifici oltre i confini urbani, oppure si cercava di sfruttare i vuoti urbani presenti. Tuttavia, alcune città hanno perso una parte della popolazione a vantaggio della periferia, come nel caso di Bruxelles, Londra o Parigi. (8) Un altro fattore che ha sicuramente favorito questo nuovo sviluppo è stata la libera circolazione di persone e merci all'interno dell'Unione Europea. Questo ha fatto in modo che flussi di capitali e investimenti avvenissero con più facilità e che la distanza tra le diverse stazioni fosse solo relativa. Le singole città vogliono essere più competitive tra loro e dun-

9. Bertolini L., Spit T., *“Cities on rails: the redevelopment of railway station areas”*, London, Routledge, 1998

que vi è il desiderio di investire riqualificando questi luoghi. (9) Riguardo al tema delle riqualificazioni di scali ferroviari, si è voluto prendere cinque casi studio a livello europeo (Spagna, Belgio, Italia) e inglese, reputati da noi interessanti: l'area di Abandoibarra a Bilbao, lo scalo di King's Cross a Londra, la nuova stazione della Sagrera a Barcellona, la zona di Spoor Noord ad Anversa e lo scalo di Rogoredo a Milano. Non tutti i casi studio però, come vedremo, risultano essere di fatto degli scali ferroviari; alcuni di fatto, rappresentano interventi interessanti in ambito ferroviario. Per i casi di Londra e Barcellona, ad esempio, si parla di una riprogettazione di spazi limitrofi ad una nuova stazione. Ogni progetto, pur presentando lo stesso tema, affronta la propria riqualificazione in modo diverso; ogni caso studio preso in considerazione è risultato essere un progetto culturale ed economico per la propria città. Vedremo come il recupero di un'ex area industriale con il suo relativo scalo ferroviario sia riuscito a risollevare le sorti economiche di un'intera città, come nel caso di Bilbao alla fine degli anni '90, avvenuto grazie anche all'apertura del nuovo museo Guggenheim il quale ha portato un maggiore numero di turisti. Nel caso di King's cross e della Sagrera, l'arrivo dell'Alta Velocità ha creato la necessità di avere una nuova stazione pronta a ospitare il nuovo servizio ferroviario; questo bisogno è stato il trampolino di lancio per un intervento più ampio, dove anche le zone attorno alla stazione sono state ripensate. Per il caso londinese, la realizzazione del masterplan, è avvenuta in maniera unica, dove non vi è stato solo un lavoro svolto dal team di progettazione, ma dove le varie fazioni politiche, i diversi comitati di quartiere ma anche gli abitanti della zona, hanno potuto partecipare in modo attivo esprimendo le loro necessità e pensieri riguardo a questo intervento. Il caso di Barcellona invece è stato scelto per quan-

to riguarda la creazione del parco lineare; un intervento simile, seppur in scala decisamente più ridotta, è previsto per il caso torinese da noi trattato, sul trincerone che collega Scalo Vanchiglia al Parco Sempione. Per quanto riguarda invece il caso di Anversa, vedremo come una semplice bonifica dell'ex scalo e la creazione di uno spazio verde pubblico abbia reso possibile il ricollegamento tra diversi quartieri primaseparatifralorodallapresenzadeibinaridismessi. Infine, un caso italiano, che rientra in un ambito molto più ampio, che prevede l'intervento non solo su uno scalo dismesso presente in città, ma su sette scali; prevedendo la realizzazione di strutture residenziali sociali, questo progetto dialoga bene con il contesto urbano e soprattutto genera un senso di comunità tra gli abitanti. Questi casi hanno obiettivi comuni: la realizzazione di edifici residenziali volti al social housing, la realizzazione di nuovi spazi comuni e zone verdi all'interno di un'area abbandonata al servizio della città. Reputiamo interessante dunque vedere gli esiti di questi progetti il cui punto di partenza è stato lo stesso.



2.1 Abandoibarra, Bilbao Il Museo Guggenheim come nuovo motore economico

Bilbao è la città più grande dei Paesi Baschi, collocata nella parte settentrionale della Spagna. È situata lungo le rive del fiume Nervión e rappresenta il secondo, dopo Barcellona, porto commerciale della nazione. Bilbao ha da sempre fondato la sua economia sul settore metallurgico e siderurgico e, a partire dalla fine del XIX secolo, ha iniziato a espandersi grazie alla florida situazione economica, la quale ha richiesto un ingrandimento non solo dell'insediamento abitativo ma anche del suo centro di attività economico. Questa espansione ha portato la città ad assumere caratteristiche di una città fortemente industrializzata. Negli anni '60 però, a causa della crisi industriale, Bilbao è diventata da ricca città industriale ad avere un'immagine fortemente degradata data dalle industrie oramai dismesse. Una delle zone principali del commercio marittimo è quella di Abandoibarra, posta lungo la riva destra del fiume Nervión. Nel 1987, il consiglio comunale di Bilbao scrive la prima bozza del Plan General, lo strumento strategico di pianificazione della città, il quale prevedeva anche la riqualificazione delle aree industriali dismesse. Questo documento distingue due aree la cui riqualificazione era prioritaria rispetto alle altre, quella di Abandoibarra con il suo affaccio sul fiume, e quella di Ametzola, collocata nel distretto più centrale della città. (10) L'obiettivo primario del Plan General era quello di invertire il declino urbano e ristabilire la posizione della città come centro finanziario e di servizi per la regione Basca. Il piano si è concentrato su una serie di operazioni chiave di rinnovamento delle aree ferroviarie dismesse dovute alla chiusu-

10. Bollens S.A., "Cities, Nationalism and Democratization", London, New York, Taylor & Francis Ltd, 2007, pp. 141,142

11. Sistemi Urbani gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, Arup, "Scali ferroviari. Benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse" pp. 88-95

12. Sistemi Urbani gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, Arup, "Scali ferroviari. Benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse" pp. 88-95

ra di attività produttive e impianti ferroviari e portuali obsoleti. Gli obiettivi principali del Plan General erano quattro (11):

- 1) Creare un sistema economico e sociale competitivo rispetto alle altre principali città europee
- 2) Attuare una fase di sviluppo continua che comprendeva la valorizzazione dello spazio pubblico
- 3) Creare una città sostenibile aumentando zone verdi all'interno di essa
- 4) Creare una città in grado di promuovere i quartieri meno importanti e renderli più equi rispetto agli altri

Un altro aspetto importante che ha contribuito alla riqualificazione di queste aree è sicuramente la realizzazione dei progetti ferroviari all'interno della regione, i quali hanno messo in connessione le tre capitali basche con l'intera rete europea di Alta Velocità. La riqualificazione dell'area di Abandoibarra aveva come obiettivi i seguenti punti (12):

- 1) Cercare di favorire un vasto uso della zona facendo in modo di inserire varie attività
- 2) Promuovere il social housing facendola diventare così una zona residenziale
- 3) Potenziare il trasporto pubblico
- 4) Instaurare una connessione infrastrutturale diretta con il sistema autostradale presente
- 5) Cercare di creare un distretto della città sostenibile

Durante questi anni, la Fondazione Guggenheim stava cercando una nuova città per espandere i suoi musei in Europa e questa notizia, per l'amministrazione basca, è apparsa come un'opportunità per la città; la Fondazione, la quale non aveva preso in considerazione Bilbao, era già in trat-



Abandoibarra prima e dopo l'intervento. Immagine tratta da www.balmori.com

tativa con Tokyo, Madrid e Barcellona per la realizzazione del nuovo progetto di Frank Gehry, vincitore già da qualche anno del bando di concorso per la nuova struttura museale. Nonostante le varie difficoltà, anche date dallo scetticismo proveniente dai cittadini sull'esecuzione del nuovo Guggenheim, l'amministrazione locale firma nel 1992 l'accordo con la Fondazione e nel 1997 viene inaugurato il museo. Dal momento che la costruzione del progetto di Gehry è stata in parte finanziata dalla provincia basca e dal comune di Bilbao oltre che da fondi provenienti da privati, le amministrazioni locali per far fronte alle spese hanno stimato che il numero di visitatori annui del museo avrebbe dovuto essere minimo di 400.000 ma questo numero, solo nel primo anno di apertura, è stato più che sorpassato, arrivando a raggiungere 900.000 visitatori. (13)

La realizzazione del Guggenheim Museum ha portato una grandissima quantità di turisti in una città che prima non veniva considerata come possibile meta; ogni anno Bilbao ospita circa 1 milione di turisti, molti se pensiamo che la città ha una popolazione di 350 mila abitanti. Questo incremento di turismo ha fatto sì che si creassero 5 mila nuovi posti di lavoro generando in questo modo ricavi aggiuntivi per oltre 650 milioni di euro. È dalla realizzazione di questo progetto che deriva il fenomeno chiamato "Effetto Guggenheim", termine che sta ad indicare come architetture spettacolari contribuiscano allo sviluppo economico della città. (14)

Questo fenomeno è nato ancora prima che l'edificio venisse completato: già prima della sua inaugurazione avvenuta nell'Ottobre del 1997, il Guggenheim Museum veniva considerato il simbolo della nuova Bilbao. Per quanto riguarda il masterplan dell'area di Abandoibarra è stato disegnato dai vincitori del concorso internazionale ovvero, dallo studio Balmori, Cesar Pelli ed Eugenio Aguinaga nel 1998. Lo studio Balmori si è occupato degli

13. Bollens S.A., "*Cities, Nationalism and Democratization*", London, New York, Taylor & Francis Ltd, 2007, p. 144

14. Plaza B., Tironi M., Haarich S., "*Bilbao's art scene and the 'Guggenheim Effect' revisited*", *European planning studies*, Routledge, Vol. 1, n.11, 11 novembre 2009

15. www.balmori.com

16. Sistemi Urbani gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, Arup, *"Scali ferroviari. Benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse"* pp. 88-95

spazi verdi, delle piazze e delle strade, ponendo particolare enfasi sulla percentuale di vegetazione presente; infatti, due terzi dell'intera area è coperta da parchi e spazi aperti. Nello spazio dove erano collocati i binari della vecchia ferrovia si è creato un boulevard che presenta diversi sentieri pedonali e una linea ferroviaria leggera che collega il Museo del Guggenheim con il teatro della città. Per quanto riguarda il Waterfront, Balmori propone un parco lineare su due livelli, uno più alto e uno più basso avente sei metri di dislivello l'uno dall'altro. Successivamente, nel 2003, lo studio verrà chiamato per occuparsi anche della piazza Euskadi. (15) All'interno dell'area inoltre sono stati realizzati altri progetti negli ultimi 25 anni: il ponte Zubikuri, progettato dall'architetto Santiago Calatrava, la metropolitana, ideata dall'architetto Norman Foster e una linea tramviaria con la sua stazione Ametzola. I lavori di riqualificazione dell'area sono terminati nel 2012: l'area di intervento presenta una grandezza di 35 ettari di cui il 35% è destinato a zone verdi (circa 120.000 mq). I percorsi pedonali creati hanno una lunghezza complessiva di 3 km e l'intero intervento ha apportato un incremento del 40% del valore immobiliare nei quartieri limitrofi. (16) Il progetto attuato a Bilbao è un esempio di come un intervento di riqualificazione su scala urbana sia riuscito a risolvere l'intera economia urbana grazie alla realizzazione di un nuovo punto di interesse all'interno della città; questo caso studio ha dimostrato avere interessanti risultati derivanti dalla sua trasformazione da area industriale abbandonata e scalo ferroviario dismesso a nuovo polo attrattivo pubblico.



Guggenheim Museum Bilbao. Immagine tratta da www.guggenheim-bilbao.eus

2.2 King's Cross, Londra da spazio industriale abbandonato a nuova piazza pubblica

Come avvenuto per Bilbao, anche questo progetto rientra in una strategia di sviluppo più ampia ovvero quella del London Plan del 2004. Questo documento delinea una strategia da attuare in un lungo periodo di circa 25 anni e cerca di toccare le questioni economiche, sociali, ambientali e dell'infrastruttura. La città di Londra è in continuo sviluppo, soprattutto a livello demografico, e attraverso la realizzazione del London Plan si è cercato di far fronte anche alla nuova domanda abitativa. Una delle strategie attuate è stata quella di riconvertire zone dismesse della città in nuovi quartieri, soprattutto nella East London, la parte a est della città, la quale necessita maggiormente di una riqualificazione. Uno dei luoghi interessati da questa riconversione è stata la zona della stazione di King's Cross, situata nel London Borough di Camden, a circa 4 Km a nord di Charing Cross e a 4,5 Km a nord-ovest di Liverpool Street. L'intera zona di progetto si presenta con un contorno a lacrima, è divisa in due dal Regent Canal e ospita la stazione ferroviaria internazionale di St. Pancras. Questa zona in passato era caratterizzata da una forte industrializzazione che però trova, nel corso degli anni '70, il declino delle sue attività e di conseguenza l'abbandono degli edifici industriali presenti. Questo ha fatto in modo che la zona diventasse sempre più degradata, dove il tasso di criminalità era salito e il costo degli affitti abbassato. Ma dal 1996 tutto questo cambia grazie alla volontà di costruire un nuovo tunnel di collegamento tra la stazione di St. Pancras e il Tunnel della Manica creando così

il Channel Tunnel Rail Link. Ecco, quindi, che le autorità locali decidono di intervenire sull'area e di istituire un concorso per raccogliere idee riguardanti il masterplan. Il nuovo progetto doveva porsi i seguenti obiettivi (17):

- 1) Cercare una nuova identità attraverso il ridisegno urbano
- 2) Cercare di garantire l'accessibilità a tutta l'area precedentemente abbandonata e collegarla con il resto della città
- 3) Cercare di recuperare e sfruttare il patrimonio esistente cercando di valorizzarlo
- 4) Garantire i benefici derivati dalla riqualificazione in modo duraturo nel tempo
- 5) Promuovere l'idea di una città più sicura e sostenibile

17. Sistemi Urbani gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, Arup, "Scali ferroviari. Benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse" pp. 36-41

Il percorso per arrivare al masterplan finale con il progetto definitivo è stato decisamente lungo, frutto di un dibattito non solo tra il team di progettazione ma anche con i comitati dei quartieri presi in causa e i politici in carica. Prima dell'assegnazione del progetto agli architetti, le varie fazioni politiche hanno stilato una lista di richieste alle quali la nuova area di King's Cross doveva sottostare.



Masterplan definitivo. Immagine tratta da www.townshendla.com

Le richieste prevedevano che il progetto, una volta completato, dovesse presentare una mixità di funzioni collocate in edifici che dovevano adattarsi alle condizioni di mercato, presentando una flessibilità e mostrando una visione fattibile a lungo termine. (18)



Masterplan definitivo. Immagine tratta da www.townshendla.com

18. Bishop P., Williams L., *“Planning, politics and city making: a case study of King’s Cross”*, RIBA publishing, 2016, cap. 5

19. La *“Commission for Architecture and Built Environment”* è un ente del governo del Regno Unito istituito nel 1999 e attivo fino al 2011. La commissione, istituendo un gruppo di esperti, faceva da consulente del governo per quanto riguarda l'architettura e il design urbano. Dava le sue opinioni e consigli, lavorando a stretto contatto con architetti, paesaggisti, designer e progettisti in merito alla realizzazione di spazi pubblici ed edifici.

Una volta stilata la lista di obiettivi, le amministrazioni hanno scelto il gruppo incaricato per la realizzazione del masterplan: per la sua realizzazione si sono scelti due studi di architettura, Allies and Morrison e Porphyrios Associates, e uno studio di paesaggistica, Townshed Landscapes Architects, i quali fin dalla prima bozza hanno lavorato affiancati. Per la revisione delle prime bozze di masterplan, oltre che alle varie amministrazioni locali, è stato chiesto il parere anche alla CABE, la Commission for Architecture and Built Environment. (19)

Il masterplan definito è stato approvato nel 2006 e la conclusione dei lavori di riqualificazione è avvenuta nel 2020. Il masterplan riconverte un'area di 27 ettari di cui il 40% è rappresentato da spazi aperti. Come accennato precedentemente, all'interno dell'a-

rea sono presenti numerosi edifici storici, tra cui il Great Northern Hotel e il Granary Building, il primo esempio di architettura vittoriana, il secondo un edificio storico industriale, oggi sede dell'University of the Arts. Per il mantenimento di questi edifici storici si è discusso a lungo, soprattutto per quanto riguarda l'hotel, poiché i consigli di St. George e di Candelmas lo volevano abbattere mentre il CABE e l'English Heritage volevano mantenere questa testimonianza del passato. Il masterplan finale realizzato, oltre a ospitare molti spazi pubblici tra cui dieci nuovi parchi e una ventina di strade, presenta anche la conservazione di molti edifici e strutture storiche, come ad esempio i gasometri, recuperati e riconvertiti in abitazioni. Se prima questa zona rappresentava una Londra degradata, oggi i suoi edifici vengono affittati con canoni in costante aumento. L'approccio adottato ponendo determinate condizioni per la realizzazione della nuova area dello scalo ferroviario, ha consentito a questa riqualificazione di avere successo. Il caso di King's Cross dimostra come il recupero di questa area sia riuscito grazie all'intermediazione tra le diverse autorità pubbliche locali, gli architetti incaricati e i comitati di quartiere rappresentati dai cittadini della zona: una cooperazione tra più enti ha portato ad un progetto vincente, sia dal punto di vista economico che sociale. Interessante è stata anche la rivalorizzazione degli edifici storici presenti nell'area, edifici che inizialmente i comitati di quartiere volevano demolire per far spazio a nuove costruzioni, ma che alla fine si è deciso di mantenere non solo per evitare la creazione di un ulteriore vuoto da colmare, ma anche per lasciare una testimonianza sulla storicità della zona, come ad esempio il Great Northern Hotel e il Granary Building.

20. Sistemi Urbani gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, Arup, "Scali ferroviari. Benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse" pp. 96-103

2.3 La Sagrera, Barcellona

Nel corso degli ultimi anni sono state avanzate molteplici proposte al fine di trasformare Barcellona in una città sempre più moderna. I vari progetti di riqualificazione sono stati regolati dal Plan General Metropolità dal 1976. Dal 2010 il parlamento della Catalogna ha stilato un nuovo documento, ovvero il Plan Director Urbanistica, il quale prevede diversi futuri per la città. Questo documento prevede anche la riqualificazione di un'ex area industriale, quella di Sant Andreu-Sagrera, rimasta abbandonata da diverse decine di anni. Dagli anni '90, con l'avvento dell'Alta Velocità in Spagna, vi è la necessità di creare una nuova stazione, possibilmente collocata in un punto strategico della città: ecco quindi che la scelta cade sulla zona dismessa della Sagrera, zona industriale ormai in disuso della città. Il tracciato ferroviario ancora in uso nonostante la dismissione delle aree industriali presenti funge da barriera tra le diverse porzioni di città. Il nuovo masterplan doveva rispondere alle seguenti esigenze (20) :

- 1) La creazione di una nuova centralità urbana
- 2) L'effettuazione di una rigenerazione dei quartieri circostanti
- 3) Il miglioramento dell'accessibilità locale e metropolitana
- 4) La creazione di una nuova stazione capace di accogliere il grande flusso di passeggeri
- 5) La creazione di nuovi spazi verdi
- 6) La promozione di un mix funzionale di servizi

In questo caso, non si parla di una riqualificazione di ex scalo ma della realizzazione di una nuova stazione ferroviaria,

21. Duran Junquera J., "La transformació urbana de la Segrera: el final de la barrera Saint Andreu y el Bon Pastor", Universitat Politècnica de Catalunya, 2012

ovvero quella della Sagrera che verrà costruita su un'area industriale dismessa situata accanto alla ferrovia. Questo caso studio, se pur non rappresenti un intervento di riqualificazione di un ex scalo, è stato scelto per il suo grande vuoto urbano dato dall'area industriale dismessa e per la sua vicinanza all'asse ferroviario. La realizzazione del parco lineare derivato dall'interramento dei binari è simile, anche se in scala decisamente più grande, alla proposta di intervento sul "trincerone" di via Sempione-Gottardo a Torino. Nel 2014 sono iniziati i lavori di scavo nel sito che ospiterà la struttura. La nuova stazione, la quale non si presenta in una posizione centrale ma più in periferia, ben collegata con il sistema autostradale e favorevole per i passeggeri provenienti da fuori città, sarà in stretto contatto con quella di Sants, senza però svantaggiare quest'ultima. Dal momento che la nuova stazione dovrà ospitare i treni ad Alta Velocità, i quali presentano lunghezze che raggiungono anche i 400 metri, la struttura avrà come lunghezza totale quasi 1 Km e sarà capace di ospitare la banchina commerciale, l'area tecnica e uno spazio intermedio dove trovano posto i binari di parcheggio e di raccordo. Inoltre, sarà composta da più livelli: al livello inferiore della stazione ci saranno i binari della rete convenzionale (con una parte per gli utenti pendolari, un'altra per quelli dell'Alta Velocità), (21)



Sezione della nuova stazione di Sagrera. Immagine tratta da www.bcnregional.com

22. Acebillo J., "Barcelona case study: la stazione di Sagrera come generatrice di un nuovo quartiere", in "Archi", n.3, 29 ottobre 2018

un livello per i parcheggi sotterranei e infine l'ultimo, quello superiore, il quale ospiterà i binari a scartamento internazionale e le relative piattaforme per i servizi ad Alta Velocità. Oltre alla stazione di Sagrera, vi è stato anche un concorso internazionale per decidere le sorti dell'area limitrofa ad essa. Il primo masterplan è stato presentato da Arenas, il quale, nel 1990, propone un grande complesso residenziale-terziario attorno alla stazione. Negli anni successivi, tra il 1990 e il 1994, lo studio Foster avanza una sua proposta progettuale: la creazione di un vasto parco lineare lungo circa 6 Km che ricopre l'asse ferroviario della linea Barcelona-Granolers-Girona-Portbou, avente un grande lago artificiale e ai suoi lati edifici con diverse funzioni, tra cui residenziale, commerciale e industriale. Alle amministrazioni locali la realizzazione di un grande parco lineare convince ed infine, con qualche modifica, nel 2004 viene approvato il progetto definitivo. Il masterplan, dunque, prevede un grande parco, lungo circa 3,5 Km con una larghezza che varia dai 70 ai 150 metri, avente più di 160 ettari: queste dimensioni lo renderanno il parco pubblico più grande della città. La grande area verde si collocherà su un suolo artificiale creato al di sopra della ferrovia esistente, la quale si trova a circa 4 metri sotto il livello stradale, e questo fatto comporterà sicuramente dei limiti nella scelta vegetativa del parco. (22)

Questo caso studio, anche se non riguarda la riqualificazione di un ex scalo ferroviario, presenta delle analogie con la proposta a Torino per il "trincerone" delle vie Sempione-Gottardo che sfrutta il dislivello col piano stradale per il passaggio della Linea 2 della metropolitana, con al di sopra diverse proposte per la creazione di un parco lineare, capace di ricollegare l'ex scalo Vanchiglia con la stazione di Re-

baudengo. Ovviamente, anche se non presentano la stessa scala progettuale, le premesse di intervento sono simili.



Masterplan del parco lineare. Immagine tratta da www.bcnregional.com

23. Fini G., Pezzoni N., "Il Piano Strutturale di Anversa: un nuovo dispositivo di convivenza per la città contemporanea. Intervista a Bernardo Secchi e Paola Viganò", Planum, dicembre 2010

2.4 Spoor Noord, Anversa

Come avvenuto sia per Bilbao che per Londra, anche l'intervento dell'area di Spoor Noord di Anversa, fa parte di un piano strategico creato per la città. In questo caso si tratta del Piano Strutturale di Anversa, un documento redatto tra il 2003 e il 2006 che introduce una strategia territoriale, al fine di promuovere i suoi spazi attraverso diversi interventi, puntando in particolar modo sulla realizzazione di spazi verdi e pubblici. In questo documento vengono citate le zone di intervento e vengono suddivise in due gruppi: il primo viene denominato "Spina rigida" e rappresenta i luoghi, il quale obiettivo è la valorizzazione del rapporto città-fiume, la seconda invece viene chiamata "Spina leggera" data dall'insieme degli spazi strategici in cui si vuole enfatizzare la presenza di un paesaggio e di un sistema ecologico. (23) Alla fine degli anni '90 la NMBS, la compagnia ferroviaria nazionale, decide di abbandonare lo scalo di smistamento

lasciando in questo modo un vuoto urbano. L'area di Spoor Noord viene inserita nel piano di sviluppo nel 1998, fa parte del secondo gruppo, ovvero quello della "Spina leggera", ed è collocata in una zona nella quale un tempo erano presenti i binari ferroviari; questo quartiere copre diversi distretti quali Dam, Stuivenberg e Seefhoek, dove le ultime due aree sono di carattere residenziale, popolate da diverse comunità di immigrati dove la densità abitativa supera di quattro volte quella di altri quartieri della città. Il distretto di Dam, invece, nel corso degli ultimi 70 anni, ha perso più del 70% dei suoi abitanti. (24) Questi distretti risultano essere sconnessi tra loro a causa di questa area dismessa e dei binari presenti: la situazione è peggiorata anche per via dell'arrivo dell'Alta Velocità. Le autorità locali decidono dunque di intervenire su quest'area, di grandezza complessiva di 24 ettari, creando un parco pubblico che copre il 75% della superficie di progetto. Questa nuova area verde fa da collegamento fra diverse zone anche grazie alla sua configurazione aperta e ha offerto un'opportunità unica di ripristinare il collegamento tra le aree circostanti con un solido polmone verde. Gli obiettivi principali del progetto, oltre quello di incrementare gli spazi verdi, sono stati anche i seguenti: (25)

- 1) Aumentare i servizi pubblici e collegarli con le zone limitrofe
- 2) Attuare un'integrazione tra scala locale e metropolitana
- 3) Definire una connessione ecologica est-ovest
- 4) Concentrare e densificare lo sviluppo urbano nella parte ovest del sito in modo tale da massimizzare le superfici verdi.

L'idea, dunque, era quella di avere un grande parco verde, economicamente sostenibile, che funzionasse come spazio sociale, un luogo di incontro dove i quartieri limitrofi, prima divisi a causa di questo spazio in di-

24. www.platform.think-nature.eu

25. Sistemi Urbani gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, Arup, "Scali ferroviari. Benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse" pp.48-55

suso, potessero utilizzare per incontrarsi e svolgere attività. Il concorso per la realizzazione del masterplan è avvenuto nel 2002 e la proposta vincente è stata quella di trasformare l'intera area vasta, dalla lunghezza di 1,2 Km, in un'ampia zona verde, dalle linee semplici, caratterizzata da sentieri che lo attraversano.

All'interno dell'area sono presenti edifici industriali, i quali si presentavano dismessi e ora riconvertiti in strutture sportive, come ad esempio il Parkloads Noord, ex capannone industriale, il quale ospita piste da skateboard, piuttosto che il WDT-LOADS, ex magazzini ora riconvertiti in spazi pubblici. Il progetto di riqualificazione dell'area di Spoor Noord, concluso nel 2019, ha portato molti benefici all'interno di questa parte di città, dovuti anche in questo caso, all'utilizzo dei feedback proveniente non solo dagli enti finanziatori ma anche dalla comunità, la quale inizialmente si presentava scettica ma che alla fine ha gradito l'intervento. (26) Nonostante l'assenza di alberi, il parco di Spoor Noord è risultato essere interessante prevalentemente per due motivi: il primo riguardo la sua funzione di ricollegamento tra quartieri separati precedentemente dall'asse ferroviario, il secondo per il riutilizzo e la variazione delle destinazioni d'uso dei capannoni industriali.

26. www.platform.think-nature.eu



Masterplan del nuovo Park Spoor Noord. Immagine tratta da www.eberniercote.wixsite.com

2.5 Il Caso Italiano

La gestione delle aree ferroviarie dismesse

Nel 1990 con la Direttiva n. 440, l'Unione Europea impone a tutti gli stati membri una riorganizzazione delle società ferroviarie spingendo in questo modo i singoli stati alla privatizzazione del proprio sistema ferroviario. Questo ha fatto in modo che in Italia, tutto il patrimonio immobiliare appartenente alle FS sia passato in mano a Ferrovie dello Stato, il quale ha creato una nuova società nel 1991 denominata Metropolis (oggi Ferservi-zi) con il compito di gestire e valorizzare il patrimonio. In quegli anni, come abbiamo visto precedentemente, si inizia a parlare delle potenzialità delle stazioni e delle aree ferroviarie dismesse: questi vuoti urbani collocati in punti strategici della città si ritrovano a svolgere un ruolo determinante per la trasformazione di essa. Questi luoghi diventano dunque ampi spazi pubblici, capaci di garantire servizi non solo per le persone locali, ma anche, se prendiamo in considerazione le stazioni ferroviarie, per persone provenienti dall'esterno. Ferrovie dello stato italiano e RFI hanno stilato una mappa, consultabile nel report da loro stilato "Atlante delle linee ferroviarie dismesse" di tutte le tratte ferroviarie, comprensive di stazioni e scali in disuso sul nostro territorio nazionale. (27)

Nel 2001 le Ferrovie dello Stato collaborano con l'Associazione italiana Greenways stilando un progetto denominato "Ferrovie Abbandonate". Questo progetto ha lo scopo di valorizzare le tratte non più attive, trasformandole in un sistema di greenways, attraverso nuovi percorsi pedonali o ciclabili immersi nel verde, sul tracciato dei vecchi binari. (28)

Come già avvenuto nel resto dei Paesi europei, dove le stazioni

27. Ferrovie dello Stato Italiane, "Atlante delle linee ferroviarie dismesse", Anversa, Grafica Nappa, 2016

28. www.greenways.it

29. Savino M., "La magnifica opportunità! Tra modernizzazione delle città e riqualificazione urbana" in "UrbanInfo", A. XXXXI, maggio-agosto, 2013

sono diventate veri e propri poli attrattivi, anche l'Italia decide di prendere iniziative simili: purtroppo però a differenza di quanto accaduto in stati come Spagna, Inghilterra, Germania ecc., nel nostro Paese, questo processo di rigenerazione sembra procedere più a rilento. Diversi sono stati i problemi che hanno influenzato questo processo: il difficile coordinamento tra i vari attori coinvolti, l'incertezza sugli arrivi dei finanziamenti pubblici e la complessità degli interventi sulle infrastrutture. Nelle prime proposte progettuali presentate sembra che si voglia più puntare ad una riqualificazione con destinazioni d'uso private, anziché alla creazione di nuovi spazi urbani a carattere pubblico, come è avvenuto nei casi degli altri stati europei. I primi esempi di rigenerazione di stazioni ferroviarie sono stati pensati in funzione dell'avvento dell'AV come la Stazione Centrale di Bologna e la Stazione di Roma Tiburtina. (29)

Ma quando si pensa alla riqualificazione di stazioni e scali ferroviari in Italia risulta difficile non parlare del caso milanese, una delle proposte più grandi ed interessate su questo tema nel nostro Paese.

2.5.1 Rogoredo, Milano

Un senso di comunità

La riqualificazione dello scalo di Rogoredo si colloca in un contesto molto più ampio, in una volontà di riqualificazione urbana ad ampia scala che comprende in totale sette scali ferroviari: Farini, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, Porta Romana, Porta Genova e San Cristoforo. Ogni scalo presenta il proprio progetto, ma un concept accomuna tutti gli scali: un grande parco verde che coprirà il 65% della superficie totale di progetto.

L'accordo per la riqualificazione è stato firmato nel 2017 dal Comune di Milano, dalla Regione Lombardia e da FS italiane: si tratta del più grande progetto di riqualificazione cittadina sia in Italia che in Europa. (30)



Assonometria di progetto. Immagine tratta da www.domus.it

30. Sistemi Urbani gruppo ferrovie dello stato italiano, Arup, "Scali ferroviari. Benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse", pp. 104-112

Tra i sette progetti abbiamo voluto soffermarci su quello pensato per lo scalo di Rogoredo, interessante per la morfologia del sito e per la proposta progettuale. Lo scalo si colloca nel contesto territoriale a sud-est di Milano e la sua stazione, con i suoi 7 milioni di passeggeri annui, costituisce uno degli snodi più significativi, poiché comprende la fermata dell'Alta Velocità, l'interscambio con la MM3 e la nuova metrotramvia. Il bando di concorso è stato affidato con il concorso AAA Architetti Cercasi, indetto da Confcooperative Habitat. I temi per la riqualificazione dell'area sono i seguenti:

- 1) Implementazione del verde
- 2) Implementazione dei servizi
- 3) Creazione di nuove unità abitative per il social housing

Il progetto vincitore è quello degli architetti Gregorio Pecorelli, Tobia Davanzo e Chiara Dorbolò e si intitola "Abitare il Borgo". Interessante è il lotto, di circa sei ettari, segnato da via Toffetti e

lo scalo ferroviario, e si sviluppa lungo l'asse Nord-Sud ponendo come sfida quella di rispettare lo spazio destinato ai binari. Dal fronte strada ci saranno due principali accessi, posti in maniera tale da attrarre la comunità verso il suo interno: il progetto propone inoltre diversi servizi al fine di soddisfare tutte le necessità, non solo per gli abitanti del nuovo quartiere, ma anche per quelli delle zone limitrofe. Sicuramente il progetto ha come scopo anche l'integrazione e lo sviluppo dell'area enunciato anche dalla volontaria assenza di un confine netto tra il nuovo costruito e il vecchio tessuto urbano. Anche in questo caso una grossa percentuale dell'area ospiterà spazi verdi e pubblici, presentando anche attrezzature ludiche e sportive. Gli edifici presenti avranno una destinazione d'uso residenziale: le unità abitative presentano dimensioni diverse a seconda dei residenti. Gli appartamenti più piccoli sono stati pensati per giovani e studenti, mentre quelli più grandi per due persone o per famiglie in un contesto di social housing. Questa diversificazione nelle metrature degli alloggi indica una volontà di rendersi adattabili alle esigenze della comunità, la quale risulta essere sempre più diversificata. Sui vari piani degli edifici, oltre ad avere gli alloggi, si è pensato anche di collocare spazi volti ai residenti, capaci di offrire, in questo modo, servizi comuni. Ogni spazio all'interno dell'area, sia esterna che interna alle unità abitative, è pensato come un valore aggiunto, capace di offrire un ulteriore senso di comunità: il concetto di co-housing, dunque, viene reinterpretato non alla scala del singolo edificio, ma alla scala dell'intero complesso. (31) Questo caso studio è stato scelto, rispetto agli altri sei, per il senso di comunità a cui ambisce, oltre che alla scelta di essere meno ambizioso rispetto agli altri progetti (basti pensare alle proposte per gli scali di Farini e di San Cristoforo).

31. www.architetticercasi.eu

3. AREE FERROVIARIE DISMESSE A TORINO

Lungo la rete ferroviaria torinese si sono sviluppate in passato i più importanti stabilimenti industriali della città, dismessi ormai intorno agli anni '80 e interessati da interventi di riconversione urbana. Queste aree industriali si dividono in 4 grandi ambiti, le cosiddette "Spine", ormai quasi interamente riqualificate, a eccezione della Spina 4 (situata lungo corso Venezia accanto ai Docks Dora).

32. Lampato F., *"Annali universali di statistica, economia pubblica, geografia, storia, viaggi e commercio"*, vol. 17, Serie II, Milano, 1848, p. 95

33. Ballatore L., *"Storia delle ferrovie in Piemonte. Dalle origini alla vigilia della seconda guerra mondiale"*, Torino, Il punto, 1996

3.1 L'Arrivo del Treno a Torino

"il paese in cui più fiorente è l'industria delle strade ferrate, e che si è lasciato indietro finora tutti gli altri Stati d'Italia, è il Piemonte." (32)

Torino e il Piemonte hanno avuto un ruolo da protagonisti per quanto riguarda la nascita della rete ferroviaria italiana. Inizialmente il treno serviva esclusivamente per il trasporto delle persone, ma con il decollo industriale del Novecento la città, che cambiò la sua vocazione da capitale del Regno d'Italia a città dell'industria, si dotò presto di una rete ferroviaria efficiente con tre direttrici importanti: quella con Milano, quella con Genova e quella verso la Francia (Torino-Modane). Ufficialmente la prima tratta ferroviaria realizzata in città risale al 1848 con il tratto di 8 chilometri che da Torino andava a Moncalieri. (33) Nelle immediate vicinanze della rete ferroviaria urbana sorsero quelli che erano i più importanti stabilimenti industriali della città, che hanno creato con la loro dismissione degli enormi vuoti urbani, al centro di nume-

rosi progetti di riqualificazione dai primi anni Duemila. Astengo, Bianco, Renacco, Rizzotti, nel 1947, ritenevano che la linea ferroviaria torinese fosse nata con un problema di fondo che consisteva nella suddivisione in due stazioni di testa, inizialmente sconnesse: Porta Susa in direzione Milano e Porta Nuova in direzione Genova. Già nel 1947, anno della pubblicazione di questo saggio critico, nello stesso si evidenziano i problemi presenti all'epoca e le eventuali soluzioni che avrebbero giovato al sistema ferroviario metropolitano locale, come il collegamento tra le due stazioni di testa e il loro ampliamento secondo le esigenze in termini di frequenza; in secondo luogo, la realizzazione di una linea circolare per il trasporto merci. Questi presupposti, individuati in un'epoca addirittura precedente al "miracolo economico" hanno in parte trovato la loro realizzazione, soprattutto per quanto riguarda il potenziamento e ampliamento delle due stazioni di testa cittadine e il collegamento tra le due per mezzo del passante ferroviario progettato nel 1905, in seguito alla richiesta di abbassamento del piano del ferro. (34)

34. Astengo G., Bianco M., Renacco N., Rizzotti A., "La sistemazione ferroviaria di Torino", in "Cronache economiche", n.14, 1947, pp. 12-14

3.2 Le Stazioni di Testa



Stazione di Torino Porta Nuova, veduta della copertura lato rotaie, Archivio Storico della Città di Torino



Ex Piazza San Martino (attuale XVIII dicembre) e il fabbricato storico della Stazione di Torino Porta Susa, Archivio Storico della Città di Torino

Le stazioni di testa presenti a Torino sono 2: Torino – Porta Nuova, ad oggi la terza stazione più importante e trafficata d'Italia e Torino – Porta Susa, entrambe totalmente rinnovate: la prima con più fasi lavorative partite dal 2005 e l'ultima conclusasi nel 2017, mentre la seconda con la costruzione della nuova stazione, terminata interamente nel 2014 e il rinnovo del fabbricato originario, partito nel 2021 e ancora in corso.

3.2.1 Torino Porta Nuova

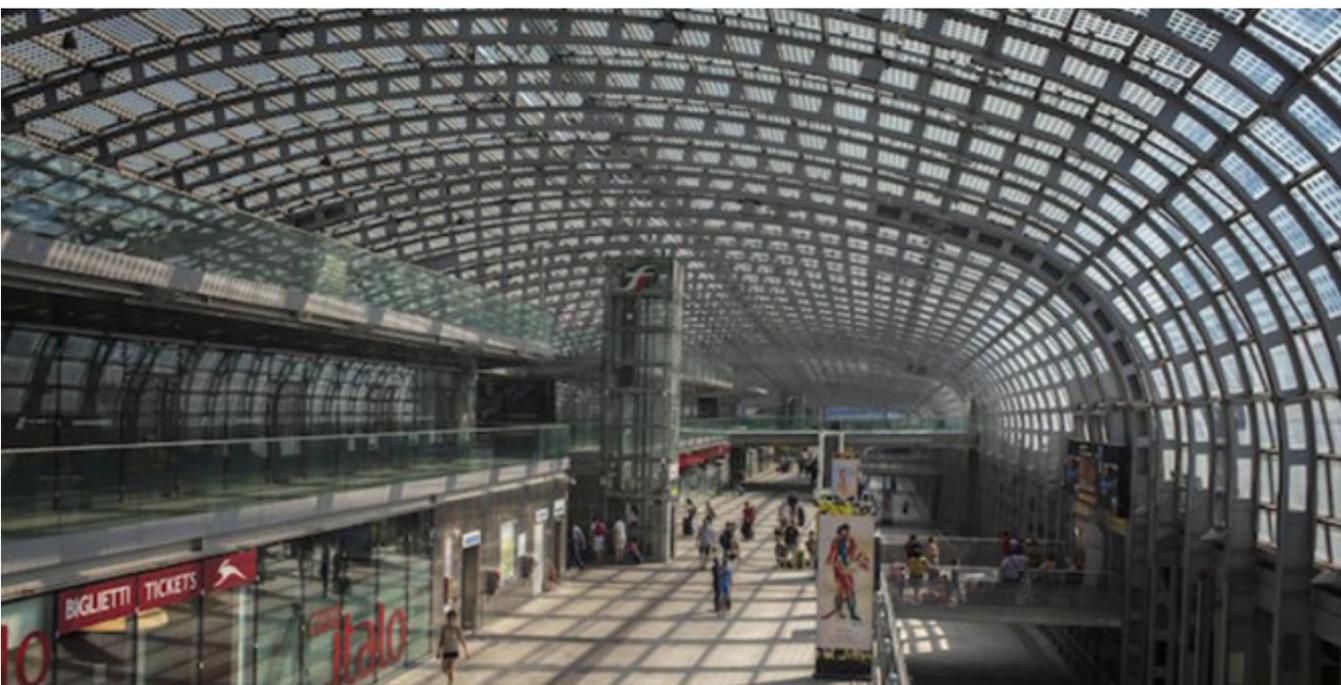
La stazione di Torino Porta Nuova era stata realizzata in seguito al completamento della linea Torino-Genova, tra il 1845 e il 1853 in collaborazione con l'ingegnere belga Henri Maus, il quale contribuì all'apertura del tunnel del Frejus (1871). La proposta di Maus fu però respinta mentre venne accolta quella di Alessandro Mazzucchetti e Carlo Ceppi ai quali si attribuisce la scelta stilistica della facciata eclettica e allo stesso tempo classicheggiante. La parte centrale fu dotata di una copertura a volta in ferro e vetro poi distrutta, mentre le modifiche successive hanno mantenuto, oltre la facciata, la sala d'aspetto di prima classe, nota anche come Sala Reale, decorata dal pittore Francesco Gonin. (35) Diversi sono stati gli ampliamenti eseguiti negli anni per far fronte all'aumento del flusso di passeggeri, sino ai lavori ormai conclusi finalizzati al raccordo con la Linea 1 della metropolitana e alla riqualificazione del sito come galleria commerciale.

35. Astengo G., Bianco M., Renacco N., Rizzotti A., "La sistemazione ferroviaria di Torino", in "Cronache economiche", n.14, 1947, pp. 12-14

3.2.2 Torino Porta Susa

Il Regno di Sardegna fu l'unico tra gli stati italiani preunitari ad investire nelle infrastrutture ferroviarie. Nel 1853 entrò in funzione la linea Torino-Genova, che arrivava in città presso Porta Nuova, mentre erano da poco stati avviati i lavori della linea Torino-Novara, inaugurata nel 1855 (89 km). Il motivo del ritardo nella conclusione dei lavori erano state le lunghe discussioni circa l'ubicazione della stazione di arrivo. La stazione di Porta Susa, progettata da Carlo Promis, anche questo edificio di stile eclettico-classicista, pur di proporzioni modeste, viene messo in risalto per la sua collocazione a chiusura al fondo di via Cernaia e per la sua vicinanza con la centralissima piazza Statuto.

36. Toni M., "Connettere flussi: Nuovo Fabbricato viaggiatori della Stazione Porta Susa", in "Torino acciaio 1:1. Un materiale per la città che si trasforma", a cura di M. Toni, Firenze, Altralinea, 2015



2001-2013 PROGETTO ARCHITETTONICO: AREP (Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud), Silvio d'Ascia, Agostino Magnaghi
 PROGETTO STRUTTURE: Euro Engineering Srl, Pordenone
 PROGETTO COSTRUTTIVO: Ufficio Tecnico BIT SpA (Fabio Pancino, Matteo De Luca, Giulio Zanette). Collaborazione di: FZeta, Sarmede (TV); Foltran & Frezza, Pieve di Soligo (TV); Euro Engineering Srl, Pordenone (36)

37. Ballatore L., "Storia delle ferrovie in Piemonte. Dalle origini alla vigilia della seconda guerra mondiale", Torino, Il punto, 1996

38. Molino D., "Via ai lavori: la vecchia Porta Susa diventa un hotel, lo "Scalo 1856", La Stampa, Torino, 2021

Originariamente progettata come stazione di testa, divenne presto stazione di transito, quando la linea si estese fino a Milano, dopo le annessioni seguite alla seconda guerra d'Indipendenza. (37) Con la costruzione della Nuova Stazione di Porta Susa, inaugurata il 14 gennaio 2013, il fabbricato storico della stazione non svolge più la sua precedente funzione, anche se recentemente sono già in corso i lavori per trasformarlo in uno student hotel del gruppo Marriot sotto il nome di "Scalo 1856". (38) La Nuova Stazione di Porta Susa, si sviluppa su oltre 15.000 metri quadrati, costruita più a sud rispetto alla stazione precedente, è stata progettata dalla società AREP con Magnaghi, essa è destinata a divenire il principale scalo ferroviario cittadino. La sua struttura è una galleria longitudinale, in acciaio e vetro, lunga 385 metri con un'altezza che varia dai 13 ai 19 metri, rivestita da pannelli fotovoltaici e ventilata in modo naturale.



Progetto in fase di realizzazione di Torino Porta Susa - Immagini tratte da: www.torinoggi.it

3.3 Dismissione e Sviluppo

Nella carta qui di seguito oltre alle aree ferroviarie, oggetto di rigenerazione urbana emergono anche delle linee ferroviarie dismesse, quali il “trincerone” delle vie Sempione e Gottardo più ad est, e il tracciato che da Borgo Dora arrivava a Stazione Dora da cui partiva la Torino Ceres, (la cui tratta risulta ormai dismessa fino alla stazione Madonna di Campagna) oggi interessata dal cantiere del passante ferroviario di Corso Grosseto (tratta evidenziata in viola). Le aree che negli anni hanno già avviato e in alcuni casi ormai concluso il loro processo di rigenerazione urbana si dividono in scali ferroviari e aree adiacenti alla ferrovia e risultano le seguenti:

Scali ferroviari

- 1) Scalo Vanchiglia (insieme al “trincerone” Sempione-Gottardo ancora totalmente da riqualificare)
- 2) Scalo Vallino (già in fase di riconversione)
- 3) San Paolo (L’area antistante alla stazione del quartiere San Paolo, che presenta progetti non ancora realizzati)
- 4) Scalo Smistamento (situato in via Chisola tra il cavalcavia di corso Bramante e il Lingotto, utilizzato ancora oggi come officina di riparazione per i treni) lo scalo è interessato dal 2019 da lavori di ampliamento e potenziamento per la realizzazione di un nuovo polo di manutenzione ferroviaria di tutto il nord ovest (39)
- 5) Scalo Valdocco (scalo merci che ha servito il polo industriale del gruppo FIAT e Michelin, oggi senza neanche più i binari, dopo diversi interventi di bonifica, risulta completamente ineditato con progetti per ora sulla carta)

39. Bottero G., “*Ferrovie punta su Torino, nasce la super-officina*”, La Stampa, Torino, 30 settembre 2018

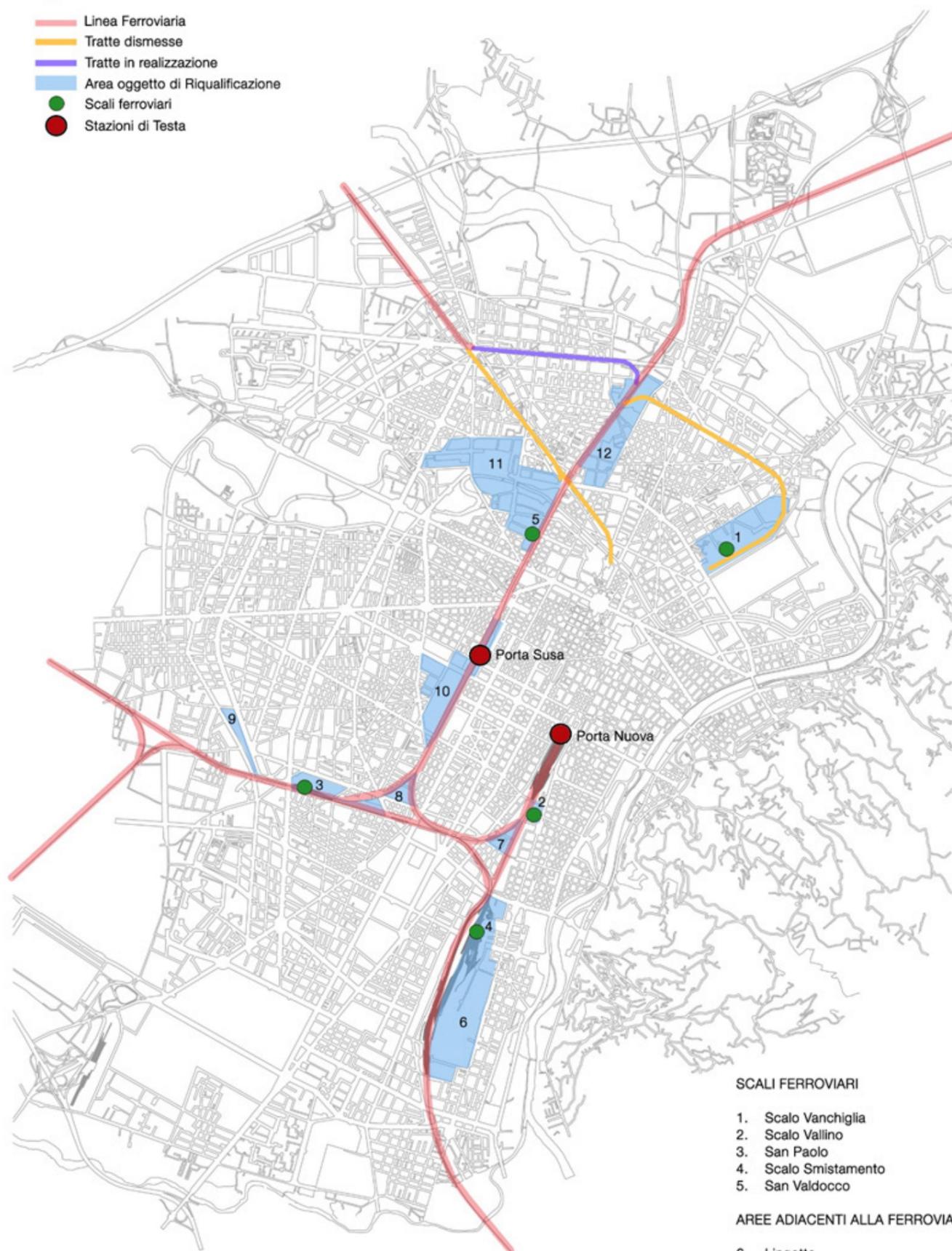
Aree adiacenti alla ferrovia

- 6) Lingotto (L’Area di Torino Lingotto, a eccezione della grande area attorno al grattacielo della Regione Piemonte, interessata dal progetto della Città della Salute)
- 7) Osi-Ghia (L’area Osi-Ghia, per ora interessata da progetti ancora sulla carta)
- 8) Spina 1 (oggi presenta un buco in corrispondenza dell’area Materferro dove dovevano essere realizzate le due torri di “Porta Europa”)
- 9) Corso Brunelleschi (la fascia che costeggia il fondo di Corso Brunelleschi oggi presa in considerazione da progetti del Workshop di Rail City Lab) (40)
- 10) Spina 2 (interessata dalla riqualificazione per buona parte dall’ ampliamento del Politecnico di Torino, dalla riqualificazione delle O.G.R. e dalla realizzazione del Grattacielo Intesa Sanpaolo e dalla nuova stazione di Torino Porta-Susa)
- 11) Spina 3 (oggi completamente riqualificata a eccezione della piccola fascia adiacente a corso Principe Oddone e quella di via Verolengo)
- 12) Spina 4 (riqualificata solo in parte con la riconversione dei Docks Dora, la realizzazione del nuovo parco Peccei e delle residenze su via Cigna)

40. www.fssistemiurbani.it

Legenda:

- Linea Ferroviaria
- Tratte dismesse
- Tratte in realizzazione
- Area oggetto di Riqualificazione
- Scali ferroviari
- Stazioni di Testa



SCALI FERROVIARI

1. Scalo Vanchiglia
2. Scalo Vallino
3. San Paolo
4. Scalo Smistamento
5. San Valdoceo

AREE ADIACENTI ALLA FERROVIA

6. Lingotto
7. Osi-Ghia
8. Spina 1
9. Corso Brunelleschi
10. Spina 2
11. Spina 3
12. Spina 4

3.4 Modifiche al Piano Regolatore

Dalla promulgazione della legge urbanistica nazionale (in vigore dal 1942), Torino ha approvato due piani regolatori: quello del 1959 e del 1995. Successivamente ha tentato una proposta nel 1980, ma non venne approvata.

Il piano del 1959, coordinato da Giorgio Rigotti, è stato lo strumento amministrativo progettato per rispondere alle nuove esigenze urbane dell'epoca: ovvero una città che con il suo sviluppo industriale fosse in grado di ospitare le migliaia di famiglie in cerca di lavoro, che costituivano la manodopera economica urbana, proveniente per la maggior parte dal meridione. L'esigenza stava quindi nel produrre migliaia di appartamenti in tempi ristretti.

La proposta del 1980 avrebbe garantito: la riduzione del costo delle abitazioni, il potenziamento del trasporto pubblico, più servizi sociali, il miglioramento delle periferie, il miglioramento degli spazi pubblici collinari, il decentramento o la redistribuzione dei grandi servizi come università e giustizia.

Nel 1995 viene approvato il nuovo piano regolatore, avviato nel 1987, diretto dallo studio Gregotti Associati, in particolare da Augusto Cagnardi. Il piano mira a trasformare la città, rendendola più competitiva a livello europeo, potenziando la ricerca, la finanza, il commercio e il turismo, incentrandosi inoltre sulla riqualificazione delle aree industriali e sull'incremento della loro densità abitativa. (41)

È nel marzo del 1991 che avviene l'accordo tra Ferrovie, Regione Piemonte e Comune di Torino, il quale venne suc-

41. Cagnardi A., "Piani dello studio Gregotti Associati" in "Urbanistica", n. 104, Roma, giugno 1995, pp. 94-98

34. R. Radicioni, P.G. Lucco Borlora, "Torino invisibile", Firenze, Alinea Editrice, 2009, p. 104

35. www.fssistemiurbani.it

cessivamente approvato dal Consiglio Comunale. Questo accordo prevedeva un indice di edificabilità pari a 0,7 metri quadrati non solo su scali ferroviari in disuso, ma anche su tracciati ferroviari in esercizio, andando ad assegnarli un terzo dell'indice di densità, previsto per i lotti industriali dismessi o per gli impianti ferroviari. L'indice previsto seppur risultando molto elevato venne considerato come caposaldo invariabile per tutte le aree trasformabili della città, andando però a contribuire all'interesse del privato e non di quello pubblico. (42)

42. R. Radicioni, P.G. Lucco Borlora, "Torino invisibile", Firenze, Alinea Editrice, 2009, p. 104

43. Gli attori coinvolti in questi processi di trasformazione sono principalmente Ferrovie dello Stato (proprietario delle aree citate) e comune di Torino.

44. www.fssistemiurbani.it

3.5 “Rami vivi” e “rami secchi” progetti per le aree ferroviarie torinesi

Dalla fine degli anni Novanta la città di Torino è stata interessata da numerosi interventi di trasformazione che l'hanno decisamente trasformata da città industriale a città europea post-industriale. In particolare, dal 2010 si sono tenuti numerosi concorsi e bandi di riqualificazione territoriale in particolar modo in seguito alla modifica del piano regolatore del '95, come la Variante 200. I progetti per le sette aree ferroviarie (43) indicano strategie, funzioni, raccomandazioni, possibili operatori (unici o molteplici).

Il workshop Rail City Lab, organizzato da FS Sistemi Urbani e curato da Urban LAB, ha evidenziato (nel 2019) gli aspetti necessari per progettare degli spazi così ampi, dal punto di vista della mobilità, dell'architettura, del bacino di utenza e della sostenibilità ambientale. Il metodo è quello di coinvolgere le amministrazioni e le città nei grandi processi di trasformazione; l'oggetto sono le grandi aree ferroviarie. (44) L'area dello scalo

Vanchiglia non rientra tra le 7 considerate dal processo interlocutorio e progettuale del 2019, perché ceduta nel 2007 da Ferrovie Real Estate, ma parte essenziale e strategica per l'area di Torino interessata dalla Variante 200. Durante il workshop Rail City Lab è stato anche citato il caso dello scalo Vallino, come esempio virtuoso riguardo la riqualificazione delle aree ferroviarie a Torino. Le prime proposte di riqualificazione dell'area sono avvenute a partire dal 2014 e prevedevano due fasi: la prima con i lavori di bonifica e la realizzazione della struttura di biotecnologia dell'Università di Torino, completata nel 2020, e la seconda con la realizzazione del centro commerciale e uno studentato, in fase di costruzione. Uno degli edifici storici dello scalo Vallino nel 2015, nonostante non fosse oggetto di modifiche di futuro ambito urbanistico, è stato riconvertito in un centro fitness che ha saputo rivalorizzare l'area da marginale a centrale, divenendo un luogo molto frequentato. (45)

Le iniziative di progetto di queste aree ferroviarie si riscontrano con scenari, a volte ancora in fase embrionale, ma consapevoli, grosso modo, sull'utilizzo intermedio di spazi di questi vuoti urbani.

Qui di seguito vengono proposte le ipotesi progettuali con annesso le informazioni e percentuali di destinazione d'uso per le varie aree ferroviarie presenti nel comune di Torino. Qui di seguito vengono elencati i casi studio delle aree citate prima che ad oggi non hanno ancora visto un progetto finale.

A differenza di queste aree che verranno citate, le quali risultano tutt'oggi in prossimità della rete ferroviaria, l'area dello scalo Vanchiglia risulta ormai isolata da essa per via della dismissione del precedente tratto ferroviario tra le vie Sempione e Gottardo. Oltre alla sua vicinanza con il centro città (circa 1 chilometro) lo scalo Vanchiglia è inte-

45. Rail City Lab, "Lo scalo Vallino. Racconto di un'esperienza di rigenerazione urbana in divenire. Il periodo 2014-2019", a cura di Barone S., Timossi F., Torino, 29-31 maggio 2019

ressato inoltre dal futuro attraversamento della Linea 2 della metropolitana, elemento che automaticamente rende quest'area ancora più protagonista, non a caso già al centro di numerosi concorsi di architettura tenutisi a partire dal 2010.



Oddone - Spina 3 - fonte www.fssistemiurbani.it

46. www.fssistemiurbani.it

L'area è localizzata nella zona nord, sopra Porta Susa Spina 2, tra Corso Principe Oddone, Piazza Baldissera, Corso Vigevano, Corso Umbria. La trasformazione dell'area dovrà tenere conto anche dell'edificio vincolato dal Ministero per i Beni Culturali. Sono previsti + 3.388 m² di diritti edificatori da Scalo Vallino. Il mix funzionale utilizzato è min 40% residenziale, max 20% ASPI (attività e servizi per persone e aziende), max 40% delle attività produttive e di servizi (Eurotorino), con altezza massima di 5-7 piani. Si sta completando la progettazione della stazione ferroviaria Dora. (46) Il progetto prevede un operatore unico.



Rebaudengo - Spina 4 - fonte www.fssistemiurbani.it

47. www.infrato.it

L'area è localizzata nella zona nord-est, sopra Spina 3 oltre Piazza Baldissera, all'altezza della Stazione Rebaudengo del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), tra Corso Venezia, Corso Grosseto, Via Sempione. È prevista la realizzazione in sottosuolo della Linea 2 della Metropolitana di Torino. (47) Il mix utilizzato è min 65% residenziale, max 5% ASPI (attività e servizi per persone e aziende), max 30% Terziario. Quest'area all'interno presenta il progetto di conservazione dello spazio 211 come luogo di aggregazione giovanile che va ad unirsi al futuro progetto di interrimento del ramo ferroviario dismesso delle vie Sempione e Gottardo, creando in superficie un nuovo boulevard urbano.



Lingotto - Parco della Salute - fonte www.fssistemiurbani.it

L'area si divide in due ambiti: Città della Salute e FS Torino Lingotto.

Nel Parco della Salute, della Ricerca e dell'Innovazione (PSRI) c'è l'integrazione delle funzioni medico-scientifiche-ospedaliere con la nuova sede della Regione Piemonte, l'area di proprietà della FSSU di 42.210 m² di superficie territoriale con la nuova stazione-ponte del Lingotto (+9.000 m² di diritti edificatori) e l'impianto sportivo dell'OVAL. All'interno dell'area FSSU è possibile costruire 62.139 m² di diritti edificatori con il mix funzionale di min 30% residenziale (15% alloggi sociali e 15% alloggi universitari), min 20% Eurotorino/ASPI e max 50% Attrezzature di interesse generale.



San Paolo - fonte www.fssistemiurbani.it

L'area è localizzata nella zona sud-ovest, tra i quartieri Santa Rita e «San Paolo», vicino al Parco Ruffini, tra la linea ferroviaria, Via S. Paolo, Corso Rosselli e Via Tolmino. Nel 2021 sarà costruita la fermata ferroviaria. Il progetto di trasformazione divide l'area in due lotti: il primo mantiene l'attuale edificio (17.500 m² di costruito) con un'area

di esposizione esterna di 24.000 m², l'altro è un'area di sviluppo di 76.000 m² con un mix di attività residenziali, commerciali e di servizi per persone e aziende, per 32.500 m² di diritti edificatori. Il progetto contempla la possibilità di una nuova fermata ferroviaria nel quartiere San Paolo.



Corso Brunelleschi - fonte www.fssistemiurbani.it

48. www.fssistemiurbani.it

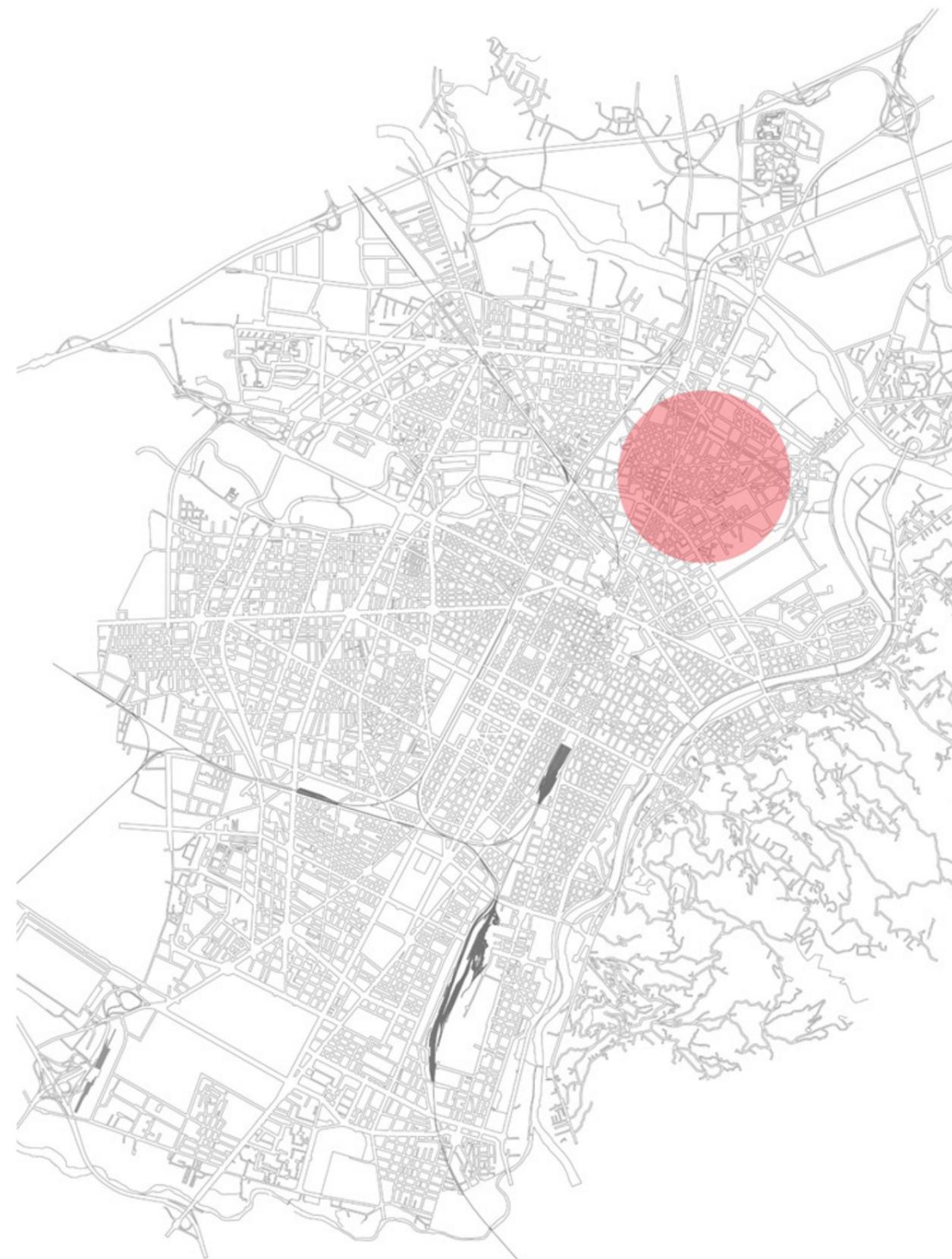
L'area si trova ad ovest, tra Via S. Maria Mazzarello, Via Monginevro e Corso Brunelleschi, vicino al Parco Ruffini. È molto ben collegata al centro città e ai quartieri limitrofi da più linee di trasporto urbano. Originariamente l'area era occupata dal Poligono di tiro dei ferrovieri, un'area verde occupata dal Ministero della Difesa che oggi torna utilizzabile per una nuova integrazione funzionale con il tessuto urbano circostante con possibili 25.800 m² di diritti edificatori e un mix funzionale di residenziale, commerciale e servizi. (48) Il progetto sottolinea la vocazione sportiva di quest'area e indica un operatore unico per la sua trasformazione. Il fulcro dell'ambito è la nuova stazione alta velocità di Porta Susa, realizzata con un originale doppio affaccio su cor-

4 LO SCALO VANCHIGLIA E IL QUARTIERE BARRIERA



Porta Susa - Sexy Tower - fonte www.fssistemiurbani.it

so Bolzano e corso Inghilterra. A nord è previsto il recupero dell'edificio storico della vecchia stazione, accompagnato dall'edificazione di nuovi volumi ricettivi. A sud, all'incrocio con corso Vittorio Emanuele II, il PRGC prevede l'edificazione in due lotti di analoghe dimensioni di due torri di circa 160 metri, il cui disegno urbano trova completamento in un'ulteriore torre, di minore altezza, nelle aree di Spina 1. Finora è stato realizzato solamente il lotto in Spina 2, a progetto Renzo Piano per Intesa Sanpaolo. Il lotto è collegato direttamente con la stazione tramite il piano interrato in corrispondenza all'attuale viabilità in prosecuzione di corso Matteotti. Se si supera l'indicazione del PRGC per l'edificazione di due torri, appaiono più facili soluzioni morfologiche che possano meglio articolare una pluralità di destinazioni d'uso (direzionale, ricettivo, commerciale, residenziale). Da queste sette aree emerge quindi un discorso di volontà riempitiva di quelli che sono i vuoti urbani lasciati da una realtà ferroviaria appartenente ormai al passato, lo stesso vale per lo scalo Vanchiglia.



49. Urban Barriera, "Perché Barriera: le origini del quartiere" in "Il Corriere di Barriera", n.0, giugno 2012, p. 7

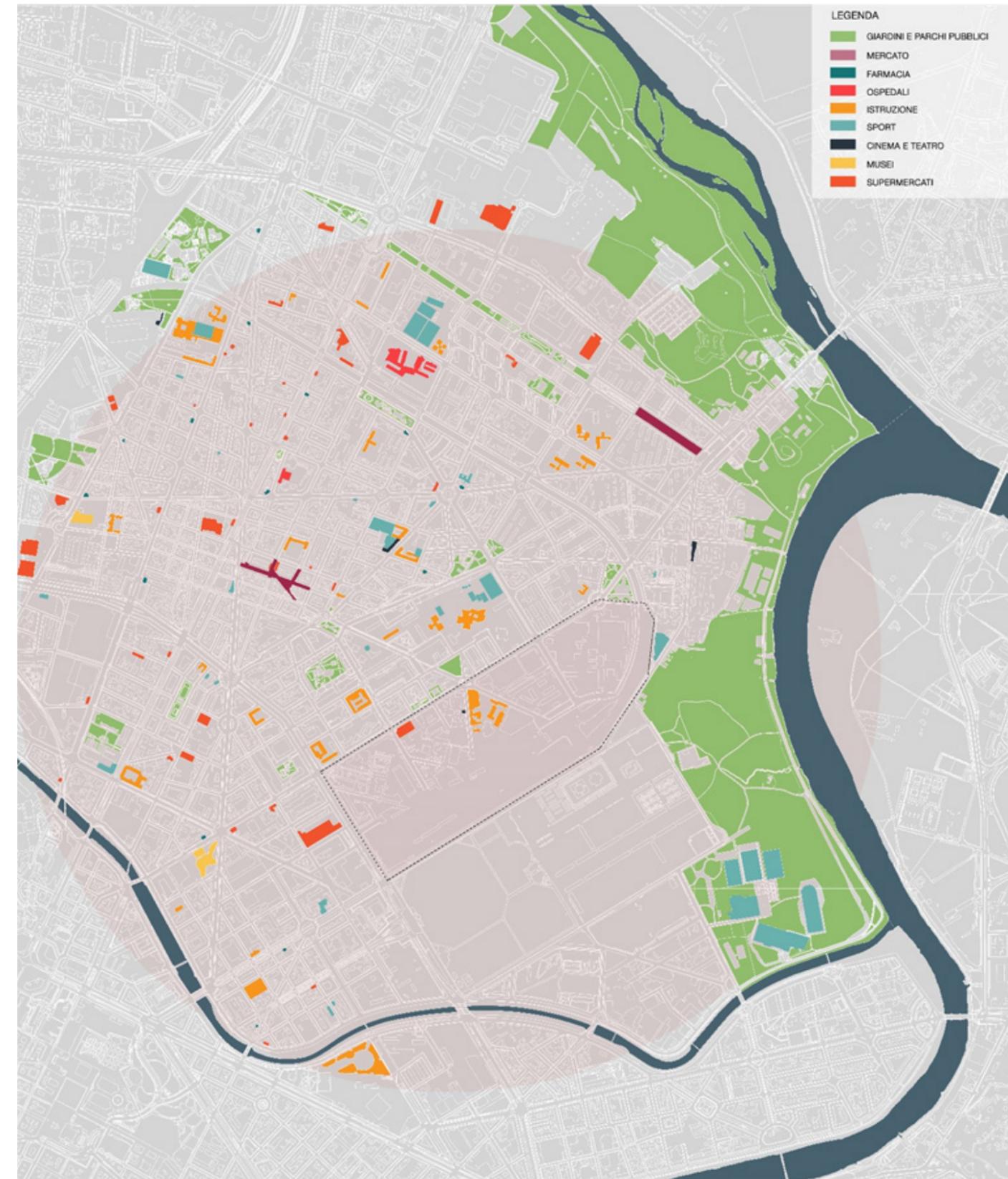
Per comprendere caratteristiche e potenzialità dello scalo Vanchiglia (area che non rientra tra le 7 considerate dal processo interlocutorio e progettuale del 2019, perché ceduta nel 2007 da Ferrovie Real Estate, in quanto parte essenziale e strategica per l'area di Torino interessata dalla Variante 200), è necessario sottolineare la prossimità con il Cimitero Generale o Monumentale di Torino e il ruolo funzionale assunto da quest'ultimo (con 8 ampliamenti dal 1828, e conseguente rettifica dell'alveo della Dora, che prima svoltava a sinistra del cimitero con un'ampia ansa) e da due barriere operaie, confinanti: Regio Parco a nord-est e Barriera di Milano a nord-ovest. Se prima del XIX secolo la storia dell'area su cui sorse lo scalo è soprattutto compresa in quella della prima, dopo sarà lo sviluppo industriale di entrambe, ma soprattutto di Barriera a determinare la ragione d'essere e la morfologia dello scalo. Il quartiere Barriera di Milano, situato nella parte settentrionale della città, nasce come edificato all'esterno della prima cinta daziaria torinese che col tempo si ingrandisce sempre di più arrivando ad avere una continuità con il resto della città. Barriera fin dalle origini è cresciuto e si è sviluppato come quartiere operaio, preannunciando quello che oggi è un problema comune a questi quartieri ossia la mancanza di luoghi che non siano strettamente legati al "dormire e lavorare". Barriera di Milano inoltre, è uno dei luoghi che rappresenta il cambiamento a livello etnico e sociale meglio di altre zone della città. Quartiere operaio, di "barriera" situato all'esterno della città, per anni ha accolto le migrazioni sia interne che straniere. Se oggi Barriera è una delle aree ancora non toccate in profondità dalla trasformazione urbanistica, presto cambierà completamente identità e funzioni. (49) Lo scalo Vanchiglia si colloca nella parte più orientale del quartiere Barriera di Milano, oggi in totale stato di abbandono costituisce un netto distacco dal resto della città e un vuoto

urbano che non fa altro che sottolinearne la sua marginalità. Per comprenderne maggiormente il motivo di tale dismissione e allo stesso tempo soddisfare quelle che sono le esigenze del contesto. Questo vuoto urbano sarà oggetto da parte nostra di analisi e di progettazione, con la finalità di inserire tutti i servizi necessari che ad oggi il quartiere Barriera e tutta l'area in prossimità del progetto non sono in grado di offrire.

4.1

I Servizi

Qui di seguito si trova un'analisi dei servizi presenti nel quartiere Barriera, per servizi si intende: l'istruzione, la sanità, il verde, supermercati, mercati, lo sport e lo svago. Sulla base di questa analisi territoriale si riscontra come questa zona sia sufficientemente fornita dai servizi necessari che coinvolgono un quartiere in generale, ma bisogna interrogarsi su quali siano effettivamente i bisogni e quindi le risposte agli standard che coinvolgono tutte le fasce di età. Per quanto riguarda l'istruzione, nella zona sono dislocate diverse scuole di ogni grado fino all'università (Campus Luigi Einaudi). La sanità è servita dalla struttura ospedaliera del S. Giovanni Bosco e da numerose farmacie sparse su tutto il territorio. Per quanto riguarda lo sport sono presenti quattro impianti sportivi principali mentre tutti gli altri, il più delle volte, fanno parte di comprensori scolastici frequentati anche da esterni, infine sono anche presenti diverse palestre.



4.2

I Trasporti

4.2.1

La Ferrovia

Questa area in precedenza era collegata da un ramo ferroviario che partiva dalla tratta principale cittadina nord-sud, che costituiva il collegamento diretto con Milano, e terminava allo scalo Vanchiglia, questa era usata esclusivamente per il trasporto di merci, in quanto attorno all'area sorgevano degli importanti impianti industriali tra cui la Manifattura Tabacchi e il Lanificio di Torino. Oggi questa tratta ormai dismessa da anni si presenta come un fosso in cui cresce rigogliosa vegetazione spontanea e spesso si presenta come un luogo degradato in cui periodicamente il comune si impegna a rimuovere la serie di rifiuti che continuano ad accumularsi. Ma con il progetto della Linea 2 della metropolitana, che sfrutta lo stesso percorso, tenderà a riqualificarne anche il tratto in superficie, andando ad unire due aree della città da sempre separate.



4.2.2 La Linea 2 della Metro

Il progetto della Linea 2 della metropolitana andrebbe a collegare l'asse nord est – sud ovest potenziando significativamente due quadranti della città finora abbastanza scollegati tra loro. Questo progetto sfrutta per 2 chilometri il percorso del vecchio “trincerone” ferroviario di via Sempione, attraversando successivamente l'area adiacente allo scalo Vanchiglia con ben tre stazioni: Cimarosa-Tabacchi, Bologna e Novara, per poi collegare i maggiori poli universitari e il centro città, intercambiandosi con la Linea 1 in corrispondenza della Stazione di Torino Porta-Nuova. L'area dello scalo Vanchiglia interessata da uno stato di degrado avanzato, negli ultimi anni, soprattutto a partire dal 2010 con il Concorso Metamorfosi è stata al centro di numerosi progetti di rigenerazione urbana. Occasione d'oro per lo sviluppo di quest'area sarà soprattutto il fatto che verrà attraversata da ben tre stazioni della metropolitana, dando importanza anche al valore immobiliare nell'intorno. Alla fine di agosto del 2017, Systra è stata nominata aggiudicataria della progettazione preliminare della Linea 2. Il progetto, di cui è stato realizzato da un RTP guidato da SYSTRA SA e SOTECNI insieme a importanti società di ingegneria italiane. La Linea 2, di lunghezza pari a circa 27 km, incrocerà la Linea 1 a Porta Nuova, la rete RFI a Zappata e Rebaudengo e comporterà 32 nuove stazioni. Come la Linea 1, sarà completamente automatizzata e sotterranea. Questo progetto è un'opportunità per la città per dotarsi di un nuovo servizio di trasporto pubblico su scala urbana e territoriale che l'attraversa interamente da nord a sud attraverso il centro storico, aprendo la città a tutti in modo eco-responsabile. (50) Il 25 febbraio 2022 è stata definita una giornata storica per la città di Torino, poiché si mette, nero su bianco, che i sol-

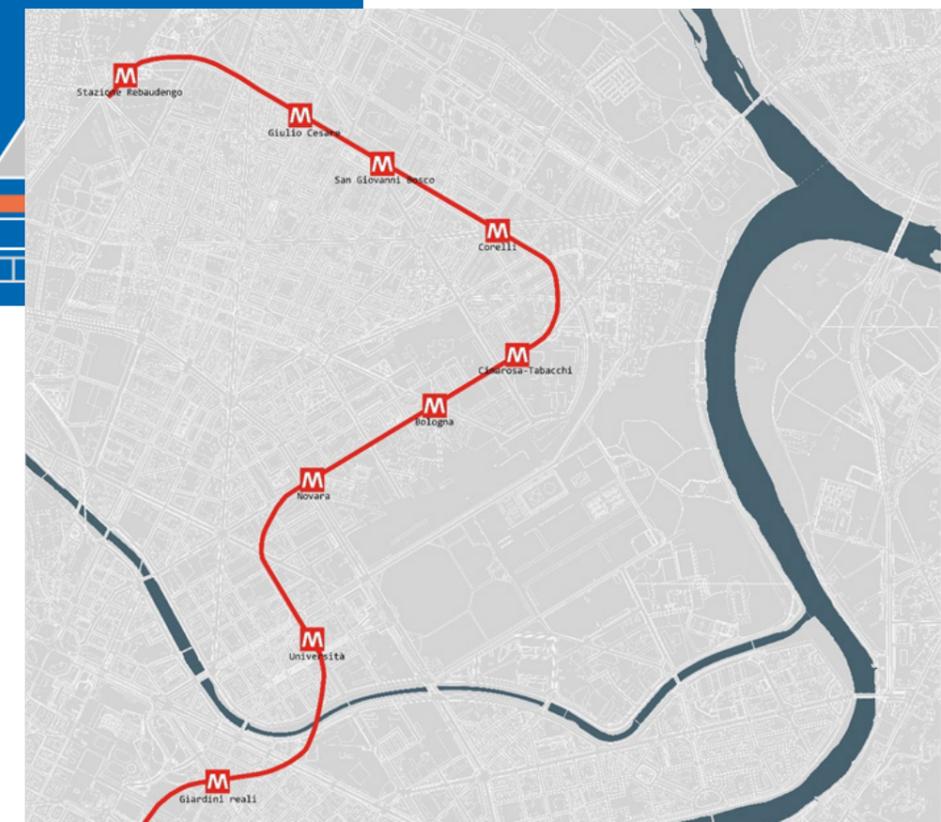
50. www.italy.systra.com

51. www.torino.repubblica.it

di per fare la Linea 2 ci sono. Entro la fine dell'anno si farà la gara per realizzare la linea 2 della metropolitana. (51) Le prime fasi di cantierizzazione partiranno nel 2024 e avrà come primo lotto il tratto Rebaudengo-Porta Nuova, successivamente si penserà al secondo lotto Porta Nuova-Anselmetti. Le prime fasi di cantierizzazione partiranno nel 2024 e avrà come primo lotto il tratto Rebaudengo-Porta Nuova, successivamente si penserà al secondo lotto Porta Nuova-Anselmetti.

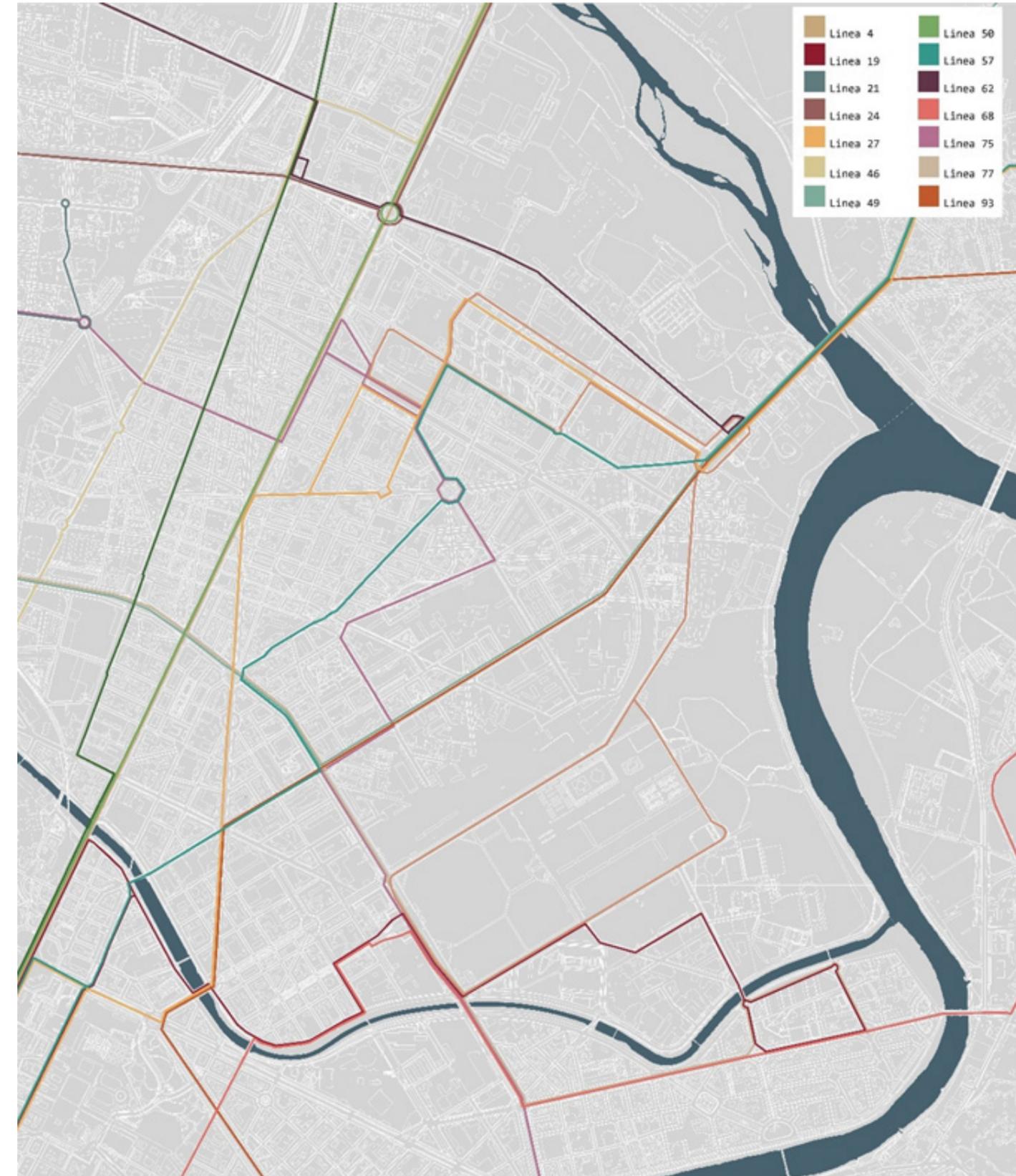


immagine tratta da: www.comune.torino.it



4.2.3 Le Linee Bus

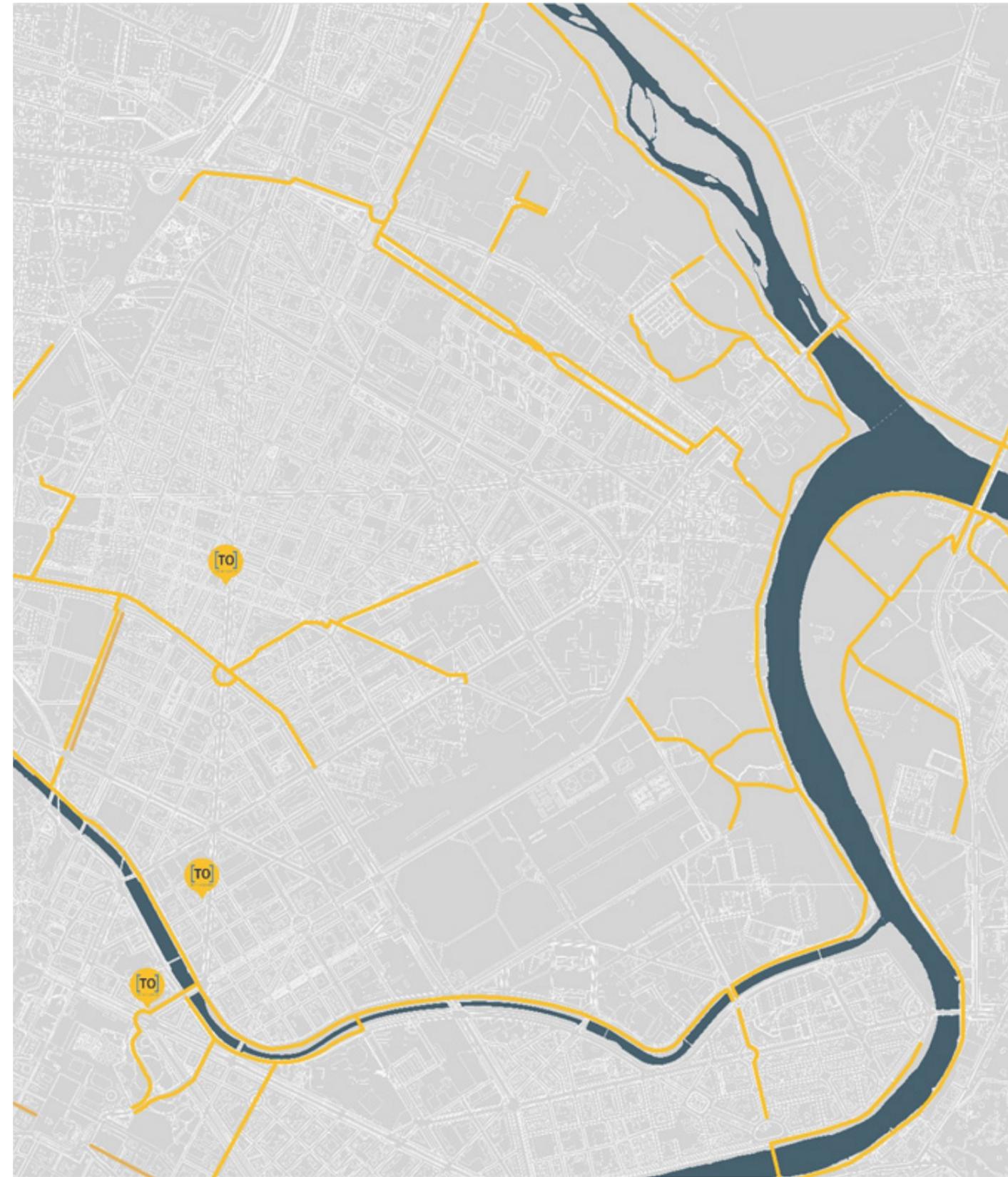
Il servizio di trasporto pubblico locale ricopre discretamente tutta l'area, il collegamento più significativo è l'asse nord-sud in corrispondenza di Corso Giulio Cesare, attraversato dalla linea 4 del tram, che dal quartiere Falchera arriva fino all'estremità sud della città. Inoltre, sono presenti anche linee extraurbane che collegano quest'area con l'immediata cintura nord-est: la linea 49 che porta a Settimo Torinese e la linea 93 che porta a San Mauro Torinese.



4.2.4 Le Piste Ciclabili

Le Piste ciclabili sono presenti nella zona ma non in maniera significativa, esse si dimostrano ancora fortemente sconnesse e non risultano collegare significativamente l'area, a eccezione dell'asse lungo i due fiumi che si presta come un sistema di collegamento continuo. Per quanto riguarda la mobilità ciclabile pubblica sono presenti solamente tre stazioni di bike sharing, sistema che ormai è stato superato dai mo-bike, ossia bici pubbliche utilizzabili tramite app da smartphone che non necessitano di un posteggio preciso. Proximamente saranno installate quattro nuove stazioni To Bike in quartiere, precisamente in via Cigna, piazza Crispi, piazza Bottesini e all'incrocio tra corso Palermo e corso Novara. (52)

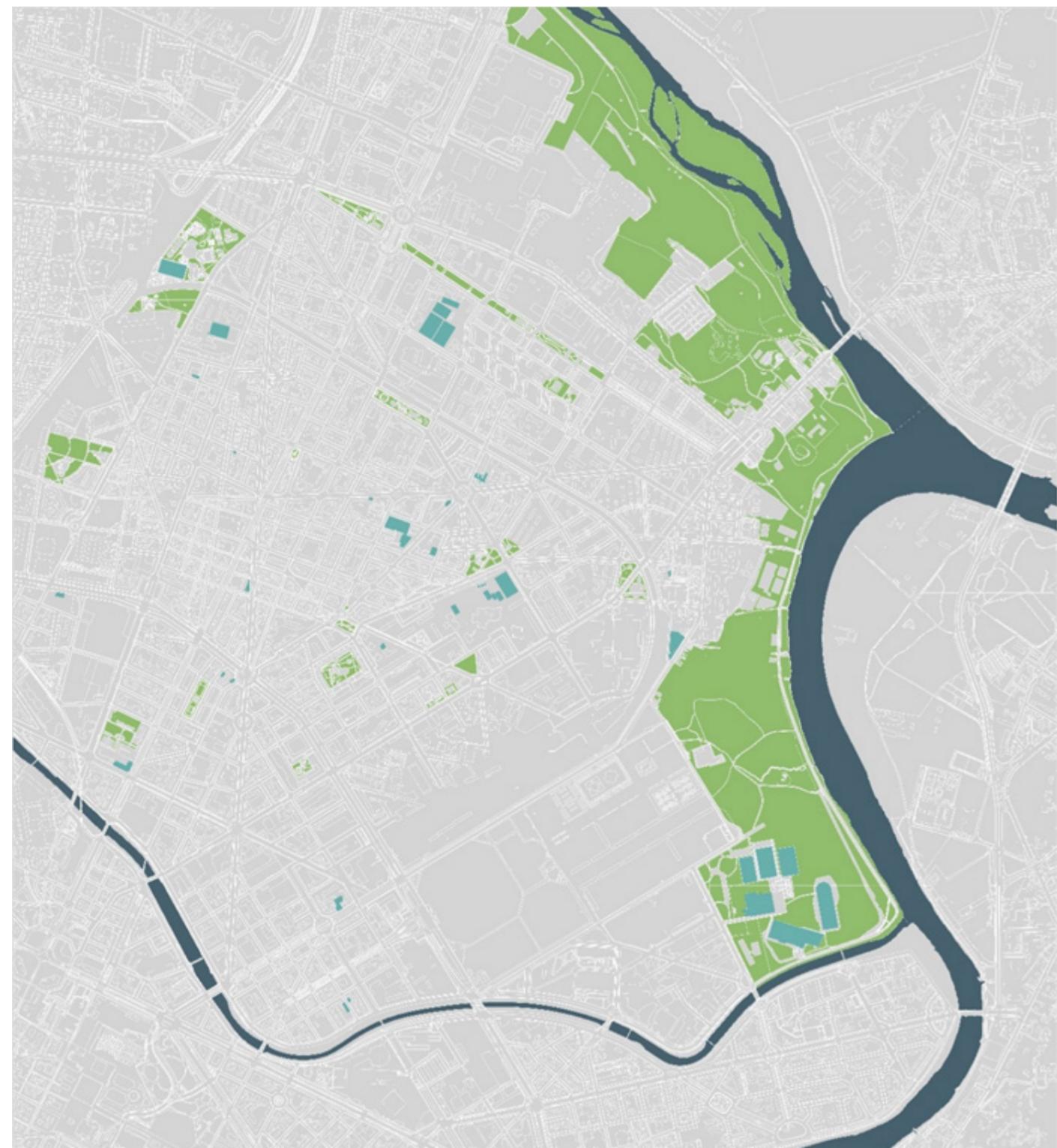
52. Urban Barriera, "pista ciclabile" in "Corriere di Barriera", n 29, 22 dicembre 2015, p. 12



4.3 Il Verde e lo Sport

A est dell'area di progetto si sviluppa il Parco della Colletta che con il suo affaccio diretto sul fiume e sulla collina costituisce un punto di forza a livello paesaggistico. Questo parco è uno dei più estesi all'interno del comune di Torino, esso si estende per 450.000 mq e fa parte del corridoio verde definito "Corona Verde" che circonda l'area metropolitana torinese. Questa zona della città è molto verde, basti pensare anche alla presenza stessa del Cimitero Monumentale e ai numerosi viali alberati che costeggiano l'area come Corso Regio Parco e Corso Novara. Inoltre, è presente un'area verde anche tra via Bologna e via Petrella in cui sono collocati un centro sportivo, un asilo e una scuola elementare. Importante è anche il vivaio comunale Regio Parco, situato tra la Manifattura Tabacchi e il Parco della Colletta. Tutta la parte lungo il fiume Po risulta con una vegetazione più fitta e selvaggia ma comunque di valenza paesaggistica, mentre tutta la zona che corrisponde allo scalo dismesso si presenta come una distesa di vegetazione spontanea che ricopre i vecchi binari e sottolinea in questo modo il degrado e l'abbandono dell'area. Le potenzialità di quest'area risiedono perlopiù nel corridoio verde che in corrispondenza dello scalo andrebbe a sfociare nel parco della Colletta e quindi andando ad affacciare sul paesaggio collinare e fluviale con vista diretta su Superga. Un'altra parte consistente di verde la si riscontra a nord di Barriera in corrispondenza dei margini sud del Torrente Stura, quest'area si presenta lasciata in balia di se stessa, risultando spesso un luogo marginale e mal frequentato. All'interno del quartiere vero e proprio non si riscontra significativa presenza di verde se non per delle aiuole o giardini pubblici. Per quanto riguarda lo sport sono presenti 4 impianti sportivi

per lo più destinati al calcio, molte boccioline e tre piscine, inoltre si individua la presenza di 3 palestre. In generale nell'intorno urbano non si registra la presenza di impianti sportivi maggiori. Risulta piuttosto capillare e ben distribuita l'offerta di servizi di prossimità, ad essere difficoltosa invece è la raggiungibilità dell'area attraverso la rete delle piste ciclabili cittadine.



4.4 L'Analisi del Costruito

Per rendere l'idea della geomorfologia del costruito si è scelto di dividere l'edificato in tre categorie distinte:

- 1) Edifici a corte
- 2) Edifici in Linea
- 3) Edifici industriali

È evidente come il quartiere Barriera tende ad essere concentrato e ben disegnato al suo centro per poi man mano disperdersi e rarefarsi verso l'esterno, a eccezione del Borgo della Manifattura Tabacchi che in quanto tale presenta un tessuto urbano più compatto tipico di un borgo. La fascia più esterna è quasi esclusivamente occupata da fabbricati industriali, di dimensioni maggiori in corrispondenza dello scalo Vanchiglia dove sono presenti il vecchio Lanificio di Torino, la Urmet, e diverse aziende di autotrasporti e autorimesse. La fascia nord del costruito risulta per lo più costituito da edilizia popolare di edifici in linea (di dieci piani lungo corso Taranto e di cinque piani verso via Gottardo). A saltare all'occhio è la netta divisione che si crea con il "trincerone" ferroviario delle vie Sempione e Gottardo che crea un vero e proprio vuoto rettilineo. La differenziazione delle tre tipologie coincide anche in termini cronologici: il tessuto urbano più compatto risulta essere quello di matrice più storica, con spesso la presenza di case "a ringhiera" (nella parte più meridionale) a eccezione della parte più settentrionale che si è sviluppata successivamente, in ordine con gli ampliamenti degli anni '50-'60 del Novecento.



4.5 Svago e Luoghi di Aggregazione

All'interno del quartiere di Barriera, oltre ai servizi di prima necessità, sono presenti anche diversi luoghi di incontro e di svago per i cittadini, sia per i più giovani che per i più anziani. Molte strutture un tempo in disuso, sono state riconvertite e oggi ospitano associazioni, le quali organizzano attività ed eventi. Una di queste è il "Bunker", ex sede della Sicma e rifugio antiaereo durante la Seconda guerra mondiale, collocato in Via Bologna, nasce da un'iniziativa dell'associazione Urbe Rigenerazione Urbana. Questo luogo, trasformato da artisti internazionali attraverso murales e arte urbana contemporanea, ospita diversi eventi di animazione sociale e culturale. All'interno di questa area sono presenti numerosi spazi multifunzionali: campetti per il beach volley e padel, piscina per il wakeboard, una parete per l'arrampicata e un palco esterno per concerti e rassegne. (53)

Un'altra struttura industriale dismessa è quella dell'ex Incet, collocato nei pressi di Via Cigna. Un tempo industria di cavi elettrici, oggi una parte di esso ospita l'"Edit", un birrifico che accoglie anche eventi culturali oltre che concerti di musica live. La restante parte dismessa dei capannoni che formavano il complesso industriale, sono in fase di riqualificazione: sono previsti nuovi spazi per la collettività e la nuova sede zonale del Comando dei Carabinieri. (54)

Altro luogo di svago e di incontro presente nel quartiere di Barriera di Milano è sicuramente lo "Spazio 211", una struttura volta a concerti ed eventi musicali. Presenta un ampio spazio esterno, oltre che a una sala interna, dove band e cantanti si esibiscono. All'interno dello "Spazio 211" vi sono anche sale prove, dove i giovani musicisti si possono esercitare.

53. www.variantebunker.com

54. www.comune.torino.com

Parlando di sale da ballo, nel quartiere è presente anche "Le Roi Dancing", costruito nel 1959 dagli architetti Carlo Mollino e Bordogna come ampliamento del Cinema Lutrario confinante. In via Agliè invece, è presente una struttura che fa parte della rete "Case del Quartiere". Si tratta di una rete di "Case" promossa dall'Associazione di Promozione Sociale. Sono strutture di comunità che offrono opportunità di incontro come ad esempio rassegne culturali, sportelli sociali e laboratori per i cittadini. È un progetto che è iniziato negli anni '90 e conta 9 strutture in tutta Torino: ogni Casa ha una storia diversa e un territorio specifico. Quella del quartiere di Barriera di Milano è appunto rappresentata dai Bagni Pubblici di Via Agliè. La casa ha conservato la funzione di Bagno Pubblico ma offre servizi aggiuntivi agli abitanti del quartiere. Oggi ospita diversi eventi con il fine di creare una comunità sempre più solida e più integrativa. Vi sono anche sportelli di aiuto sociale che quotidianamente svolgono la funzione di supporto ai cittadini. (55)

Per quanto riguarda la fascia della popolazione più giovane, luoghi di incontro sono rappresentati anche dagli oratori presenti nel quartiere. Questi oratori, durante la fascia pomeridiana, offrono attività e mettono a disposizione i propri campetti sportivi ai ragazzi. Un altro luogo di aggregazione è rappresentato dal mercato di Piazza Fioroni, nei pressi di piazza Bottesini.

55. www.bagnipubblici.wordpress.com

4.6 Gli Aspetti Economico-Sociali (Iniziativa, Comitato di Quartiere)

Per quanto riguarda l'aspetto socioeconomico, l'associazione Omnia di Torino ha svolto un sondaggio tra i cittadini appartenenti alla fascia di età compresa tra i 16 e i 30 anni residenti nella zona di Barriera di Milano. Questo sondaggio è stato svolto con il fine di indagare e capire cosa pensino questi giovani sulla situazione attuale e futura del loro quartiere.

In questa ricerca si è chiesto di indicare quali fossero gli aspetti positivi ma anche quelli negativi della zona, prendendo in considerazione diversi aspetti, quali la qualità della vita e la propria opinione riguardo a temi sociali.

Gli esiti del sondaggio dimostrano come gli aspetti negativi siano maggiori rispetto a quelli positivi: è possibile, comunque, che tale risultato sia influenzato dalla tendenza di dare maggior peso agli aspetti negativi rispetto a quelli positivi. (56)

Secondo il parere di questi giovani, il quartiere garantisce delle buone scuole, un buon vicinato e offre diverse proposte culturali. Per quanto riguarda gli aspetti negativi però, essi ritengono che la disuguaglianza sociale sia molto presente all'interno della comunità, a seguire le disuguaglianze economiche, il senso di insicurezza e il degrado urbano presente. (57)

Nonostante questa opinione pubblica, il quartiere si dimostra attivo nell'affrontare questi problemi sociali grazie anche alle diverse associazioni nate e alle iniziative intraprese.

Un progetto attuato nel corso degli anni è stato quello di "OccupABILE", attivo dal 2012 al 2015, il quale fungeva da consulente per chiunque cercasse un lavoro: uno sportello aperto al pubblico aiutava i cittadini nella ricerca di un lavoro, aiutando a compilare il curriculum e attivando corsi di formazione. (58)

Sempre dal punto di vista economico, grande successo ha

56. www.omniatorino.com

57. Di Lullo S., "Sei giovani studiano Barriera: quartiere abbandonato, serve un progetto sociale e politico", nel "La voce e il tempo", 28 gennaio 2021

58. Urban Barriera, "Occupabile" in "Il Corriere di Barriera", n 28, 28 settembre 2015, p. 4

59. Urban Barriera, "Facilito" in "Il Corriere di Barriera", n 28, 28 settembre 2015, p. 7

60. Urban Barriera, "Extra-Titoli" in "Il Corriere di Barriera", n 28, 28 settembre 2015, p. 5

61. Urban Barriera, "Compiti insieme" in "Il Corriere di Barriera", n 28, 28 settembre 2015, p. 6

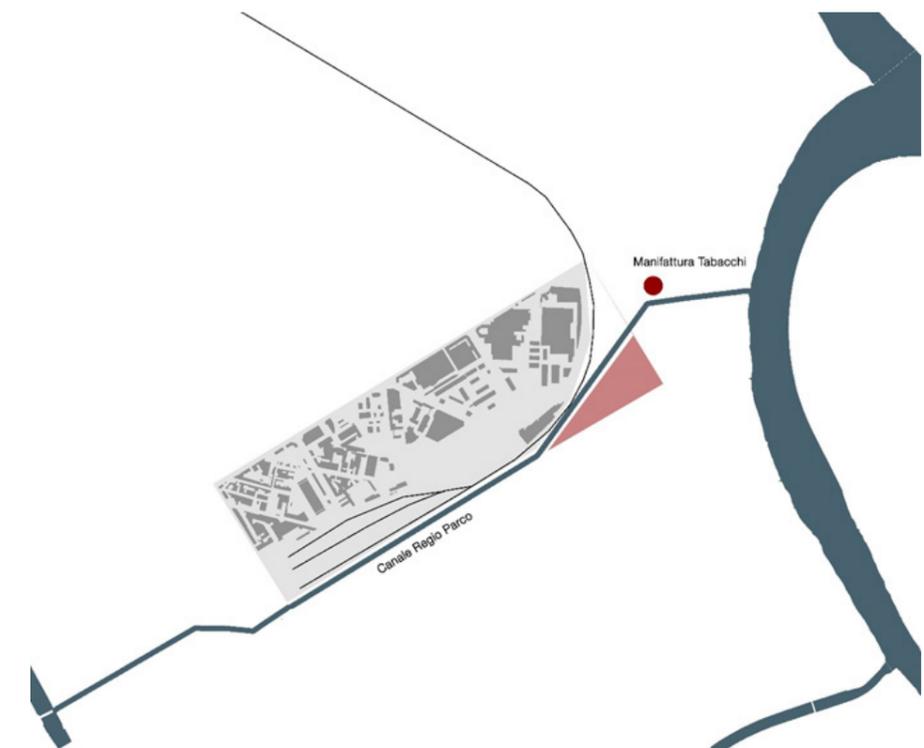
avuto l'iniziativa "Facilito", dove il Comitato Urban ha offerto un servizio gratuito di consulenza per chiunque volesse aprire, trasferire o ristrutturare un'attività nel quartiere di Barriera di Milano offrendo talvolta un aiuto economico a fondo perduto. (59) Oltre ai vari progetti in ambito economico, sicuramente è doveroso citare anche quelli in ambito sociale. Barriera di Milano è da sempre caratterizzato dalla presenza di una società multietnica, rappresentata da immigrati provenienti da molteplici nazioni; una delle iniziative intraprese in zona per aiutare gli stranieri è quello denominato "Extra-titoli", dove i singoli cittadini provenienti dall'esterno hanno potuto ricevere un supporto per affrontare le procedure necessarie per riconoscere il proprio titolo di studio conseguito in patria. (60) Altre iniziative sono presenti all'interno del quartiere, anche per i bambini, come il progetto "Compiti insieme" dove i più piccoli vengono affiancati da ragazzi più grandi durante lo svolgimento dei compiti, oppure per i giovani che presentano difficoltà nello studio, sono presenti dei tutor capaci di aiutarli nelle materie più impegnative. (61) Nonostante i diversi problemi sociali ed economici presenti nel quartiere di Barriera di Milano, si può notare come le diverse associazioni ma anche l'intera comunità si aiuti reciprocamente attraverso nuove iniziative.

5 LO SCALO VANCHIGLIA

La necessità di un nuovo scalo merci ferroviario in questa area strategica della città sorge la prima volta nel 1911, in un periodo di forte potenziamento infrastrutturale dovuto al primo decollo industriale, di cui Torino era protagonista. Nel 1915, nell'area dell'attuale Parco della Colletta fu anche progettato uno scalo fluviale collegato a quello ferroviario, che poi non venne mai realizzato. Questo influenzò fortemente la conformazione della forma trapezoidale con cui si presenta oggi l'area relativa allo scalo: la curva della parte finale del "trincerone" tende a rispettare lo storico canale del Regio Parco, necessario all'approvvigionamento di acque per la produzione industriale della Regia Manifattura Tabacchi e dei vari opifici presenti in zona, (62) che secondo il progetto di inizio Novecento avrebbe creato nella parte finale, in corrispondenza della sua foce nel fiume Po, un porto fluviale in diretto collegamento quindi con lo scalo ferroviario per il carico e scarico merci da destinare in quel caso anche al trasporto via fiume. (63)

62. Politecnico di Torino. Dipartimento Casa Città, *"Beni culturali ambientali nel Comune di Torino"*, Vol. 1, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, p. 571

63. www.strabarriere.it



5.1 Inquadramento Storico dell'Area di Progetto

L'area si trova nel quadrante nord-est della città di Torino, nel quartiere Barriera di Milano, nei pressi della confluenza tra il fiume Po e suoi due affluenti Stura e Dora Riparia. Questa zona, caratterizzata da un passato industriale, era occupata dallo scalo ferroviario di Torino- Vanchiglia che dal 1996 risulta in stato di abbandono. Lo scalo costituiva la deviazione dalla linea ferroviaria Torino-Milano, per lo smistamento delle varie merci prodotte nei comparti industriali. A poca distanza (2 chilometri) vi erano quattro dei 163 raccordi ferroviari funzionali agli insediamenti industriali torinesi: quello dell'AGIP di via Pacini 66 (1947-1972), quello di Chevron Oil Italiana di via Quittengo 36 (1967-89), quello delle Poste Vanchiglia di via Monteverdi 10 (1976-1993), quello della Fabbrica Torinese Colla e Concimi di corso Novara 99 (1899-1932). (64) Lo scalo Vanchiglia era collegato direttamente attraverso il cosiddetto "trincerone" al resto della linea ferroviaria che attraversa la città di Torino da nord a sud, da Largo Orbassano alla stazione Torino-Rebaudengo. Questa, dopo aver diviso per anni la città in due, si presenta oggi come un potenziale collante, tra est e ovest, in quanto essa è stata interrata, dando vita in superficie al nuovo Viale della Spina. Di fronte allo scalo Vanchiglia si trova il Cimitero Monumentale di Torino, conosciuto in precedenza come Cimitero Generale: venne realizzato nel 1829 ed è il più grande cimitero della città. L'ingresso principale della parte più antica è collocato sul tracciato della prima cinta daziaria, il Corso Novara, e si sviluppa su un impianto ottagonale. Lo sviluppo quantitativo di Barriera di Milano ha avuto origine soprattutto a partire dagli anni Sessanta del Novecento che

64. Davico L., Guerreschi P., Montobbio L., "Torino immagini del cambiamento", Torino, Edizioni del Capricorno, 2020, pp. 66-68

65. Castrovilli A., Seminara C., "Storia della Barriera di Milano: 1852-1945", Associazione culturale Officina della memoria, Torino, 2004, pp. 34, 35, pp. 130-132

66. Castronovo V., "Storia delle città italiane", Torino, Laterza, 1987

ha portato l'edificazione di numerosi edifici residenziali in linea che caratterizzano buona parte del quartiere. La zona di Barriera di Milano si rivela un complesso caso studio emblematico da cui emergono alcuni fenomeni che hanno contraddistinto la città di Torino dagli ultimi anni dell'Ottocento ad oggi. Antico agglomerato di cascine, case sparse e botteghe di Torino nord, Barriera nasce ufficialmente soltanto nel 1853, con la prima cinta daziaria. (65)

Tra il XVI e il XIX secolo l'area era caratterizzata da un grande sviluppo rurale della città.

Le tracce storiche più riconoscibili di tale periodo risultano essere quelle delle cascine di pianura, ma soprattutto la storica Reggia del Viboccone sulle cui rovine sorgerà successivamente la Ex Manifattura Tabacchi oggi sede universitaria, distante 500 metri dallo scalo Vanchiglia. Dal 1865 la città di Torino affrontò una profonda crisi socioeconomica dovuta allo spostamento della capitale a Firenze; tale evento storico generò forti trasformazioni all'interno della città che lentamente cominciò a trasformarsi da città di corte a città industriale. (66) Tra il 1880 e il 1890 si avvertirono i primi timidi segnali di ripresa con la nascita di alcune tra le più importanti aziende della storia industriale di Torino. Tra il 1895 e il 1907, grazie alla ripresa economica internazionale e all'avvento dell'energia elettrica fornita a basso costo dal Comune, la struttura produttiva cittadina conobbe una rapida accelerazione. Il primo decennio del Novecento vide affermarsi settori nuovi e trainanti come il metallurgico, il meccanico, il chimico e l'elettrico. Iniziò così a prendere forma un panorama manifatturiero variegato e complesso, al cui interno assume sempre maggior rilevanza il settore dell'automobile, destinato ad assumere un ruolo di primo piano nella vita cittadina. Proposto fin dal 1911 lo Scalo Vanchiglia verrà realizzato tra

il 1919 e il 1926, come scalo merci a servizio delle fabbriche del quartiere, fino agli anni '90, quando cesserà la sua funzione in seguito all'ampliamento dello scalo di Orbassano. Lo scalo era collegato al resto della rete ferroviaria tramite una linea di binari in trincea, a scarpata, poiché in questo modo avrebbe consentito l'attraversamento a raso delle strade per mezzo di cavalcavia. Il piazzale che ospitava lo scalo merci era racchiuso tra corso Regio Parco, corso Novara, via Regaldi (e il suo prolungamento in via C. Monteverdi) e il Borgo Regio Parco. Lo scalo era provvisto di stazione ferroviaria e un annesso trincerone in cui facevano capolinea i treni merci che si rifornivano o scaricavano qui. Oggi purtroppo questo scalo si presenta totalmente abbandonato con vegetazione ovunque e strutture in totale stato di abbandono come l'ex palazzo delle poste in via Monteverdi, diventato ormai luogo di fortuna per senzatetto. Questa area da che si riposero in lei grandi speranze di sviluppo fin da metà Ottocento, oggi si presenta come area letteralmente "di barriera" in preda alla delinquenza e alla marginalità sociale. Negli ultimi anni però grazie al progetto della Linea 2 della metropolitana si intende dare a questa area una nuova vocazione per valorizzare non solo lo scalo Vanchiglia ma la città intera, proprio perché la sua è una posizione strategica verso nord all'ingresso del corridoio metropolitano con Milano.

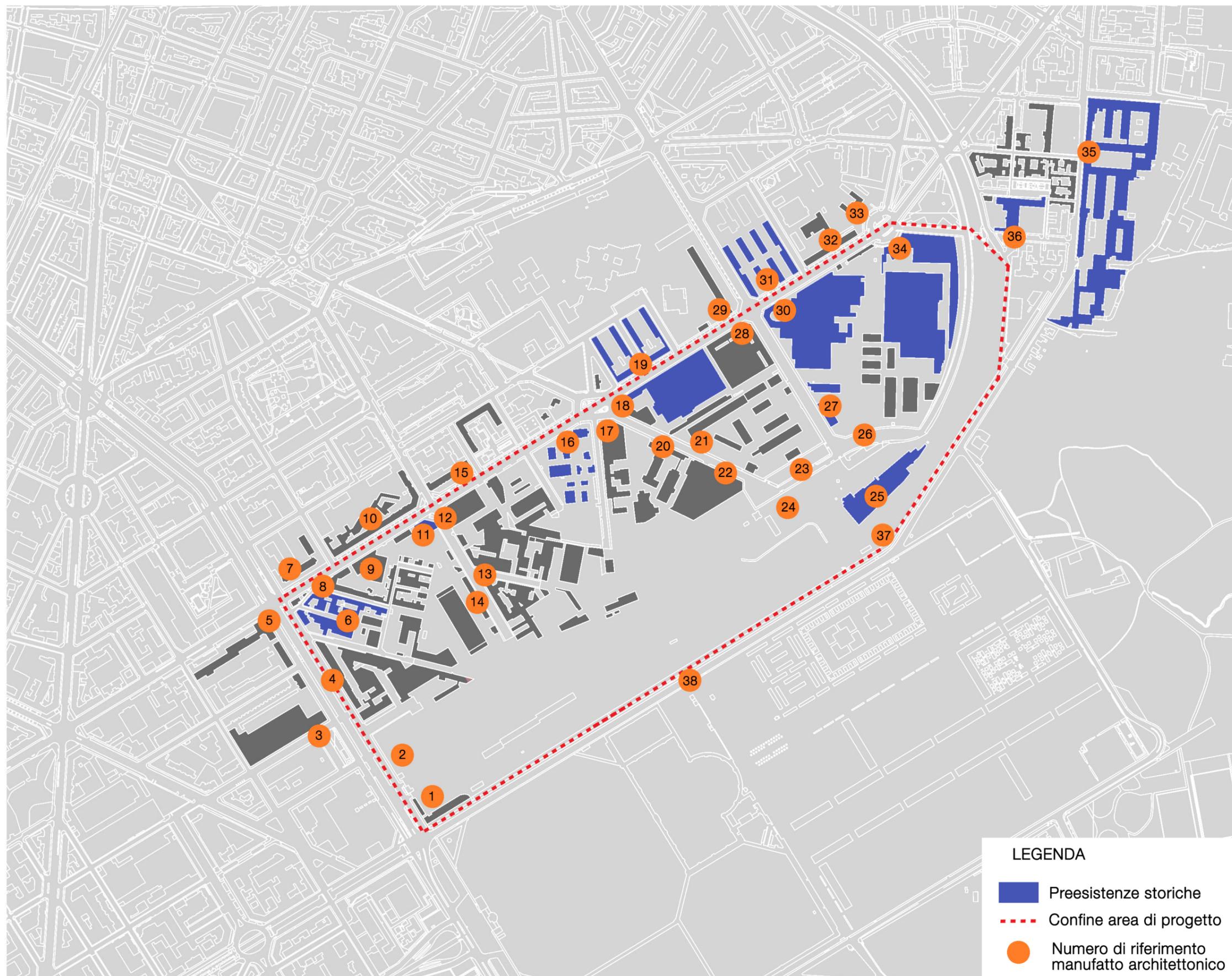
5.2 Analisi delle preesistenze nell'area di progetto

L'area antistante lo scalo si presenta divisa in tre fasce ben distinguibili dalla tipologia differente di edifici: l'area più meridionale che risulta più densificata, avente per lo più edifici residenziali (alti sul fronte di corso Novara e nell'immedia-

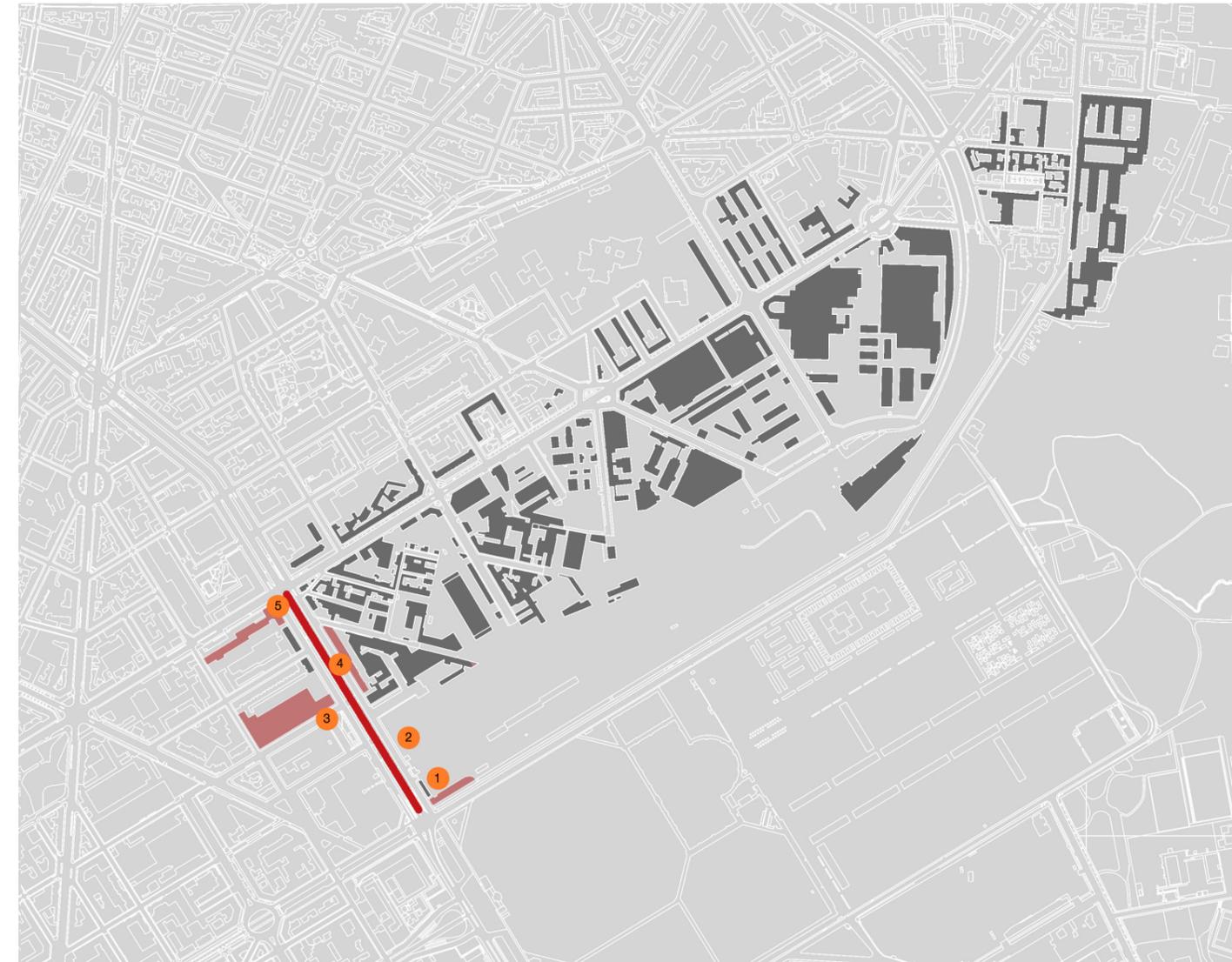
to retro, case di bottega). La fascia centrale presenta edifici che si sviluppano su una superficie maggiore e che risultano più distanti tra di loro ed infine, la fascia più settentrionale che presenta capannoni produttivi (in parte ancora attivi) di grandi dimensioni. Successivamente a questo tipo di riflessione si è deciso di andare ad indagare quelli che sono i fronti urbani presenti nell'area, andando ad analizzarne la data di costruzione e la tipologia edilizia. Un'altra cosa che si evidenzia è il fatto che nella maggior parte dei casi la viabilità all'interno dell'area si presenta come continuazione degli assi presenti nel suo intorno, a eccezione delle vie oblique nell'immediato retro di corso Novara che rompe l'ortogonalità presente tra quest'ultimo e via Bologna, forse per creare una situazione di indiretta accessibilità, una zona filtro e quindi di distacco da due assi urbani importanti. La nostra analisi si articola in nove mappe che evidenziano un percorso in rosso su cui si affacciano i diversi fronti indicati con dei numeri corrispondenti. In questo processo si è scelto di mettere a confronto le immagini storiche con lo stato attuale soprattutto per quanto riguarda gli edifici che hanno una valenza di tipo storico.



Preesistenze riportate nel reportage fotografico nelle pagine successive



Il primo tratto parte da corso Novara angolo corso Regio Parco, dove si incontra inizialmente il fabbricato superstite che costituiva la residenza del custode e gli uffici dello scalo Vanchiglia (1), oggi in stato di abbandono. Proseguendo sempre su corso Novara si osserva la vasta area dismessa del vecchio scalo (2), oggi interessata da operazioni di bonifica. Sul lato opposto si colloca la vecchia fabbrica ex Pastore (specializzata nella produzione di serrande metalliche per officine e negozi) dismessa alla fine degli anni '80 e oggi totalmente ristrutturata e adibita a residenze universitarie, una sede dello IAAD, spazi co-working e una caffetteria. Al piano terra è presente, inoltre, un supermercato con relativi parcheggi (3). Di fronte si affacciano degli edifici residenziali di 8/9 piani realizzati intorno agli anni '60/'70 (4). Infine, all'angolo tra corso Novara e via Bologna si trova l'edificio sede della polizia municipale, recentemente ristrutturato.



Primo Tratto

Legenda

- 1) Corso Novara 125, residenza del custode dello scalo Vanchiglia
- 2) Area dismessa dello scalo Vanchiglia con operazioni di bonifica in atto
- 3) Corso Novara 112, Supermercato
- 4) Corso Novara 96, sede della polizia municipale



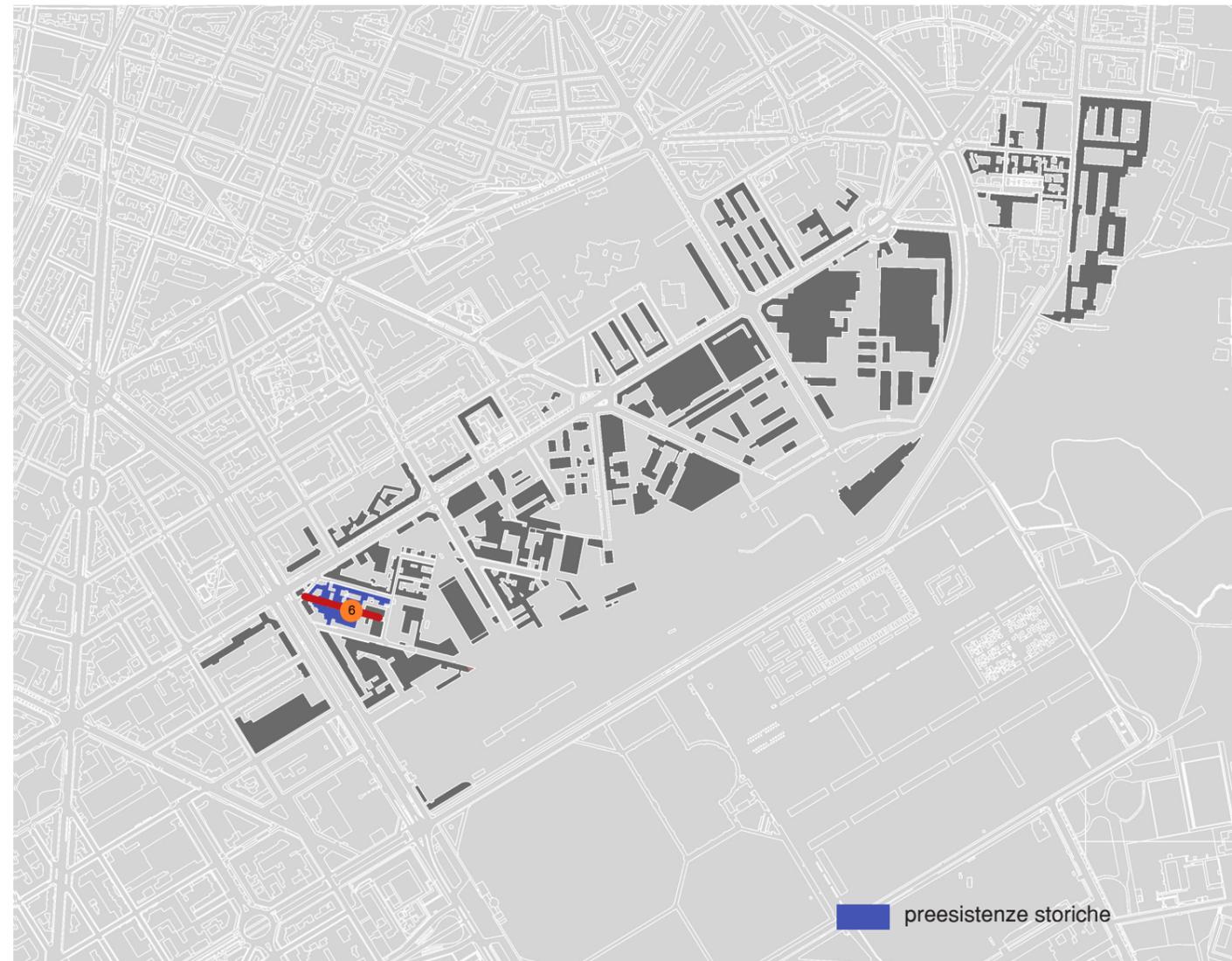
Cascina Nigra, situata all'interno dell'isolato in via Bologna 95.
Foto di Giuseppe Beraudo

67. ASCT, Catasto Gatti, 1820, sez. 35 e 68

68. ASCT, Progetti edilizi, 1920, n. 203

69. Confederazione Fascista degli Industriali, "Annuario Industriale della Provincia di Torino 1939-XVII", Roma, Editrice U.S.I.L.A., 1939

Via Sordevolo risulta una via cieca decisamente secondaria con fabbricati tutti di 1/2 piani fuori terra, la particolarità di questo asse è il fatto che assume un andamento obliquo rispetto allo schema ortogonale della città e delle altre vie dell'area. Questa microzona insediativa, come si può notare dai catasti dell'Ottocento (67), si presenta morfologicamente con un fitto frazionamento dei lotti appartenenti alla Cascina Nigra. La maggior parte degli edifici che vi si affacciano sono quasi tutti degli anni Venti del Novecento (68) e si tratta per lo più di case bottega o di piccole industrie artigianali, come la fonderia di ghisa di Merenda Giulio (69). Questi edifici per la maggior parte presentano degli angoli arrotondati, per facilitare nelle vie strette il passaggio dei carri all'epoca.



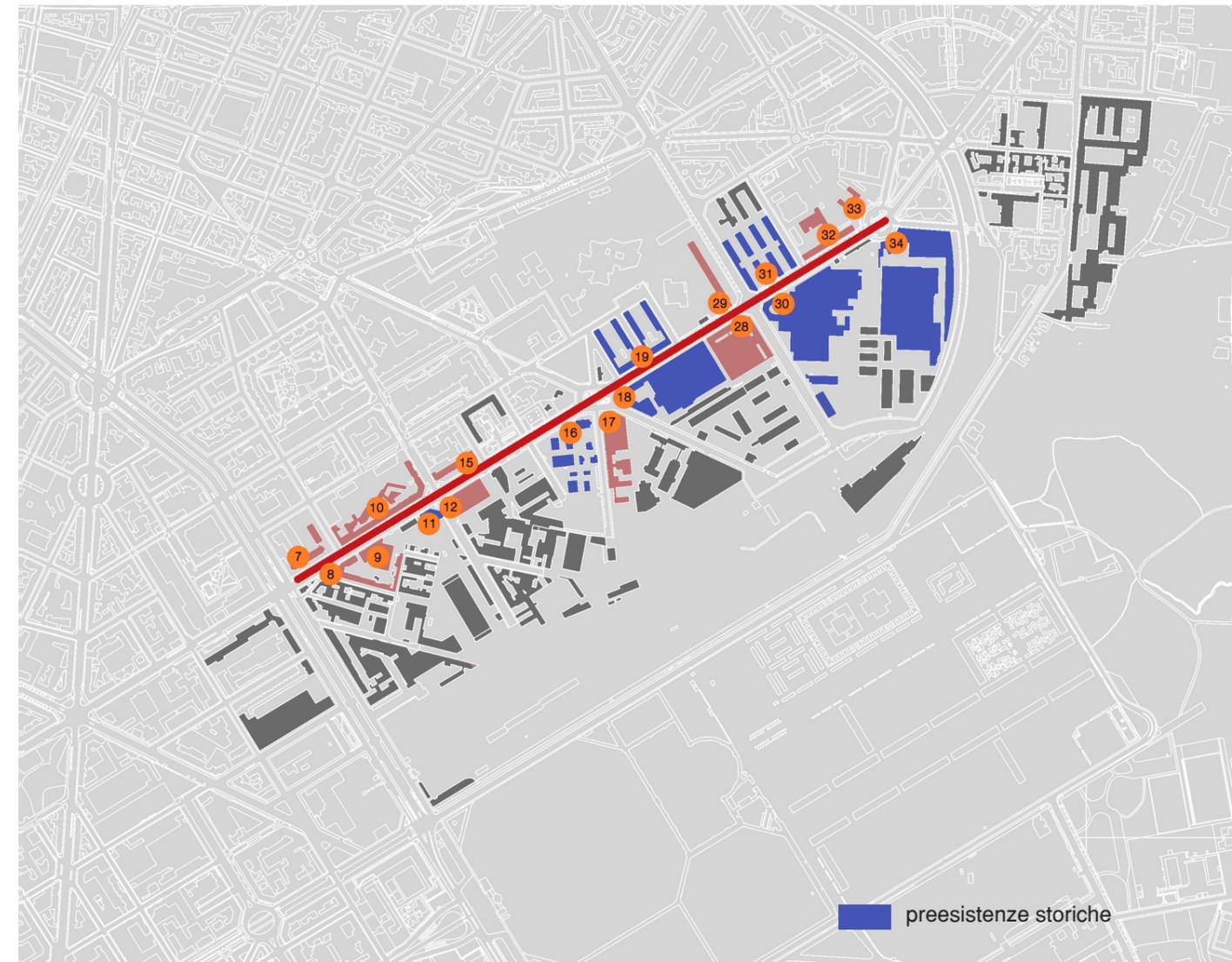
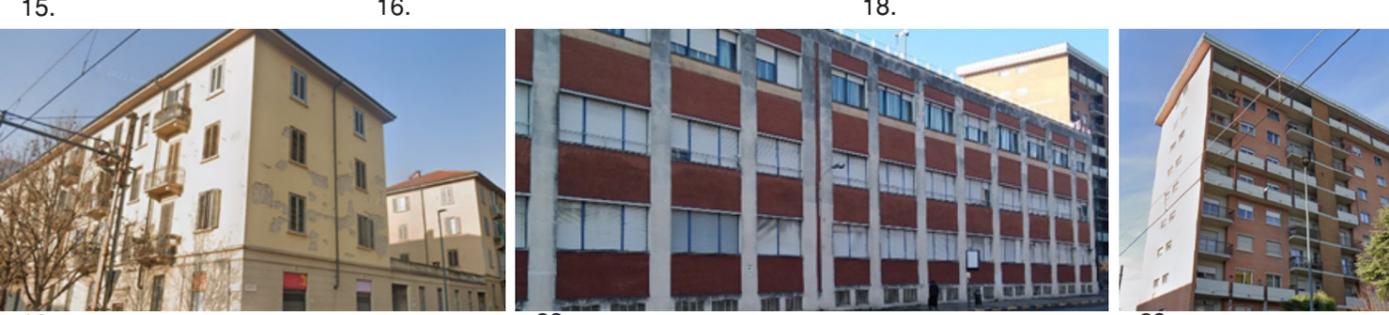
■ presistenze storiche

Secondo Tratto



Legenda

1) Via Sordevolo, edifici abitativi



■ preesistenze storiche

Terzo Tratto

Legenda

- 7) Via Bologna 77, scuola elementare Grazia Deledda
- 8) Via Bologna 94/A, ristorante giapponese
- 9) Via Bologna 102, concessionaria biAuto
- 10) Via Bologna 89-91, edifici residenziali
- 11) Via Bologna 118, ex-fabbricato industriale in stato di abbandono
- 12) Via Bologna 120, Lidl
- 15) Via Bologna 101-105-107, condominio
- 16) Via Bologna 148, istituto zooprofilattico
- 18) Via Bologna 152, edificio della Urmet
- 19) Via Bologna 137-139-141 e 143-145-147 quartiere popolare M1
- 28) Via Bologna 188, uffici Urmet
- 29) Via Bologna 155/A, condominio
- 30) Via Bologna 190, lanificio fratelli Piacenza
- 31) Via Bologna 167-169, quartiere popolare "3"
- 32) Via Bologna 171, sede della Croce Rossa
- 33) Via Bologna 183, liceo linguistico Albert Einstein
- 34) Via Bologna 220, Lanificio di Torino

Proseguendo con il terzo tratto su via Bologna troviamo dei manufatti edilizi molto differenti tra loro: la scuola elementare Grazia Deledda costruita nel '69 (7) (70), di fronte, un edificio ad angolo, probabilmente degli anni '20 che ospita un ristorante giapponese (8), andando verso nord troviamo a sinistra degli edifici residenziali di 4 piani fuori terra (degli anni '20) che presentano sotto diverse attività commerciali (10). Sul fronte opposto è collocata una concessionaria (9) e successivamente un ex fabbricato industriale in stato di abbandono (11). All'angolo tra via Pacini e via Bologna un grande fabbricato in vetro e mattoni di recentissima costruzione ospita al suo interno un Lidl (12), procedendo su via Bologna ci si imbatte sulla sinistra in un edificio residenziale di 9 piani fuori terra con mattoni faccia a vista che presenta al di sotto alcune attività commerciali (15). Superato questo, sullo stesso lato è collocato un piccolo spazio adibito a verde pubblico antistante a edifici residenziali di diversa altezza, dai 4 piani (quelli antistanti) e 10 piani (gli edifici in linea nel retro). Di fronte in via Bologna 148, all'angolo tra le vie Paganini e Ristori si colloca l'istituto zooprofilattico, che ancora oggi mantiene la sua funzione originaria (n.16). Voluta dal Conte Eugenio Rebaudengo, presidente del comizio agrario di Torino, viene progettata dall'ingegnere Pietro Baraldi e costruita nel 1913.(71) Dal momento della sua costruzione, gli edifici che lo compongono (quello principale posto su via Bologna, e gli altri due posti su via Paganini) non hanno mai subito né cambiamenti di destinazione d'uso né forma; di fatto essi, nel corso degli anni, sono rimasti invariati, cosa che però non è avvenuta per gli edifici di servizio, i quali, durante le guerre, hanno subito bombardamenti e successive ricostruzioni. (72) Per quanto riguarda il futuro di quest'area è stato approvato dalla giunta comunale un progetto di ampliamento dell'istituto. Questo ampliamento prevede il mantenimen-

70. Città di Torino, "La scuola adotta un monumento", Torino, ITER, 2001

71. Politecnico di Torino, Dipartimento Casa Città, "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino", Vol.1, Società degli ingegneri e degli architetti, Torino, 1984, p. 548

72. Guidi G., "Opere culturali ed assistenziali devastate dalla guerra", in "Torino. Rivista mensile municipale", A. XXV, n. 9, Torino, settembre 1949, pp. 25-28

73. Mondo A., "Torino, via libera al raddoppio dell'istituto zooprofilattico" in "La Stampa", Torino, 10 novembre 2020



16. Istituto zooprofilattico - foto Archivio Storico della città di Torino



19. Quartiere M1 - foto Archivio Storico della città di Torino

74. Adorni D., D'Amuri M., Tabor D., "La casa pubblica. Storia dell'Istituto autonomo case popolari di Torino", Roma, Viella, 2017

75. Politecnico di Torino, Dipartimento Casa Città, "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino", Vol. 1, Torino, 1984, p. 569

to dei tre edifici storici e la realizzazione di altri tre nuovi fabbricati, legati tra loro da un corpo di collegamento. (73) Sempre su via Bologna sorge l'edificio della Urmet (fabbrica che si occupa della produzione di sistemi di videosorveglianza) (18) e il Quartiere M1 (quartiere popolare storico di Torino) (n.19) e all'angolo con via Cimarosa un condominio di 9 piani realizzato negli anni '90 (29). Il quartiere M1 è stato costruito tra il 1921 e il 1922. Si tratta di un nucleo di edifici popolari costruito su iniziativa del comune. Questo complesso è un esempio di prima edilizia popolare edificato agli albori del periodo delle case economiche municipali. L'intervento fu fortemente voluto dall'assessore ai lavori pubblici dell'epoca, nonché imprenditore, proprietario e amministratore di case economiche, Luigi Grassi. Il complesso presenta sei palazzine, ognuna con quattro livelli. Gli alloggi sono composti da quattro ambienti: due camere da letto, una cucina con lavello e contatore del gas, ingresso-disimpegno, bagno e addirittura una cantina. Ogni alloggio presenta una doppia esposizione e due terrazzi (uno per ogni affaccio). Inoltre, il Consiglio Comunale chiese di inserire al loro interno dei bagni e lavatoi pubblici; in questo modo non solo gli inquilini delle abitazioni ne potevano usufruire ma anche gli abitanti della zona potevano occuparsi della propria igiene. (74) Procedendo in direzione nord-est incontriamo gli uffici Urmet (28) e il Lanificio dei fratelli Piacenza posto all'angolo in via Bologna 190 (dal 1910 adibito alla tessitura) (30); Di fronte il "Quartiere 3" (31), un piccolo complesso storico di edifici popolari, subito accanto si colloca una sede della Croce Rossa di Torino (32), fino ad arrivare in Piazzale Croce Rossa dove è presente il liceo linguistico Albert Einstein (33). Di fronte, sullo stesso piazzale, il Lanificio di Torino (ex Filatura di Tollegno- ex Lanificio Bona – ex Lanificio Maggia), costruito nel 1915, precedentemente adibito alla filatura (34). (75)

I due stabilimenti, Urmet ed ex Maggia, si estendevano su un'area di 80 mila mq e arrivarono a impiegare 1200 operai. Durante la prima guerra mondiale produssero abbigliamento militare. Poi l'ex Filatura di Tollegno passò al Lanificio Bona e negli anni '50 al Lanificio Maggia che lo gestì fino agli anni '70. Gli stabilimenti tessili si insediarono qui per la presenza del canale del Regio Parco che favoriva l'approvvigionamento di acque per la produzione industriale. (id.) Via Bologna 190 divenne un magazzino di artiglieria di proprietà militare, oggi in stato di abbandono, mentre via Bologna 220 continua ad ospitare il Lanificio (attuale Lanificio Torino) e una serie di uffici e attività commerciali. (76) Il Quartiere 3 (n.31) fu costruito nel 1909 e completato l'anno successivo. Si presenta su un terreno concesso dal comune, dove un tempo vi era la Cascina Verdina. Il complesso residenziale era volto a ospitare, tramite canone agevolato, gli operai degli stabilimenti industriali limitrofi. È composto da otto palazzine disposte parallelamente tra loro. Esse si affacciano su un cortile, creando in questo modo una relazione tra spazio interno ed esterno. Gli alloggi, precedentemente aventi tre camere, furono successivamente suddivisi in monocali e bilocali. Al piano terra erano presenti diversi servizi, tra cui la "Casa per Bambini", classi elementari per i figli degli operai e un ambulatorio medico. Le palazzine risultano avere volumetrie regolari: le decorazioni presenti sulle facciate en-

76. www.lanificioditorino.it

Id. (p.78) Politecnico di Torino. Dipartimento Casa Città, "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino", Vol. 1, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, p. 571



31. Quartiere popolare 3 - confronto foto Archivio Storico della città di Torino e foto attuale



32. Edificio Croce Rossa - foto Archivio Storico della città di Torino

77. Cipolla C., Ardisson A., Fava F.A., "Storia della Croce Rossa in Piemonte dalla nascita al 1914", Franco Angeli, 18 marzo 2015

78. Politecnico di Torino. Dipartimento Casa Città, "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino", Vol. 1, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, p. 569



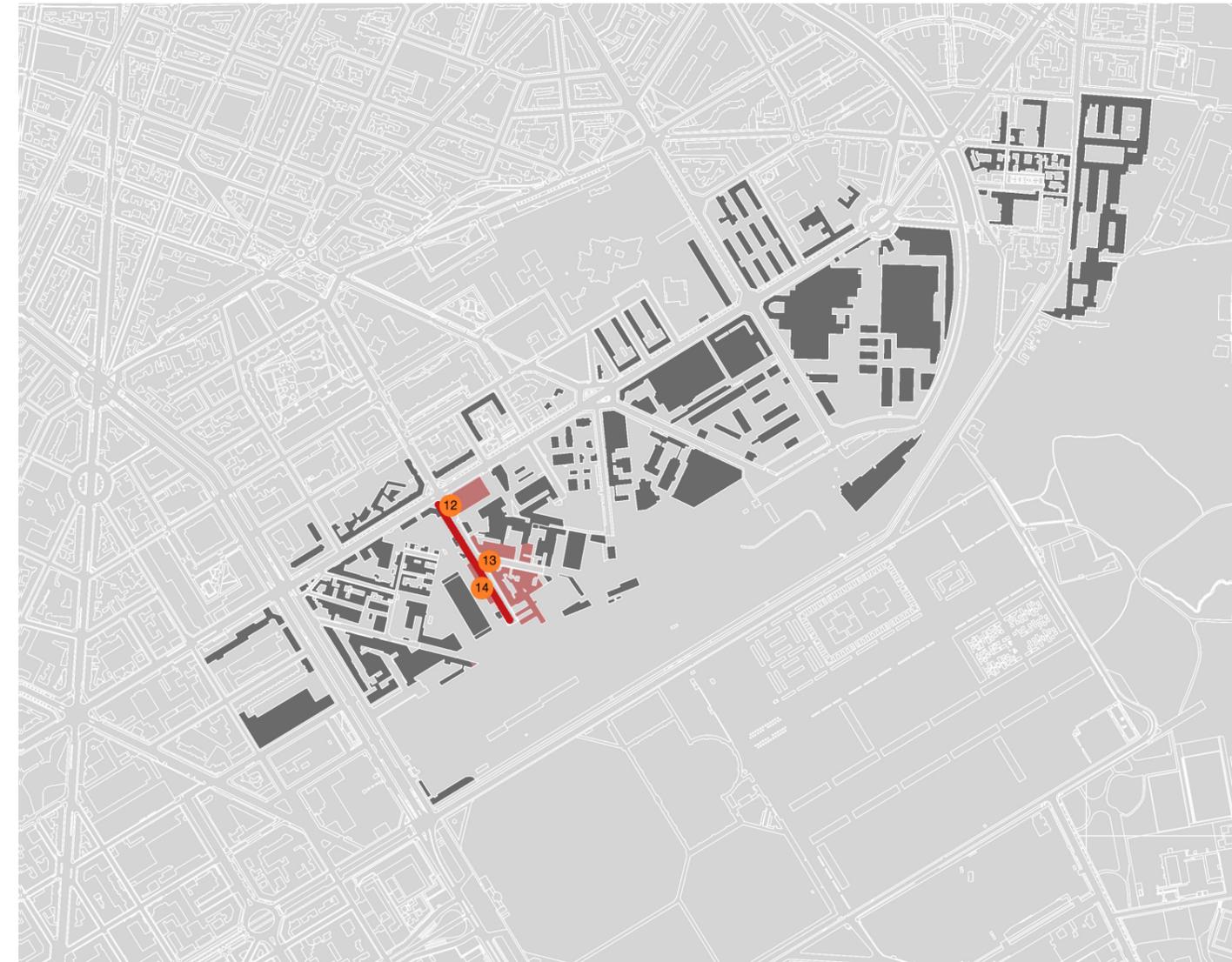
33. Liceo linguistico A. Einstein - foto Archivio Storico della città di Torino



34. Lanificio di Torino spa - foto Archivio Storico della città di Torino

fatizzano il ritmo degli elementi. Sono inoltre presenti in ogni alloggio i servizi igienici e acqua potabile nelle cucine, una rivoluzione se pensiamo alle condizioni abitative dell'epoca. Nel 1914, la allora presidente della Croce Rossa Torinese Emanuele Luserna di Rorà (n.32), su un terreno di proprietà del Comune successivamente concesso all'Associazione, fece progettare un edificio adibito a magazzino all'ingegnere Giuseppe Velati Bellini. L'Associazione presentava diverse sedi come, ad esempio, in piazza Vittorio Veneto, in via Ormea e all'Ospedaletto-ambulatorio Regina Elena in corso Moncalieri, ma in questi anni, fu reso necessario disporre di nuovi locali da adibire a magazzino per la logistica; la nuova sede in via Bologna aiutò a far crescere l'Associazione attraverso l'ampliamento dei suoi locali di ricovero di mezzi e attrezzature utili per le attività di soccorso. Nel 1924 invece, dopo una ristrutturazione, l'edificio ospitò la guardia medica permanente, un servizio garantito per la popolazione del quartiere e degli operai delle limitrofe fabbriche. Oggigiorno ospita la sede del Comitato Provinciale di Torino e del Comitato Regionale del Piemonte della Croce Rossa Italiana. (77) Un altro edificio di carattere storico è sicuramente il liceo linguistico A. Einstein (n.33), un tempo istituto magistrale Gramsci, realizzato nel 1926 su progetto dell'Ingegnere Bonicelli, per conto della Società di Educazione Correttiva dei Minorenni. Nel Corso degli anni l'edificio ha subito diversi interventi di ristrutturazione ma, nonostante ciò, conserva la stessa destinazione d'uso. Il Lanificio di Torino spa (n.34) venne costruito a partire dal 1910, su progetto dell'Ingegnere Pier Maria Dogliotti, esso nel corso degli anni ha cambiato proprietari, e subito diversi ampliamenti. Dagli anni '70, dopo la chiusura della produzione tessile, sono state avviate diverse ristrutturazioni e cambiamenti di destinazione d'uso: ad oggi sono presenti all'interno circa 120 aziende di attività commerciali e artigianali. (78)

Proseguendo per via Pacini troviamo sulla sinistra il parcheggio del Lidl (12), degli edifici misto tra residenziale e magazzini di diverse altezze risultando in contrasto tra di loro (13). Sul lato opposto troviamo un muro che corre lungo tutta la via che racchiude al suo interno il parcheggio del concessionario su via Bologna e più avanti il capannone della Tomatis Autotrasporti srl (14).



Quarto Tratto

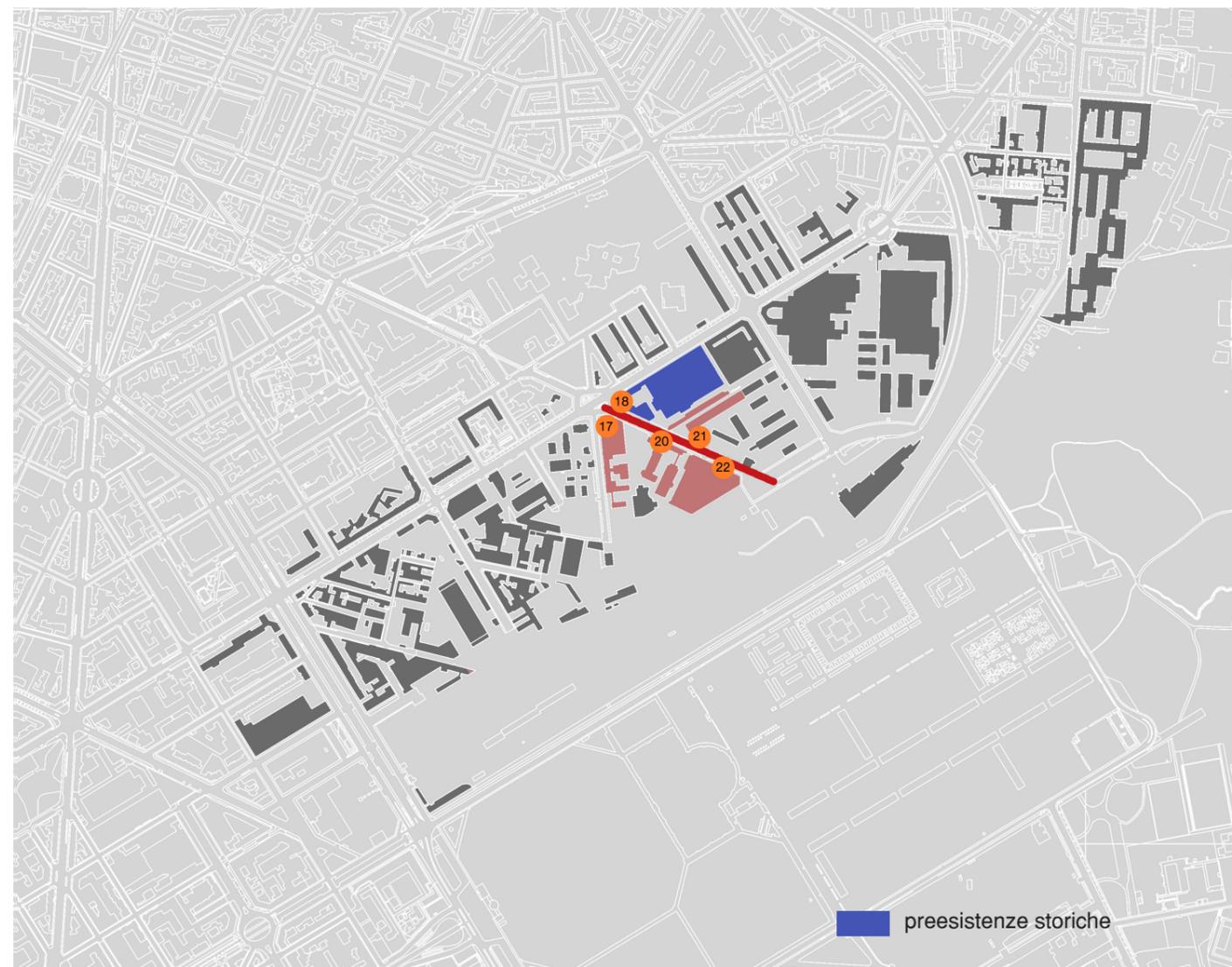
Legenda

- 12) Angolo tra via Bologna e via Pacini
- 13) Angolo tra via Pacini e via Quittengo, edifici residenziali
- 14) Via Pacini 66/A, capannone autotrasporti



14.

Tra le vie Amilcare Ponchielli e Niccolò Paganini si trova l'istituto alberghiero J. Beccari (17), mentre collocato all'angolo tra via Bologna e via Ponchielli si trova quello che fu lo stabilimento della SAIT, ovvero della Società Anonima Industrie Tessili. L'edificio risale al 1926 e nel corso degli anni ha visto ospitare diverse società: per un periodo di tempo divenne la succursale della Elli Zerboni, industria collocata su corso Venezia, e successivamente divenne sede della Costan Refrigerazione fino agli anni '80. In quello stesso periodo, al suo posto, si insedia la URMET (18), azienda di apparecchiature telefoniche e di videosorveglianza, tutt'oggi ancora attiva. Proseguendo su via Ponchielli troviamo sulla destra in successione l'istituto Bodoni Paravia (20), che risulta l'edificio più alto nell'immediato contesto, e un servizio autorimesse (22). Sul lato opposto un lungo muro in mattoni con della vegetazione che ha preso il posto di alcuni capannoni industriali preesistenti.



Quinto Tratto



17.



18.



20.



21.



22.

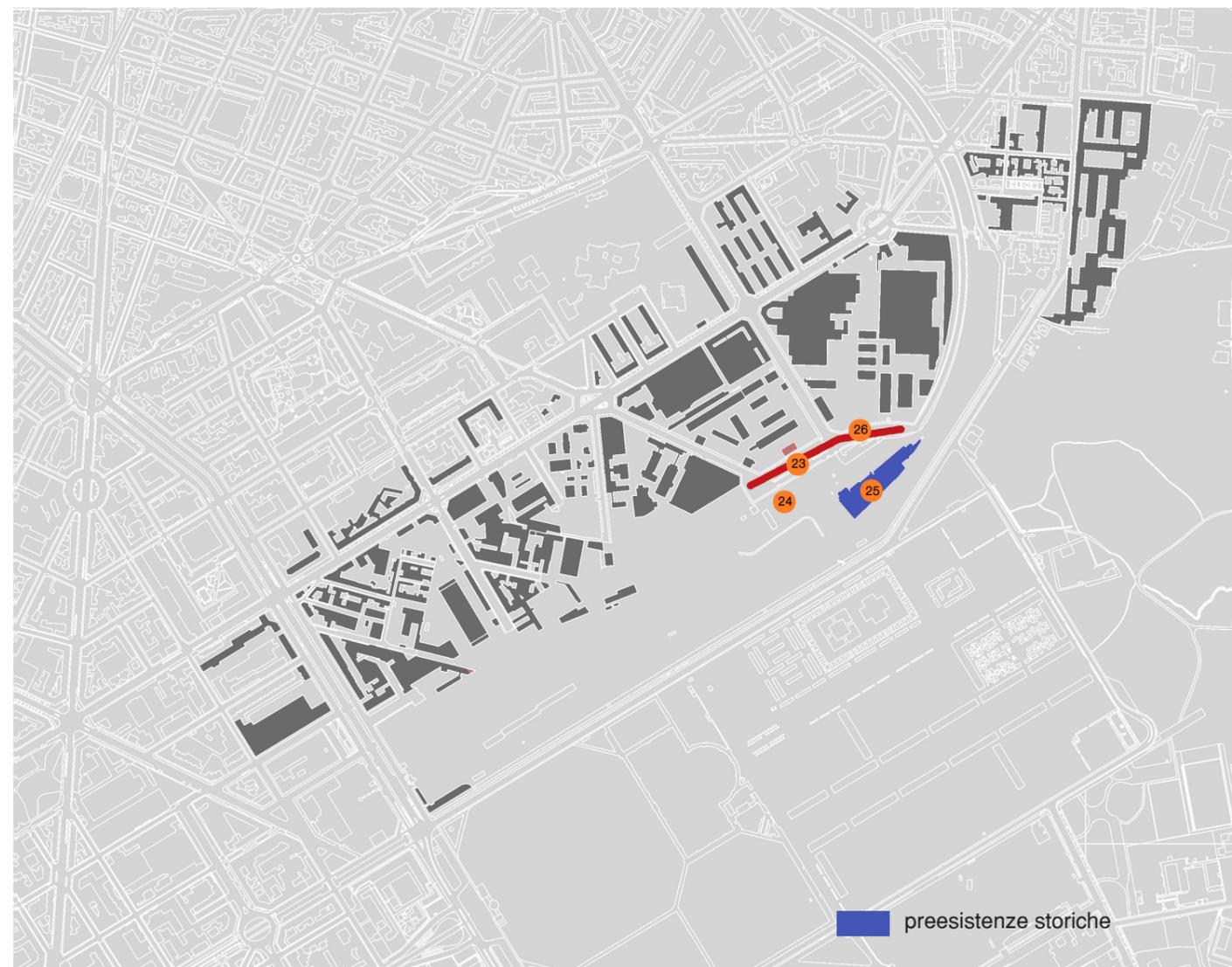
Legenda

- 17) Angolo via Amilcare Ponchielli e Niccolò Paganini, istituto alberghiero J. Beccari
- 18) Largo Bologna 152, stabilimento Urmel
- 20) Via Ponchielli 56, istituto Bodoni Paravia
- 21) Via Ponchielli, capannoni abbandonati
- 22) Via Ponchielli 66, servizio autorimesse

Alla fine di via Ponchielli inizia via Monteverdi che si apre con una vasta distesa di asfalto, con diversi parcheggi (23). Su questo spiazzo, non molto frequentato si affacciano il centro sportivo Regaldi (24), l'edificio delle poste (25), abbandonato e oggi al centro di diversi dibattiti circa il suo recupero, (80) e il retro del Lanificio dei Fratelli Piacenza (26). In via Monteverdi sorge quello che un tempo era il centro smistamento pacchi delle poste italiane più grande di Torino. Con l'ascesa della telematizzazione delle poste si sono dovute spostare le diverse infrastrutture in zone più strategiche e dal 2009, il grande edificio viene abbandonato a sé stesso. Oggi si presenta in un forte stato di degrado; della struttura ne rimane solo lo scheletro del centro smistamento, i ladri nel corso degli anni hanno svaligiato l'intero edificio, portando via macchinari, cavi elettrici e ferraglie. Oggi rappresenta un riparo di fortuna per senzatetto. (79) Il futuro di questo edificio, che rappresenta una cattedrale nel deserto è ancora incerto: nel corso degli anni sono state avanzate diverse proposte, tra cui quella di riconvertirla in una struttura, volta ad ospitare uno studentato e uffici. Le operazioni di bonifica dall'amianto sono già state avviate, ma la sua riqualificazione è ancora in discussione a causa della sua distanza dal Cimitero Monumentale: la struttura non rispetta la fascia di rispetto cimiteriale. (80)

79. Parisotto A., "Viaggio nella Torino dimenticata: le Poste Italiane di via Monteverdi abbandonate anche dai Ladri" in "TorinOggi", 3 febbraio 2020

80. Parisotto A., "Ex Poste di via Monteverdi, il futuro è un rebus: la vicinanza del cimiero rallenta la riqualificazione" in "TorinOggi", 7 ottobre 2021



Sesto Tratto

Legenda

- 23) Via Monteverdi, parcheggi all'aperto
- 24) Via Monteverdi 4, centro sportivo Regaldi
- 25) Via Monteverdi 114/120, edificio poste
- 26) Via Monteverdi, retro del Lanificio dei Fratelli Piacenza



23.



24.



25.



26.

La via Cimarosa analogamente alle vie precedenti si presenta come zona di retro di un passato industriale. Qui si affacciano da una parte il retro del lanificio dei Fratelli Piacenza (27), con edificio di rappresentanza all'angolo tra via Bologna e via Cimarosa (30), e di fronte l'edificio adibito agli uffici della URMET (28).



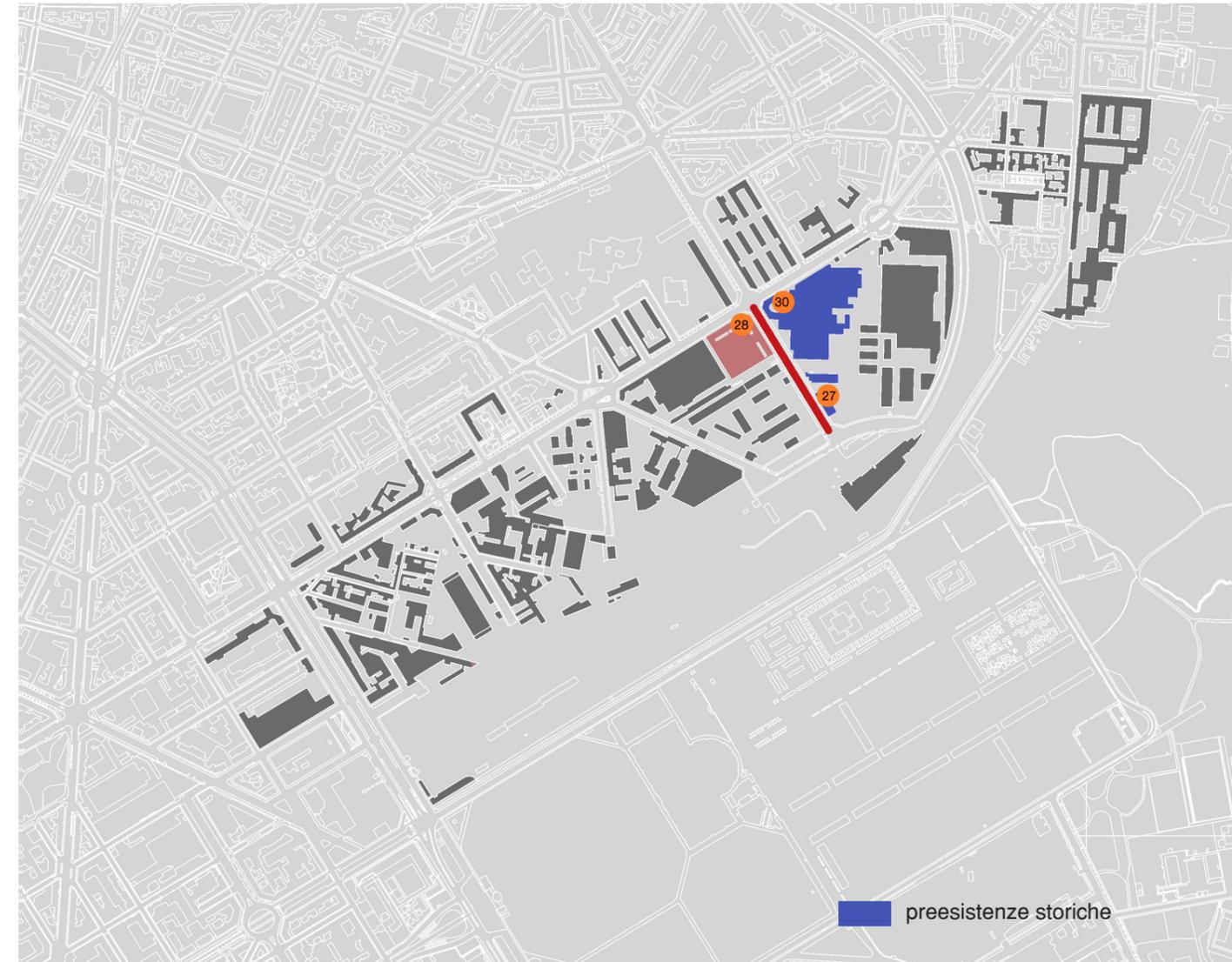
27.



28.



30.



■ preesistenze storiche

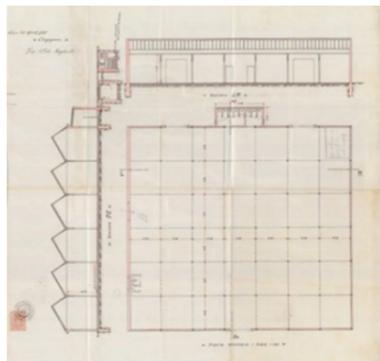
Settimo Tratto

Legenda

27) Via Cimarosa, retro lanificio fratelli Piacenza

28) Via Cimarosa, uffici Urmet

30) Via Bologna 130 (angolo con via Cimarosa), lanificio fratelli Piacenza

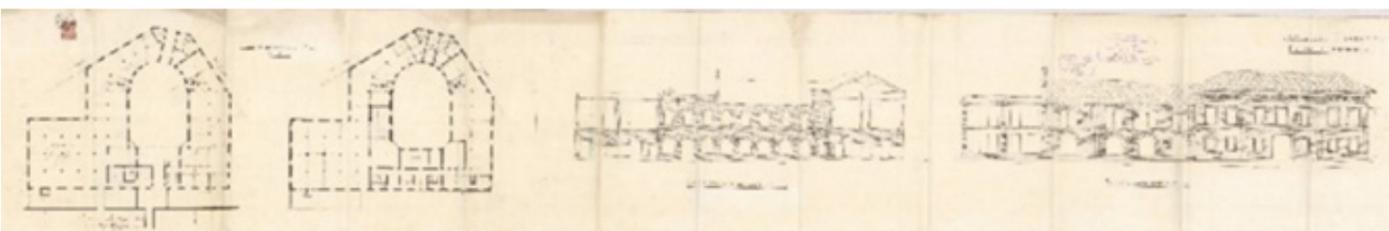


81. Massaia A.S., "Giovanni Chevalley Architetto (1868-1954) dall'Ecllettismo allo Stile Novecento", in "Studi piemontesi", A. XXVI, n.1, Torino, 1997, pp. 19-46

82. Gastaldi G., "Fratelli Piacenza, Torino" in "Torino. Rivista Mensile Municipale", A. IX, N.4, Torino, aprile 1929, pp. 348-350

Foto storiche tratte da: Archivio Storico della Città di Torino

Il Lanificio dei F.lli Piacenza fu fondato nella seconda metà del XVIII secolo a Pollone, in provincia di Biella, ma ben presto decisero di estendersi anche a Torino nella Borgata di Regio Parco. Il primo stabilimento aperto fu quello di via Bologna 190, adiacente alla Filatura di Tollegno, progettata dall'Ingegnere Pier Maria Dogliotti, ma successivamente nel 1913, decisero di espandersi, costruendo un nuovo capannone in via Bologna 220. Il primo capannone per la produzione presenta un unico piano ed è coperto dai tipici sheds, ampliato successivamente nel 1912. L'ampliamento del 1913 vede la costruzione dell'edificio posto a cavallo tra via Bologna e via Cimarosa; presenta un fabbricato a 2/3 piani unito al capannone produttivo già costruito e al suo rispettivo ampliamento. L'edificio posto all'angolo è opera dell'Ingegnere Giovanni Chevalley. (81) L'ingresso dell'edificio si presenta allo smusso dell'angolo tra le due vie e risulta essere più alto rispetto alle sue due ali. I fronti sono composti da mattoni rossi; il corpo centrale presenta una cornice di coronamento laterizia con motivi ad archetti pensili, mentre le due ali, laddove sono presenti archi a tutto sesto, vi è un'alternanza del mattone e dell'intonaco bianco, come a simulare il disegno dei conci. *ibidem*



Il Lanificio presentava una superficie di 80.000 mq, di cui 48.000 coperti, e dava lavoro a circa 1200 operai. I suoi prodotti non venivano acquistati solo sul territorio nazionale, ma l'azienda è riuscita a entrare nei mercati esteri, esportando i propri prodotti anche in Turchia, negli Stati Uniti, India e in Oriente. (82)

Durante la Prima Guerra Mondiale la sua produzione di abbigliamento diventa esclusivamente militare. L'attività del Lanificio chiude nel 1935 a causa della crisi post-bellica. Successivamente la parte dello stabilimento posta al civico 190 venne venduta al demanio militare, il quale lo fece diventare la sezione staccata dei magazzini di artiglieria (M.Ar. Di.Chi ovvero Magazzini Artiglieria Difesa Chimica). L'altra parte dello stabilimento, quello al civico 220, presenta varie attività commerciali e uffici. (in Id. Giovanni Chevalley Architetto (1868-1954) dall'Ecllettismo allo Stile Novecento", in "Studi piemontesi")



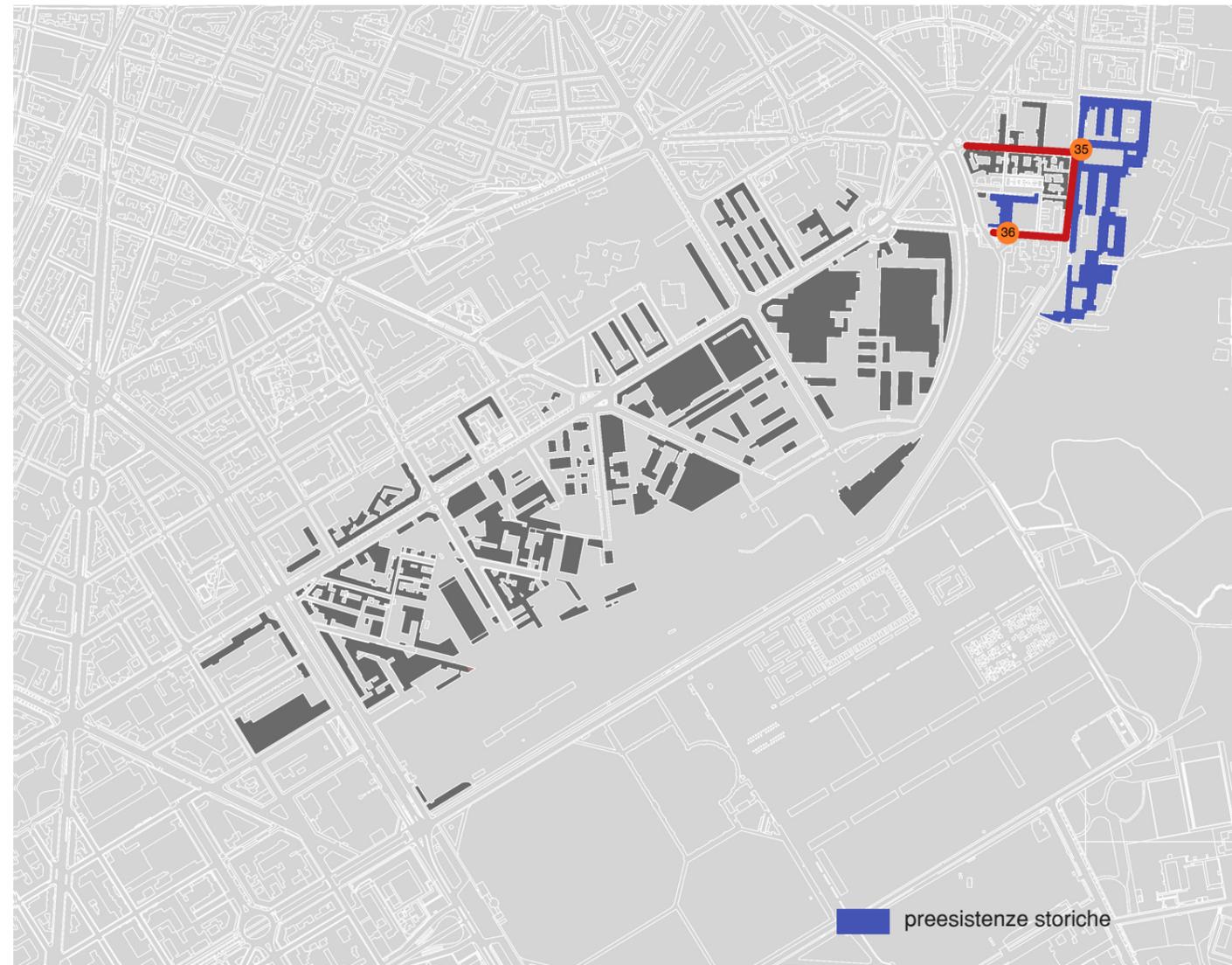
Confronto reportage fotografico attuale e foto storiche tratte dall'Archivio Storico della città di Torino



35.



36.



Ottavo Tratto

Legenda

- 35) Corso Regio Parco 142, Manifattura Tabacchi
- 36) Via S. Gaetano da Thiene 2, chiesa di S. Gaetano da Thiene

83. Ternavasio M., "Al posto dell'ex Manifattura Tabacchi nascerà un nuovo distretto universitario e culturale", La Stampa, Torino, 31 maggio 2022

84. Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., "La Manifattura Tabacchi e il suo borgo, 1860-1945", Associazione culturale Officina della memoria, Torino, 1999, pp. 147-151

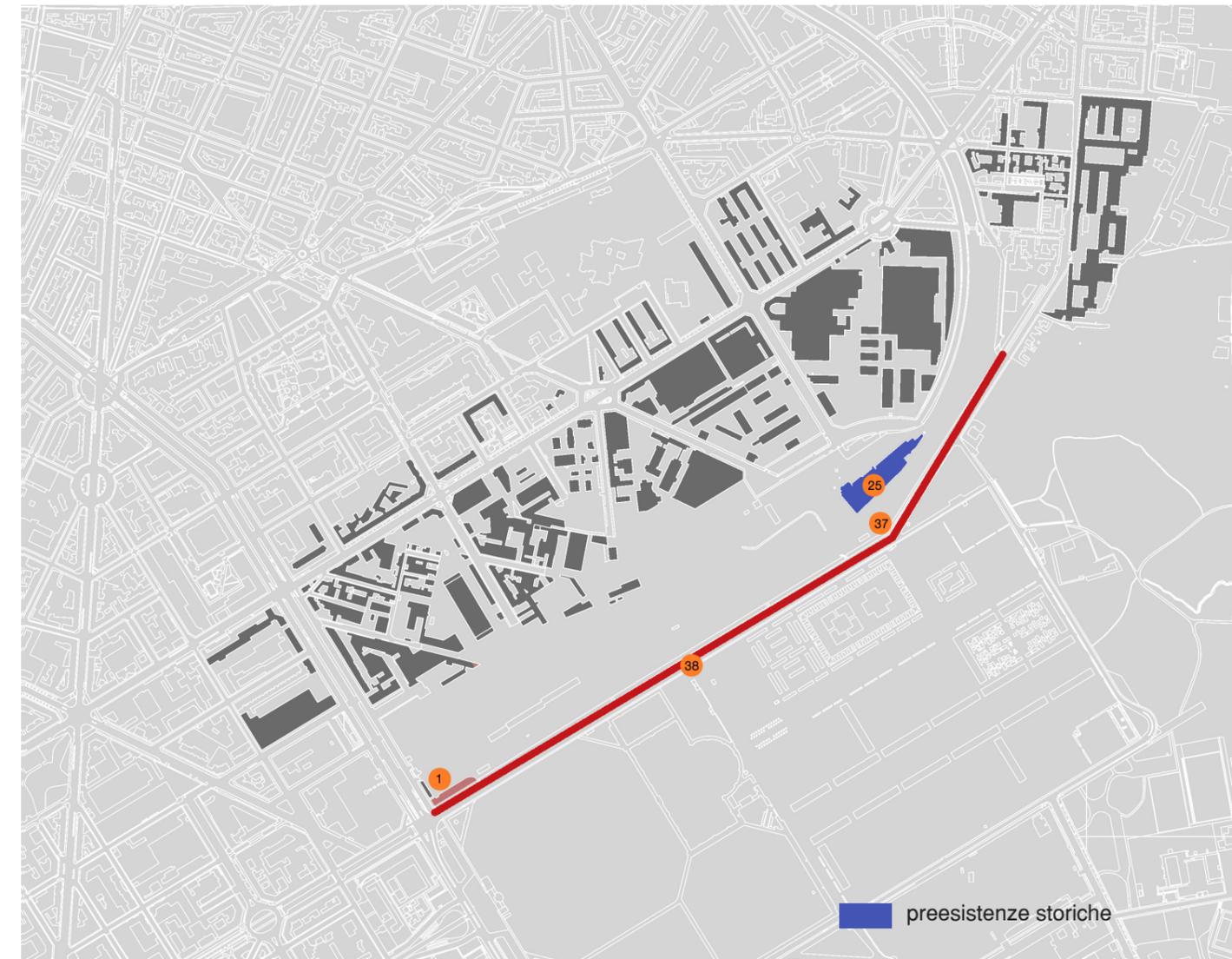
Foto storiche tratte da: Archivio Storico della Città di Torino

A nord-est dell'area dello scalo Vanchiglia troviamo il Borgo Regio Parco relativo alla storica Manifattura Tabacchi. È evidente il colpo d'occhio rispetto ai fronti analizzati in precedenza: se prima eravamo in corrispondenza di strade ampie con edifici di dimensioni maggiori, in questo caso ci troviamo davanti a degli edifici abitativi di dimensioni decisamente più ridotte e una via centrale che porta dritta alla Manifattura tabacchi, che ricorda la via di un borgo e non di città. Al fondo di via Maddalene su piazza Cesare Abba troviamo l'ingresso principale alla ex Manifattura Tabacchi, oggi in parziale stato di abbandono. Proseguendo su Corso Regio Parco verso sud si imbecca la via Norberto Rosa dove si distingue la monumentale chiesa di S. Gaetano da Thiene. Nella prima metà dell'Ottocento la Manifattura Tabacchi fu la più grande realtà produttiva cittadina, con due sedi: via della Zecca (oggi via Verdi), e Regio Parco. Nel 1855 le lavorazioni si trasferirono nella sezione del Regio Parco; in quell'anno prendono avvio lavori di ristrutturazione del fabbricato che terminarono nel 1858. La sede di via della Zecca venne abbandonata successivamente nel 1895. All'inizio del secolo scorso nella struttura si trovavano diverse destinazioni d'uso: delle officine, falegnamerie, mense, un raccordo ferroviario per l'ingresso dei vagoni dallo scalo merci di Torino Vanchiglia, locali per lo svago, la guardia di finanza e un asilo nido. Successivamente si aggiunsero altre strutture in base alla necessità degli operai che vi lavoravano: la scuola materna Umberto I e la scuola elementare Rurale del Regio Parco (che nel 1920 mutò il nome in scuola elementare Giuseppe Cesare Abba). A partire dalla metà degli anni Cinquanta cominciò il declino della fabbrica che dapprima chiuse alcuni reparti e poi, nel 1996, cessò la propria attività. In futuro la Manifattura Tabacchi ospiterà l'insediamen-

to di un Polo Universitario con residenze universitarie, servizi per gli studenti e aule di alta formazione e un Polo Archivistico con aule di consultazione, un centro studi e un deposito a servizio degli Archivi di Stato di Torino. (83) La chiesa, venne realizzata tra il 1887 e il 1889. Una considerazione interessante è il fatto che la chiesa si affacci su un'area che risultava inedificata fino al secolo successivo, volgendo quindi le proprie spalle al Borgo Regio Parco; quando questa venne costruita si pensava che l'espansione urbana proseguisse lungo l'asse del corso Regio Parco, ma con la costruzione dello scalo Vanchiglia e il continuo ampliarsi del cimitero, le zone di sviluppo urbano cambiarono. (84)



Su corso Regio Parco proseguendo in direzione sud troviamo sulla destra, dietro il canale del Regio Parco (oggi completamente senza acqua e dominato da vegetazione spontanea invasiva) l'edificio delle ex Poste (interessato da operazione di bonifica dall'amianto, come già citato prima) (25). Successivamente sempre sulla destra, antistanti al Cimitero Monumentale, sono presenti diverse attività legate alla vendita dei fiori (37) per il cimitero, e più avanti anche un negozio dedito alla vendita delle lapidi per i defunti. Il resto del corso Regio Parco fino a corso Novara si presenta tutto uguale (38) con il lungo muro perimetrale del cimitero da una parte e il filare storico di platani antistante al vecchio canale, in totale stato di degrado (1). Facendo le dovute considerazioni tra i diversi tratti è evidente nelle tratte 4,5,6,7 un tessuto urbano meno compatto con ampie strade, aree parcheggi semivuote ma soprattutto capannoni o recinzioni in muratura, caratteristiche che appartengono a un'area industriale, in gran parte abbandonata. Per quanto riguarda i tratti 1,2,3 questi presentano un tessuto più compatto e in prevalenza residenziale, mentre il tratto 8 (quello che fa riferimento al Borgo Tabacchi) si discosta totalmente dal resto poiché si presenta come una borgata a sé stante con vie tutt'altro che larghe e edifici storici di dimensioni ridotte (2,3 piani fuori terra).



Nono Tratto

Legenda

- 25) Corso Regio Parco, edificio delle poste visto dal retro
- 37) Corso Regio Parco, fiorai antistanti al Cimitero Monumentale
- 38) Corso Regio Parco, vista tra il cimitero e l'antico canale del Regio Parco
- 1) Corso Regio Parco, L'antico canale del Regio Parco completamente prosciugato e in stato di abbandono



25.

37.

38.

1.



34. Lanificio Torino, edificio ingresso

85. D'Amuri M., "Le case per il popolo a Torino. Dibattiti e realizzazioni. 1849-1915", Roma, Carocci, 2006, pp. 229, 234-236, 238-239

Quest'area doveva essere un terreno di espansione per il Borgo Regio Parco ma, in seguito, con la realizzazione dello scalo Vanchiglia questo processo di ampliamento venne interrotto. Si pensò di creare un'area industriale proprio qui per via della presenza del canale del Regio Parco che avrebbe sostenuto tutte le industrie presenti. Inoltre, all'interno dell'area dello scalo, è evidente la presenza di vie oblique che risultano discostanti dalla maglia urbana circostante, queste ipoteticamente seguivano il prolungamento dei binari per il carico-scarico merci direttamente nei siti di produzione, collocati a ridosso dello scalo. Le preesistenze di carattere storico individuate nei tratti precedenti sono tutte collocate a nord, (per via della presenza dello scalo che ha creato un grande vuoto urbano) per la maggior parte esse risultano manufatti architettonici legati all'industria, quindi che non solo prevedessero le fabbriche di produzione ma anche le abitazioni degli operai. Per quanto riguarda gli edifici industriali ciò che si è potuto osservare è la presenza di un fabbricato di ingresso che appare come una sorta di "casetta" con dietro annesso il proprio capannone industriale, questo lo si è riscontrato nei seguenti edifici:

11- Edificio via Bologna 118

18- Edificio Urmet

30- Edificio fratelli Piacenza, ex Tollegno

34- Lanificio Torino

Le preesistenze 19 (quartiere M1) e 31 (quartiere 3) essi sono complessi popolari e rivelano quindi una caratteristica comune che consiste nello sviluppo di edifici in linea, di rispettivamente 3 e 4 piani fuori terra. Per quanto riguarda l'utilizzo dei materiali in facciata si ripropongono in tutte le preesistenze due tipologie: mattoni facciavista e intonaco giallo; il compito di diversificare i com-

plexi spettava all'euritmia delle facciate, e quindi all'introduzione di apparati decorativi che, soprattutto nel caso di Torino, mirava a un forte impatto modulare ispirato alla tradizione neoromanica rivitalizzata dall'ingegnere Pietro Fenoglio (1865-1927) nel campo delle costruzioni industriali. (85)



19. Quartiere M1



31. Quartiere 3 - foto di Michele D'Ottavio



30. Lanificio fratelli Piacenza, edificio d'ingresso



36. S. Gaetano da Thiene, luogo di culto del Borgo Regio Parco



18. Stabilimento Urmet, edificio d'ingresso

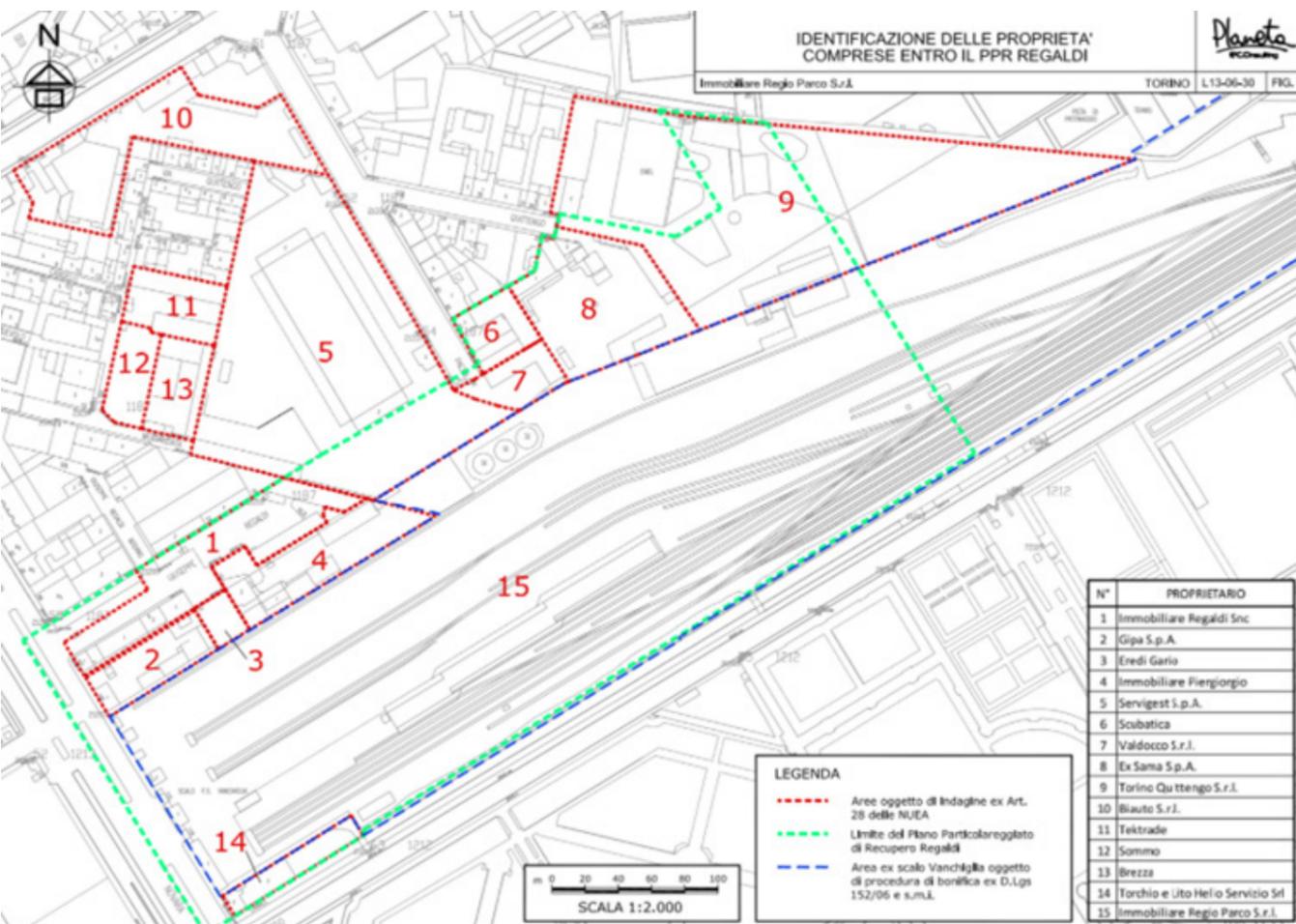


11. Fabbricato industriale in stato di abbandono

5.3 Cessione ai privati

L'ex scalo ferroviario Vanchiglia, ubicato a Torino in prossimità del Cimitero Monumentale, è oggetto di procedura di bonifica ex D.Lgs 152/06 e s.m.i. avviata nel 2006 da Ferrovie Real Estate S.p.A., società pubblica per azioni, all'epoca ancora proprietaria dell'area. Nel gennaio 2007 la proprietà è passata alla società Centrale Immobiliare S.r.l. di Milano (società privata), che si è fatta carico dell'esecuzione delle indagini di caratterizzazione e del prosieguo dell'iter di bonifica. L'area è stata a sua volta lottizzata nel 2015 in ulteriori aree di pertinenza, la maggiore è quella appartenente a Immobiliare Regaldi snc che si occupa per il momento di effettuare operazioni di bonifica del terreno dell'area. (86)

86. "Piano Particolareggiato Regaldi in Variante al P.R.G.", marzo 2015



Divisione planimetrica dei siti di appartenenza ai privati, fonte Immobiliare Regalo Parco srl

6 PROGETTI PER LO SCALO VANCHIGLIA

La variante urbanistica 200 e il concorso Metamorfosi

Negli anni precedenti, a partire dal 2010, sono state compiute numerose considerazioni sull'area dello scalo Vanchiglia. Queste hanno prodotto una serie di progetti legati ai concorsi che interessano non solo l'area dello scalo ma anche il comprensorio urbano di Spina 4. Il più noto di questi concorsi è Metamorfosi bandito nel 2010.

6.1 Il Concorso Metamorfosi

Metamorfosi è un concorso di architettura con procedura aperta che è stato bandito dal Comune di Torino. Rimanda alla Variante 200 emanata il 22 Luglio 2010, studiata per riprogettare l'area nord-est della città, modificando quello che era il P.R.G. di Gregotti e Cagnardi del 1995. Il concorso si divide in 3 ambiti territoriali: l'area in prossimità di Parco Sempione (Spina 4), Il "trincerone" Sempione-Gottardo e l'area relativa allo scalo Vanchiglia. L'ambito di Spina 4 costituisce un nodo importante situato all'ingresso nord della città, qui recentemente sono in corso due cantieri importanti, il passante ferroviario di corso Grosseto e l'innesto di corso Venezia con la tangenziale Torino-Caselle e di conseguenza con la Torino- Milano. Inoltre questo punto costituirà il futuro capolinea della Linea 2 della metropolitana e prevede un interscambio alla Stazione ferroviaria Torino-Rebaudengo. Quest'area molto estesa ha visto già realizzarsi alcuni progetti di riqualificazione, come il Parco Aurelio Peccei,

la rifunzionalizzazione degli storici magazzini Docks Dora e le residenze di Via Cigna; la parte nord, in prossimità del Parco Sempione, è interessata da una serie di progetti che prevedono l'iserimento talvolta anche di edifici di una certa altezza come se qui si volesse segnare simbolicamente l'ingresso alla città. L'ambito Sempione-Gottardo consiste nella riqualificazione delle aree in prossimità del trincerone ferroviario dismesso, che attraversa il quartiere Barriera di Milano e che in futuro sarà attraversato dalla futura Linea 2 della metropolitana. Il concorso Metamorfosi ha visto numerose soluzioni progettuali volte a donare un'immagine nuova a questa parte di città che ad oggi si presenta divisa in due da quello che è un fosso ferroviario (il cosiddetto "trincerone") in disuso dalla fine degli anni '80, totalmente scoperto, che costituisce una barriera architettonica e una cortina invalicabile all'interno del quartiere. L'ambito relativo allo scalo Vanchiglia costituisce il punto di arrivo dell'intero progetto. Quest'area anch'essa molto vasta nonostante sia collocata accanto ad altri siti che possiedono una valenza storica, come il Cimitero Monumentale e la Manifattura Tabacchi, è sempre rimasta apparentemente marginale per i processi di crescita urbana e oggi, a seguito della dismissione del vecchio scalo ferroviario, si presenta come un vuoto urbano. Quest'area in merito al concorso Metamorfosi vede differenti proposte in termini progettuali, unite però da un unico filo conduttore: il verde che permea all'interno dell'area lungo tutto corso Regio Parco, in corrispondenza del tratto dei vecchi binari dello scalo Vanchiglia (questo in rispetto dell' ex regio decreto n. 27 luglio 1034, n. 1265, che vieta di costruire intorno ai cimiteri nuovi edifici entro il raggio di 200 metri dal perimetro dell'impianto cimiteriale). Abbiamo pertanto scelto di riportare di seguito i cinque progetti che riteniamo più significativi ed evidenziando le differenze progettuali di ciascuno e l'impronta differente che si va a crea-

re con il tessuto circostante, impatto che è totalmente minimizzato poiché, il più delle volte, si osserva la scelta di preservare la coerenza con quella che è la geomorfologia preesistente. Qui di seguito verranno mostrati i diversi progetti che interessano l'area dello scalo, col tentativo di analizzare le differenze e le analogie tra di essi, processo che costituirà la base delle scelte compiute per il nostro progetto. Per l'analisi si è scelto di rappresentare i singoli progetti in modo schematico per metterne maggiormente in risalto le caratteristiche più emergenti a livello planimetrico.

6.2 L'Ortogonalità di Pietrolucci Studio Associati

Nel progetto dello studio romano Pietrolucci, vincitore del concorso in questo ambito, l'edificato è concentrato in isolati quadrati che riprendono la trama urbana torinese ma che si discostano dalla geomorfologia urbana locale, più frammentata. Per quanto riguarda invece gli assi, questi sono ripresi con coerenza, trasformandosi però da carrabili a pedonali, andando a sfociare nel grosso parco lineare antistante, che presenta a sua volta delle grandi vasche d'acqua contenenti all'interno delle isole di verde collegate tra di loro da percorsi pedonali. Questo progetto, si pone anche l'obiettivo dell'integrazione valorizzando il carattere multietnico del quartiere, non solo offrendo aree volte ad attività sociali ma anche attraverso la realizzazione di aggregazioni più o meno complesse capaci di ospitare un mixité di funzioni al fine di rispondere alle necessità del nuovo borgo.



Planimetria di progetto di Pietrolucci Studio Associati, 2010, Concorso Metamorfofi - fonte: www.comune.torino.it



Render del progetto di Pietrolucci Studio Associati, 2010, Concorso Metamorfofi - fonte: www.comune.torino.it

6.3

Gli Isolati Aperti di Cristiano Picco

Nel progetto del torinese Cristiano Picco, la trama urbana risulta più frammentata di quella precedente. Anche in questo caso il costruito sostituisce completamente le preesistenze e gli assi rimangono coerenti con la preesistenza ma andando a loro volta a frammentarsi ulteriormente. In questa proposta progettuale l'isolato chiuso si trasforma e i nuovi volumi sono plasmati dalle direttrici viarie. L'edificato risulta in termini di superficie pressochè simile a quello precedente ma più frastagliato e diversificato nelle forme, con evidente tentativo di rompere l'ortogonalità dei lotti. Il nuovo costruito fa da cerniera tra il vecchio borgo e il nuovo parco urbano, area verde che comunque permea all'interno del nuovo tessuto costruito. I volumi del nuovo tessuto urbano si presentano di altezze diverse, da quelli più alti verso corso Bologna, a quelli più bassi, come a scalare, verso la nuova area verde: in questo modo il panorama verso il fiume, la collina e l'arco alpino è garantito.



All'interno dell'area vengono progettati diversi servizi quali un polo universitario, un centro anziani, un asilo nido, un presidio sanitario e un centro sportivo. Un percorso longitudinale attraversa il nuovo parco, percorso dettato dalla voglia di mettere in relazione il nuovo quartiere con il paesaggio attraverso viste prospettiche. Lo studio Picco Architetti, sempre relative alla medesima area, ha avanzato altre proposte progettuali, alcune realizzate, come "REGIO PARCO – Student House, Restaurant and Supermarket" (situato all'angolo tra via Perugia e corso Novara) in prossimità dell'area stessa nel 2020; altre proposte, invece, avanzate come studio di fattibilità, come per l'ex Poste di via Monteverdi, convertendolo in studentato, collocato all'interno del confine dell'area di progetto relativo a scalo Vanchiglia. Lo stesso studio ha progettato sempre in città la Nuova sede dello IAD in via Pisa 5, lo spazio eventi Lavazza (accanto alla Nuvola Lavazza) e il centro sportivo e ricreativo di Reale Mutua in Corso Agnelli. quartiere con il paesaggio attraverso viste prospettiche.



Planimetria di progetto di Cristiano Picco, 2010, Concorso Metamorfosi - fonte: www.comune.torino.it



Render del progetto di Cristiano Picco, 2010, Concorso Metamorfosi - fonte: www.comune.torino.it

6.4 Riproporre la frammentarietà Studio Bressan-Studio Frammenti -Omar Baldin

In questa scelta progettuale si sceglie di ripristinare l'antico Canale del Regio Parco che racchiude come un confine il parco lineare antistante. Nel caso di Bressan-Frammenti-Baldin si nota un processo ulteriore di astrazione planimetrica che arriva ad aprire gli isolati trasformandoli in corti talvolta aperte. Il progetto evoca la geografia urbana preesistente per quanto riguarda la parte meridionale dell'area che è composta da edifici di dimensioni più ridotte e ravvicinati tra di loro come a schiera. Il verde permea in questo caso all'interno degli edifici più prossimi al parco e ad unire i diversi isolati vi è un percorso pedonale che si ramifica e incontra tutte le zone dell'area. La grande area è stata pensata come un insieme di flussi e relazioni dettate dagli oggetti architettonici: senza tenere particolarmente conto della preesistenza. Sono presenti grandi spazi verdi che permeano nel nuovo tessuto urbano. (87)

87. www.593studio.it



Planimetria di progetto di Studio Bressan - Studio Frammenti - Omar Baldini, 2010, Concorso Metamorfosi - fonte: www.comune.torino.it



Render del progetto di Studio Bressan - Studio Frammenti - Omar Baldini, 2010, Concorso Metamorfosi - fonte: www.comune.torino.it

6.5 Morfogenesi dello scalo Studio Baietto Battiato Bianco

Il progetto dello studio torinese (autore a Torino della biblioteca centrale di architettura, della rifunzionalizzazione delle OGR e del recupero di Palazzo Novecento) si discosta nettamente da quelli precedenti, l'edificato ricorda per il suo andamento curvilineo i binari dello scalo stesso, partendo dal "trincerone", ad ogni scambio le curve crescono di numero; su questi "binari" si appoggiano gli edifici che ricordano i treni stessi di uno scalo ferroviario. Particolarmente significativa è la presenza del verde che non si limita alla parte antistante l'edificato, come nei progetti precedenti, ma permea all'interno degli edifici. L'altezza degli edifici risulta uguale per tutto il progetto, riprendendo il contesto urbano, a eccezione di una piccola torre posta in mezzo al progetto.



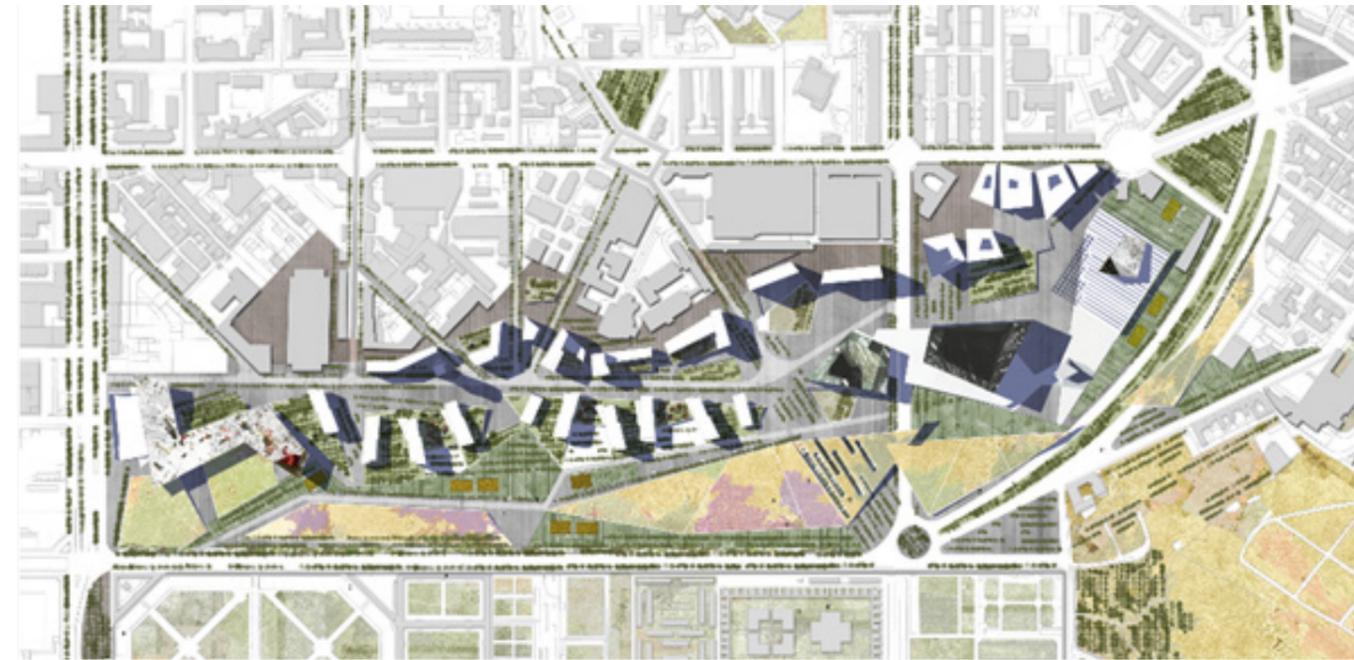
Planimetria di progetto di Studio Baietto Battiato Bianco, 2010, Concorso Metamorfosi - fonte: www.comune.torino.it



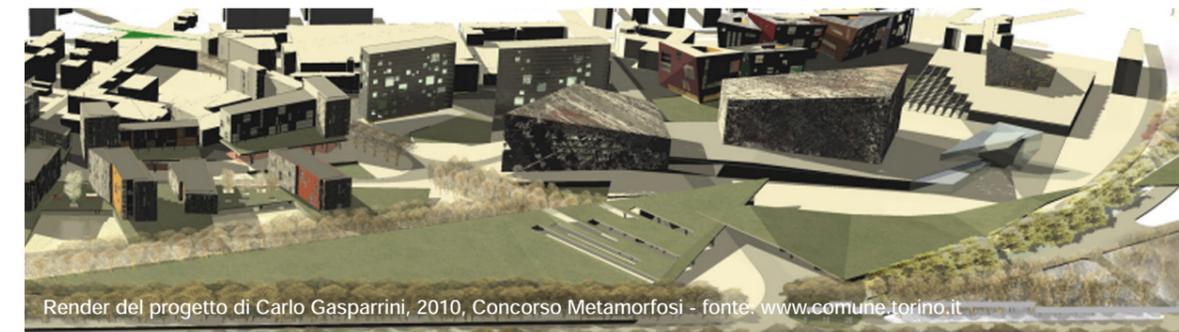
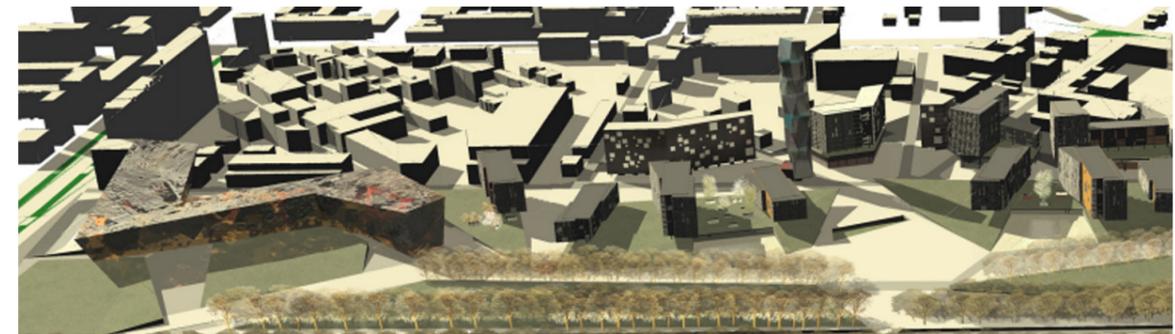
Render del progetto di Studio Baietto Battiato Bianco, 2010, Concorso Metamorfosi - fonte: www.comune.torino.it

6.6 Le vertebre nel verde di Carlo Gasparini

Anche questa proposta progettuale ha partecipato al concorso Metamorfosi del 2010. Questo progetto, rispetto ai precedenti, presenta una superficie verde meno ampia e molto più organizzata: non è pensata come un parco, ma come grandi aiuole disposte per spezzare l'area pedonale pavimentata. I volumi edilizi si aprono verso la zona verde attraverso uno schema interessante. Quello che salta all'occhio sono i grandi volumi presenti: sembrano essere fuori scala e poco coerenti con il contesto. Anche in questo caso gli assi preesistenti sono stati mantenuti e sfruttati rendendoli alcuni carrabili mentre altri pedonali. Il percorso della futura linea 2 della metropolitana anche in questa proposta è stato spostato: le fermate non si collocano più in via Bologna ma passano in modo trasversale all'interno dell'area.



Planimetria di progetto di Carlo Gasparini, 2010, Concorso Metamorfosi - fonte: www.comune.torino.it



Render del progetto di Carlo Gasparini, 2010, Concorso Metamorfosi - fonte: www.comune.torino.it

6.7

**Tiziana Vitiello:
una collina da abitare**

Il progetto di Vitiello (Studio TV, Pompei) risulta estremamente più semplificato e soprattutto presenta una superficie edificata che va a nascondersi al di sotto del parco creando una collina lineare. Questo progetto, pertanto, non era tra quelli compresi nel concorso Metamorfosi. A fare da protagoniste sono le tre torri estremamente snelle che si stagliano all'interno del parco in corrispondenza della confluenza dei tre assi principali che convergono nel parco. (88)

88. www.archilovers.com



Planimetria di progetto di Tiziana Vitiello, 2011 - fonte: www.comune.torino.it



Render del progetto di Tiziana Vitiello, 2011 - fonte: www.comune.torino.it

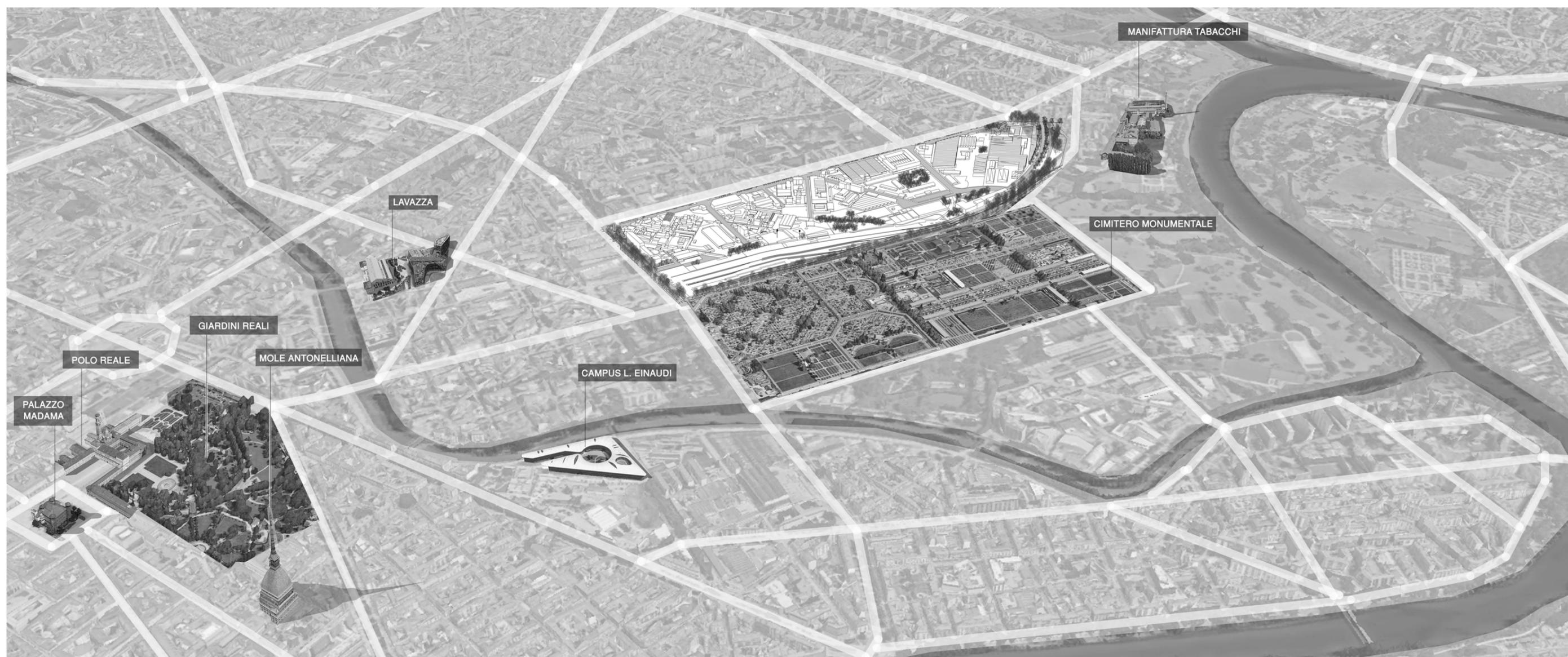
7 PROPOSTA PROGETTUALE

Nella progettazione di quest'area si sono studiati due scenari di progetto: il primo con una chiave in linea alle aspettative degli anni '90 e il secondo più conforme agli standard attuali.

7.1 Introduzione al progetto

L'area di progetto, rappresentato dal vecchio scalo ferroviario di Vanchiglia, si collocava in una posizione strategica all'interno della città, accanto alle industrie oggi abbandonate. Nonostante la vicinanza alla vecchia area industriale, lo scalo dismesso non dista molto da alcune zone di rilievo della città. Tra queste troviamo nelle vicinanze la Manifattura Tabacchi e il suo borgo, il nuovo Campus universitario Luigi Einaudi costruito nel 2012 sulla vecchia area industriale dismessa di Italgas, la "Nuvola Lavazza" inaugurata nel 2018, e poco più distanti sono presenti la Mole e i Giardini Reali assieme ai suoi palazzi. Elemento che salta subito all'occhio è rappresentato dal Cimitero Monumentale, il più grande di Torino, collocato nella parte a sud dello scalo Vanchiglia. Nelle vicinanze sono presenti anche elementi naturali che rappresentano una certa importanza. Accanto allo scalo e al Cimitero Monumentale è presente il Parco Colletta, il quale, assieme al Parco Arrivore copre una superficie di circa 200 ettari. Questa area verde viene affiancata dalle sponde del fiume Po e del fiume Stura di Lanzo. Inoltre, lo scalo Vanchiglia si pone di fronte al panorama dato dalle colline che costeggiano la città, dalle quali si affaccia anche la Basilica di Superga.

All'interno dell'area dello scalo Vanchiglia sono presenti diversi manufatti, alcuni industriali e di bottega, altri invece ospitano, come abbiamo visto, altri servizi. Gli edifici industriali si presentano decisamente più bassi, generalmente con un piano fuori terra, mentre gli edifici residenziali si presentano più sviluppati in altezza, arrivando anche in alcuni casi ad avere dieci piani. Per la realizzazione della nostra proposta progettuale si è deciso di prendere come confini dell'area quelli imposti dalla Variante 200 del PRG dell'ambito Scalo Vanchiglia. Nelle assonometrie sottostanti viene indicato lo stato di fatto dell'area di interesse, gli edifici che verranno demoliti ed infine la situazione di partenza per la nostra proposta progettuale.



scala 1:5000



0 50 100 200 500 1000 m

scala 1:5000



sezione A-A' scala 1:5000



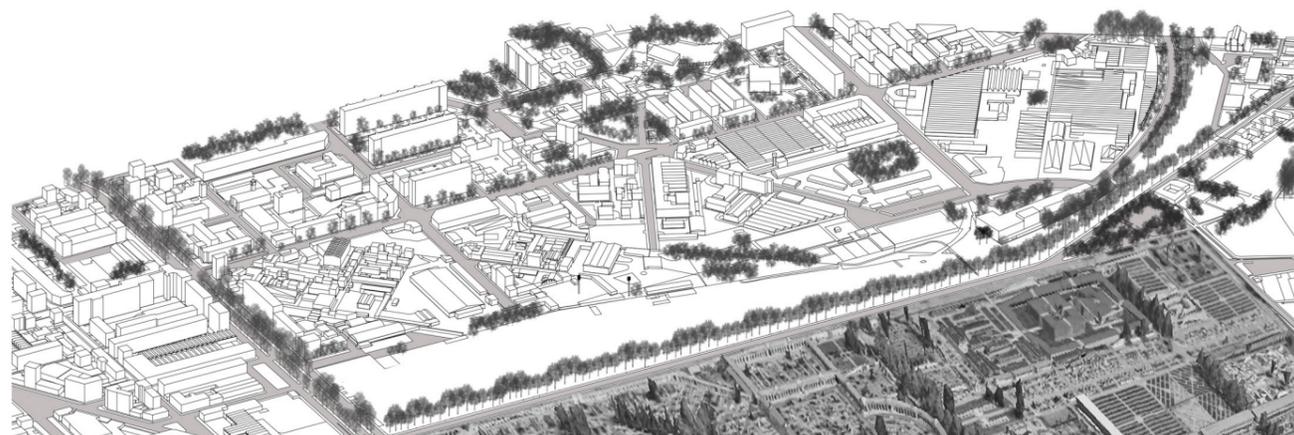
sezione B-B' scala 1:5000



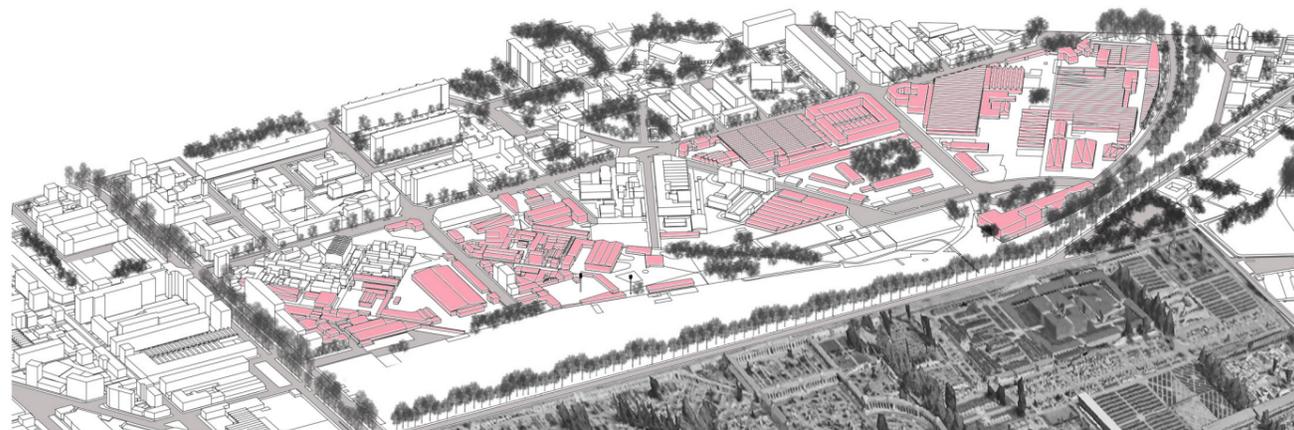
sezione C-C' scala:5000



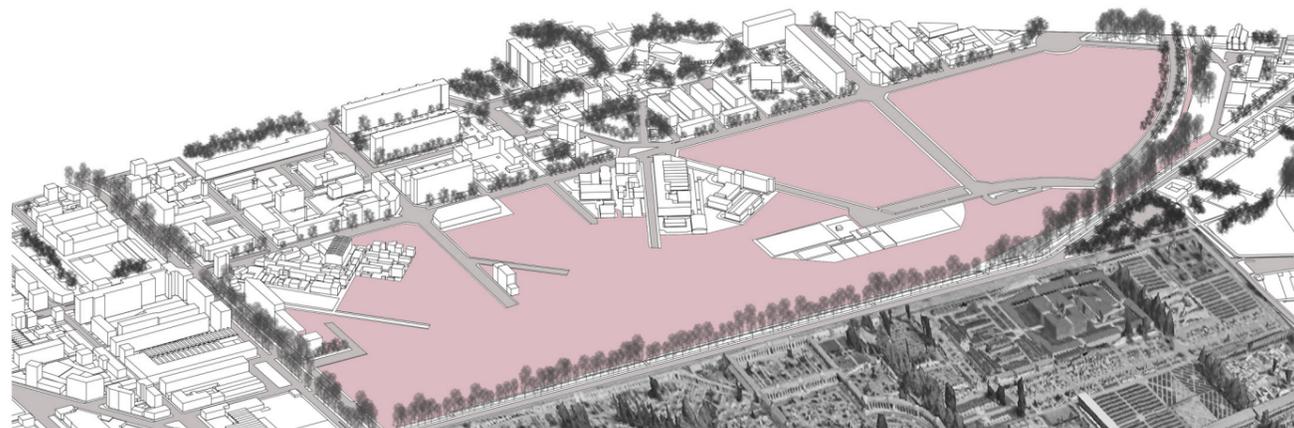
sezione D-D' scala 1:5000



STATO DI FATTO



EDIFICI IN DEMOLIZIONE

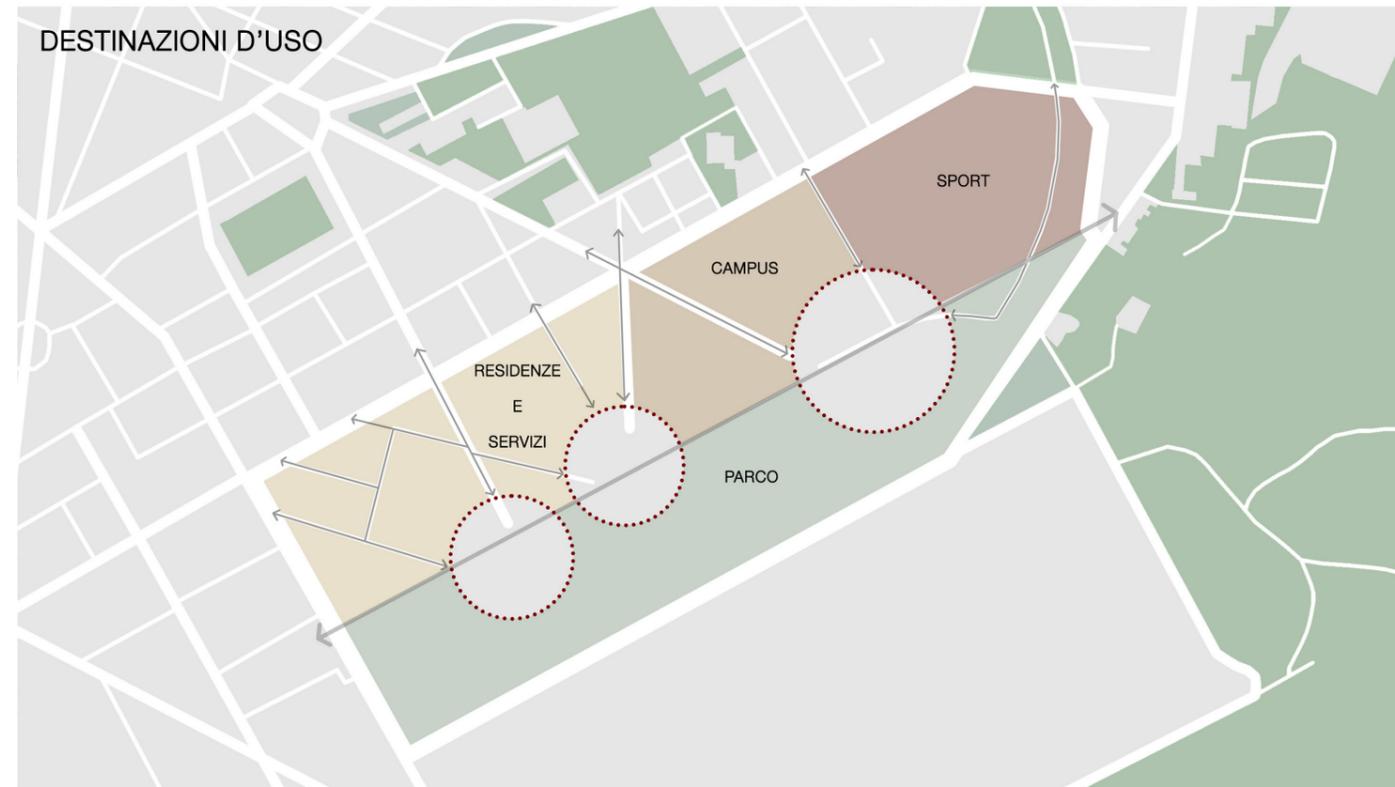
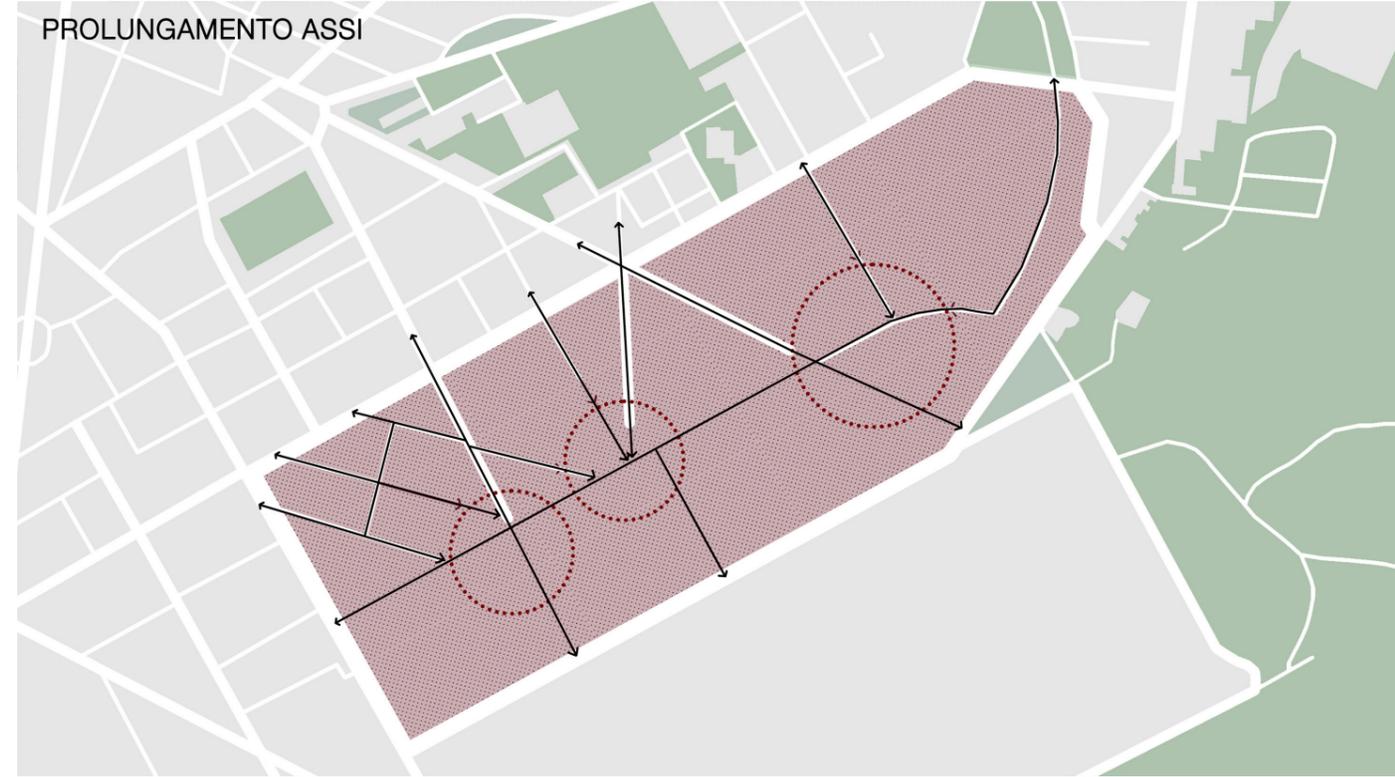


AREA DI PROGETTO

7.2

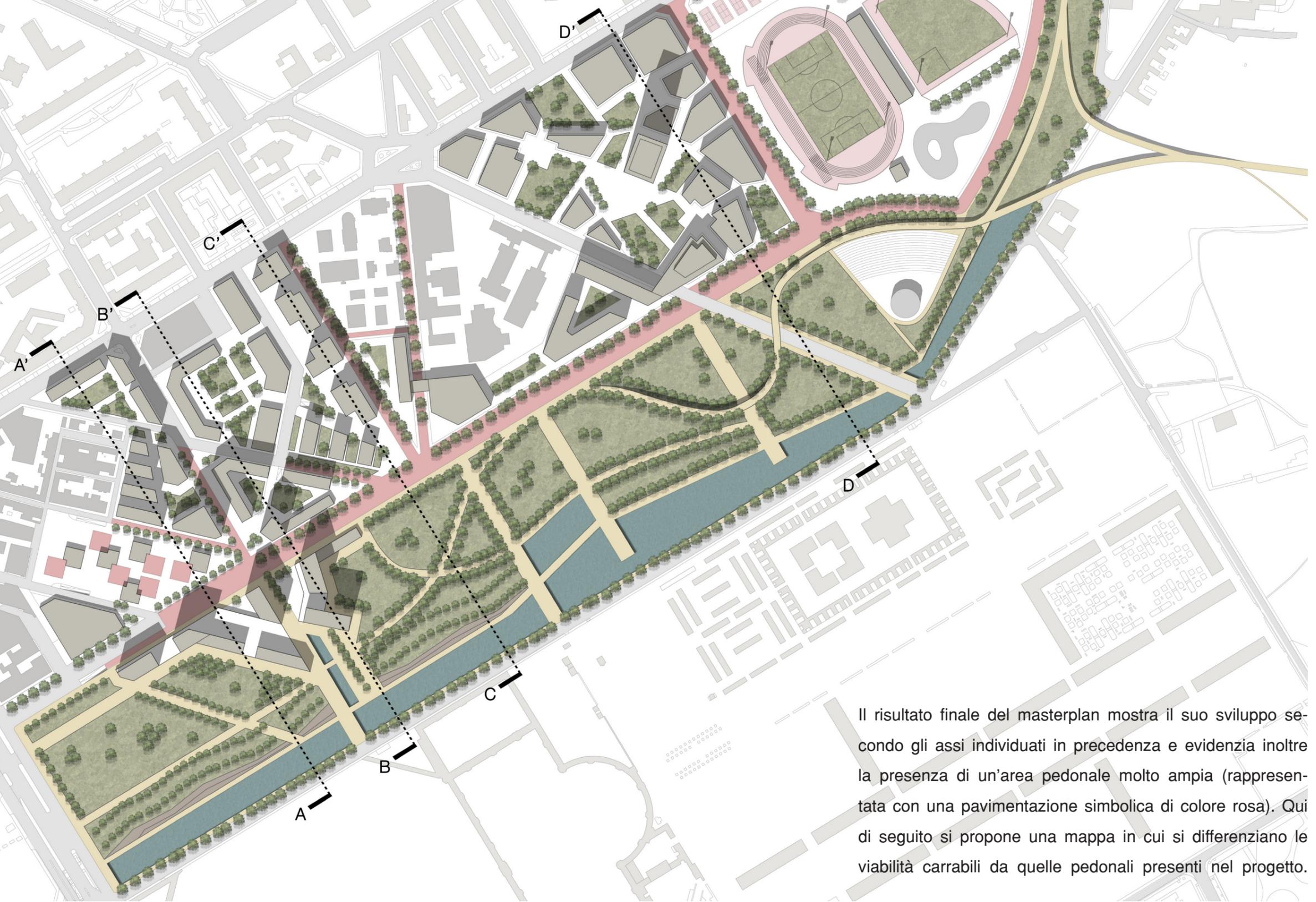
Concept

Per la realizzazione della nostra proposta progettuale si è partiti da uno studio riguardante le vie di accesso all'area di studio. Si può notare come le vie, sia quelle trasversali che oblique siano per la maggior parte collegate a via Bologna. Dal prolungamento di questi assi vengono creati degli nodi i quali possono rappresentare punti nevralgici all'interno dell'area di studio sui quali possono affacciarsi i principali servizi della zona. Attraverso un prolungamento dei principali assi che intersecano l'area e la realizzazione di nuove vie di accesso è possibile creare un collegamento più diretto con le zone limitrofe. Corso Regio Parco purtroppo non presenta luoghi di particolare interesse; gli unici elementi presenti sono il muro di confine del Cimitero Monumentale che lo costeggia per tutta la sua lunghezza e alcuni negozi legati sempre alla presenza di quest'ultimo. Abbiamo scelto però di aggiungere vie di accesso da Corso Regio Parco in prossimità delle fermate dei mezzi di trasporto pubblico urbano. Da questi nuovi punti di accesso si è successivamente pensato alle destinazioni d'uso da assegnare alle aree appena create.

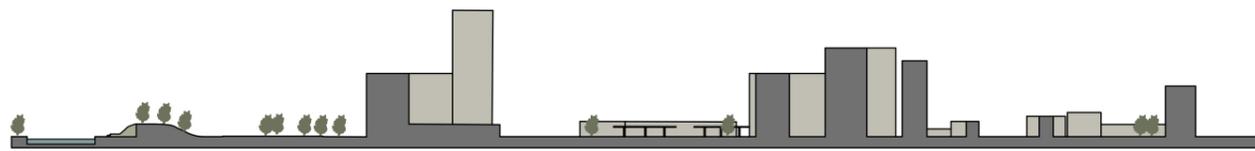




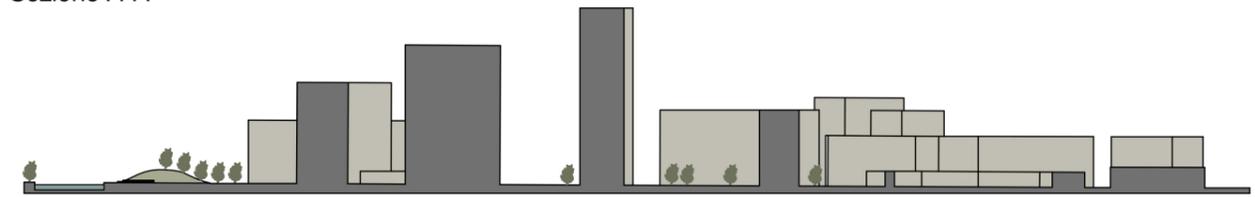
7.3 Scenario di Progetto n.1



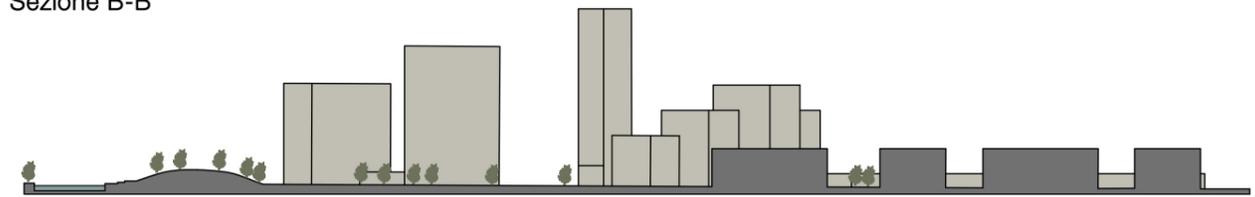
Il risultato finale del masterplan mostra il suo sviluppo secondo gli assi individuati in precedenza e evidenza inoltre la presenza di un'area pedonale molto ampia (rappresentata con una pavimentazione simbolica di colore rosa). Qui di seguito si propone una mappa in cui si differenziano le viabilità carrabili da quelle pedonali presenti nel progetto.



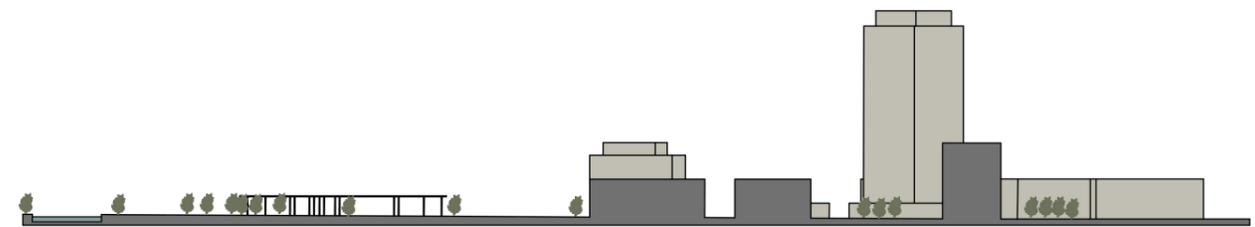
Sezione A-A'



Sezione B-B'

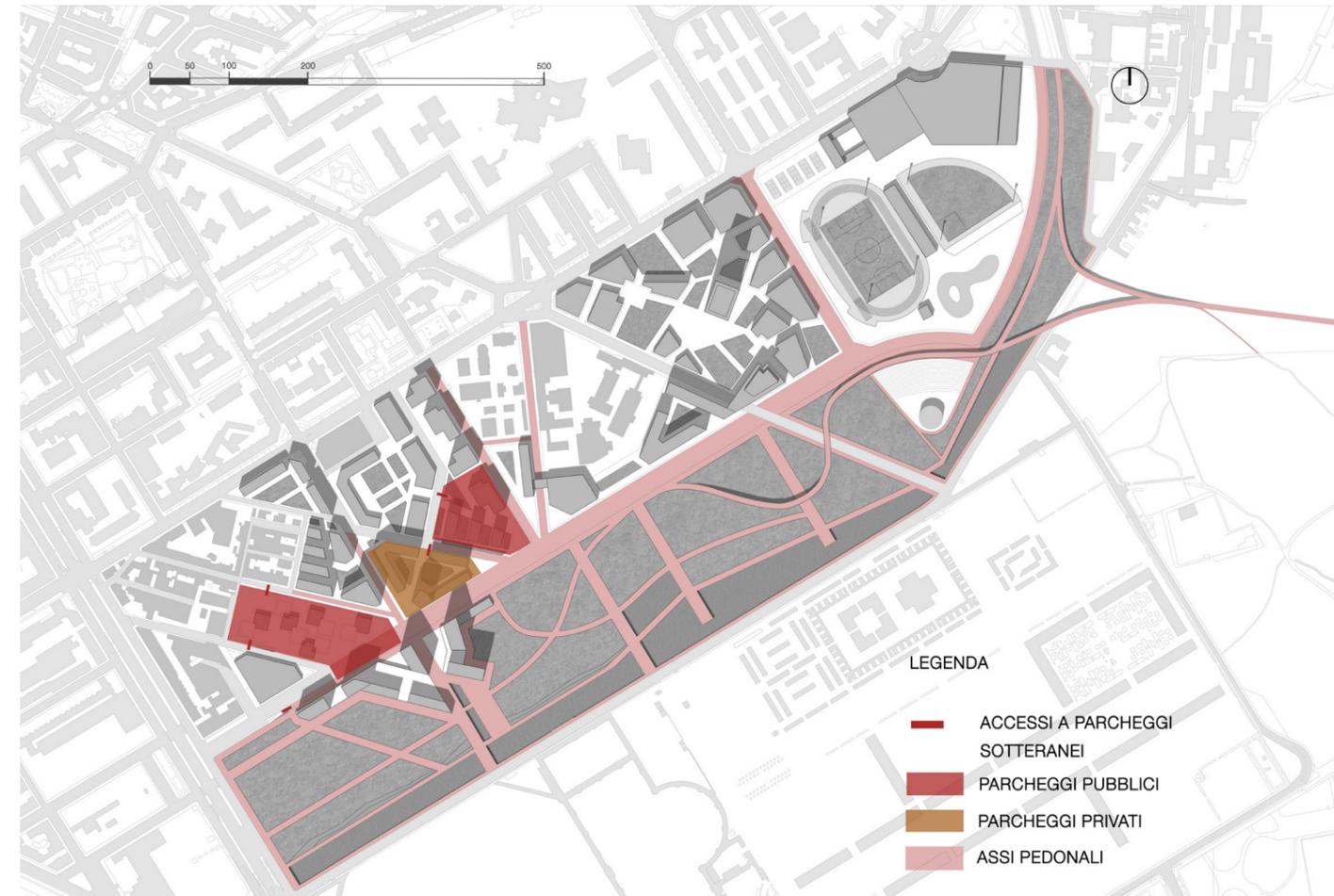


Sezione C-C'

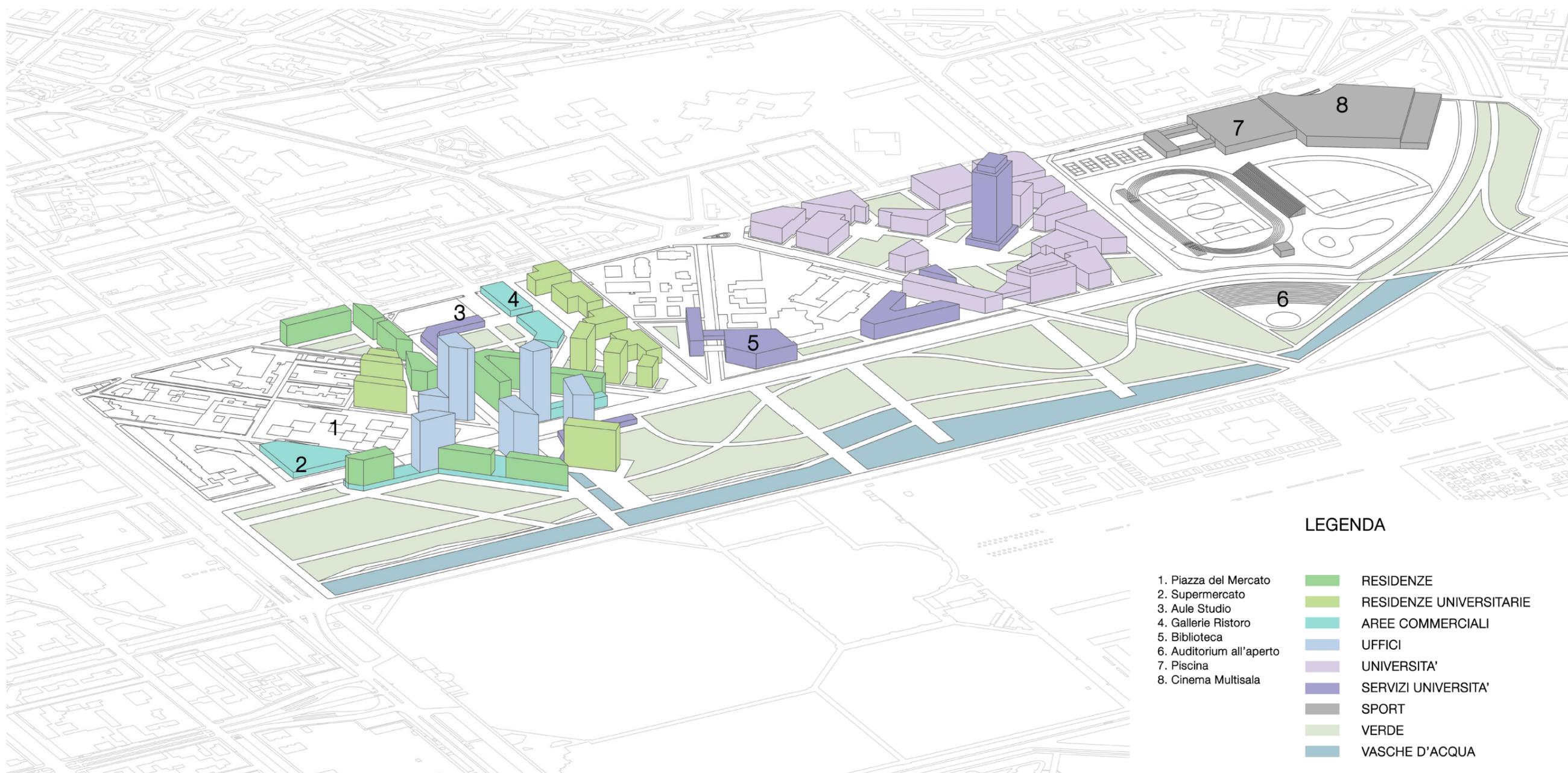


Sezione D-D'

La scelta di pedonalizzare quasi interamente la parte interna dell'area di progetto è dettata dalla volontà di creare una zona il meno trafficata possibile, dato già la presenza di 3 assi importanti che circondano il perimetro dell'area, quali corso Novara, via Bologna e corso Regio Parco. Per fronteggiare la scelta di pedonalizzazione si è quindi scelto di creare dei parcheggi sotterranei sia sotto la nuova piazza del mercato e sia sotto le residenze.

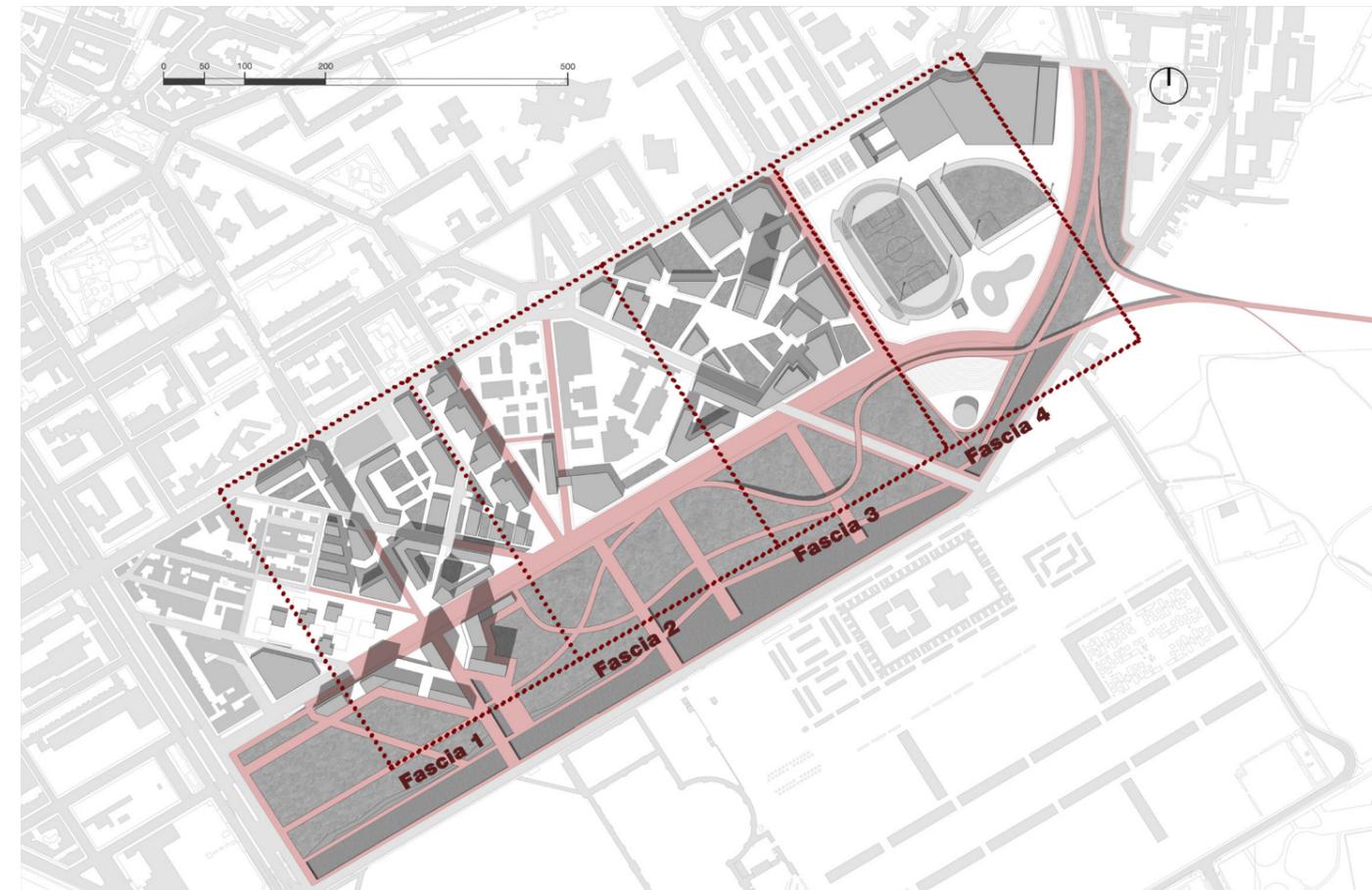


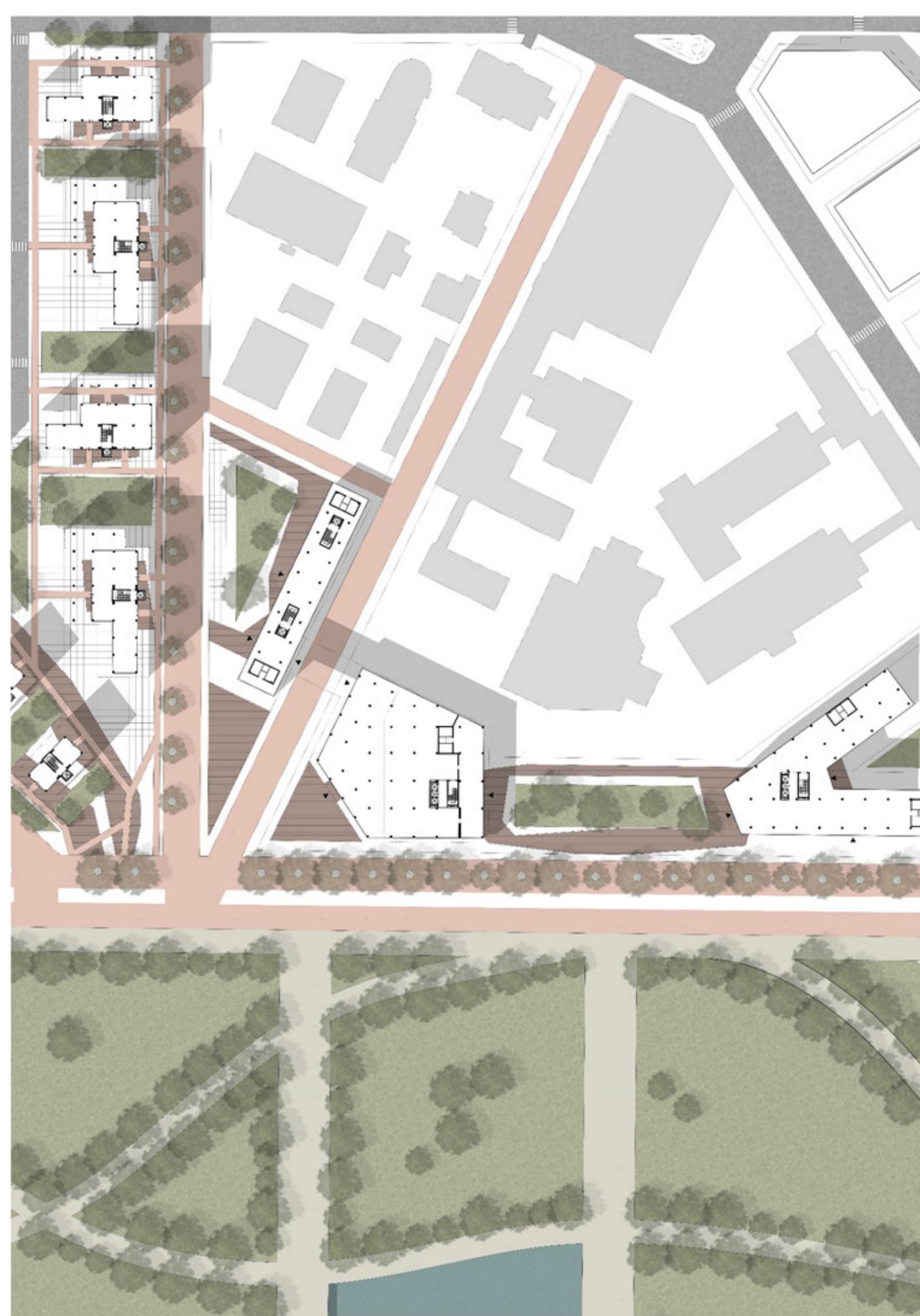
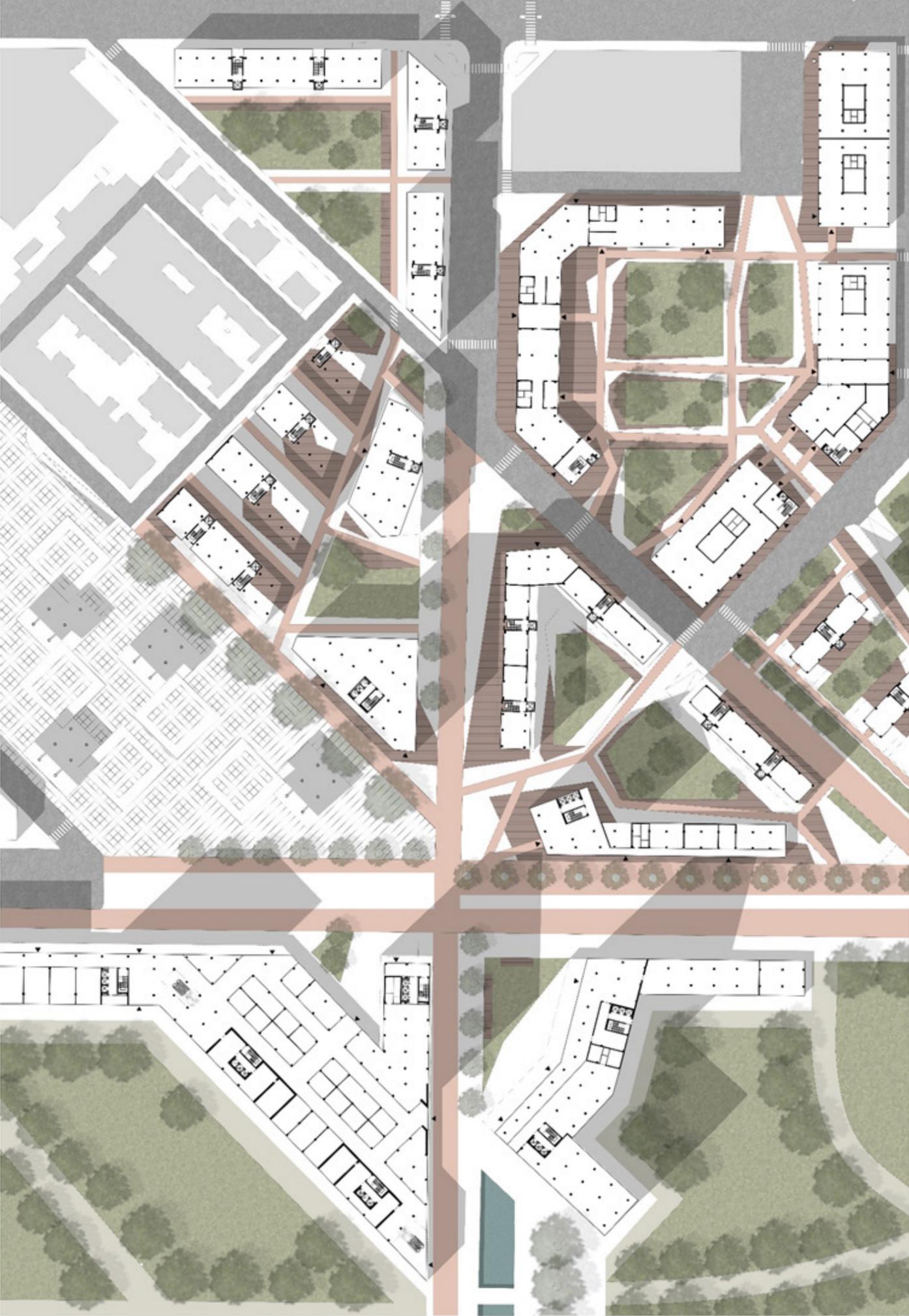
Un ruolo molto importante nel progetto lo trova soprattutto il parco che si sviluppa longitudinalmente lungo Corso Regio Parco. La volontà chiara è anche quella di rifunzionalizzare il vecchio canale del Regio Parco, addirittura allargandolo creando delle vaste vasche d'acqua che coprono una porzione considerevole del parco. Per quanto riguarda gli edifici inseriti nel progetto, quelli più alti, dedicati agli uffici, si sviluppano tutti sul primo snodo tra il parco e l'asse pedonale principale. Nell'immagine successiva vengono mostrate invece le volumetrie del masterplan con ciascuna le proprie funzioni.

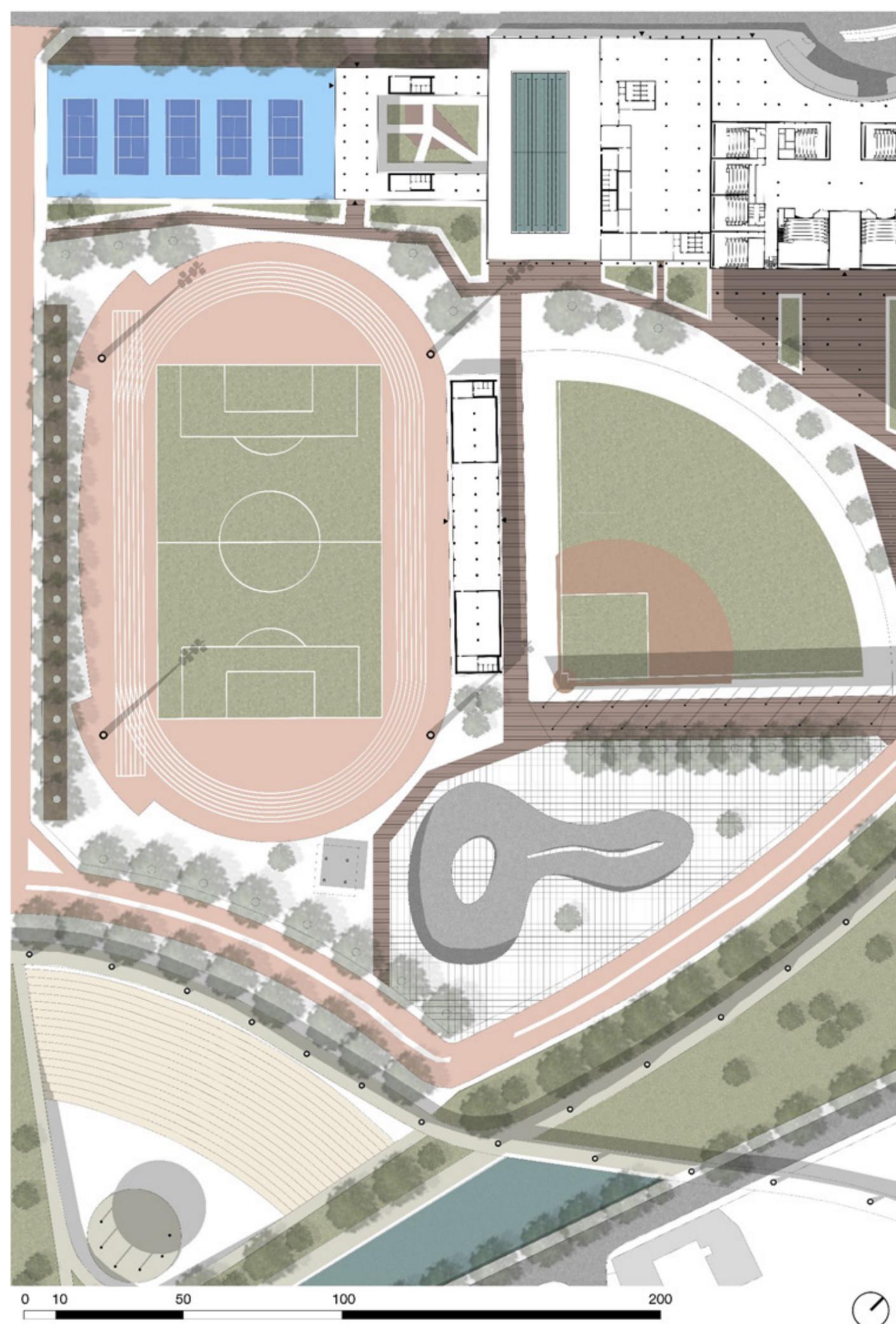


In questa assonometria riusciamo a comprendere lo sviluppo volumetrico e la divisione per settori a seconda della destinazione d'uso. L'inserimento di edifici universitari in un'area come questa fa riferimento al concetto di campus diffuso, andando ad integrare il servizio urbano universitario, senza aggiungere un ulteriore nuovo polo, questo significa che si tratta di laboratori di ricerca, aule studio, uffici universitari e corsi per dottorandi, lasciando quindi maggiore spazio ai diversi atenei già presenti in città. Per comprendere meglio le scelte progettuali più nello specifico qui di seguito si mostrerà il master plan in pianta ad una scala più dettagliata, per la precisione in 4 fasce, per quanto riguarda la parte edificata. Successivamente andremo a descivere nello specifico gli sviluppi relativi al parco e i suoi ipotetici scenari di progetto.

Quest'immagine permette di individuare dove si collocano i successivi sviluppi planimetrici del progetto nel suo complesso.







Nelle immagini precedenti si è scelto di rappresentare nel dettaglio le planimetrie degli edifici con relativi accessi e distribuzione interna degli spazi facendo emergere anche il rapporto che il singolo edificio ha con il suo immediato intorno. Sono state pensate nel dettaglio anche le diverse pavimentazioni, ciascuna con un ruolo specifico in modo da creare dei percorsi tra i diversi edifici con una propria identità. In generale vi sono 4 tipi di pavimentazione che ricorrono in tutta l'area di progetto: quella rappresentata in rosa rappresenta i percorsi pedonali che uniscono tutte le diverse aree di progetto, la pavimentazione in legno invece è collocata in prossimità dei diversi accessi dei singoli edifici, la pavimentazione a griglia è quella in corrispondenza delle piazze (es. piazza del mercato), infine la pavimentazione presente all'interno dei viali del parco costituita da un percorso in ghiaia. Dalle planimetria emerge in particolar modo la presenza di verde non solo all'interno del parco ma anche lungo i percorsi e all'interno delle diverse aiuole presenti tra l'edificato, questo per garantire un corretto ombreggiamento e calibrare il rapporto verde e costruito.

Per quanto riguarda le funzioni, nella prima immagine a sud-ovest è presente una galleria commerciale su cui sorgono edifici residenziali. Nello snodo centrale si sviluppano le torri per uffici, con la piazza del mercato che presenta diversi elementi di copertura per permettere ombreggiamento durante le attività mercatali. A nord troviamo esclusivamente edifici residenziali misto tra residenza privata e studentesche, differenziate già nell'immagine a pagina 84. Per quanto riguarda gli edifici a nord-est: a destra si collocano strutture volte ad ospitare attività di ristoro, di fronte è presente un'aula studio collocata in prossimità delle residenze universitarie, proprio per permettere una continuità e quindi un quartiere a misura di studente, e non solo.

Nella seconda immagine elemento centrale è la biblioteca, costituita da due edifici (uno pentagonale e l'altro a manica lunga) uniti da una struttura a ponte che li metta in diretta comunicazione. A sinistra sono presenti residenze universitarie, mentre a destra si intravede uno degli edifici che fanno parte del nuovo campus universitario.

Nella terza immagine si vede lo sviluppo del campus, che consiste in una serie di edifici volti ad ospitare laboratori di ricerca, aule studio, uffici universitari e corsi per dottorandi. La planimetria degli edifici è frutto di un disegno che segue diverse direttrici diversamente inclinate. Gli edifici in questione sono di altezze pressochè simili, a eccezione del fabbricato al centro che consiste in un edificio a torre (ospitante al suo interno soprattutto uffici e aule studio), che senga come landmark la funzione di questo isolato.

Infine nella quarta immagine è rappresentata l'area più settentrionale che è quella dedicata allo sport e allo svago: sono presenti un campo da calcio dotato di tribuna, spogliatoi e bar, un campo da baseball, uno skate park, un circolo di tennis, una piscina al coperto e infine un cinema multisala. Nel parco è situato un anfiteatro all'aperto (in grado di ospitare concerti e comizi) dietro cui corre una passerella sopraelevata ciclopedonale che collega l'area verde di progetto con il parco della Colletta.

Per quanto riguarda il parco esso prende spunto dai progetti precedenti del concorso *Metamorfosi*, soprattutto per quanto riguarda la rifunzionalizzazione dell'antico canale del Regio Parco, trasformato a sua volta in ampie vasche d'acqua longitudinali. Si tratta quindi di un percorso navigabile tramite piccole imbarcazioni a remi, gestite da privati o dal comune stesso, attività ludica che è presente nei parchi delle maggiori città europee.

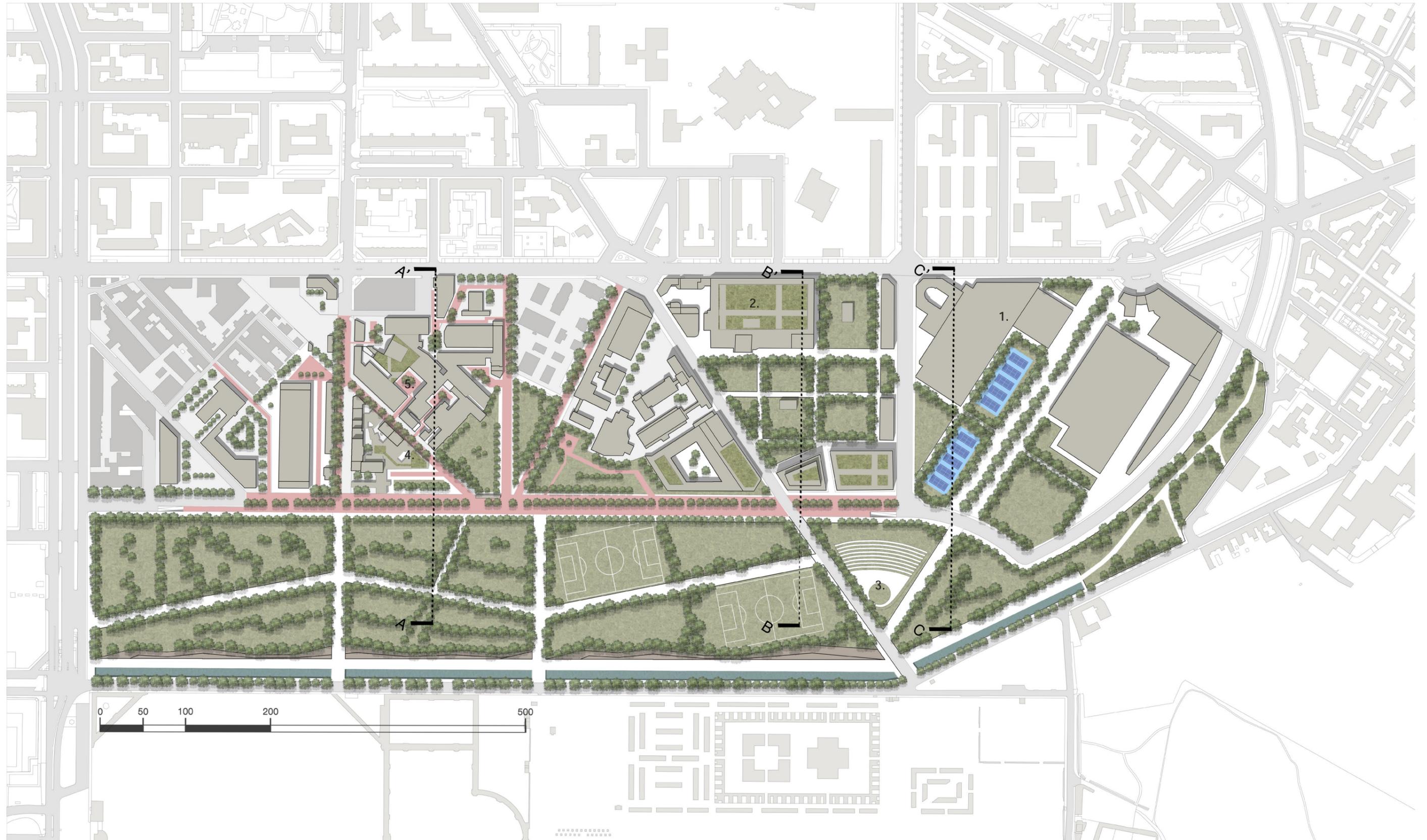
Rendering scenario di progetto n.1 - Il parco lineare e il canale del Regio Parco ampliato nelle sue dimensioni originali



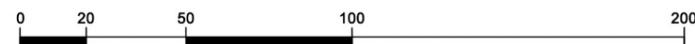
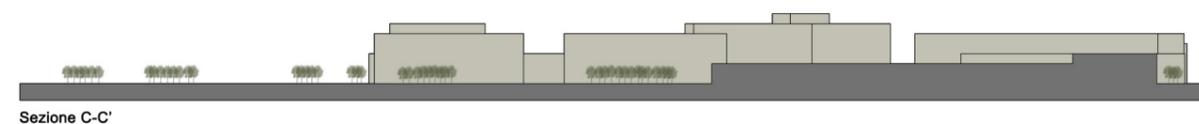
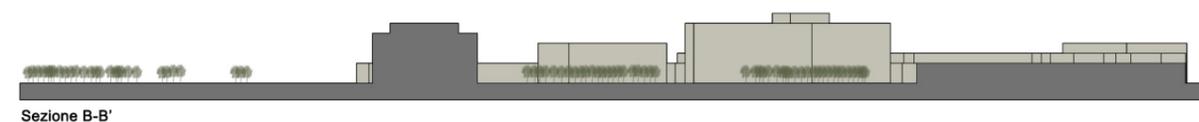
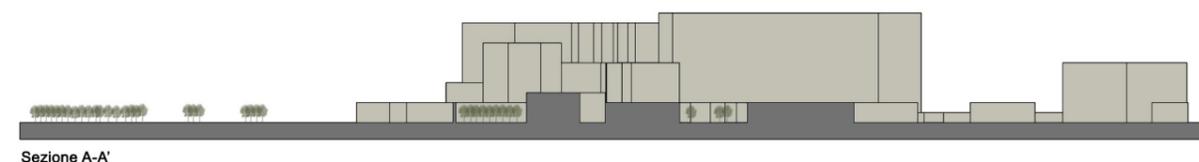
Rendering scenario di progetto n.1 - Il parco lineare e il canale del Regio Parco ampliato nelle sue dimensioni originali



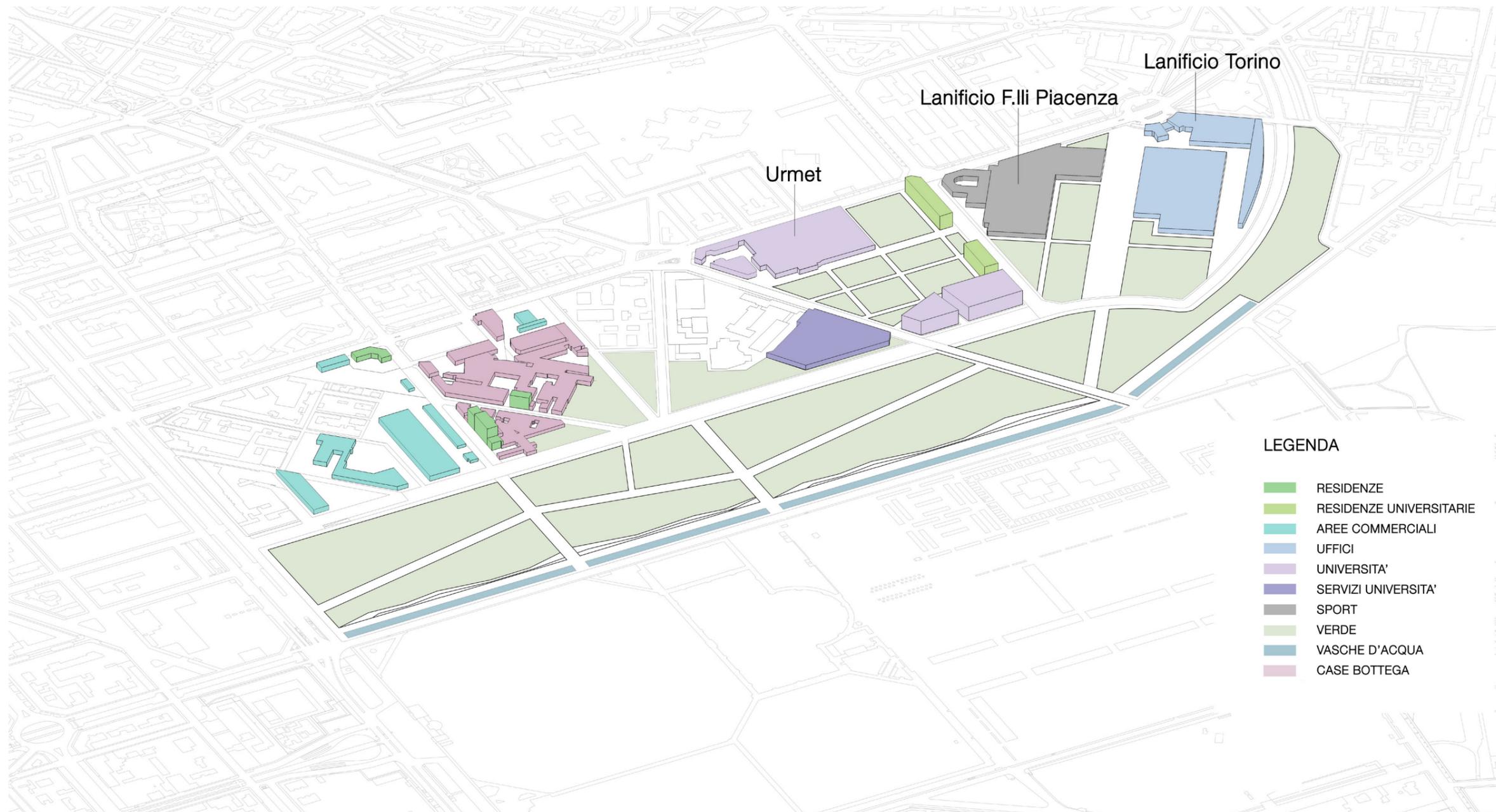
7.4 Scenario di Progetto n°2

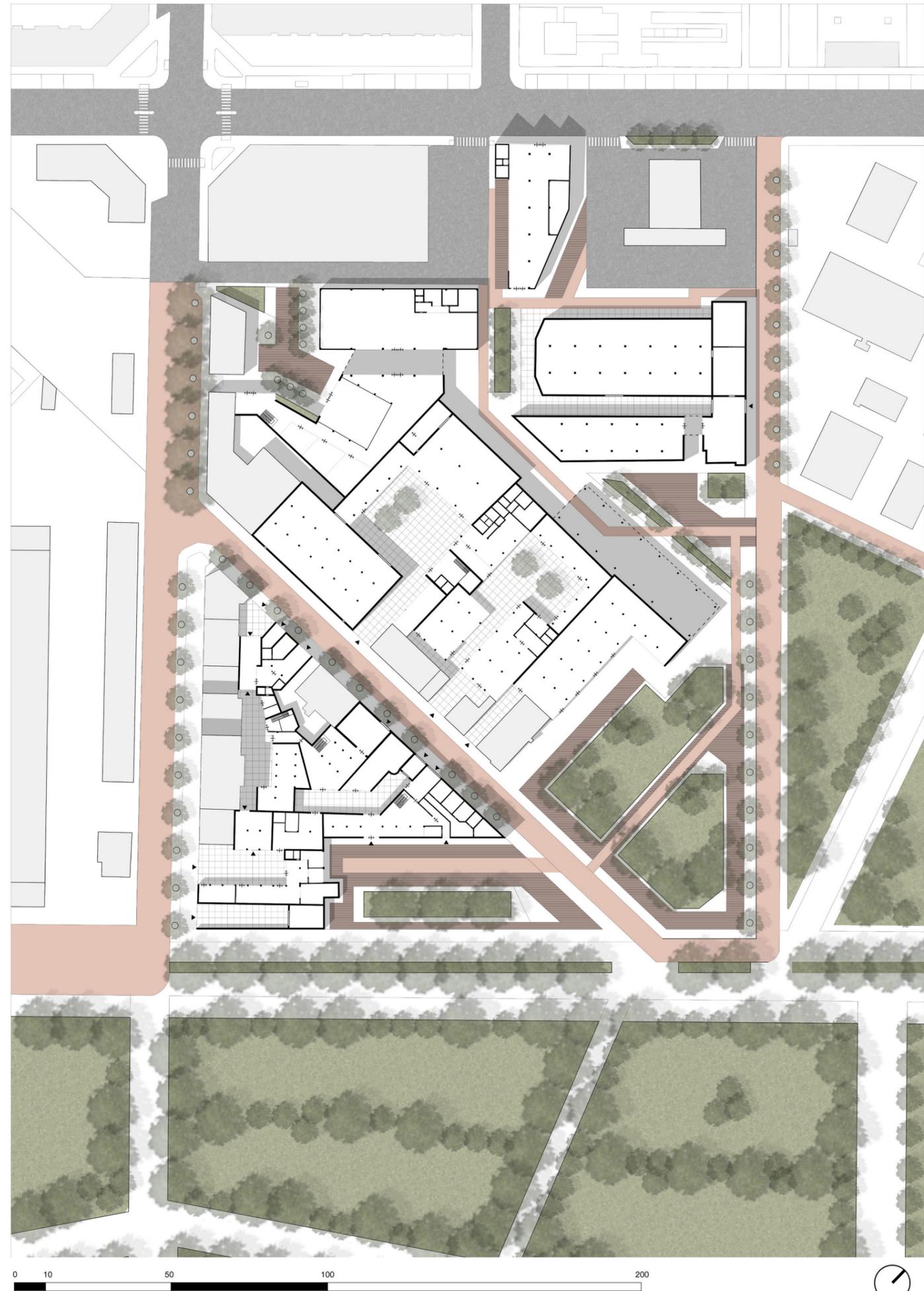
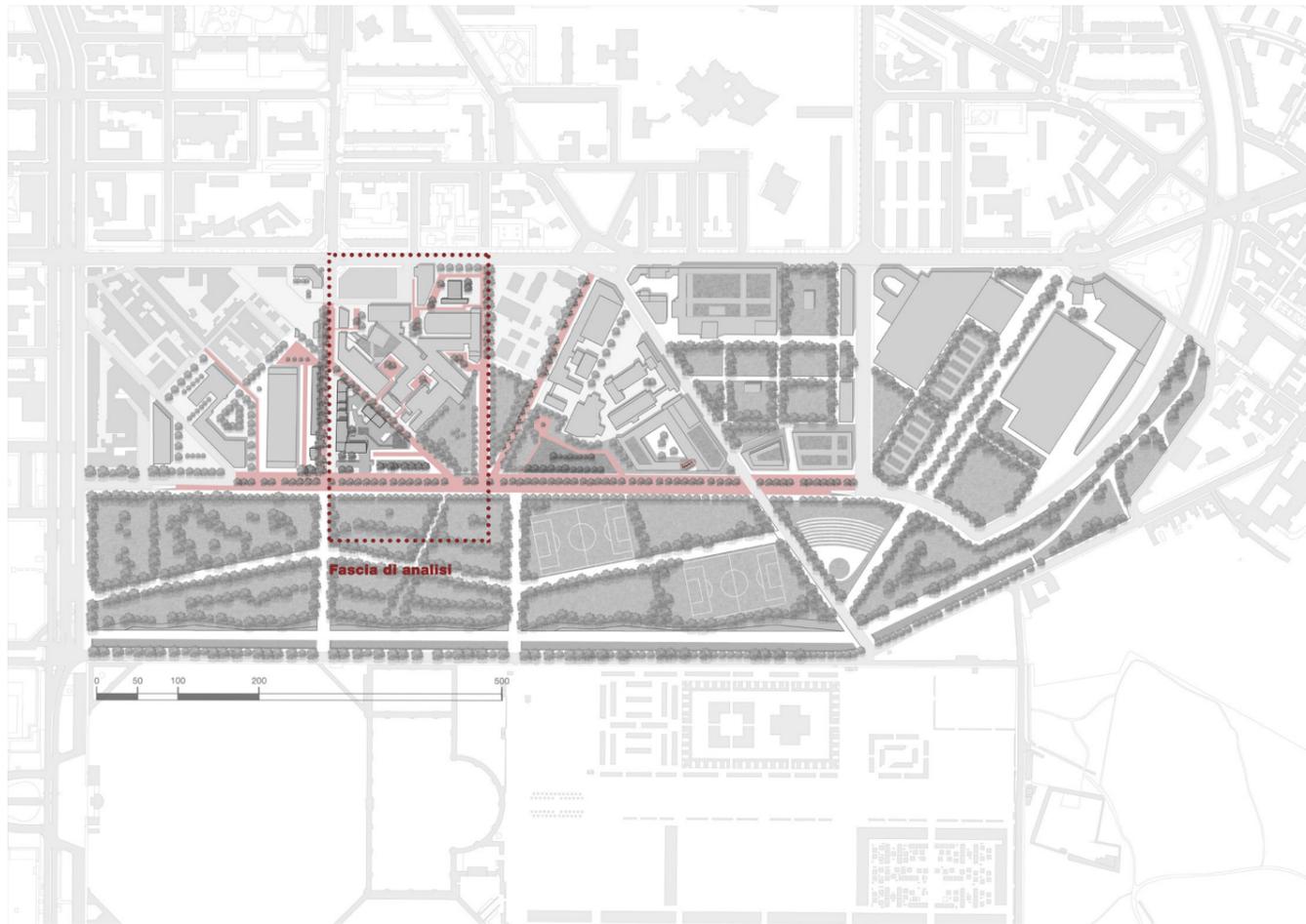


In questa planimetria viene mostrato un secondo scenario di progetto che ha la vocazione di preservare quello che è considerato elemento storico caratterizzante dell'area e rifunzionalizzare inoltre tutti quei fabbricati semidismessi situati nei pressi talvolta di abitazioni, in modo da diffondere e preservare in quest'area le cosiddette "case bottega". Inoltre questo progetto promuove la presenza di nuove corti raggiungibili dall'esterno, rendendo questi isolati immensi più permeabili e accessibili. Questo metodo progettuale a differenza del primo si dimostra più attuale per il semplice fatto che per questioni economiche e soprattutto di tutela dei manufatti storici tende a preservare la preesistenza e quindi crea un dialogo tra passato e futuro. Questo scenario, sicuramente di minore impatto e più ragionevole nella sua realizzazione dal punto di vista economico, mira quindi a conservare nello specifico i seguenti edifici, che assumono un carattere di interesse storico e di identità dell'area; come citato precedentemente nel capitolo 5.2, questi sono: il fabbricato amministrativo della Urmet con il suo capannone antistante, il Lanificio dei fratelli Piacenza e il Lanificio Torino, tutti situati su via Bologna. Questo processo di riconversione è sicuramente in linea con i processi di trasformazione urbana che sono già avvenuti a Torino negli ultimi anni, ne conferma quindi la volontà progettuale che ne preserva l'identità industriale della città, ma che nello stesso tempo, nel caso di questo masterplan, tenta di assegnare un nuovo ruolo alle aree dismesse e soprattutto conferirne una nuova identità che abbia un carattere di un certo spessore.

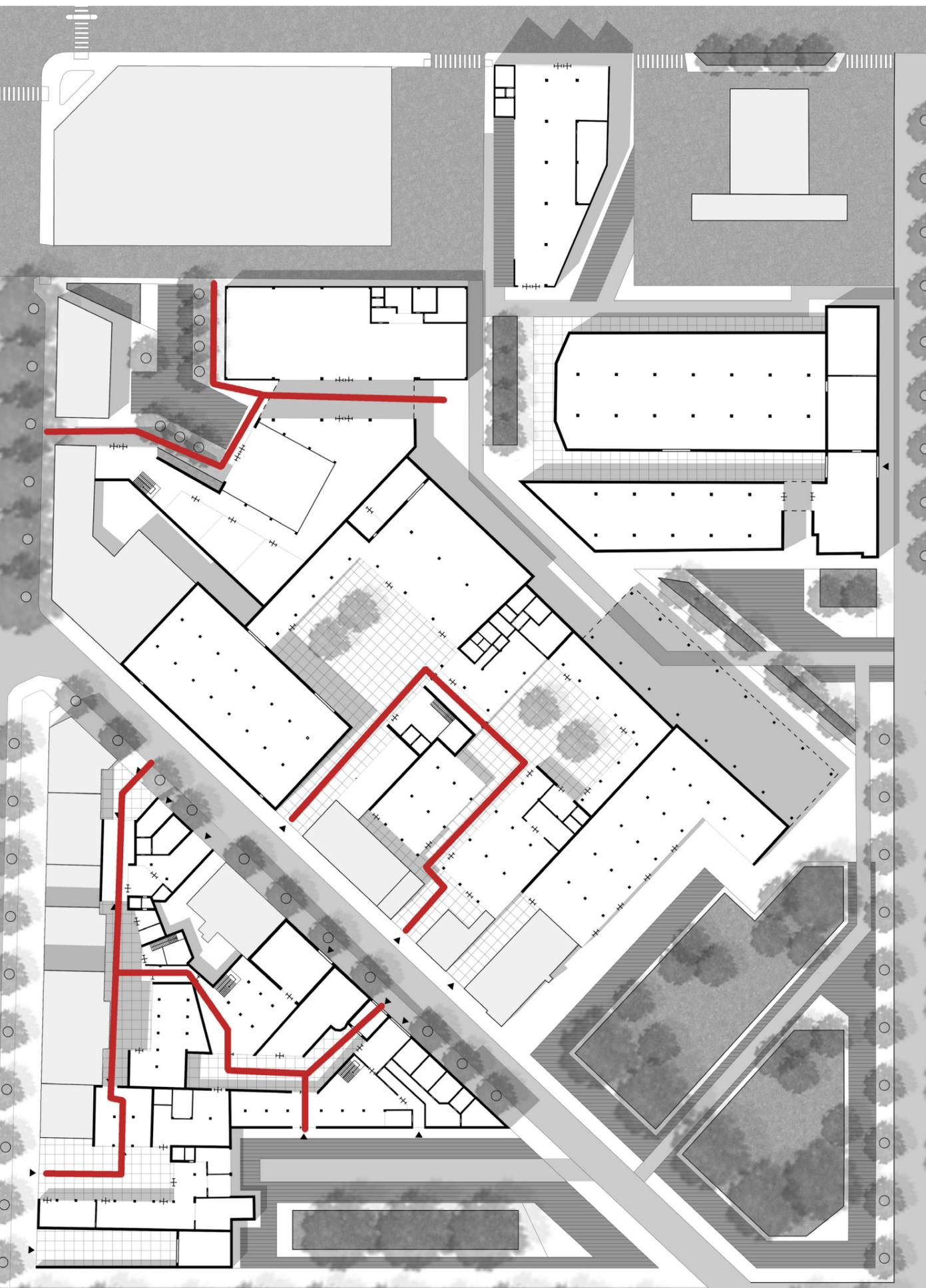


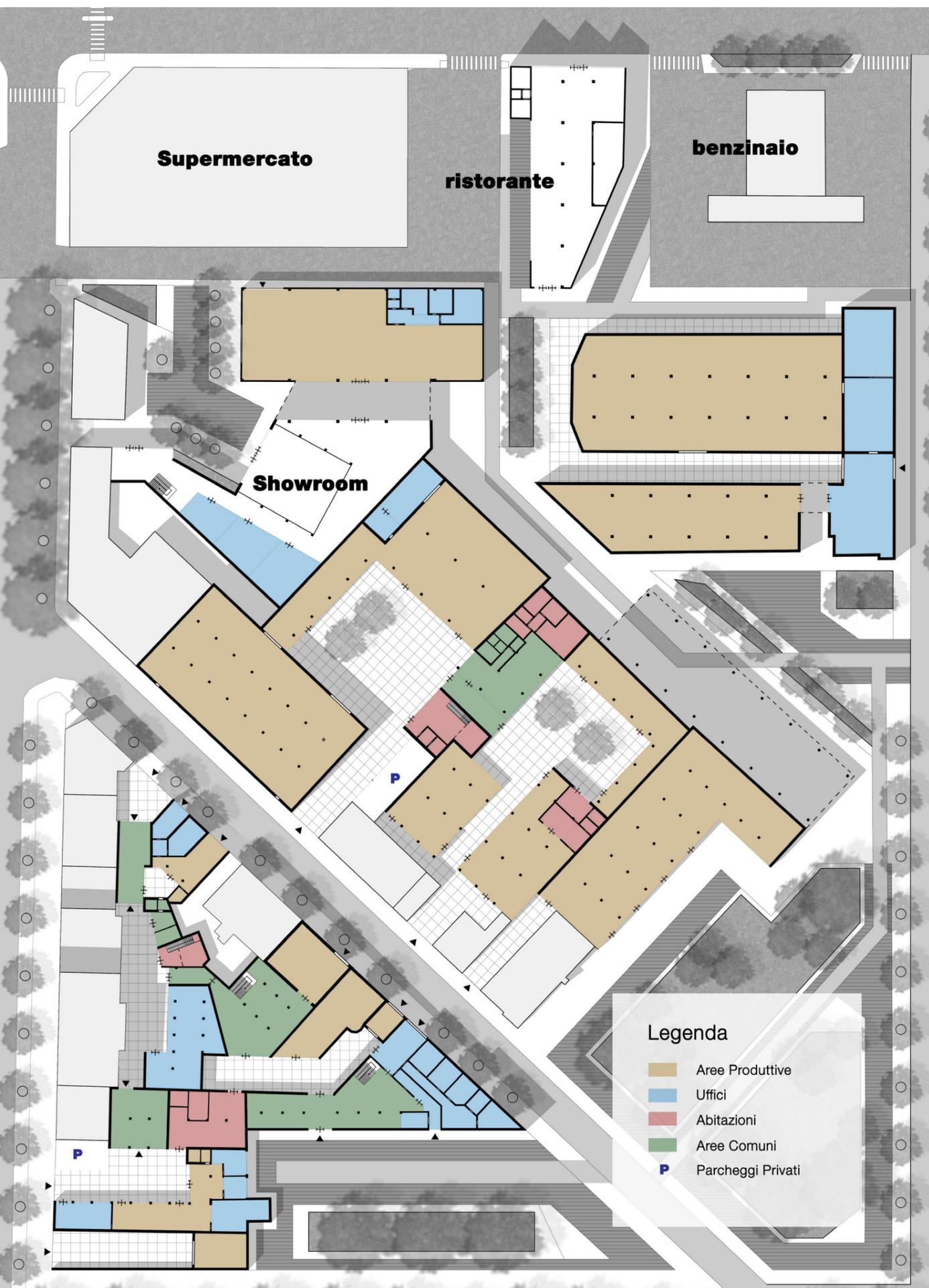
Nell'assonometria qui di seguito, oltre alle destinazioni d'uso, viene mostrato il risultato finale che mostra la decisione di sfruttare le superfici dei capannoni preesistenti citati prima, concentrando le superfici in questi edifici di dimensioni considerevoli, recuperando quindi un sacco di superficie inutilizzata da destinare a verde pubblico.





In questa planimetria vengono evidenziati i percorsi che si creano all'interno della fascia analizzata più nel dettaglio. Questi percorsi sono esclusivamente percorribili da coloro che lavorano e dai proprietari. In generale nella progettazione di questa area si è tenuto conto della preesistenza riutilizzando gli stessi volumi ma confermando la concezione di casa-bottega, ovvero dove i proprietari delle diverse attività possono sia vivere che lavorare. Inoltre questi percorsi che passano all'interno dell'isolato creano delle aree comuni con accesso ai tetti giardino che costituiscono un'area di svago e loisir degli stessi.





In questa planimetria sono esplicitate le destinazioni d'uso dei singoli edifici. L'area in questione si conferma di carattere produttivo e allo stesso tempo abitativo (come già allo stato attuale). A cambiare è la sua concezione, ovvero un luogo in cui residenze e produzione arrivano a coesistere (con l'inserimento di diversi loft), confermandosi quindi come un piccolo quartiere di case-bottega. La presenza di corti interne, spesso collegate tra loro, costituisce non solo un luogo di deposito ma anche uno spazio dedicato allo svago nelle pause lavorative e non. Il processo progettuale di questa fascia è frutto di un riutilizzo delle volumetrie degli edifici già presenti e trasformandone la concezione attuale con l'introduzione di spazi comuni e residenze familiari dei proprietari delle imprese locali.

Nelle figure qui di seguito si ha modo di osservare il riuso degli spazi interni dei fabbricati industriali che si è scelto di preservare, questi fabbricati sono per la maggiorparte costituiti da sheds che permettono un'illuminazione ottimale degli spazi interni, ambienti che si rivelano adatti per un ambiente dedicato allo studio, alle attività didattiche e allo sport.



1. (in riferimento a planimetria pag.162) Rendering scenario di progetto n.2
- Il Lanificio dei fratelli Piacenza riconvertito in Centro Sportivo



2. (in riferimento a planimetria pag.162) Rendering scenario di progetto n.2
- Il capannone della Urmet convertito in aree universitarie

Nelle altre 3 immagini successive è evidenziata la presenza massiccia del verde non solo nel nuovo parco urbano ma anche al di sopra degli edifici (tetti giardino), inoltre nell'immagine n. 68 si evidenzia l'elemento più interessante di questo progetto che è l'inserimento di nuove corti accessibili dall'esterno che rendono questi isolati di dimensioni considerevoli più permeabili e verdi allo stesso tempo. Quest'ultimo scenario di progetto evidenzia innanzitutto un approccio più razionale e al passo con gli standard economici attuali. Il cambiamento di un'area di ampie dimensioni come questa necessita sicuramente di tempo, e la sua vocazione soprattutto con l'avvento della futura Linea 2 della metropolitana a sua volta potrebbe portare investitori interessati alla sua riconversione ormai in linea anche con gli standard ecologici e di rispetto dell'ambiente. Questo progetto trova una coerenza anche da questo punto di vista, incrementando la superficie di verde urbano e riducendo allo stesso tempo le isole di calore, grazie alla diffusione di tetti giardino al posto di semplici guaine bituminose su fabbricati per lo più semivuoti. Il progetto se da una parte porta i giovani in quest'area grazie all'inserimento di nuove aree universitarie, con annesse residenze, dall'altra valorizza e fa tesoro delle cosiddette "case bottega", ovvero riconvertendo le piccole fabbriche in loft con antistanti attività di produzione.



3. (in riferimento a planimetria pag.162) Rendering scenario di progetto n.2
- Auditorium all'aperto presente nel nuovo parco lineare



4. (in riferimento a planimetria pag.162) Rendering scenario di progetto n.2
- Copertura di alcuni capannoni convertiti in tetti verdi abitabili



5. (in riferimento a planimetria pag.162) Rendering scenario di progetto n.2
- Una delle corti nell'area delle Case-bottega

CONCLUSIONE

La riqualificazione di aree ferroviarie dismesse è stato un tema molto discusso nel corso degli ultimi anni. Questi luoghi, i quali hanno lasciato un grande vuoto urbano all'interno della città, sono la testimonianza di un passato industriale. All'interno della città di Torino si è visto come uno di questi luoghi è rappresentato dallo scalo Vanchiglia, collocato nel quartiere di Barriera di Milano, il quale ha lasciato un vuoto urbano non indifferente. Questa zona un tempo ospitava diverse industrie e ancora oggi le loro tracce sono visibili all'interno del quartiere. Per la riqualificazione della zona relativa allo scalo Vanchiglia si è voluto prima analizzare il suo intorno, non soltanto nelle immediate vicinanze, ma l'intero quartiere è stato preso in considerazione. È stata effettuata un'analisi sia sociale che economica, analisi svolta grazie anche alle fonti locali date da comitati e giornali di quartiere. È emerso che il problema principale è la mancanza di luoghi di aggregazione per la popolazione, specialmente per le generazioni più giovani. I giovani abitanti di Barriera trovano soluzione a questa mancanza nei cortili delle scuole e degli oratori i quali si presentano attrezzati per svolgere attività sportive. Lo scalo Vanchiglia si presenta in un'area non molto distante da diversi punti nevralgici della città, uno di questi è il nuovo Campus Luigi Einaudi, sull'area precedentemente occupata da Italgas. La sua vicinanza al polo universitario ha ampliato la richiesta di nuovi alloggi e spazi volti agli studenti all'interno del quartiere: ecco quindi che la nostra proposta progettuale ha come obiettivo anche quello di offrire una soluzione in risposta a questa necessità creando nuovi alloggi e un nuovo campus universitario con il fine di incrementare la proposta educativa. Questo ha reso possibile anche

la creazione di nuovi spazi di aggregazione, rappresentati da aule studio o spazi polivalenti all'interno del quartiere. La proposta di servizi all'interno di Barriera di Milano è ampia ma non sufficiente per tutte le fasce di età. I servizi rappresentano centralità e questo è il motivo per cui si è scelto di crearne di nuovi all'interno dell'area. La creazione di una nuova piazza di mercato nel caso dello scenario n 1 ha come intento quello di realizzare, come avviene per il mercato di Piazza Foroni, un nuovo polo di aggregamento dove gli abitanti possono incontrarsi. Anche il nuovo parco creato ha come scopo principale quello di realizzare nuovi spazi pubblici: si è visto come i parchi presenti in zona siano piccoli, seppur presenti, e soprattutto mal tenuti dalle amministrazioni. Il nuovo parco lineare è stato creato, non solo perché è stato imposto dal piano regolatore con il fine di rispettare la distanza cimiteriale, ma soprattutto per incrementare la percentuale di spazio verde all'interno del quartiere. La zona verde più grande presente è rappresentata dal Parco Colletta il quale però è collocato in una zona non del tutto centrale rispetto al quartiere e dunque non di così facile accesso. Il primo scenario di progetto suggerisce un'area verde capace di mettere in relazione il Parco Colletta con l'area oggetto di studio. Inoltre, è stato deciso di ripristinare il canale del Regio Parco facendolo percorrere, allargandolo, sul suo vecchio tracciato, creando anche delle vasche d'acqua. Sicuramente una grande opportunità per ripensare l'area è data dall'avvento della linea 2 della metropolitana, la quale rappresenta un forte potenziale per l'intera zona. Già in altre zone di Torino si è visto come l'arrivo della linea della metropolitana sia stata presa come pretesto per creare nuove realtà urbane. Anche i nuovi accordi riguardo il futuro del fabbricato della Manifattura Tabacchi di Borgo Regio Parco presi nel Maggio del 2022 influenzeranno in maniera positiva il quartiere:

la riconversione in centro studi e in nuova sede archivistica permetteranno la creazione di un nuovo polo culturale all'interno della città evitando di costruire nuovi edifici. (in Id. Ternavasio M., "Al posto dell'ex Manifattura Tabacchi nascerà un nuovo distretto universitario e culturale" in "La Stampa", Torino, 31 Maggio 2022) Per concludere, le due proposte progettuali presentate in questa tesi, cercano di rispondere alle esigenze e alle mancanze riscontrate, in due chiavi diverse: la prima con un masterplan che promuove con esuberanza una riqualificazione fin troppo azzardata, considerando gli standard economici attuali in Italia ma soprattutto in una città come Torino, che non risulta ancora apprezzata dagli investitori come Milano. La seconda proposta di progetto invece, quella più conservativa, è più razionale e tiene in conto i reali e potenziali investitori presenti in una situazione storico-geografica attuale, andando a riqualificare interamente le preesistenze e promuovendo i valori di standard ambientali attuali, quali il consumo di suolo e l'aumento delle superfici verdi. Inoltre quest'ultimo scenario valuta l'ipotesi di investimento da parte di attori che risultano coerenti con quest'area, come l'Università di Torino e i piccoli proprietari di aziende locali, spesso a conduzione familiare. La seconda proposta progettuale dunque, rispetto alla prima, tiene conto delle preesistenze con valenza storica che l'area dello scalo Vanchiglia ospita. Gli edifici industriali rappresentano l'eredità storica di un passato industriale, edifici che, come si è visto, sono collocati non solo nelle immediate vicinanze dell'area di progetto ma anche nel suo interno. Il secondo scenario per la riqualificazione dello scalo Vanchiglia dunque, fa tesoro di tutti questi edifici e attraverso un cambiamento della destinazione d'uso, cerca di dar loro una nuova vita e utilità per i cittadini del quartiere. Anche in questo caso si è scelto di creare il parco lineare, presentando però delle geometrie più semplici ri-

spetto al primo, con il fine di contenere i costi per la sua realizzazione. Il canale del Regio Parco anche in questo secondo scenario è stato mantenuto, ma nelle sue dimensioni originali in quanto parte storica dell'area. La realizzazione dei parchi lineari pensati in entrambi i progetti, come già precedentemente indicato, sono una necessità dettata dal rispetto della distanza cimiteriale: questo parco però assume una valenza di riconnessione tra quello che rappresentava l'area dello scalo Vanchiglia e il Borgo del Regio Parco il cui sviluppo è stato interrotto con l'avvento dello scalo, oggi dismesso. L'unica cosa che hanno in comune i due scenari è il tempo di realizzazione, questi processi di cambiamento, ad una scala così ampia, richiedono sempre molto tempo e degli investitori capaci di apprezzarne il loro valore e di mirare agli introiti che ne conseguirebbero, il futuro di quest'area sarà dettato dall'avvento della nuova Linea 2 che cambierà sicuramente in meglio la situazione attuale.

BIBLIOGRAFIA

Esempi europei

Acebillo J., *“Barcellona case study: la stazione di Sagrera come generatrice di un nuovo quartiere”*, in *“Archi”*, n. 3, 29 ottobre 2018

Augè M., *“Nonluoghi. Introduzione a una antologia della sur-modernità”*, Eleuthera, 2009, cap.III

Bertolini L., Spit T., *“Cities on rails: the redevelopment of railway station areas”*, London, Routledge, 1998

Bishop P., Williams L., *“Planning, politics and city making: a case study of King’s Cross”*, RIBA publishing, 2016

Bollens S. A., *“Cities, Nationalism and Democratization”*, London, New York, Taylor & Francis Ltd, 2007

Commissione delle Comunità Europee, *“La problematica urbana”*: orientamenti per un dibattito europeo, Bruxelles, 6 maggio 1997

Duran Junquera J., *“La transformació urbana de la Segrera: el final de la barrera Saint Andreu y el Bon Pastor”*, Universitat Politècnica de Catalunya, 2012

Facchinelli L., *“Scali ferroviari da infrastrutture di trasporto ad aree urbane”* in *“Trasporti e Cultura”*, n.52, 28 maggio 2019

Ferrovie dello Stato Italiano, “*Atlante delle Ferrovie Dismesse*”, Anversa, Grafica Nappa, 2016

Fini G., Pezzoni N., “*Il Piano Strutturale di Anversa: un nuovo dispositivo di convivenza per la città contemporanea. Intervista a Bernardo Secchi e Paola Viganò*”, Planum, dicembre 2010

Mussinelli E., Tartaglia A., “*Nodi infrastrutturali e rigenerazione urbana*”, Maggioli Editore, 2020

Plaza B., Tironi M., Haarich S., “*Bilbao’s art scene and the “Guggenheim Effect” revisited*”, European planning studies, Routledge, Vol. 1, n.11, 11 novembre 2009

Polimanti P., “*La liberalizzazione del trasporto ferroviario*” in “*Amministrazione in Cammino*”, 8 maggio 2010

Savino M., “*La magnifica opportunità! Tra modernizzazione delle città e riqualificazione urbana*” in “*UrbanInfo*”, A. XXXXI, maggio-agosto, 2013

Sistemi Urbani gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, Arup, “*Scali ferroviari. Benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse*”

“*Stazioni*”, a cura di Olmo C. e Urban Center Metropolitano (2003) con allestimento di Aimaro d’Isola

Passato ferroviario a Torino

Astengo G., Bianco M., Renacco N., Rizzotti A., *“La sistemazione ferroviaria di Torino”* in *“Cronache economiche”*, n.14, 1947

Ballatore L., *“Storia delle ferrovie in Piemonte. Dalle origini alla vigilia della seconda guerra mondiale”*, Torino, Il punto, 1996

Ballatore L., Masi F., *“Torino Porta Nuova”*, Roma, Edizioni Abete, 1988

Bottero G., *“Ferrovie punta su Torino, nasce la super-officina”*, La Stampa, Torino, 30 settembre 2018

Cagnardi A., *“Piani dello studio Gregotti Associati”* in *“Urbanistica”*, n. 104, Roma, giugno 1995

Castronovo V., *“Storia delle città italiane”*, Torino, Laterza, 1987

Davico L., Guerreschi P., Montobbio L., *“Torino immagini del cambiamento”*, Torino Edizioni del Capricorno, 2020

Garzaro S., *“La stazione di Torino Porta Nuova”* in *“I treni oggi n.35”*, gennaio 1984

Lampato F., *“Annali universali di statistica, economia pubblica, geografia, storia, viaggi e commercio”*, vol. 17, Serie II, Milano, 1848

Molino D., *“Via ai lavori: la vecchia Porta Susa diventa un hotel, lo “Scalo 1856”*”, La Stampa, Torino, 26 febbraio 2021

Politecnico di Torino. Dipartimento Casa Città, *“Beni culturali ambientali nel Comune di Torino”*, Vol. 1, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984

Radicioni R., Lucco Borlera P.G., *“Torino invisibile”*, Firenze, Alinea Editrice, 2009

Rail City Lab, *“Lo scalo Vallino. Racconto di un’esperienza di rigenerazione urbana in divenire. Il periodo 2014-2019”*, a cura di Barone S., Timossi F., Torino, 29-31 maggio 2019

Toni M., *“Connettere flussi: Nuovo Fabbricato viaggiatori della Stazione Porta Susa”* in *“Torino acciaio 1:1. Un materiale per la città che si trasforma”*, a cura di M. Toni, Firenze, Altralinea, 2015

Barriera di Milano

Adorni D., D’Amuri M., Tabor D., *“La casa pubblica. Storia dell’Istituto autonomo case popolari di Torino”*, Roma, Viella, 2017

Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *“La Manifattura Tabacchi e il suo borgo, 1860-1945”*, Associazione culturale Officina della memoria, Torino, 1999

ASCT, Catasto Gatti, 1820, sez. 35 e 68

ASCT, Progetti edilizi, 1920, n.203

Castrovilli A., Seminara C., *“Storia della Barriera di Milano: 1852-1945”*, Associazione culturale Officina della memoria, Torino, 2004

Cipolla C., Ardisson A., Fava F.A., *“Storia della Croce Rossa in Piemonte dalla nascita al 1914”*, Franco Angeli, 18 marzo 2015

Città di Torino, *“La scuola adotta un monumento”*, Torino, ITER, 2001

Confederazione Fascista degli Industriali, *“Annuario Industriale della Provincia di Torino 1939-XVII”*, Roma, Editrice U.S.I.L.A., 1939

D'Amuri M., *“Le case per il popolo a Torino. Dibattiti e realizzazioni. 1849-1915”*, Roma, Carocci, 2006, pp. 229, 234-236, 238-239

Davico L., Guerreschi P., Montobbio L., *“Torino immagini del cambiamento”*, Torino, Edizioni del Capricorno, 2020

Di Lullo S., *“Sei giovani studiano Barriera: quartiere abbandonato, serve un progetto sociale e politico”* nel *“La voce e il tempo”*, 28 gennaio 2021

Gastaldi G., *“Fratelli Piacenza, Torino”* in *“Torino. Rivista Mensile Municipale”*, A. IX, N. 4, Torino, aprile 1929

Guidi G., *“Opere culturali ed assistenziali devastate dalla guerra”* in *“Torino. Rivista mensile municipale”*, A. XXV, n. 9, Torino, settembre 1949

Massaia A.S., *“Giovanni Chevalley Architetto (1868-1954) dall’Ecllettismo allo Stile Novecento”* in *“Studi piemontesi”*, A. XXVI, n. 1, Torino, 1997

Mondo A., *“Torino, via libera al raddoppio dell’istituto zoo-profilattico”* in *“La Stampa”*, Torino, 10 novembre 2020

Parisotto A., *“Ex Poste di via Monteverdi, il futuro è un rebus: la vicinanza del cimiero rallenta la riqualificazione”* in *“TorinOggi”*, 7 ottobre 2021

Parisotto A., *“Viaggio nella Torino dimenticata: le Poste Italiane di via Monteverdi abbandonate anche dai Ladri”* in *“TorinOggi”*, 3 febbraio 2020

“Piano Particolareggiato Regaldi in Variante al P.R.G.”, marzo 2015

Politecnico di Torino. Dipartimento Casa Città, *“Beni culturali ambientali nel Comune di Torino”*, Vol. 1, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984

Ternavasio M., *“Al posto dell’ex Manifattura Tabacchi nascerà un nuovo distretto universitario e culturale”*, *La Stampa*, Torino, 31 maggio 2022

Urban Barriera, *“Compiti insieme”* in *“Il Corriere di Barriera”*, n 28, 28 settembre 2015

Urban Barriera, *“Occupabile”* in *“Il Corriere di Barriera”*, n 28, 28 settembre 2015

Urban Barriera, *“Facilito”* in *“Il Corriere di Barriera”*, n. 28, 28 settembre 2015

Urban Barriera, *“Extra-Titoli”* in *“Il Corriere di Barriera”*, n. 28, 28 settembre 2015

Urban Barriera, *“Perché Barriera: le origini del quartiere”* in *“Il Corriere di Barriera”*, n. 0, giugno 2012

Urban Barriera, *“pista ciclabile”* in *“Corriere di Barriera”*, n. 29, 22 dicembre 2015

SITOGRAFIA

Esempi europei

www.architetticercasi.eu

www.balmori.com

www.greenways.it

www.gsretail.it

www.platform.think-nature.eu

Esempi a Torino

www.593studio.it

www.fssistemiurbani.it

www.infrato.it

Trasporto ferroviario a Torino

www.archilovers.com

www.fssistemiurbani.it

Barriera di Milano

www.bagnipubblici.wordpress.com

www.comune.torino.com

www.italy.systra.com

www.lanificioditorino.it

www.omniatorino.com

www.strabarriere.it

www.torino.repubblica.it

www.variantebunker.com