ANALISI DI MERCATO COME STRUMENTO DI PROGETTO

Politecnico di Torino

ANALISI DI MERCATO COME STRUMENTO DI PROGETTO

Dipartimento di Architettura e Design

Relatore
Francesca Frassoldati
Correlatore
Francesca Abastante

Studente
Alessio Lecci

Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e Città
a.a. 2021/2022

Abstract

La tesi dal titolo “Analisi di mercato come strumento di progetto” affronta il tema della riqualificazione urbana attraverso l’utilizzo dell’analisi di mercato.

Nello specifico viene affrontato come la dimensione ufficio possa essere utilizzata come dispositivo urbano adoperato per lo sviluppo della città, identificandone la tipologia più consona per il contesto limitrofo alla zona riqualificata.

Per motivare tale scopo, lo studio si è basato su varie ricerche, descritte nello specifico nel secondo capitolo, le quali trattano tre grandi città europee che hanno al loro interno progetti attivi di urban regeneration su specifiche aree fragili, quali, vuoti urbani intesi come eredità di un tessuto urbano in continuo muta-mento, e presenti oggi in ogni città con un passato industriale.

Tra questi vuoti urbani sono presenti ex scali ferroviari, oggi dismessi, questi sono divenuti nelle politiche urbane un tema centrale all’interno della pianifica-zione della metropoli contemporanea. La trasformazione di tali aree costituisce una reale opportunità per trattare e cercare di risolvere le criticità riconducibili al loro inutilizzo, soprattutto considerando le loro morfologia rispetto alle aree interstiziali, rendendoli spazi pubblici in grado di attrarre e creare occasioni di sviluppo condiviso.

L’utilità e la messa in atto di tali tattiche di rinnovamento urbano sono possibili grazie alla promozione dell’utilizzo dell’analisi di mercato in fase di progettazione. Tale analisi verrà descritta ed eseguita nel terzo e quarto capitolo, attraverso il caso studio del progetto di riqualificazione dell’ex scalo Vallino, sito a Torino.

Ciò avrà lo scopo di individuare quale tipologia di ufficio è possibile inserire all’interno del progetto di riqualificazione, dopo aver analizzato il contesto, il target ed i competitor presenti nel territorio.

01

ufficiocome
dispositivo
sviluppo**urbano**

1.1
Protagonista della ricerca: il vuoto urbano

Il fulcro dello ricerca è la città o per meglio dire attraverso le parole di Manuel Orazi “la (non più) città” [1]. L’idea di città contemporanea è cambiata e moltiplicata, stabilirne oggi un profilo unico è ambizioso se non impossibile. Viviamo in una continua metamorfosi, e questo ha lasciato dei segni del passato ancora tangibili ed influenti nel tessuto urbano, sia in negativo che in positivo, identificati come vuoti urbani.

Tali spazi divengono oggi laboratorio di trasformazioni all’interno delle quali convivono diverse destinazioni d’uso, spesso soggetti ad opera di riqualificazione urbana divengono occasioni di recupero per aree fragili.

Per compiere tale processo, dando la giusta importanza al contesto intorno al vuoto urbano uno strumento utile
è l’analisi di mercato.

Il presente lavoro di tesi mira ad inserire attraverso l’utilizzo dell’analisi del mercato immobiliare prima, e del caso studio Vallino poi, entrambi esposti nei successivi capitoli, come per mezzo di tale analisi sia possibile inserire la giusta tipologia di ufficio in funzione del contesto all’interno di un’area soggetta a riqualificazione urbana.

1 Koolhaas, R., Orazi, M., & Conte, F. (2021). Testi sulla (non più) città. Quodlibet.

Prima di analizzare la possibile localizzazione dei singoli uffici è utile conoscere quali tipologie di attività lavorative sono svolte all'interno di essi. La società contemporanea si può definire oggi attraverso l'importanza che trovano due nuove tipologie di economia: quella della conoscenza, caratterizzata dall'utilizzo di informazioni per generare valore, e quella creativa volta ad ottimizzare e sviluppare il capitale intellettuale. Nonostante queste si differenzino per diversi aspetti, è possibile riscontrare in loro elementi in comune, come la rilevanza che restituiscono nei processi di collaborazione sistemica, la condivisione di informazioni ed infine la propensione all'utilizzo del problem solving[2].

Questa descrizione sottolinea pertanto la crisi dei modelli produttivi consolidati e delle gerarchie finora riconosciute. Entrambi i fattori sono minati da nuovi processi come la terziarizzazione e la maggior influenza di competenze trasversali, che conducono ad una configurazione lavorativa fondata sullo sviluppo di un'intelligenza plurale, inventiva e flessibile. Dinanzi a queste esigenze, lo spazio di lavoro è ancora un dispositivo determinante all'interno dei processi decisionali. A tal proposito, sono presenti diversi studi incentrati sul management che indicano come la progettazione di spazi sociali, all'interno dell'ufficio, possano favorire il benessere del singolo impiegato, facilitandone la condivisione di informazioni e conseguentemente l'efficacia e il rendimento del lavoro che viene svolto[3].

2 Rullani, E. (2004). Economia della conoscenza. Creatività e valore nel capitalismo delle reti. Carocci.

3 Ciamarela, G., Tagliaro, C., & Pomè, A. P. (2020). Come viene gestito il workplace nelle aziende italiane? An Innovative Approach in Workplace Management Education.

Guardando la pianificazione ad un livello più ampio, ciò che si nota è una diversa gerarchia all'interno dei processi progettuali ed organizzativi. Se prima il focus era incentrato sul benefit del singolo impiegato e volto alla sua produttività, oggi diviene determinante la consistenza degli spazi sociali presenti all'interno del luogo di lavoro in modo da facilitare gli scambi interpersonali. Questo si può tradurre in un cambio di paradigma: se prima la progettazione dello spazio fisico era responsabile dei modelli organizzativi e della consistenza delle dinamiche sociali, ora queste ultime determinano la materia dello spazio architettonico[4].

In rappresentazione di ciò si può sottolineare il valore intrinseco dello spazio residuale, il baricentro si è spostato dalla sala riunione presieduta dal CEO allo spazio comune dove gli impiegati si incontrano, anche in maniera non programmata.

Questa traslazione può essere interpretata come un passaggio dell'organizzazione spaziale verso la network society, espressione coniata nel 1991 dal sociologo olandese Jan van Dijk, secondo il quale la società contemporanea è caratterizzata dalla combinazione di reti virtuali e sociali che delineano autonomamente le proprie modalità di organizzazione e le più rilevanti strutture a ogni livello, da quello individuale a quello organizzativo e sociale[5].

La teoria sopracitata può essere trasposta anche all'interno dello spazio urbano, difatti, oggi si è spettatori di una trasformazione che porta la città consolidata, ripartita per parti e funzioni, a mutare in città

4 Ciamarella, A., & Bellintani, S. (2015). Spazio ufficio. Programmare, progettare e gestire l'ufficio contemporaneo. Maggioli Editore.

5 Dijk, J. V. A. G. M. (1999). The Network Society (1st ed.). SAGE Publications Ltd.

molteplice. Quest'ultima si può descrivere attraverso la complessificazione con la quale è vissuta e praticata. La città si rivela multifunzionale e multimodale, intrecciata tra reti locali e parallelamente globali, dove il confine tra queste è sempre meno tangibile. In questo modello diventa cruciale il tema delle connessioni alle diverse scale, da quelle interpersonali a quelle riguardanti la conoscenza e le informazioni.

Risulta quindi centrale il tema della progettazione di un reticolo urbano, un'impalcatura in grado di interpretare e supportare le connessioni di cui la città necessita oggi.

Concludendo, il lavoro di tesi in questione si concentra su come la dimensione ufficio privato, sia in termini di scala dimensionale che di relativa localizzazione, possa inserirsi all'interno della trasformazione urbana. Andando ad analizzare le operazioni immobiliari all'interno del tessuto urbano, verrà svolto uno studio attraverso l'analisi di mercato, delle condizioni necessarie per le quali gli uffici possano innescare nuove reazioni e forze di aggregazione finalizzate allo sviluppo dei nuovi nodi all'interno della città.

1.2
Analisi di mercato: una cornice teorica

L'analisi di mercato nel campo immobiliare è definita come uno strumento atto all'identificazione e allo studio della domanda e dell'offerta rispetto ad un determinato progetto[6]. Nello specifico, il compito di tale studio è quello di esaminare e anticipare la domanda potenziale per le varie destinazioni d'uso presenti all'interno della pianificazione, il tutto considerando attentamente il contesto preesistente dell'offerta.

Al fine di comprendere tale tipo di analisi, è utile esplicitare in primo luogo che cosa si intende per domanda e per offerta. La prima identifica i potenziali utenti finali del progetto oggetto di analisi, andando ad individuare le caratteristiche presenti in esso, come ad esempio: quali sono le proprie attività, di quali spazi necessitano, quanto spazio richiedono e quanto siano disposti ad elargire. I destinatari possono essere considerati sia come acquirenti che come affittuari, entrambi discretizzati a seconda della scala dimensionale e della destinazione d'uso dell'immobile, pertanto, sono intesi sia come singoli utenti che come aziende in cerca di un immobile per collocare i propri uffici[7].

Per offerta si intende lo studio dei competitor, sia esistenti che in fase di realizzazione. Tale analisi aiuta a

6 Brett, D. L., & Schmitz, A. (2009). Real estate market analysis methods and case studies. Urban Land Institute.

7 Ibi.

comprendere quanto un determinato immobile possa essere appetibile rispetto alle condizioni del mercato di riferimento. Ad esempio, se la fornitura di uno specifico sottomercato registra alti tassi di sfitto è verosimile che i potenziali inquilini abbiano una maggior possibilità di negoziazione, rispetto a edifici più datati. Di conseguenza si andranno poi a limitare le possibilità di occupazione dei nuovi spazi ad un prezzo più elevato.

Dopo aver esplicitato i termini di offerta e domanda è utile comprendere in qua- le spazio essi si muovono. L'analisi di mercato è concentrata su una specifica area geografica che viene determinata in fase decisionale dalle caratteristiche qualitative e dimensionale dell'immobile/progetto oggetto dell'analisi. Difatti, a seconda dei metri quadri da locare e dai servizi che si ha intenzione di offrire, l'area di analisi può comprendere diverse scale dimensionali: dal sottomercato cittadino fino alla dimensione regionale. Al netto di ciò, la scala dimensionale preferita è generalmente quella più locale in quanto restituisce dati più fedeli e veritieri rispetto al contesto urbano analizzato.

Proseguendo, l'obiettivo dell'analisi di mercato, considerata come un processo continuo e iterativo, è quello di fornire informazioni utili alla pianificazione, procurando dati input ed indicazioni progettuali utili a ridurre al minimo i rischi e massimizzare le opportunità. Pertanto, tale studio viene svolto per facilitare decisioni relative alla collocazione di un determinato spazio da locare/vendere, in relazione alla sua dimensione, al

design e alle caratteristiche progettuali. Andando infine a identificare quali servizi offrire, a quale tipologia di pubblico e a quale prezzo[8].

Una volta chiariti i termini e gli obiettivi risulta vantaggioso comprendere da chi viene commissionata tale tipo di analisi. Generalmente, gli studi di mercato sono richiesti dai developer di progetto, al fine di appurare che quanto programmato e realizzato sia in linea rispetto alle istanze descritte dal mercato. Oltre questi vi sono altri due attori che utilizzano sempre con maggior frequenza lo strumento dell'analisi di mercato. Il primo sono le amministrazioni pubbliche che adoperano tale tipo di indagine per intuire le direzioni dello sviluppo urbano in modo da delineare la consistenza dei servizi da fornire. Infine, il secondo attore è rappresentato dagli istituti di credito bancario che utilizzano gli studi di mercato nel momento in cui devono accertarsi che un determinato progetto sia in grado di generare entrate sufficienti, tali da garantire il prestito richiesto, oppure per indicare agli investitori quali rendimenti possono essere garantiti rispetto a ciò che è stato capitalizzato.

Concludendo tale cornice teorica, è importante conoscere quando questa tipologia di analisi può essere impiegata. A tal proposito, l'analisi di mercato può essere svolta durante diverse fasi della progettazione, sia in fase preliminare quando si è davanti alla scelta di iniziare un progetto, sia in fasi più avanzate, ovvero come quando si richiede un nuovo finanziamento utile al completamento del progetto,

8 Prizzon, F. (1995). Gli investimenti immobiliari Analisi di mercato e valutazione economico-finanziario degli investimenti. celid.

oppure in ultimo in fase conclusiva, nel momento in cui sono in corso trattative di locazione o vendita.

9 Ibi.

Al fine di svolgere una buona analisi di mercato è utile considerare tre aree di interesse[9]:

- I fattori economici indiretti intesi come influenze macroeconomiche;
- I fattori economici diretti considerati come lo studio di domanda e offerta rispetto al mercato di riferimento;
- Il quadro di sintesi e il contesto morfologico.

I fattori economici indiretti condizionano la tendenza economica nazionale e locale, la quale da sempre influenza l'andamento del mercato immobiliare, sia in termini di offerta che di domanda. Quest'ultima riferita alle imprese è relativa alle attese di crescita del proprio fatturato e di conseguenza alla crescita della propria attività, oppure ad una riorganizzazione della stessa. Ciò che è rilevante in questa dimensione è la decodifica del ciclo economico che si sta attraversando, poiché la domanda aumenta durante le fasi espansive. Più un'impresa cresce, più incrementano le proprie attività e con esse il numero di addetti coinvolti, che richiedono a loro volta nuovi spazi in cui lavorare.

I fattori economici diretti fanno riferimento alle caratteristiche intrinseche del mercato di riferimento. Questo processo deve essere preso in considerazione rispetto alla destinazione d'uso decisa in fase progettuale, in quanto determina i limiti nei quali si muove l'analisi di mercato. Una volta delineata, si possono iniziare a

considerare i termini di domanda ed offerta che risultano cruciali rispetto al buon rendimento dell'immobile oggetto di esame.

Oltre questi, un'analisi deve tener conto del contesto all'interno del qua- le si vuole inserire un determinato progetto. Contesto inteso come insieme delle caratteristiche sociali e culturali dell'area di riferimento, vocazione del progetto, e della situazione socioeconomica attuale e prospettica del lavoro. Difatti, tenendo conto quali siano gli aspetti storici ed ambientali si può determinare la stratificazione dei comportamenti presenti nell'area esaminata, andando a delineare quanto essa sia propensa ad accogliere un determinato tipo di attività associabile al progetto.

Altro elemento determinante è l'evoluzione demografica intesa come lo studio delle migrazioni interne all'area urbana. Da quali movimenti viene attraversato il sito di progetto, a quali target si possono ascrivere, in modo da interrogarsi se ciò che si vuole proporre sia in linea rispetto al contesto esistente. Questa parte di analisi non deve porre dei limiti progettuali da non oltrepassare, bensì deve solo rendere espliciti la condizione nella quale ci si intende calare, affinché si possa essere il più coscienti possibile rispetto ai rischi d'investimento.

Proseguendo, vi è lo studio del quadro generale di progetto; in questa specifica fase assume rilievo l'analisi della localizzazione dello stabile. Ciò è deter-

minante, poiché si riconosce in essa una caratteristica peculiare dei beni immobili, ossia la loro immobilità rispetto all'area a cui sono collocati. Pertanto, il valore di un determinato progetto può dipendere, oltre da caratteristiche proprie, dalla posizione che occupa rispetto allo spazio circostante, questa viene intesa come vicinanza fisica rispetto ad altre aree differentemente impiegate delineando quali legami siano presenti tra il progetto e le zone limitrofe. La prossimità può essere di tipo desiderabile, andando a far aumentare il valore dell'immobile, o di tipo indesiderabile delineando un valore inferiore.

In conclusione, lo studio dell'analisi di mercato non si limita alla prossimità effettiva, bensì si interroga riguardo la facilità di accessibilità, intesa come tempo e sforzo necessario che intercorre tra l'area di progetto e i luoghi di interesse presenti in zona. In tale dimensione, quindi, ne fa da padrone la quantità e la qualità del servizio di trasporti, sia di tipo pubblico che privato.

Nel concreto, una vicinanza ad una stazione metro determinerà un valore posizionale dell'immobile più elevato rispetto ad un edificio equivalente che risulta più lontano dalla stessa. Pertanto, più è accessibile un determinato sito e più sarà alto il valore degli immobili riconducibili ad esso; d'altro canto, un maggiore grado di accessibilità determina a sua volta un'area di mercato di analisi più estesa, facendo aumentare di conseguenza il numero di competitor di cui tener conto.

1.3
Le tipologie di ufficio privato oggi coesistenti

Descrizione e target di riferimento

L'ufficio, come descritto dal vocabolario Treccani, corrisponde a "qualsiasi locale o gruppo di locali destinati all'esercizio di alcune attività professionali, pubbliche o private, non coincidente con l'abitazione delle persone che le esercitano"[10]; in aggiunta combacia con il luogo all'interno del quale vengono manipolate informazioni e assunte decisioni sulla base di sistemi organizzati[11].

A tale spiegazione, risulta determinante per la ricerca di tesi chiarire ed identificare quali siano le diverse tipologie di ufficio privato disponibili oggi, allo scopo di raggiungere una dimensione esaustiva del termine "Ufficio Privato". Al fine di adempiere questa necessità, è funzionale una classificazione tipologica per caratteri peculiari noti. Questa discretizzazione verrà svolta attraverso l'utilizzo della scala dimensionale.

La classificazione dimensionale si attribuisce alla grandezza fisica del manufatto architettonico. Questa, è determinata dalla committenza e dalle necessità spaziali richieste dai possibili locatari, al fine di adempiere ad una corretta esecuzione degli impie-

10 Alfieri, G. T. D. (2014). Treccani 2014. Dizionario della lingua italiana. Istituto della Enciclopedia italiana ; Giunti T.V.P. editori.

11 Arredi, M. P. (2004). Edilizia per uffici : uffici, banche, studi professionali, pubblica amministrazione (Vol. 1). UTET Scienze Tecniche.

ghi lavorativi[12]. Il tema della dimensione ufficio diventa decisivo nel momento in cui la presenza effettiva degli impiegati all'interno degli spazi lavorativi è messa in discussione. Difatti, lo sviluppo delle tecnologie di comunicazione e dei modelli lavorativi in smart working, o ibridi, allontanano sempre di più gli impiegati dall'ufficio fisico a favore di quello virtuale, rivalutando quindi la necessità di spazio. Oggi, diventa cruciale l'ottimizzazione dimensionale dei luoghi adibiti alle attività lavorative volta a scongiurare il sottoutilizzo delle strutture.

Grazie a tale catalogazione dimensionale è possibile individuare le seguenti tipologie di ufficio[13], riconoscibili per particolari modelli di gestione aziendale e di sistemi di comunicazione, sia interna che esterna.

12 Op. cit.

13 Spacey, J. (2022, March 23). 36 Types of Offices. Simplicable. Retrieved April 22, 2022

Ufficio Centralizzato

Tipologia di ufficio nel quale si concentrano, in un solo stabile, tutte le funzioni e i servizi inerenti all'azienda locataria. Tale configurazione necessita di un'ampia metratura suddivisa per diverse aree funzionali, sia per quanto concerne i luoghi riservati agli impiegati con postazioni individuali e di gruppo, sia per gli spazi di incontro destinati agli esterni come zone adibite alle attività di supporto e per le diverse tipologie di servizi. Risulta determinante la comunicazione, così come interna tra le diverse sottostrutture, che esterna con il pubblico. Quest'ultima si presenta attraverso una forte immagine aziendale sul territorio. Il target di riferimento è quello delle grandi imprese che hanno necessità di ampie superfici e possiedono una forte identità aziendale da promuovere.

Ufficio Decentrato

Classificazione di ufficio come centro operativo, al quale si associa un organismo funzionale parziale, o ridotto rispetto all'insieme delle prestazioni rese dall'azienda madre. Gli uffici decentrati sono collocati in posizioni dislocate rispetto alla sede centrale, collegati a quest'ultima attraverso connessioni virtuali. Dal punto di vista dimensionale, tale tipologia di ufficio richiede la superficie strettamente necessaria all'attività svolta all'interno di essa, ottimizzandone lo spazio. La loro collocazione diffusa su più punti determina una più facile promozione del brand aziendale sul territorio. Come per la tipologia descritta precedentemente il target di riferimento è quello della grande azienda.

Coworking

Modello nato a San Francisco nel 2005 per mano di Brad Neuberg. Si caratterizza come ambiente di lavoro condiviso da diversi liberi professionisti, indipendenti tra loro, ma contemporaneamente in contatto.Tale modello è peculiare per l'elevata flessibilità di utilizzo.

Questa forma di ufficio è nata dalla necessità di abbattere i costi riferiti alle postazioni di lavoro, soprattutto quando questa non viene utilizzata regolarmente, e dal bisogno di evitare l'isolamento personale riconducibile al lavoro in ambiente domestico. Il coworking si caratterizza per le dimensioni strettamente legate al numero di postazioni presenti all'interno di esso. Questi spazi sono spesso inseriti all'interno di luoghi pubblici, come cafè nel modello Starbucks, oppure in realtà specifiche come i flexible office precedentemente descritti.

Flexible Office

Spazio di lavoro gestito direttamente da società immobiliari che forniscono postazioni di lavoro su misura a seconda delle proprie necessità, comprendendo tutte le attività descritte come facility management. È caratteristica per questa categoria di spazi ufficio la personalizzazione nei confronti dei locatari, sia in termini dimensionali, di servizi accessori, che in termini di condizioni contrattuali. Tali accordi possono andare da brevi periodi di tempo fino a rapporti più lunghi. Il target di riferimento è trasversale, dalla grande azienda alla piccola start-up. Distintivo per questa tipologia di uffici è la presenza di più società all'interno dello stesso spazio, questo fa sì che sia possibile, attraverso l'utilizzo di aree comuni come sale eventi, una condivisione di conoscenze e competenze utile soprattutto alle realtà più piccole. Negli ultimi anni il fenomeno flexible office ha descritto una forte ascesa sia in Europa, che negli Stati Uniti, come viene descritto nel diagramma sottostante. Ad oggi i maggiori player nel settore sono: Regus, WeWork e Spaces.

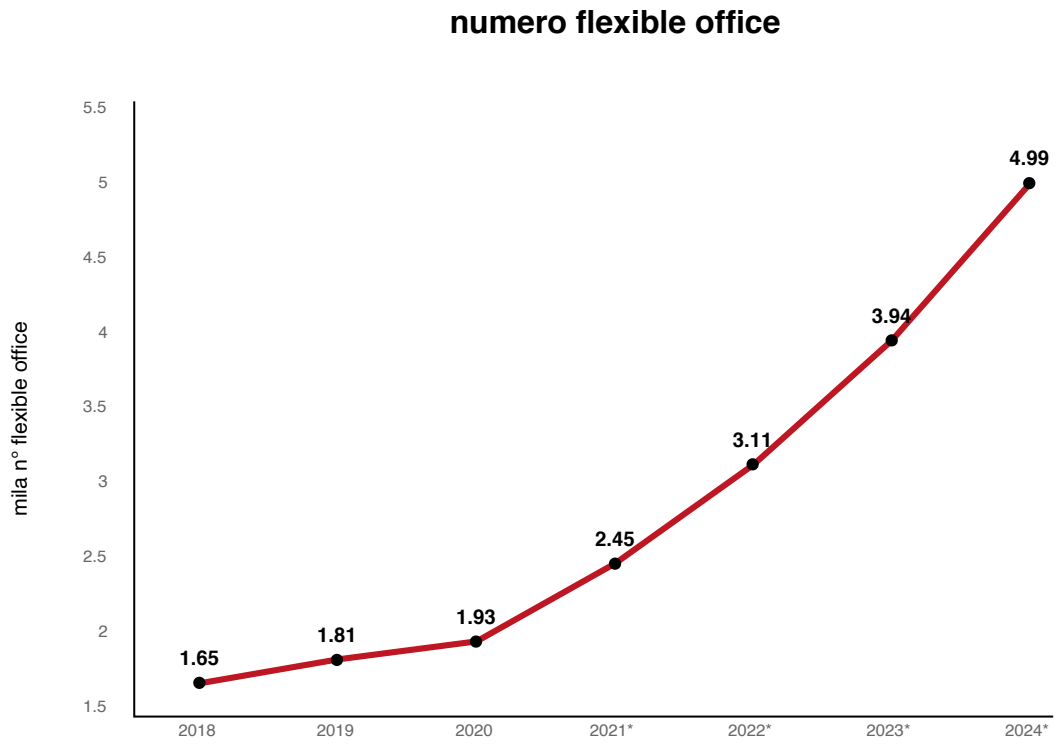


figura 1

fonte: Statista (2022)

Home office

Modello lavorativo che delinea la postazione di lavoro all'interno dell'ambito domestico. Tale tipo di attività è riservata a operatori e consulenti che non necessitano di un particolare scambio di informazioni durante lo svolgimento del proprio task e preferiscono lavorare all'interno della propria abitazione. (inserire citazione libro foto) Questo modello coincide con il telelavoro che benché sia noto già da tempo, considerato che il primo riferimento alla normativa italiana risale al 1999, ha registrato una notevole ascesa dal primo periodo pandemico Covid-19 del marzo 2020.

Come si evince dal grafico a destra nel periodo pandemico si è riscontrato un picco rilevante nell'utilizzo del modello Home office. Nell'intervallo di tempo che va da Settembre 2020 a Settembre 2021 più delle metà dei lavoratori ha lavorato in smart working e, come confermato dai dati, prevede di lavorare a distanza dei successivi sei mesi.

Le aspettative dei dipendenti nel medesimo arco temporale suggeriscono che, in media, il 30% veda la possibilità di lavorare da remoto in maniera permente, di fatto a conferma di ciò, i dati relativi a Giugno 2021 mostrano che il 33% lavora con il modello ibrido, e circa il 40%, prevede di lavorarci in maniera permanente per i prossimi anni. Come sostenuto in precedenza, il modello lavorativo Home office era già presente in periodo pre lockdown, ma in percenutale nettamente inferiore, come sostenuto dai lavoratori intervistati nei mesi di Settembre e Dicembre 2020 che affermano di aver lavorato da remoto in periodi antecedenti al Covid-19. Vedendo le percentuali relative alle aspettative dei dipendenti sulla possibilità future di lavorare da remoto, o con un modello ibrido (42%), è necessario riflettere su quanto questo trend influirà sulla concezione e sulle esigenze spaziali di cui necessiteranno gli uffici, e tenerne conto durante le future pianficazioni strategiche.

lavoratori e lavoro a distanza

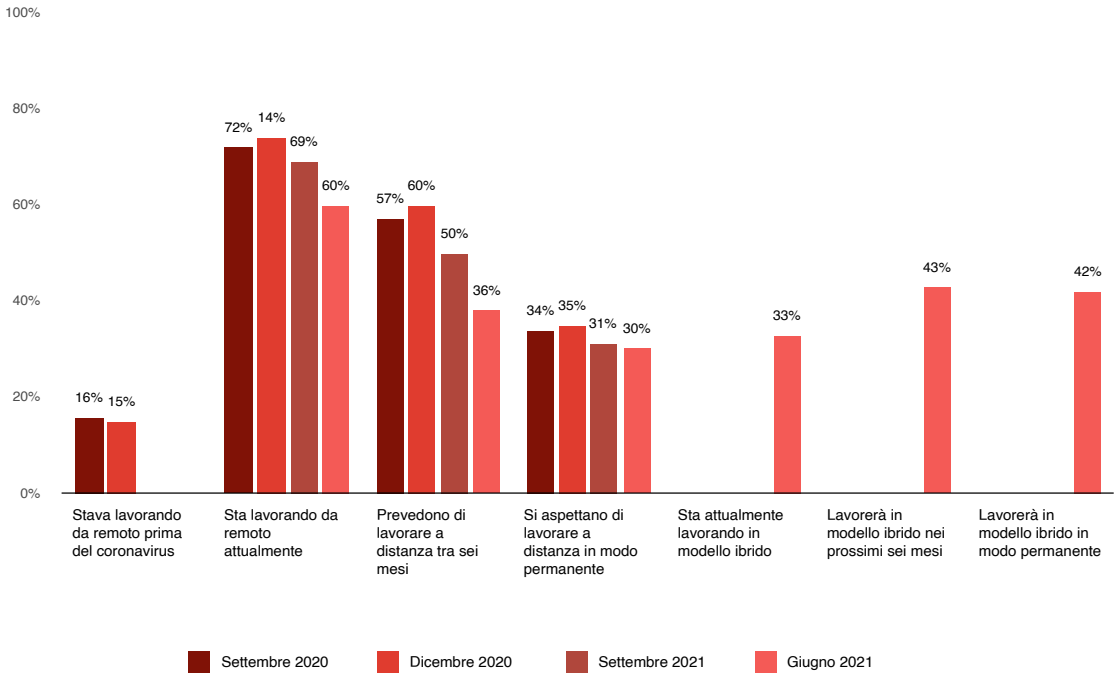


figura 2

fonte: report Istat lavoro 2021

1.4
Come le tipologie di ufficio si rivelano nella città

Descrizione di nove casi-studio presenti nelle città di Francoforte, Londra e Parigi

Oltre alla catalogazione di tipo dimensionale, descritta nel precedente paragrafo, è utile comprendere come le diverse tipologie di ufficio privato delineino, e nello stesso momento facciano parte, della morfologia urbana attraverso una classificazione di tipo urbanistico.

La decisione relativa alla collocazione degli spazi ufficio si riconduce generalmente al committente ed è determinata da una serie di elementi caratterizzanti che vanno a contraddistinguere l'intera operazione immobiliare. Tra i principali fattori è possibile citare quello economico, strategico ed infine gestionale, nello specifico[14]:

-Il fattore economico si riferisce al valore in termini monetari dello spazio che si va ad occupare; questo può essere inteso come prezzo del suolo, in caso di nuova costruzione, oppure come costo di locazione/acquisizione in caso di edifici esistenti.

14 Kane, C. (2020). Where is My Office?: Reimagining the Workplace for the 21st Century. Bloomsbury Business.

-Il fattore strategico si ascrive alle preferenze aziendali riguardo la comunicazione del proprio brand verso il pubblico esterno. Può essere di tipo capillare, disponendo di più uffici su diversi punti, oppure di tipo centrale, inserendo la propria sede principale in una posizione di rilievo rispetto al contesto urbano.

-Il fattore gestionale riporta ai modelli organizzativi interni all'azienda dai quali consegue la disposizione delle risorse umane sul territorio. Queste ultime possono essere concentrate tutte in una sola area/edificio oppure dislocate su diversi punti.

Attraverso questi fattori è possibile identificare in maniera più opportuna gli obiettivi e le ambizioni che indirizzano la scelta della collocazione dell'immobile rispetto la città. Da ciò, consegue la seguente classificazione urbanistica che, rispetto al tessuto urbano, individua le seguenti tre diverse tipologie di localizzazione per gli uffici privati[15]:

Al fine di chiarire meglio tale catalogazione della localizzazione degli uffici privati all'interno del tessuto urbano, verranno descritte di seguito nove diverse sedi di uffici privati presenti in tre città europee: Londra, Parigi e Francoforte, che verranno analizzate nello specifico nel secondo capitolo. La seguente descrizione è intenta a circoscrivere la collocazione della sede, la dimensione degli spazi adibiti ad ufficio ed infine la funzione principale che avviene all'interno di essi.

15 Rosenberg, M. (2019, October 18). Why Do Central Business Districts Exist? ThoughtCo. Retrieved February 5, 2022,

Localizzazione urbana in centro direzionale o quartiere di affari

Tipo di collocazione fuori dal centro città, caratterizzata da un alto grado di specializzazione funzionale. Viene scelta generalmente per uffici direzionali offrendo una buona visibilità verso il pubblico e contemporaneamente delineando una chiara posizione nei confronti di addetti e competitor. Essendo una zona ad utilizzo prevalente terziario, la dimensione lavorativa è generalmente accompagnata da servizi ed infrastrutture volte a facilitare il flusso di dipendenti, addetti e clienti verso gli uffici. Dal punto di vista gestionale rappresenta una valida opzione rispetto alle altre soluzioni in centro città.

Localizzazione urbana in zona centrale

Collocazione prediletta per strutture direzionali e soprattutto ad alta rappresentatività. La posizione centrale offre all'azienda visibilità verso l'esterno sottolineando un'ottima connotazione del proprio brand e favorendone quindi il contatto con il pubblico. Da sottolineare, dal punto di vista gestionale, l'elevata spesa riferita alla locazione/acquisizione degli spazi ufficio, causa elevato valore immobiliare, ed infine la difficoltà per i dipendenti fuori sede di raggiungere il luogo di lavoro con mezzo privato.

Localizzazione suburbana, diffusa sul territorio urbano

Modello organizzativo che descrive il decentramento di singole funzioni aziendali in piccoli nuclei operativi diffusi sul territorio. Questi uffici, pur essendo collegati virtualmente alla sede centrale, sono indipendenti rispetto alle modalità di svolgimento delle attività svolte al loro interno. La loro collocazione è generalmente situata in agglomerati residenziali o ad uso misto. Dal punto vista strategico questa soluzione è risolutiva sotto diversi aspetti: sia per i dipendenti, che vivono nelle vicinanze di queste strutture poiché riduce il loro tempo di percorrenza nel tragitto casa-ufficio rispetto alle soluzioni in centro città, sia per l'azienda che risparmia sulle spese di locazione/acquisizione per spazi lavorativi a prezzi inferiori rispetto al centro città, promuovendo contemporaneamente in maniera efficace il proprio brand sul territorio.

Londra

1 2 3

1_ Churchill Place, Canary Wharf

-Localizzazione: centro direzionale

-Dimensione: 50.000 m²

-Locatari: EY (società di consulenza), WeWork (fornitore flexible offices e coworking)

2_ The Stanley Building, King's Cross

-Localizzazione: nuovo quartiere residenziale suburbano

-Dimensione: 2.790 m²

-Locatari: TOG (fornitore flexible offices e coworking)

3_ Bloomberg HQ, City of London

-Localizzazione: quartiere centrale

-Dimensione: 102,190 m²

-Proprietà: Bloomberg LP (multinazionale settore mass media)

Parigi

1 2 3

1_ Louis Vuitton HQ, II Arrondissement

-Localizzazione: quartiere centrale

-Dimensione: 4.000m²

-Proprietario: LVMH (multinazionale settore moda)

2_ Tour Eqho, La Defense

-Localizzazione: centro direzionale

-Dimensione: 77.000 m²

-Locatari: KPMG (società di consulenza)

3_ Canal+ HQ, Southern River Bend

-Localizzazione: quartiere suburbano

-Dimensione: 37,634 m²

-Proprietà: Canal+ (emittente teelvisiva nazionale)

Francoforte

1 2 3

1_ Atricom, Niederrad

-Localizzazione: centro direzionale

-Dimensione: 70.000 m²

-Locatari: EQT Real Estate (società immobiliare)

2_ Omniturm, Bankenviertel

-Localizzazione: quartiere centrale

-Dimensione: 44.200 m² (solo uffici)

-Proprietario: Tishman Speyer (società immobiliare)

3_ Zebra Deloitte, Europaviertel

-Localizzazione: nuovo quartiere residenziale suburbano

-Dimensione: 28.572 m²

-Locatari: Deloitte (società di consulenza)

1.5
Dimensione ufficio come volano per lo sviluppo urbano

1.4.1 La correlazione ufficio-sviluppo urbano

A fronte delle istanze riguardanti una città sempre più connessa e condivisa, l'European Spatial Planning Observation Network (ESPON) espone nel 2020 presso gli organi politici, alcune considerazioni che hanno lo scopo di promuovere operazioni la cui priorità è relativa all'aumento di flussi e interazioni tra diversi luoghi, sia nella scala urbana che in quella suburbana. Le nozioni interne a quest'analisi descrivono come sia necessario dare impulso a quei progetti il cui obiettivo non sia più quello di aumentare le dimensioni degli agglomerati urbani, bensì quello di allargare i servizi finora intrinsechi dei centri urbani anche alle aree più marginali[16].

Con l'obiettivo di analizzare tali processi di trasformazione, si considera la teoria della crescita descritta dall'economista Marshall, secondo la quale le infrastrutture urbane divengono elementi cruciali all'interno dei processi finalizzati all'economia di agglomerazione[17]. Proseguendo secondo questa lente di osservazione, è possibile identificare nella categoria sopracitata gli immobili commerciali ad uso ufficio. Questi, sono riconosciuti come una classe speciale di infrastruttura, poiché ricoprono contem-

16 Pain, K., Shi, S., Black, D., Blower, J., Grimmond, S., Hunt, A., Milcheva, S., Crawford, B., Dale, N., Doolin, S., & Manna, S. (2020). Real estate investment and urban density: exploring the polycentric urban region using a topological lens. Territory, Politics, Governance, 1–20

17 Marshall, A. (1997). Principles of Economics. Prometheus.

poraneamente un duplice ruolo, il primo di immobile presente nel tessuto urbano ed il secondo di asset finanziario in grado di attrarre capitali economici provenienti al di fuori della città dove sono fisicamente collocati.

In riferimento al settore uffici, la capacità di attrarre capitali è riconducibile, in primo luogo alla qualità degli spazi all'interno dei quali sono collocati. Una volta appurato ciò, le aree dove sono situati tali spazi sono da considerarsi come luoghi popolati da lavoratori altamente qualificati da cui conseguono cluster di innovazione. Tutto ciò genera un'economia di scala e capitale umano che sono alla base delle economie caratterizzanti il ventunesimo secolo.

In questo panorama il settore immobiliare, è da considerarsi come indice dello sviluppo urbano del campione a cui fa riferimento poiché, come afferma Schindler[18], è fortemente intrecciato alla struttura del potere politico e allo spazio fisico.

18 Schindler, F. (2009) Correlation structure of real estate markets over time. Journal of Property Investment and Finance

1.4.2 Gli uffici nella città dei 15 minuti

La relazione che sussiste tra spazio di lavoro e dimensione abitativa è stata più volte discussa all'interno della storia della teoria architettonica. Tra questi si può citare, in epoca moderna, la Carta di Atene[19] (mettere nota) che prediligeva una netta separazione tra le due dimensioni precedentemente riportate a favore di una divisione funzionale e spaziale al fine di evitare l'esposizione delle emissioni nocive verso le parti di città non adibite alla produzione industriale. Tale ripartizione, è oggi trasposta in parti di città altamente specializzate riservate al settore occupazionale e a quartieri dormitorio volti esclusivamente alla dimensione residenziale.

Al netto di ciò, oggi si è spettatori di un cambio di paradigma che porta da un modello economico di tipo industriale, volto alla produzione di beni materiali, ad un tipo di economia basata sulla conoscenza, il cui obiettivo principale è quello di fornire servizi[20]. In questa dimensione, come già descritto nel precedente paragrafo, la costante digitalizzazione e l'aumento percentuale di lavori di tipo intellettuale non fisici, fanno sì che il luogo del lavoro inteso come ufficio, occupi sempre minor rilevanza rispetto ad epoche passate. A sostegno di tale affermazione, si può notare il crescente impiego di differenti modelli lavorativi, come lo smart-working o il telelavoro, che si sono resi protagonisti durante i diversi lockdown, adoperati come risposta alla pandemia di Covid-19.

19 le Corbusier. (2014). La Carta di Atene. Ghibli.

20 Kane, C. (2020)

Di fatto, le tipologie di economia riferite alla conoscenza e ai servizi, si differenziano da quella di tipo industriale principalmente per due fattori: la quantità di emissioni prodotte e la flessibilità riguardante il luogo dove si svolgono le attività. Questi due elementi allargano la possibilità di collocazione degli spazi lavorativi all'interno di aree prima riservate a specifici indirizzi di fruizione, come quello commerciale e residenziale[21].

In questa ottica, le attuali tendenze in relazione alla pianificazione urbana promuovono la coesistenza di differenti destinazioni di uso all'interno della stessa area, a dimostrazione di ciò è rilevante citare l'iniziazione di processi volti la progettazione della "città dei 15 minuti"[22]. Difatti, in tale modello risultano rilevanti tutti i principi di pianificazione strategica, territoriale ed ecologica, secondo i quali è possibile riorganizzare gli spazi urbani in modo che un individuo possa raggiungere i propri punti d'interesse. Quest'ultimi sono intesi dal luogo di lavoro agli spazi culturali, agli edifici ad uso pubblico come le scuole e le strutture sanitarie, il tutto raggiungibile all'interno di un intervallo temporale di 15 minuti a piedi dalla propria abitazione.

Questa tipologia di programmazione territoriale, determina dimensioni urbane nelle quali fanno da padrone la pluralità di funzioni e la complessificazione delle relazioni interspaziali, che sussistono tra i diversi punti di interesse. Da ciò consegue un modello di città ad uso misto, caratterizzato dalla prossimità che delinea a sua volta una fruizione dello spazio sostenibile, vi-

21 Hölzel, M., Kolsch, K. H., & de Vries, W. T. (2022). Location of Coworking Spaces (CWSs) Regarding Vicinity, Land Use and Points of Interest (POIs). Land, 11(3), 354.

22 Venco, E. M. (2021). La mobilità per la città dei 15 minuti. Maggioli Editore

23 Ivi (2021)

tale e vivace[23]. In questa dinamica, la dimensione lavorativa diventa determinante in quanto l'ufficio diviene uno dei principali luoghi d'interesse per la società contemporanea ed occupa, come verrà trattato in maniera più approfondita nel capitolo "tre città per tre progetti", un'alta percentuale di popolazione urbana.

Concludendo, inserire specifiche tipologie di uffici, come decentrati o flexible offices all'interno di progetti urbani, può significare un'occasione di sviluppo per parti di città più fragili, il cui principale problema è la mancanza di un'identità territoriale.

Difatti, avere un ufficio in prossimità della propria abitazione, può rappresentare diversi vantaggi, sia sul piano dell'individuo come già descritto per la questione temporale, sia sul piano dello sviluppo dell'area interessata, poiché favorendo la costante presenza di soggetti in un'area si rafforza il senso di appartenenza e di conseguenza il senso di responsabilità percepito nei confronti del territorio che vivono quotidianamente.

Bibliografia capitolo 1

1_Alfieri, G. T. D. (2014). Treccani 2014. Dizionario della lingua italiana. Istituto della Enciclopedia italiana; Giunti T.V.P. editori.

2_Arredi, M. P. (2004). Edilizia per uffici: uffici, banche, studi professionali, pubblica amministrazione (Vol. 1). UTET Scienze Tecniche.

3_Ciamarela, G., Tagliaro, C., & Pomè, A. P. (2020). Come viene gestito il workplace nelle aziende italiane? An Innovative Approach in Workplace Management Education. https://www.rec.polimi.it/wp-content/uploads/2021/03/Erasmus_Come-viene-gestito-il-workplace-nelle-aziende-italiane_italian-report.pdf

4_Ciamarella, A., & Bellintani, S. (2015). Spazio ufficio. Programmare, progettare e gestire l'ufficio contemporaneo. Maggioli Editore.

5_Dijk, J. V. A. G. M. (1999). The Network Society (1st ed.). SAGE Publications Ltd.

6_Hölzel, M., Kolsch, K. H., & de Vries, W. T. (2022). Location of Coworking Spaces (CWSs) Regarding Vicinity, Land Use and Points of Interest (POIs). Land, 11(3), 354. https://doi.org/10.3390/land11030354

7_Kane, C. (2020). Where is My Office?: Reimagining the Workplace for the 21st Century. Bloomsbury Business.

8_le Corbusier. (2014). La Carta di Atene. Ghibli.

9_Marshall, A. (1997). Principles of Economics. Prometheus.

10_Pain, K., Shi, S., Black, D., Blower, J., Grimmond, S., Hunt, A., Milcheva, S., Crawford, B., Dale, N., Doolin, S., & Manna, S. (2020). Real estate investment and urban density: exploring the polycentric urban region using a topological lens. Territory, Politics, Governance, 1–20. https://doi.org/10.1080/21622671.2020.1837665

11_Rosenberg, M. (2019, October 18). Why Do Central Business Districts Exist? ThoughtCo. Retrieved February 5, 2022, from https://www.thoughtco.com/history-of-cbd-1435772#:%7E:text=The%20History%20of%20the%20CBD,market%20square%20in%20ancient%20cities.&text=In%20the%20early%201900s%2C%20European,retail%20took%20a%20back%20seat

12_Rullani, E. (2004). Economia della conoscenza. Creatività e valore nel capitalismo delle reti. Carocci.

13_Spacey, J. (2022, March 23). 36 Types of Offices. Simplicable. Retrieved April 22, 2022, from https://simplicable.com/new/offices

14_Venco, E. M. (2021). La mobilità per la città dei 15 minuti. Maggioli Editore.

02

tre**città**
per
tre**progetti**

2.1
Tre città, un unico comune denominatore

Nel capitolo precedente sono state descritte le opportunità ed implicazioni che possono essere delineate dall'inserimento degli uffici decentrati e di prossimità all'interno della dimensione urbana. Considerato ciò, è necessario riflettere se tale programma sia un fenomeno già in atto, oppure se rimanga solo una nobile dichiarazione d'intenti riguardo la pianificazione urbana. Il quesito guida che verrà argomentato in questa sezione è: **il processo di decentramento degli uffici sta realmente avvenendo oppure è solo un'elucubrazione teorica?**

Osservare la dimensione ufficio rispetto alla scala urbana comporta un'attenta analisi dei processi e delle dinamiche che si ripetono all'interno della città. Questa, come in una trasposizione teatrale, diventa sia palcoscenico che regista dietro le quinte, promotrice degli svolgimenti e degli sviluppi di trama che riescono ad intravedersi nei quartieri e nelle diverse aree che compongono la morfologia urbana.

All'interno di questo capitolo, al fine di avere un significativo spettro di analisi, si è effettuato uno studio su tre diverse città europee: Francoforte, Londra e Parigi. Nonostante questi centri possiedano una propria identità storica e morfologica, si riconosce per ognuno un minimo comune denominatore: la rilevanza del settore terziario e dei servizi all'interno delle dinamiche occupazionali-lavorative.

Questa proprietà comune rende assimilabili le tre città selezionate, in quanto le mette a confronto su una questione condivisa: la pianificazione del tessuto urbano in relazione al trasporto sia pubblico che privato, correlato alle dinamiche della localizzazione degli spazi ufficio.

2.2
Metodi e strumenti

In questo capitolo verrà analizzato il mercato immobiliare del settore uffici delle città: Francoforte, Parigi e Londra. Come riportato da Lizieri e Pain[24], l'analisi del mercato immobiliare è da ritenersi come manifestazione dei flussi finanziari che interessano lo sviluppo di una determinata area, tra ciò che rappresenta oggi e ciò che potenzialmente può diventare un domani.

Il metodo utilizzato all'interno dello studio comprende la segmentazione del mercato immobiliare di ogni città in diversi sottomercati[25]; tale ripartizione è utile poiché gli immobili, protagonisti della ricerca, sono beni complessi articolati in ambiti spaziali non sempre riconducibili alla distinzione territoriale presentata da legislazione comunale. Per tali ragioni, un sottomercato può corrispondere sia ad un quartiere urbano, come ad un'unione di più isolati, oppure ad un serie di stabili rivolti verso una determinata area.

La discretizzazione in sottomercati è utile a comprendere quali aree geografiche del tessuto urbano siano maggiormente interessate dai flussi monetari e in quale misura. Pertanto, l'analisi di ogni singolo sottomercato considera i dati e le indicazioni note all'interno delle pratiche commerciali fornite dagli istituti coinvolti nel settore immobiliare; nel caso di questo lavoro di analisi, gli enti fornitori dei dati di mercato utili all'analisi oggetto di questa sezione sono BNP Paribas, Avison Young e CBRE Group.

Una volta riconosciuta l'area inerente al sottomercato è necessario identificare i parametri intrinsechi ad essa. Questi devono essere misurabili e rivelabili in modo da essere trasposti in indicatori utili alla comparazione dei diversi

24 Lizieri, C., & Pain, K. (2013). International Office Investment in Global Cities: The Production of Financial Space and Systemic Risk. Regional Studies, 48(3), 439–455.

25 Simonotti, M. (2006). Metodi di stima mobiliare. Applicazione degli standard internazionali. Flaccovio Dario

sottomercati, presenti nel medesimo panorama commerciale della città presa in esame.

A fronte dei dati resi disponibili dagli enti precedentemente citati, gli indicatori[26] impiegati all'interno delle pratiche commerciali inerenti il settore uffici, utili alla ricerca, sono i seguenti:

26 RIWIS Online - Basis. (n.d.). RIWIS Online. Retrieved April 24, 2022,

1_ Canone prime

canone di affitto, espresso in €mq/mese, per gli uffici di fascia premium. Il dato corrisponde ad un media ponderata calcolata sul 5% delle transazioni con più alto valore monetario nell'area di riferimento.

2_ Canone medio

canone di affitto medio, espresso in €mq/mese. Il dato corrisponde alla media ponderata calcolata sulla totalità delle transazioni effetuate nell'area di riferimento.

3_ Take-up

quantità in mq di uffici messi a contratto, sia venduti che in affitto.

4_ Vacancy

tasso percentuale degli immobili uso ufficio non locati.

5_ Spazio in costruzione

quantità in mq di uffici attualmente in costruzione, lo stock fa riferimento sia alle nuove costruzioni che per gli interventi di ristrutturazione

Da questi indicatori, al fine di identificare le aree urbane di maggior interesse, viene eseguita un'analisi di tipo comparativo sui dati inerenti al mercato immobiliare del settore uffici, prendendo in esame un arco temporale pari a 18 mesi. Questa metodologia economico-finanziaria utilizzata nell'analisi di tipo comparativo è trattata nel testo "Valutazione Immboliare. Metodologie e casi" del 2017[27].Tale intervallo inizia dal quarto trimestre 2019 (Q4 2019), periodo antecedente la pandemia Covid-19, per poi concludersi al secondo trimestre del 2021 (Q2 2021). Questa scelta è dettata dalla necessità di non contaminare in modo accentuato il risultato dell'indagine attraverso la presa in esame di dati fortemente alterati dal crollo della domanda di spazi ufficio causato dalla pandemia durante il secondo e terzo trimestre del 2020. Nonostante ciò, è utile esplicitare che, all'interno di tale ricerca, l'influenza del periodo Covid-19 sui risultati delle variazioni degli indici tra i due periodi temporali non può essere scorporata dagli stessi.

Nello specifico, il metodo di ricerca del sottomercato con il più alto livello di interesse commerciale avviene in primo luogo, confrontando i valori di ogni area tra il primo periodo T0 (Q4 2019) con il periodo T1 (Q2 2021), nell'ottica di otte-

27 Morri, G., & Benedetto, P. (2017). Valutazione immobiliare. Metodologie e casi. EGEA.

nere la variazione percentuale intercorsa tra i due periodi, che verrà utilizzata come proxy primaria, insieme poi alla valutazione dei valori assoluti, nella misurazione del possibile interesse commerciale riferito sia ai locatari che agli investitori.In modo particolare , viene considerato con maggiore attenzione la differenza di quantità di spazio in costruzione tra i due intervalli temporali presi in esame. Questo, poiché si ritiene che la quantità di cantieri attivi, sia di nuova costruzione che in ristrutturazione, sia indice di processi in atto di tipo finanziario nonché politico, da parte di developer e amministrazioni locali[28].

In secondo luogo viene presa in esame l'attività economica inerente al sottomercato analizzato, in questo caso verrà utilizzato come proxy il rapporto tra la quantità di spazi locati (take-up) e spazi vuoti (vacancy) per il calcolo della variazione percentuale intercorsa tra i due periodi T0 e T1.

Infine, un terzo elemento rilevante ai fini della determinazione dell'area a maggior interesse commerciale è l'osservazione dei canoni di locazione, sia prime che medi in quanto delineano quanto una determinata area sia più o meno attraente agli occhi del mercato immobiliare ed i relativi tassi di variazione intercorsi nel periodo considerato.

Una volta identificato per ogni città il sottomercato di maggior interesse, la ricerca si sposta sull'analisi di quest'ultimo andando ad identificare quali processi

28 Hoesli, M., & Morri, G. (2010). L'investimento immobiliare. Mercato, valutazioni, rischio e portafoglio. Hoepli.

urbani si siano conclusi, o magari siano ancora in atto, all'interno dell'area presa in esame; allo scopo di riconoscere da quale tipo di progetto è stata interessata, quali sono stati gli obiettivi ed infine i risultati raggiunti.

2.3 Frankfurt am Main

Frankfurt am Main

Frankfurt am Main è situata nella parte sud-occidentale della Germania, collocata all'interno dello stato federale dell'Assia, ed è attraversata dal fiume Meno da cui prende parte del nome, e dal suo affluente Nidda. La città è suddivisa in 46 distretti per un'estensione di 248,31 km2 e conta, per il 2020, 764.104 abitanti.

Deve la sua forma odierna alla ricostruzione post-bellica, difatti, durante i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale venne danneggiato circa il 70% del vecchio impianto medievale, per poi essere sostituito da edifici in stile moderno e falsi storici in stile guglielmino.

L'immagine dello sviluppo economico di Francoforte risiede nel suo profilo, ancor prima di raggiungere la città si intravede il suo skyline, disegnato da numerosi grattacieli concentrati soprattutto nella parte centrale della città, dove ha sede il BankenViertel, quartiere in cui sono situate diverse multinazionali come DB e Commerzbank.

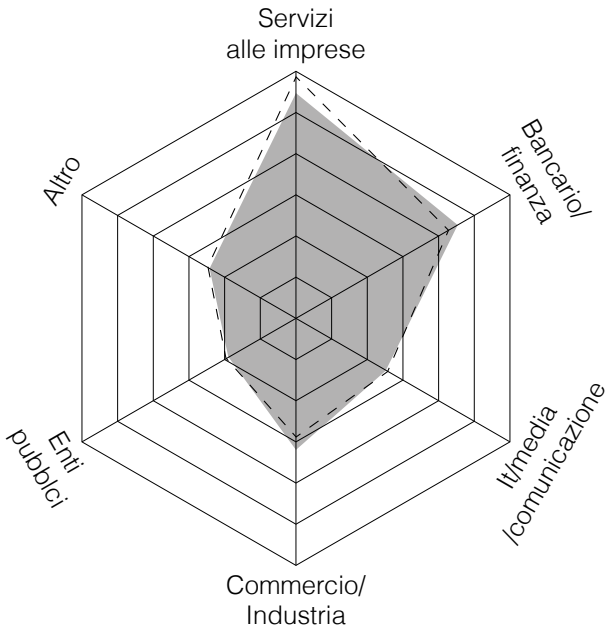
Da questa fotografia è già possibile supporre il profilo occupazionale della città. Difatti, per il 2019, a fronte di un numero totale di lavoratori di 597.300 unità, ben 369.000 di queste sono impegnate nel settore dei servizi alle imprese.

Lecci, Alessio. ***St. Katharinenkirche vs. Commerzbank Tower***. Francoforte, 2019. collezione personale

Lendvai, Pal. *Frankfurt am Main skyline*. Francoforte, 2016. libreria flickr.com

Lecci, Alessio. ***DB Hedquarter***. Francoforte, 2018. collezione personale

2.3.1 Andamento degli impiegati per settore



fonte: RIWIS; Datenstand: jeweils zum Jahresende, Herbstprognose 2019

La città è riconosciuta come la capitale economica della Germania, più precisamente, qui trovano posto diverse istituzioni finanziarie tra cui: la Banca Centrale Europea (BCE); la Banca Federale Tedesca e la Borsa di Francoforte (terza a livello mondiale per scambi azionari) . Oltre a queste, Francoforte è sede di numerosi istituti di credito bancario come Deutsche Bank e Commerzbank.

Francoforte è considerata tra i principali centri di scambio commerciale per la nazione tedesca, cuore nevralgico è il quartiere fieristico, ad ovest della città, che ospita diversi eventi internazionali come la Fiera del Libro e il Salone dell'Automobile.

Oltre al lato finanziario e commerciale, la città si individua come snodo per la mobilità, sia per la scala nazionale in quanto è attraversata dalle autostrade A3 e A5 e la stazione centrale dei treni conta ben 130 milioni di passeggeri all'anno, sia per la scala internazionale dal momento che in essa è situato l'aeroporto "Flughafen Frankfurt am Main", terzo in Europa per numero di trasferimenti[57].

57 GmbH, C. F. (n.d.). Urban development | stadtplanung-samt frankfurt am main. STADT PLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN. Retrieved November 18, 2021,

FRANKFURT AM MAIN

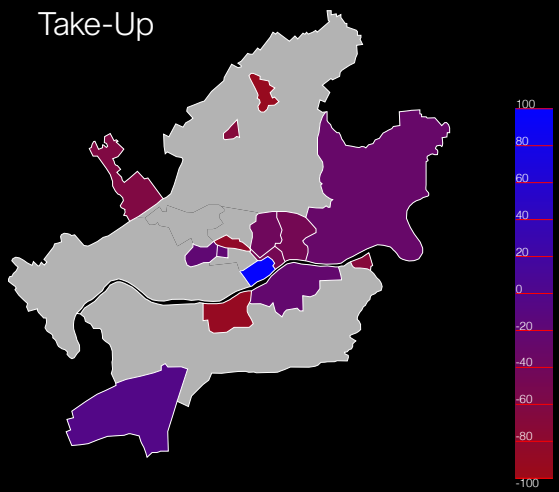
DATA

2.3.2 Analisi dati

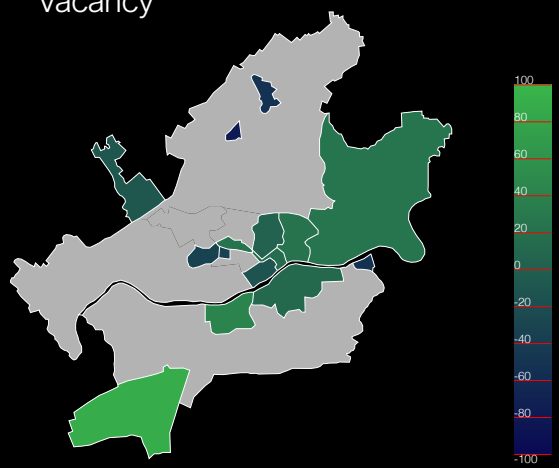
	Take-Up	Vacancy
	m^2	[-] %
Bankenlage	**40.000** *74K**	**5,4** *4,6**
Bahnhofsviertel	**28.900** *7,2K**	**4,3** *5**
Westend	**25.500** *42,9K**	**5,7** *5,5**
City West	**12.000** *77,6K**	**3,5** *2,9**
Innenstadt	**17.900** *37,6K**	**5,1** *4,2**
Messe/Europaviertel	**10.500** *13,2K**	**1,8** *2,8**
Sachsenhausen	**12.500** *16,3K**	**5,5** *4,9**
Bürostadt / Niederrad	**7.200** *80,5K**	**11,3** *7,9**
Ostenda	**16.600** *25K**	**9** *7,3**
Niedereschbach	**700** *5,4K**	**12,7** *28,3**
Eschborn	**21.800** *51,4K**	**15,2** *13,2**
Mertonviertel	**3.900** *10,7K**	**6,6** *28,5**
Offenbach Kaiserlei	**5.300** *16,1K**	**6,9** *14,8**
Frankfurt Flughafen	**30.600** *32,1K**	**6** *3,2**

Spazio in costruzione	Canone medio	Canone prime
m^2	€/m^2*mese	€/m^2*mese
21.400 *159,4K**	**38,83** *34,13**	**45** *44**
6.100 *34,3K**	**25,98** *17,97**	**26,50** *21**
18.900 *16,2K**	**28,75** *24,68**	**39** *35**
25.700 *24,2K**	**17,03** *19,92**	**24,5** *23**
26.200 *38,7K**	**22,49** *24**	**38** *34**
108.500 *300,1K**	**24,90** *23,45**	**30** *25**
4.500 *7,5K**	**17,99** *13,43**	**21** *19**
56.300 *10,6K**	**13,19** *19,31**	**21** *18,50**
25.900 *49,9K**	**16,25** *14,42**	**21,50** *17,50**
0 *0**	**>5** *8,26**	**11** *9,5**
7.700 *28,7K**	**18,16** *14,52**	**21** *19**
0 *0**	**12,35** *13,95**	**16** *14,75**
65.700 *10,4K**	**12,56** *12**	**20,50** *15**
73.100 *15K**	**19,88** *22,97**	**27** *27**

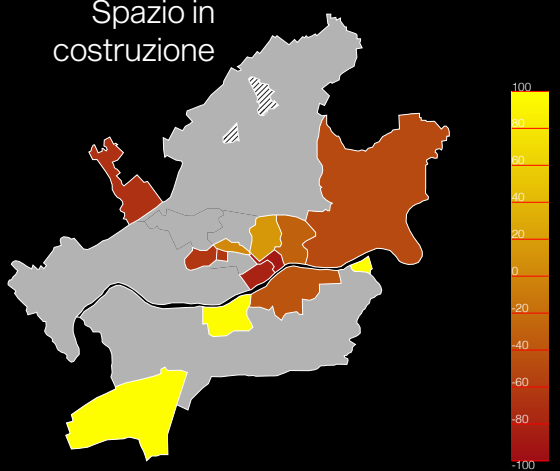
Take-Up



Vacancy



Spazio in costruzione



Tutti i dati relativi al mercato uffici di Francoforte sul Meno sono statio prelevati dallo story map journal fornito da CBRE Group[1].

La prima mappa a sinistra espone le variazioni percentuali dei valori di take-up, per ogni distretto commerciale facenti riferimento ai due periodi presi in esame, Q4 2019 e Q2 2021. Come si evince dal grafico le variazioni più elevate in assoluto sono presenti nei sottomercati di Bürostadt/Niederrad, con un -91%. Oltre questo valore minimo, i sottomercati di Francoforte registrano un omegenea decrescita, bilanciata dal distretto Bahnhofsviertel che registra un incrementento pari al 301% passando da 7,2K m^2 del 2019 a 28,9K m^2 del 2021.

Il secondo grafo a sinistra, mantenendo gli stessi riferimenti del precedente, descrive le variazioni inerenti ai livelli di vacancy. In questo caso le trasformazioni più consistenti si registrano nel distretto Frankfurt Flughafen con un incremento del 88%, passando da un 3,2% del 2019 al 6% del 2021. Oltre ad un andamento volto all'aumento degli stabili non locati si registra un notevole abbassamento per il sottomercato di Mertonviertel con un -77%, passando dal 28,5% del primo periodo al 6,6% del secondo. Questa tipo di inversione interessa altri sottomercati lontani dal centro città come Offenbach Kaiserlei, Niedereschbach e Messe/Europaviertel. Quest'ultimo, per il secondo periodo Q2 2021, registra un valore minimo di vacancy pari all'1,8%.

1 Story Map Journal. (n.d.). CBRE. Retrieved December 18, 2021

Nell'ultima mappa si descrivono le variazioni riguardo lo spazio in costruzione per ogni distretto commerciale. Questo dato è il più signifativo tra i tre poichè descrive l'attività edilizia che interessa il tessuto urbano in termini d'interesse di tipo finanziario. In questo caso le variazioni maggiori si registrano nei sottomercati di Offenbach Kaiserlei, con un + 532%, e di Bürostadt/Niederrad con un +432%. Tali percentuali sono segno di processi edilizi in atto oggi e che avranno ripercussioni nel prossimo futuro. Contrariamente a questi, si registra un -64% per il distretto Messe/Europaviertel che si porta da 300K m^2 di cantieri attivi del primo periodo a 108,5K m^2 del secondo. Questo dato, considerando in assoluto i valori numerici, è significativo in quanto è indice di un operazione immobiliare di elevate dimensioni in via di conclusione, di cui si possono già osservare gli effetti e gli esiti sul tessuto urbano.

A fronte di questi dati, la seguente ricerca, incentrata sull'individuazione di processi immobiliari attivi alla scala urbana e suburbana, si concentra sull'analisi del sottomercato di Messe/ Europaviertel.

2.3.3 Lo sviluppo urbano

Nel 2012 viene pubblicato il documento Frankfurt/Main Urban Development Report[58], dove si descrive lo stato di fatto dei processi conclusi e in atto negli ultimi anni. All'interno di questo è presente la sezione finale City Planning Department's Mission Statement con il fine di esaminare la fattibilità di possili obiettivi futuri. Tra questi, quelli considerati prioritari sono: l'individuazione di nuove aree di espansione urbana (come Am Riedberg, Am Martinszehnten, Bonames Ost), la riqualificazione di aree dismesse da recuperare (tra cui Europaviertel, Gateway Gardens), e progetti di viabilità urbana come Tram loop route, Inner city concept, Wilhelminian Ring, e Green Belt.

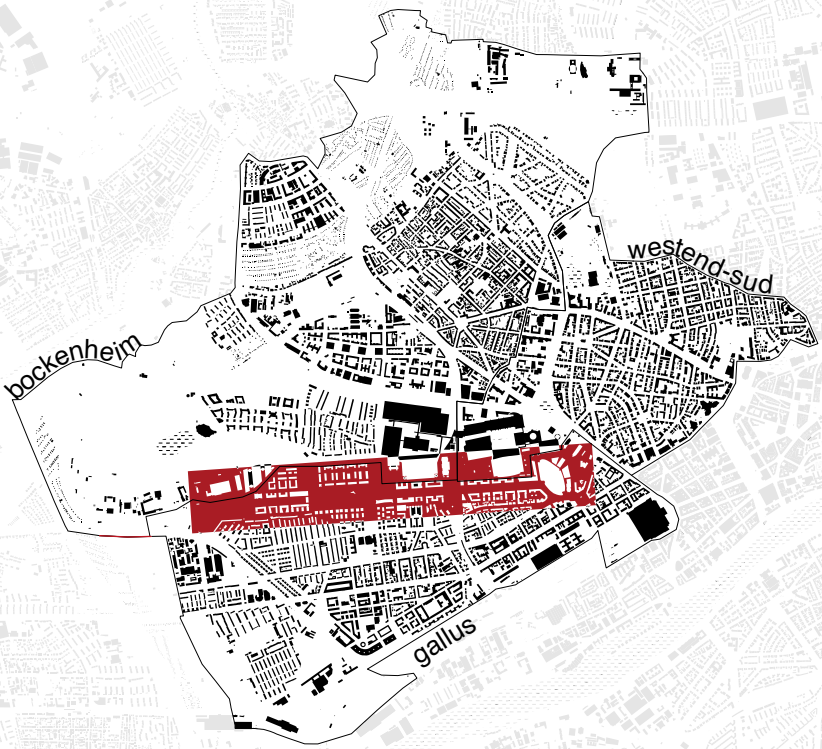
Tra questi obiettivi dichiarati il progetto Europaviertel[59], considerato come il più grande intervento di sviluppo urbanistico della città, è situato nel distretto commerciale precedentemente individuato di Messe/Europaviertel.

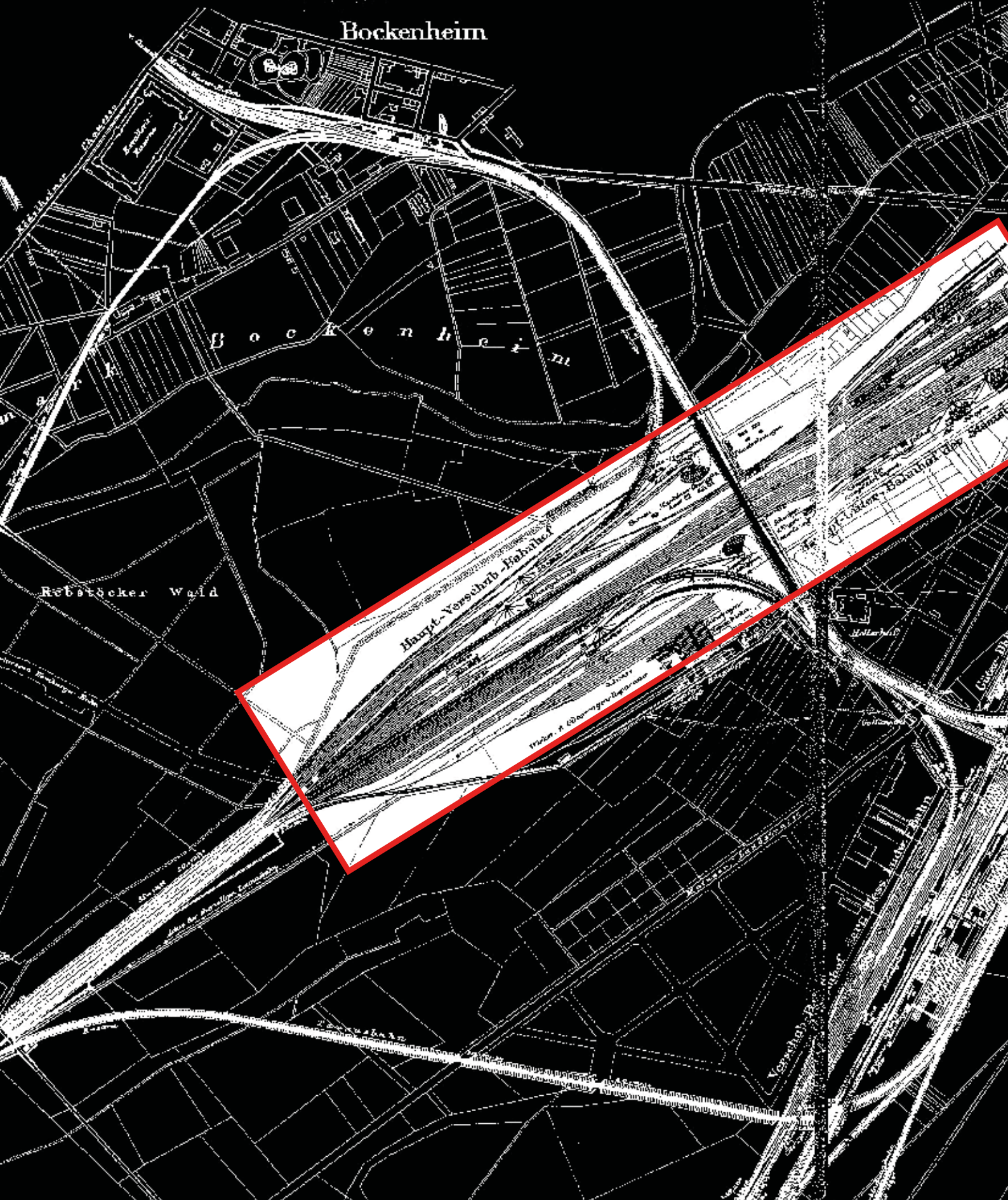
L'area interessata dalla riqualificazione, tra il centro fieristico Messe e la stazione ferroviaria centrale, è ex sede dei binari ferroviari utilizzati come scalo merci per la città fino al 1998, quando a causa dell'aumento della mole di scambi la Deutsche Bahn è costretta a dismettere l'interscambio poichè non più in grado di soddisfare le esigenze richieste. Da ciò consegue la presenza di un grande vuoto urbano inutilizzato ad ovest del centro di Francoforte.

Tale spazio, tra i distretti di Bockenheim e Gallus, rappresenta quindi un forte taglio, una linea netta di separazione tra i due quartieri sopracitati. Pertanto, obiettivo principale delle prime proposte è l'intenzione di ricucire questa porzione urbana, aprendo ulteriormente il quartiere fieristico (Messe) verso il centro di Francoforte.

58 Stadt Frankfurt am Main. (2012, January). Frankfurt/main urban development report (No. 300). Stadtplanungsamt, Abteilung 61.G Gesamtstadt: Matthias Drop, Antje If

59 GmbH, C. F. (n.d.-a). Europaviertel | staadtplanungsamt frankfurt am main. STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN. Retrieved December 23, 2021


bockenheim
westend-sud
gallus


Bockenheim
Bockenheim
Rebstöcker Wald
Haupt-Verschub-Bahnhof

FRANKFURT
SACHSENHAUS
Bockenheim
Bornheim
RÖDELHEIM

EUROPAVIERTEL

Nel 1999, lo studio Albert Speer & Partner, sotto incarico da parte della Ferrovia tedesca, redige un piano di sviluppo di massima e di gestione per l'area dell' ex scalo ferroviario, il cui obiettivo principale è l'edificazione di aree residenziali e spazi verdi.

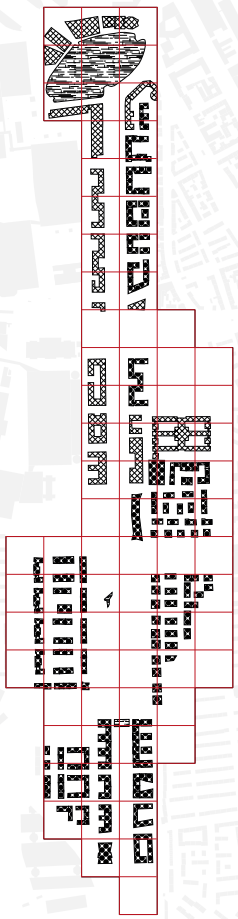
Da questa prima proposta conseguono diverse revisioni da parte delle autorità comunali e private dello scalo, dalle quali si conduce l'intervento su una dimensione multifunzionale e sostenibile al fine di progettare un quartiere ad uso prevalentemente eterogeneo, costituito da edifici ad uso residenziale e commerciale, come uffici, retail e strutture alberghiere.

Il sedime dell'ex scalo ferroviario, completamente rimosso e sostituito, mette a disposizione 67 ettari di terreno, con un indice di edificabilità pari allo 0,9 per un totale di 605.000 m^2 di spazio costruito.

Oltre quest'ultimo, risultano determinanti la presenza di diverse aree verdi per un totale di 219.000 m^2. Queste vengono utilizzate, come si può notare dalla planimetria a destra, come cerniera, o meglio come commonground, tra le diverse funzioni coesistenti nel quartiere.

In generale, la riqulificazione, ha come obiettivo la realizzazione di una nuova porzione di città, in grado di soddisfare le istanze dettate dall'aumento demografico, e svolgendo inoltre, la funzione di cerniera tra le due aree precedentemente separate dal sedime ferroviario col fine di costruire ex-novo il tessuto urbano, che viene poi connesso alle parti di città già esistenti tramite il lungo viale centrale ampio 60m.

dimensione
67 ha



670.000 605.000
0,9
indice edificabilità

residenziale
41%

commerciale/ricettivo
37%

uffici
22%

aree verdi
33%
219.000 m²

L'operazione immobiliare, che ha generato 30.000 posti di lavoro, comprende 6.000 unità residenziali convenzionate, per un totale di 10.000 residenti. Proseguendo, la funzione prevalente rimane quindi quella resi denziale con il 41%, mentre gli uffici coprono solo il 22% del totale edificato.
Risulta determinante la collocazione di questi ultimi poichè vengono concetrati sulla parte ovest, più vicina al centro città e alla zona fieristica. Questa posizione risulta strategica in quanto inserisce gli uffici in una zona di rilievo dove possono essere riconoscibili pur non essendo al centro città e disponendo quindi di prezzi competitivi rispetto ad altre aree urbane.

Il progetto Europaviertel, che ha visto l'inizio dei lavori nel 2005 e la loro conclusione nel 2021, tra i diversi obiettivi già citati è incentrato sul tema della viabilità urbana ed extraurbana. La spina dorsale della pianificazione è l'asse longitudinale rappresentata dal viale centrale Europaallee, lungo circa 2,5 km ed ampio 60m.

All'interno di questo sono presenti tre diverse tipologie di viabilità: ciclabile, su gomma ed infine rotaia. Quest'ultima decisiva poichè, attraverso quattro stazioni metro, collegherà entro il 2024 il nuovo quartiere al centro città ed all'aeroporto. In questo schema viene promossa principalmente la viabilità pubblica e green, a discapito di quella privata.

Difatti, l'area che una volta sarebbe stata riservata al transito automobilistico, oggi deve fare spazio ai pecorsi ciclabili e pedonali. A conferma di ciò, è possibile descrivere la scelta progettuale di abbassare il livello stradale del trasporto su gomma e su rotaia, al fine di recuperare un ampia superficie di vuoto che viene adibita a parco urbano Europagarten.

Questo asse, oltre ad organizzare la viabilità del nuovo quartiere, è da intendersi come una dichiarazione di intenti aperta a nuovi sviluppi di espansione per la città di Francoforte. In quanto, proseguendo sulla propria direzione rende aperte possibilità di pianificazione di nuovi agglomerati urbani, a fronte delle istanze di crescita espresse dagli organi amministrativi. Per concludere, Europaviertel è da interpretare, a fronte della sua collocazione geografica e morfologia di progetto, come nuova porta per la città di Francoforte.

Frawolf77. ***Panorama degli ex binari della stazione merci***. Francoforte, 2005. libreria flickr.com

Hans Joachim Schulz. ***Europallee***. Francoforte, 2014. libreria flickr.com

Hans Joachim Schulz. ***EuropaGarten***. Francoforte, 2021. libreria flickr.com

2.4
Métropole du Grand Paris

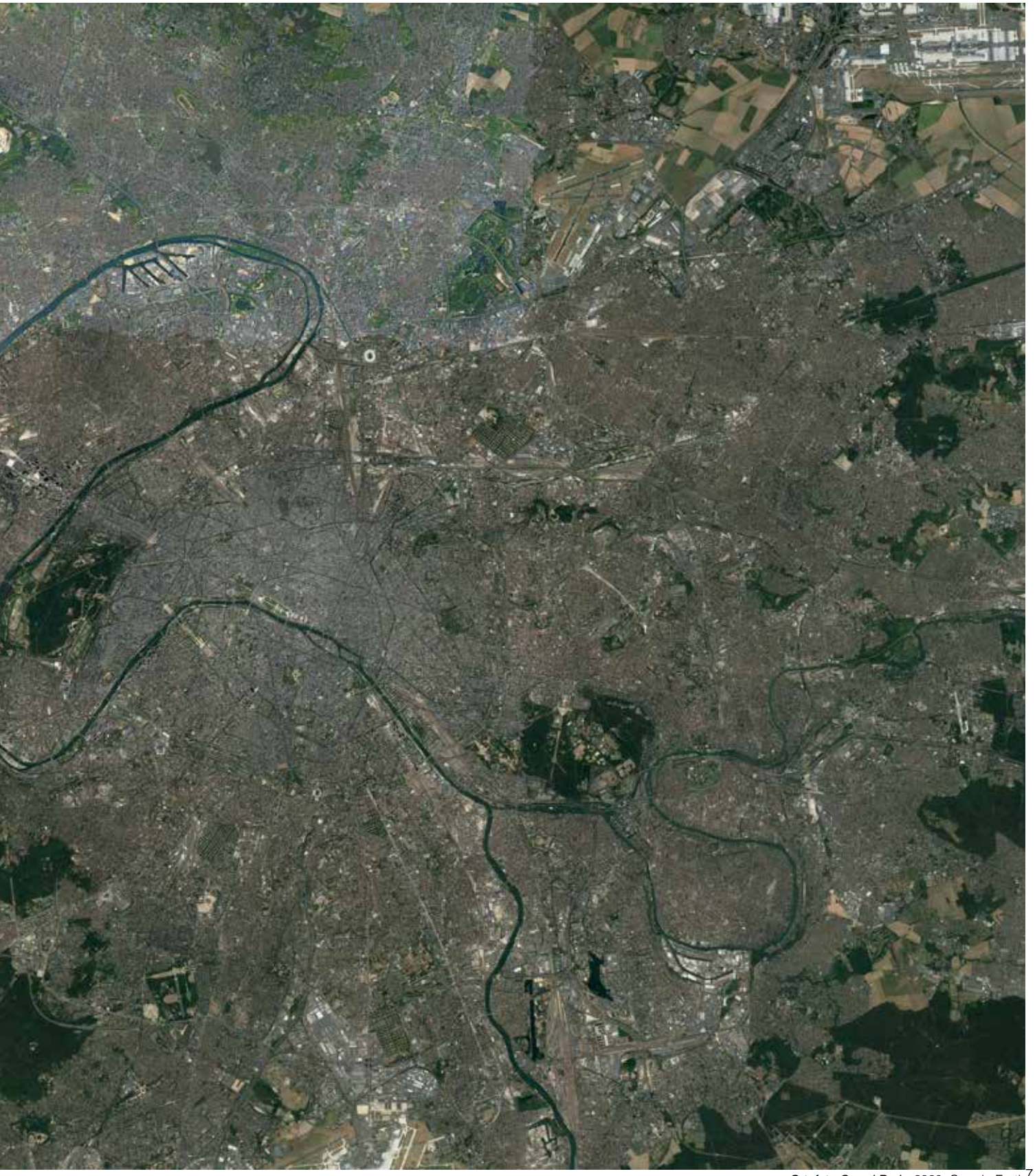
Métropole du Grand Paris

La métropole du Grand Paris è la metropoli situata nella regione dell' Île-de-France a cui fa capo la capitale Parigi. La città metropolitana, istituita ufficialmente il primo gennaio 2016, consiste in un'aggregazione intercomunale composta da 131 diversi distretti suddivisi in 11 territori, più la città di Parigi per un totale di 814 km^2. Nell'anno 2017 la metropoli conta ben 7.200.210 abitanti, con previsioni in continua ascesa, e di questi solo 2.229.095 risiedono nella città di Parigi.

Già questo primo dato è una manifestazione di quanto sia denso il circondario metropolitano parigino, e di come la nascita della métropole non sia solo una suddivisione politica, bensì un segno di come Parigi abbia allargato i propri confini, andando ad annettere le realtà circostanti. Dinanzi a tale elevato sviluppo urbano, si è percepita nella città parigina la necessità di una visione comune, con obiettivi condivisi e raggiungibili solo attraverso una struttura amministrativa sovracomunale, presentata appunto dall'istituzione della Métropole du Grand Paris[61].

Proseguendo, ciò a cui tende il progetto della Grand Paris è la diffusione di un aumento, sia in termini quantitativi e che qualitativi,

60 Fedeli V.(2009), "Le Grand Pari(s) de l'agglomèrntion parisienne. Elementi per una rigflessione sulla città e sull'urbanistica", Territorio, Franco Angeli.



Ortofoto Grand Paris. 2020. Google Earth

degli standard abitativi oltre i confini della città di Parigi, andando simultaneamente a ridurre le disuguaglianze presenti all'interno della città.
Difatti, il principale ruolo dei 12 enti pubblici territoriali (EFA)[62] risiede nel gestire e sovrintendere i progetti utili al fine dello sviluppo economico e sociale della propria area di riferimento, sia in termini di servizi al cittadino che di strutture sportive e culturali.

Al fine di ottemperare tale progetto, è stato utile per l'amministrazione delineare un'impalcatura macro urbana in grado di collegare le aree suburbane più lontane, sia tra loro, sia verso il centro città.
Questo è stato espresso nei principi perseguiti dal nuovo masterplan che ha dato vita al progetto infrastrutturale per la mobilità regionale "Le Grand Paris Express", in grado di dotare la città metropolitana di quattro linee di trasporto pubblico veloce e l'estensione di una già esistente, per un totale di 200 km che andranno a servire ben 68 nuove stazioni.

Questa operazione è da intendersi come il primo passo necessario per la costruzione della metropoli, in quanto rende raggiungibili attraverso il trasporto pubblico, luoghi prima inaccessibili. Difatti, attraverso tale reticolo di stazioni, si aprono al mercato e conseguentemente al pubblico,opportunità di sviluppo sociale ed economico, in grado di generare valore ed andando a diminuire le disuguaglianze presenti nel tessuto urbano.

61 efa France équipementier pour véhicules industriels. (2022, May 25). efa Controls. Retrieved May 27, 2022

Andrea Damar. ***Veduta su Parigi (II)***. Parigi, 2015. libreria flickr.com

2.4.1 Andamento degli impiegati per settore

In linea più generale, questo progetto di urbanizzazione rende possibile la crescita di un territorio che è da considerarsi come motore economico nazionale, poichè da solo, fatto riferibile da dati relativi al 2020, ha generato ben 489 miliardi di **euro**, pari al 25% del PIL francese per un totale di 4.200.000 lavoratori[63].

Facendo riferimento ai dati risalenti al 2017 esposti nella tabella a destra[64], il comparto lavorativo impiega 3.941.600 di unità, di questi 2.052.600 sono relativi a lavori di ufficio. È interessante notare in quale distretto metropolitano siano maggiormente concentrati questi ultimi, di fatto ciò che si descrive è la polarizzazione dei distretti T1 di Parigi e T4 della Défense che raccolgono rispettivamente il 46.8% e 15.8% del totale, aggregando a se 960.100 e 323.900 unità. Altro elemento significante è la percentuale di crescita registrata nell'intervallo 1999-2017, in questo caso l'aumento più rilevante si è registrato nel distretto T6 di Plaine Commune con un +102.8% e T3 di Grand Paris Ouest con il +84.4%.

Questi dati possono rendere un'immagine di come la metropoli parigina stia, in termini occupazionali considerando i dati del 2017, viaggiando in due diverse direzioni: mentre la città di Parigi e il suo versante ovest sono in continua crescita, ciò che rimane nella parte est della città registra un aumento molto ridotto, si veda ad esempio il distretto T9 Grand Paris Est e T11 Grand Paris Sud Est Avenir. Questo diverso passo non fa altro che generare disuguaglianze tra le parti, disuguaglianze che il progetto della Metropolè si è posto di ridurre attraverso investimenti in opere pubbliche e servizi, che ad oggi sono concentrati soprattutto nella parte est di Parigi. A tal riguardo è possibile citare la costruzione del villaggio olimpico per Parigi 2024, situato nel distretto di Seine Saint Denis. Il progetto, di ben 51 ettari, una volta concluse le olimpiadi, ospiterà nuovi abitazioni per 3.000 unità abitative e spazi ufficio per 130.000 m^2.

62 Métropole du Grand Paris. (2021). Greater Paris Metropolis in Action.

63 Dossier complet – Commune de Paris (75056) | Insee. (n.d.). insee. Retrieved November 23, 2021

	lavoratori totali	lavoratori ufficio	percentuale lavoratori ufficio su totale (%)	andamento lavoratori ufficio periodo 1999-2017 (%)
T1_ Paris	1.816.300	960.100	46,8%	4,6%
T2_ Vallée Sud Grand Paris	150.400	78.100	3,8%	33,8%
T3_ Grand Paris Seine Ouest	180.600	111.700	5,4%	84,4%
T4_ Paris Ouest La Défense	471.200	323.900	15,8%	40,8%
T5_ Boucle Nord de Seine	183.300	89.000	4,3%	54,5%
T6_ Plaine Commune	200.300	97.400	4,7%	102,8%
T7_ Paris Terres d'Envol	111.600	38.100	1,9%	30,1%
T8_ Est Enseble	168.100	77.200	3,8%	42,3%
T9_ Grand Paris Grand Est	102.700	39.200	1,9%	28,1%
T10_ Paris Est Marnen & Bois	160.300	74.600	3,6%	55,2%
T11_ Grand Paris Sud Est Avenir	112.800	43.100	2,1%	28,3%
T12_ Grand-Orly Seine Bièvre	284.000	120.200	5,9%	31,1%
Métropole du Grand Paris	**3.941.600**	**2.052.600**	**100%**	**23.6%**

fonte: Insee, censimento della popolazione tra il 1999 e 2017; Apur

64 Ivi, (2021)

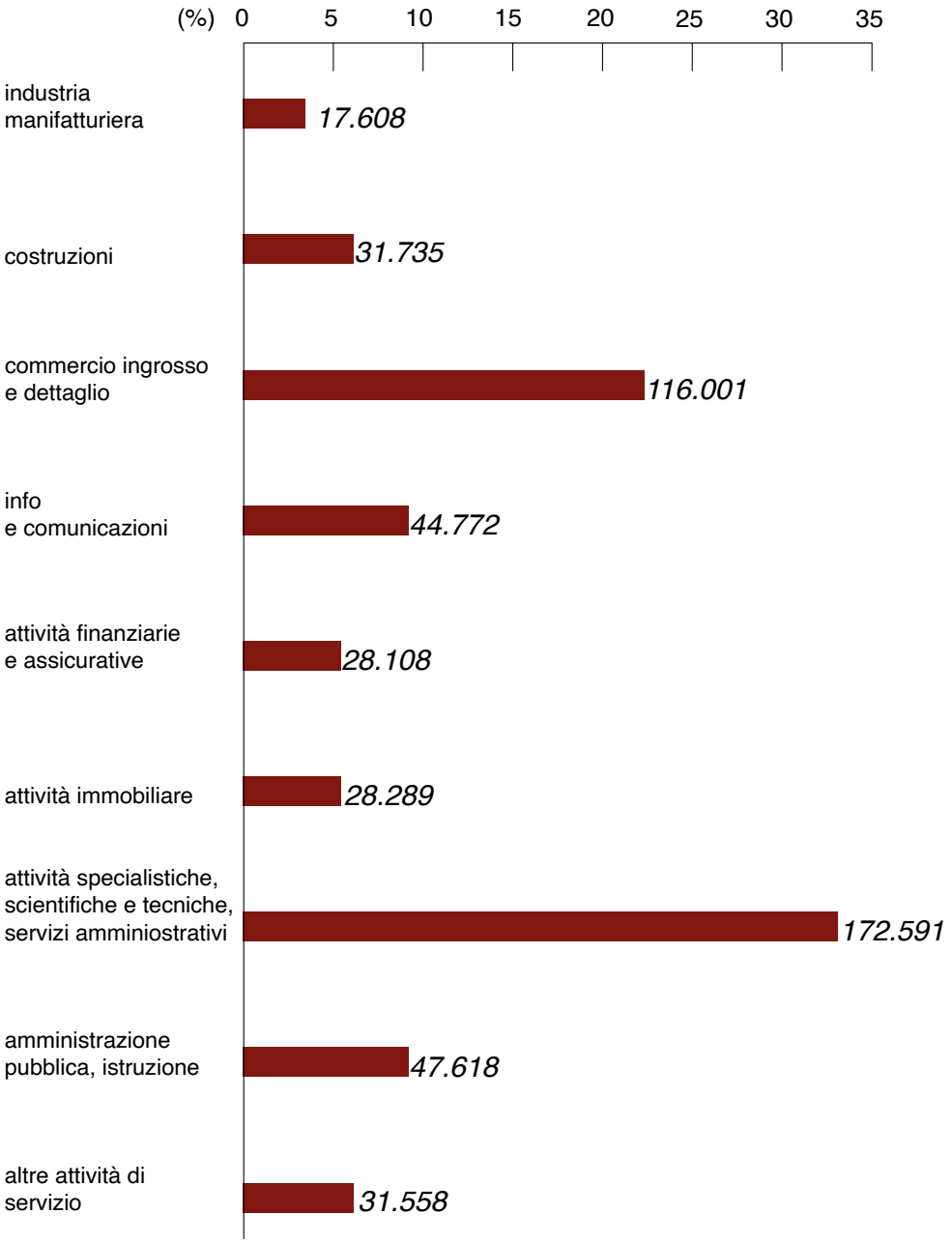
Ciò che è caratteristico per l'area metropolitana di Parigi, a differenza di altre città, è la quantità di aziende ed enti attivi in più settori. Ciò delinea un eterogenità e una diversificazione occupazionale, a cui corrisponde una continua crescita lavorativa indipendente da ogni flessione posta dal mercato lavoro dei singoli settori.

Ad ogni modo, per sola città di Parigi, riferendosi a dati relativi al 31 Dicembre 2019 esposti nel grafico presente nella successiva pagina[65], è possibile sostenere che sono presenti ben 521.280 sedi legali di aziende. Di queste, la percentuale maggiore è registrata nel settore delle attività specialistiche, scientifiche, tecniche, e in attività di servizi amministrativi, per un totale di 33.1% con 172.591 sedi registrate.

Un altro settore che fa da padrone è quello destinato al commercio, sia all'ingrosso che al dettaglio, che registra ben il 22.3% del totale.

Al netto di questi, è rilevante riportare quanto il settore della ricerca che, con 900 istituti d'istruzione tra i quali sono presenti ben 16 università, rendono Parigi un punto di riferimento globale per i settori come la ricerca altamente specializzata, nello specifico quella medica ed aerospaziale.

Numero di sedi legali per settore di attività al 31 dicembre 2019



Ambito: attività di mercato esclusa l'agricoltura.

fonte: Insee, elenco di aziende e stabilimenti al 01/01/2019

MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

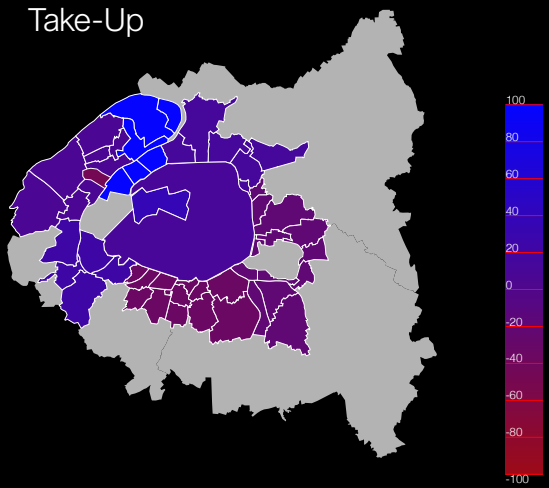
DATA

2.4.2 Analisi dati

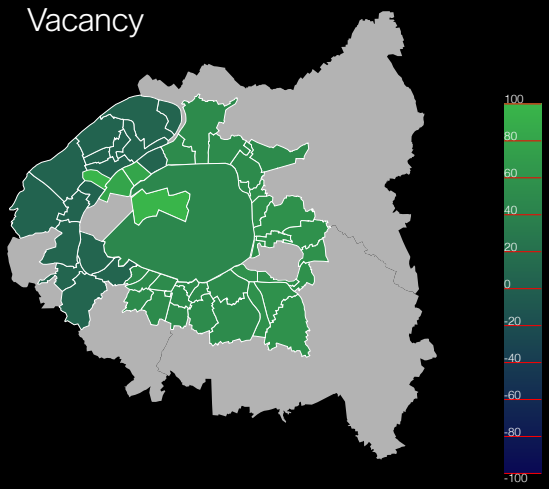
	Take-Up	Vacancy
	m^2	[-] %
Quartier Central des Affaires (QCA)_Paris	**160.000** *122K**	**4,5** *2,1**
Hors QCA_Paris	**140.000** *120K**	**5,1** *3,3**
Péri-Defense_Croissant Ouest	**51.000** *45K**	**18,3** *16,5**
Neuilly-Levallois_Croissant Ouest	**44.000** *16K**	**8,3** *4,5**
Boucle Nord_Croissant Ouest	**32.000** *11K**	**11,3** *10**
Boucle Sud_Croissant Ouest	**52.000** *42K**	**7,5** *6,7**
Nord_Premiere Couronne	**52.000** *44K**	**15,2** *10,1**
Sud_Premiere Couronne	**16.000** *24K**	**7,9** *5,1**
Est_Premiere Couronne	**17.000** *14K**	**4,4** *2,8**
La Defénse	**91.000** *158K**	**12,8** *5,7**

Spazio in costruzione	Canone medio	Canone prime
m²	€/m²*mese	€/m²*mese
183.000 *141K**	**53,17** *51,50**	**76,67** *74,17**
160.000 *162K**	**41,25** *39,42**	**42,33** *41,75**
251.000 *197K**	**27,17** *26,92**	**33,33** *32,33**
87.000 *92K**	**27,17** *26,92**	**33,33** *32,33**
/ *6K**	**27,17** *26,92**	**33,33** *32,33**
37.000 *61K**	**27,17** *26,92**	**33,33** *32,33**
369.000 *411K**	**21,58** *20,33**	**29,08** *27,75**
223.000 *185K**	**21,58** *20,33**	**29,08** *27,75**
93.000 *110K**	**21,58** *20,33**	**29,08** *27,75**
207.000 *419K**	**37,17** *39,08**	**43,42** *39,67**

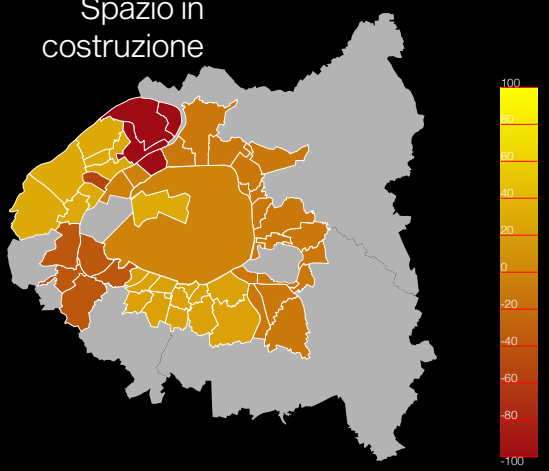
Take-Up



Vacancy



Spazio in costruzione



Tutti i dati relativi al mercato uffici di Francoforte sul Meno sono statio prelevati dal report fornito da BNP Paribas Real Estate[1].

La mappa a sinistra descrive, come per la precedente città-studio di Francoforte, la variazione percentuale dei valori di take-up nel periodo di analisi tra il Q4 2019 e il Q2 2021. Dal grafo si evince come i sottomercati con maggiore crescita siano quelli di Neuilly-Levallois e di Boucle Nord, rispettivamente con degli incrementi del 175% e 191%. Al netto di questi, la variazione maggiore, in questo caso negativa, si è rilevata per il sottomercato della Defénse che ha visto il proprio take-up passare da 158.000 m^2 del Q4 2019 a 91.000 m^2 per il Q2 2021, diminuendo del 42%. La situazione dei restanti distretti sembra omogenea, registrando degli aumenti che oscillano tra il 13% e 31%. Per concludere, il valore in assoluto più alto registrato per il Q2 2021 è di 160.000 m^2 nel sottomercato di Quartier Central des Affaires di Parigi.

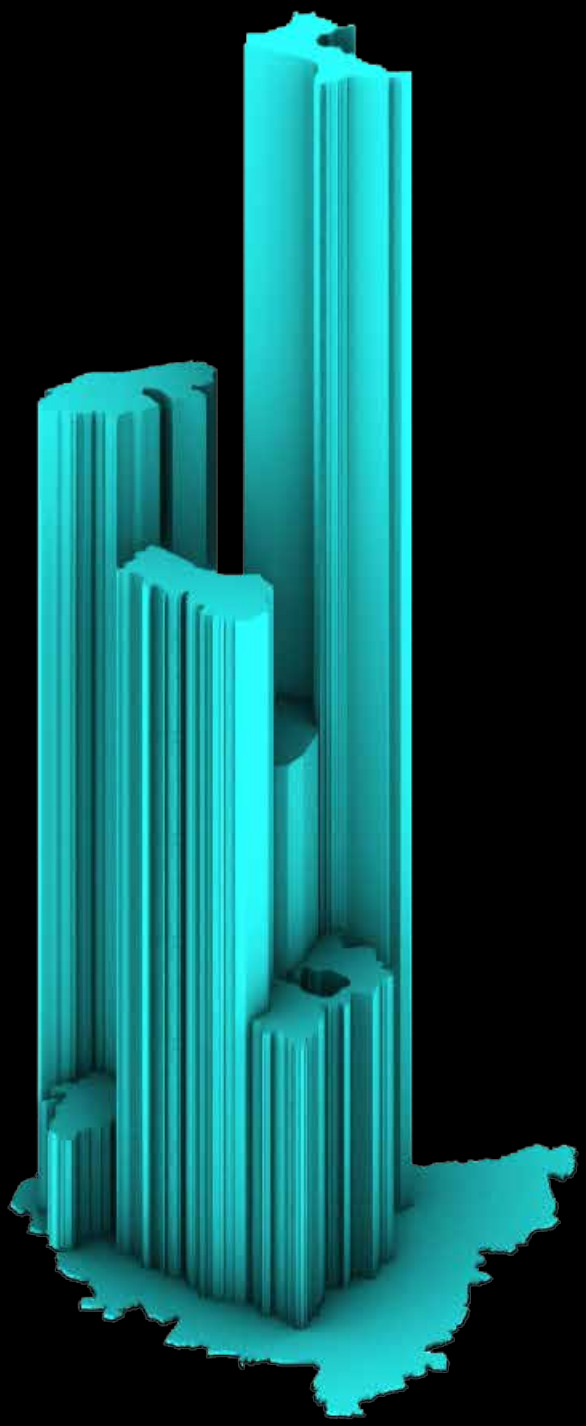
La seconda mappa descrive, sempre per lo stesso periodo di ricerca, le variazioni inerenti ai livelli di vacancy. In questo caso si registra un omogeneo aumento di posti vacanti, soprattutto per i sommomercati di prima fascia come QCA con un aumento del 114% e la Défense con il +125%. Generalmente, ciò che si rileva è una tendenza che porta il mercato dei distretti suburbani ad ovest di Parigi acquisire sempre più importanza poichè, a fronte di un'alta qualità dei servizi forniti, offre spazi ufficio a prezzi inferiori

1 BNP PARIBAS REAL ESTATE. (2021). PARISOFFICE MARKET Rental market still convalescing

e concorenziali rispetto ai distretti più centrali precedentemente citati. A conferma di ciò, si può notare la percentuale di vacancy per il distretto est della prima corona che, pur registrando un aumento del 57%, attesta un valore di vacancy assoluto per il Q2 2021 pari al 4.4% dello stock totale a disposizione. Per fare un confronto, per lo stesso periodo, la Defénse registra una vacancy assoluta pari al 12.8%.

Nella terza ed ultima mappa di descrivono le variazioni inerenti lo spazio in costruzione. In quest'occasione le oscillazioni percentuali sono più eterogenee rispetto ai due precedenti casi. Ad esempio, per il sottomercato della Defènse si è registrata di nuovo una decrescita del 51%, portandosi da 419.000 m^2 per il Q4 del 2019 a 207.000 m^2 del Q2 2021. Altro sottomercato in discesa è Boucle Sud nella corona ad ovest con un -39% e 37.000 m^2 in costruzione. A contrario di questi, il maggiore aumento si ritrova nel sottomercato di QCA con un +30% sull'intervallo ed un valore assoluto per il T1 pari a 183.000 m^2. Al netto delle variazioni percentuali, i valori più alti per il Q2 2021 si rilevano nei sottomercati di Nord_Premiere Couronne con 369.000 m^2 e Péri-Defense_Croissant Ouest con 251.000 m^2.

A fronte di questi dati, per la Metropole du Grand Paris, la successiva analisi del caso studio è stata conseguita tenendo in considerazione l'area interstiziale tra i sottomercati della città di Parigi ed i distretti suburbani a nord e ad est della capitale francese.



2.4.3 Lo sviluppo urbano

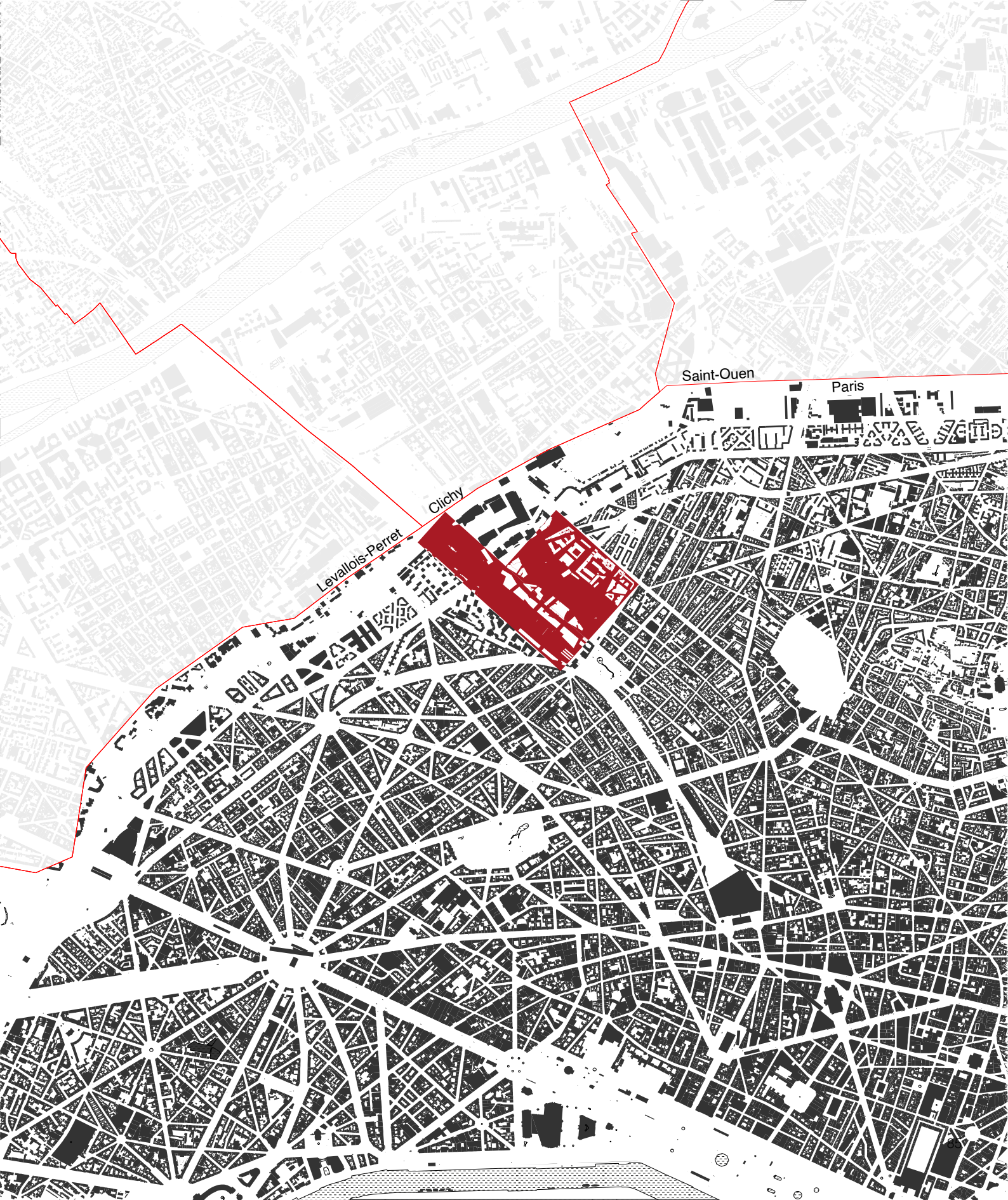
Com'è stato già accennato precedentemente, la città di Parigi vive una particolare dicotomia sociale, nello specifico la parte orientale dell'area metropolitana risulta economicamente più arretrata rispetto al lato occidentale, il quale è maggiormente sviluppato al livello occupazionale ed economico.

In generale i sobborghi parigini sono teatro di crisi sociale[66], più precisamente le zone delle banlieue si distinguono per un elevato tasso di criminalità ed un alto tasso di disoccupazione, abusi di alcol e di sostanze. Queste caratteristiche hanno generato una ghettizzazione delle medesime aree, che negli anni ha portato ad un'esplosione di episodi di violenza, raccontati dettagliatamente anche in diversi film contemporanei, uno su tutti La Haine (1995) di Mathieu Kassovitz. La chiusura interna alle comunità appartanenti alle banlieau è scaturita in più episodi di rivolte collettive, questo, unito alla deprivazione sociale presente nel territorio, ha generato sentimenti comuni di rabbia e disillusione che sono sfociati in casi di radicalizzazione del fondamentalismo islamico; movimento radicale che ha dato luogo ai diversi attentati terroristici avvenuti in Francia e in Europa durante il 2015[67].In questo panorama, ciò che si sta cercando di instaurare sono dei progetti urbani situati in aree interstiziali, luoghi al margine dove si manifestano maggiormemete le disparità sovracitate tra il resto della città e il sobborgo. In questa dimensione, i programmi proposti devono essere in grado di dilatare la qualità dei servizi presenti all'interno dei confini urbani verso l'esterno di essi, andando così a congiungere le aree caratterizzate dalle forti disparità sociali.

In questa dinamica si inserisce il progetto di riqualificazione urbana dell'ex scalo ferroviario di Clichy Batignolles. Il sito, risultato dalla dismissione dei depositi ferroviari, è situato sul confine nord orientale di Parigi dove si affacciano differenti realtà urbane, quali: il quartiere d'affari, il lussuoso quartiere residenziale del XVII Arrondissement e le aree più periferiche a nord. In questo senso, l'area dello scalo di Clichy Batignolles è da intendersi come crocevia di più realtà sociali ed abitative, territorio comune dove possono confluire attori molto differenti tra loro.

65 de Michele, G. (2015, November 16). La banlieue come volontà e come rappresentazione. EuroNomade

66 Amor, N. (2017). Islam e identità: il disagio sociale e l'origine della radicalizzazione nelle periferie europee. Università Ca' Foscari Venezia.


Saint-Ouen
Paris
Clichy
Levallois-Perret

Brnltn. ***Matraque.*** Parigi, 2019. libreria flickr.com

Sequenza film “La Haine” di Mathieu Kassovitz (1995);‘The world is yours’, in Paris.

CLICHY BATIGNOLLES

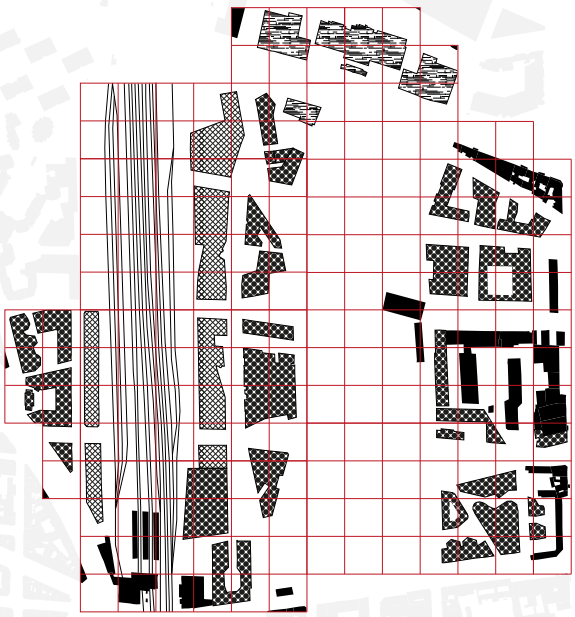
Il processo di riqualificazione ha inizio nel 2001, quando il sindaco Bertrand Delanoë commissiona all'Atelier parisien d'urbanisme uno studio di fattibilità riguardo il recupero dell'area[68]. Quest'ultimo decreta gli obiettivi da sviluppare all'interno del concorso che vede il sito diventare sede del villaggio olimpico ad emissioni zero per le olimpiadi del 2012. La candidatura sfuma e cambia conseguentemente il target di progetto, ma nonostante ciò nel 2005 viene proclamato vincitore il masterplan proposto dall'urbanista François Grether, in collaborazione con il paesaggista Jacqueline Osty e lo studio OGI.

Il progetto[69], che comprende ben 54 ettari, è stato diviso inizialmente in tre diverse sezioni in modo da rendere possibile eventuali cambiamenti nel corso della realizzazione, queste, sono stati gestite dall'ente pubblico Paris Batignolles Aménagement. Quest'ultimo è da considerarsi come una società di pubblica gestione che diviene il vero strumento di controllo del progetto, in grado di interagire tra il pubblico, rappresentato dalle associazioni presenti sul territorio, gli sviluppatori privati coinvolti nella trasfromazione dell'area ed infine i progettisti incaricati da questi ultimi. Quest'organo pubblico è stato in grado di contollare un playground dove erano presenti molti soggetti coinvolti nella riqualificazione, avendo come fine il raggiungimento degli standard precedentemente concordati. Delle tre sezioni, la prima comprendeva la realizzazione del parco Martin Luther King, inagurato nel 2007. L'area verde di 10 ettari, è da intendere come fulcro della trasformazione, poichè fin da subito è stata luogo di un forte catalizzazione della vita pubblica, attirando a sè i quartieri del XVII e il XVIII arrondissement. Questo vuoto verde, cui fa da sfondo il landamark contemporaneo del Palazzo di Giustia firmato da Renzo Piano, rappresenta una spaccatura nel mezzo della densa maglia urbana circostante, un spazio praticabile ed aperto a qualsiasi funzione si affacci ad esso.

67 Desmoulins, C. (2019). Clichy-Batignolles, la nuova Parigi a bordo ferrovia. Il Giornale Dell'architettura

68 Clichy-Batignolles (Paris 17e) Une nouvelle qualité urbaine pour le nord ouest parisien. (n.d.). P&MA - Paris & Métropole Aménagement. Retrieved May 6, 2022

dimensione
54 ha



540.000
449.765
0,8
indice edificabilità

residenziale
43%

commerciale/ricettivo
14%

uffici
31%

spazi aperti
19%
102.600 m²

Pascal Poggi. ***Fronte interno del progetto, parco Martin Luther-King.*** Parigi, 2019. libreria flickr.com

Sergio Grazia. ***Fronte esterno del progetto.*** Parigi, 2019. libreria flickr.com

L'obiettivo prefissato è quindi la mixitè sociale ed intergenerazionale, ottenuta attraverso l'inserimento di diverse funzioni e tipologie abitative presenti all'interno della riqualifazione[70]. L'indice di edificabilità è stato prefissato allo 0.8, ciò ha permesso una cubatura totale pari a 449.765 m^2. Di questi, il 43% è stato destinato al residenziale realizzando ben 3.500 abitazioni, la metà indirizzate all'housing sociale e il 20% a canone calmierato. Tale scelta dimostra quanto effettivamente sia stato concepito il progetto verso un target il più eterogeneo possibile, andando così ad evitare la creazione di una gated community. Oltre la quota destinata al residenziale, la rimanente cubatura è stata suddivisa tra il settore uffici, per il 31%, il settore commerciale e quello dei servizi pubblici, entrambi pari al 7%.

Al netto delle quantità destinate alle diverse funzioni, è opportuno descriverne la loro morfologia all'interno del masterplan. Come già osservato il progetto è incentrato sul parco che taglia il sito dell'ex scalo ferroviario sull'asse nord-ovest sud-est. A questo vuoto urbano si affacciano le funzioni residenziali e prevalentemente pubbliche, come si nota dalla loro presenza di queste ultime sul lato nord. In questo gioco di pieni il vuoto del parco, fruibile e attraversabile in ogni sua direzione, si presenta come antagonista di un altro vuoto parallelo ad esso, rappresentato dal sedime ferroviario ancora in funzione spostato sulla sinistra. In questo caso, il taglio è stato contornato da edifici la cui unica funzione è quello ad uso ufficio. È possibile interpretare questa scelta come una sorta di negazione rispetto la natura stessa del sito di progetto. Difatti, il masterplan si rapporta ad esso attraverso esclusivamente una tipologia di edificio, quella ufficio, la cui essenza è quasi autoreferenziale e non ha necessità di una particolare osmosi rispetto il contesto circostante, se non visiva, necessità che avrebbe ad esempio la destinazione residenziale. Concludendo, in questo gioco, il parco è inteso come una replica praticabile del sedime ferroviario, mentre quest'ultimo diviene quinta urbana su cui si affacciano gli uffici, dove questi possono essere esposti e conseguentemente riconoscibili.

69 ARUP. (2015). SCALI FERROVIARI BENCHMARKING DI RIGENERAZIONI URBANE DI SUCCESSO SU AREE FERROVIARIE DISMESSE. Sistemi Urbani - Gruppo Ferrovie dello Stato italiane

Sergio Grazia. ***Gli edifici per uffici del settore ovest in cantiere***. Parigi, 2019. Il giornale dell'Architettura

Sergio Grazia. ***Parco Martin Luther King***. Parigi, 2019. Il giornale dell'Architettura

Sergio Grazia. ***Vista generale di progetto***. Parigi, 2017. Il giornale dell'Architettura

2.5
The Great
London

Greater London

70 Green, L. A. (n.d.). A summary history of immigration to Britain. Migration Watch UK. Retrieved March 21, 2022

Londra è la capitale d'Inghilterra e del Regno Unito. Situata sul versante sud-est della Gran Bretagna, è attraversata dal fiume Tamigi da e si estende per ben 1.572,15 km^2. Nel 2020 conta ben 9.002.488 abitanti distribuiti nei 33 distretti in cui è suddivisa la città.

Da sempre considerata un centro politico e logistico, la città di Londra deve la sua rilevanza strategica alla propria attitudine ad intrattenere rapporti commerciali e conseguentemente politici tra il continente Europeo e le sue colonie sparse in tutto il mondo, passando dalle americhe ai paesi asiatici. Questa capacità ha portato la metropoli inglese ad esercitare il ruolo di cerniera tra i diversi mercati, tanto che già alla fine del XIX secolo veniva considerata capitale della finanza e del commercio internazionale.

Proseguendo, la capitale britannica è considerata tra le città contemporanee più cosmopolite. È possibile ricondurre tale epiteto al processo migratorio di cui Londra è stata teatro sin dagli anni '50 del secolo scorso, quando divenne meta di numerosi immigrati provenienti dai paesi appartenenti al Commonwealth, come Giamaica, India e Pakistan[71]. Questo primo movimento migratorio ha reso la città come la più internazionale nel continente

Johnny Alien. ***Earl's court***. Londra, 2015. libreria flickr.com

71 Distretti di Londra, o Borough. (2018, July 6). Londra. Retrieved March 21, 2022

Europeo, facendola divenire meta pronta ad accogliere diverse comunità.

Tali centralità, sia per l'ambito economico che per quello culturale, ha fatto si che Londra sia oggi il maggior snodo del traffico aereo globale contando ben nove aeroporti, di cui cinque internazionali. Oltre il trasporto esterno alla città, è necessario menzionale il livello alto della mobilità interna gestita attraverso il The Tube, il più antico sistema metropoliano al mondo ed il più esteso in Europa.

Il fulcro urbano della città è situato al centro, dove Londra ha avuto origine e si è successivamente sviluppata, si tratta dei distretti di Westminster e The City, entrambi sulle rive del Tamigi. Nel primo è possibile trovare le principali attrazioni riguardo l'ambito culturale e turistico, è inoltre il centro politico ed amministrativo inglese. Il secondo invece, è da considerarsi come capitale finanziaria mondiale per numero di cambi commerciali, nel 2019 si è trattata di una media giornaliera di 504 miliardi di dollari al giorno[72]. Tale rilevanza sul mercato internazionale è riconducibile alla presenza di numerosi istituti bancari ed assicurativi come la Banca d'Inghilterra, la Borsa di Londra ed infine Lloyd's, nonchè di quartier

Torbjorn Toby Jorgensen. ***City skyline***. Londra, 2017. libreria flickr.com

generali di multinazionali come BT Group, Unilever, Ernst & Young.

La City, conosciuta anche come Miglio Quadrato, ricopre circa 2,9 km^2. Ciò comporta che, nonostante sia un area in continua crescita ad alta densità urbana, durante gli anni '90 non abbia potuto accogliere le istanze dimensionali che richiedeva il mercato immobiliare dell'epoca[73]. Ciò ha delineato la riqualificazione di Canary Wharf, a pochi km ad est della City, che è passato da essere zona industriale a centro direzionale, ed ha saputo ricevere e dare spazio a diversi istituti bancari ed istituzioni che prima erano locati nel Miglio Quadrato.

La nascita del centro direzionale di Canary Wharf è simbolo dell'alta densità di lavoratori presenti nel settore terziario per la città di Londra. A conferma di ciò, per il 2019, si registrano 3.190.000 impiegati di ufficio su un totale di 6.047.000 di lavoratori totali presenti in città. Si tratta del 52% del comparto occupazionale ed è un dato in continua ascesa dal 1996 ad oggi, con un unica flessione nel 2008 riconducibile alla crisi finanziaria dello stesso anno[74]. Nel grafico seguente si descrive l'andamento occupazionale per ogni settore dal 1996 al 2019.

72 Environment Agency. (2022, March 31). River Thames: enforcement plan.

73 Office for National Statistics. (n.d.). Workforce Jobs – London Datastore. LONDON DATA STORE

Marc Barrot. ***Canary Wharf skyline***. Londra, 2021. libreria flickr.com

2.5.1 Andamento degli impiegati per settore

74 Ivi (2020)

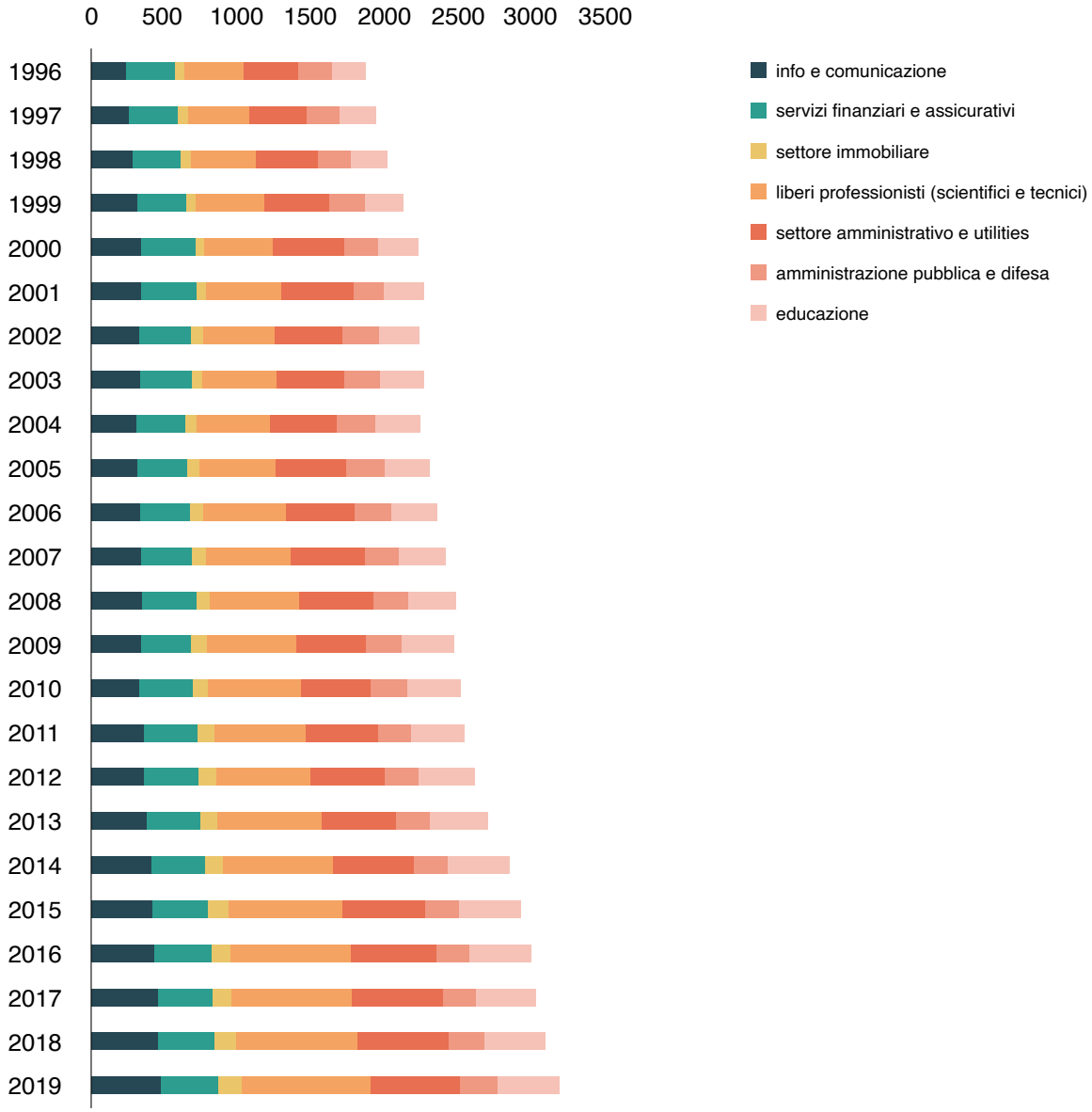
Come precedentemente descritto il settore terziario è colui che fa da padrone per la città di Londra.

Al netto di ciò, è interessante comprendere quali tipologie di professioni siano determinanti all'interno di esso. Nel grafico descritto a destra si delinea l'andamento occupazionale diviso per ambito, all'interno del settore terziario dal 1996 al 2019.

Ciò che immediatamente si nota è la costante crescita del settore terziario che porta da 1.800.000 unità nel 1996 al 3.190.000 per il 2019[75]. Inoltre, si registra una particolare crescita nel caso dei liberi professionisti, sia in ambito scientifico che tecnico, che vanno a raddoppiare la loro presenza nell'arco di 23 anni.

Altre sezioni in costante crescita sono quello dell'educazione e dei servizi amministrativi ed utilities. Oltre questi, rimangono con andamento pressochè costante altri comparti quali l'amministrazione pubblica e difesa, il settore immobiliare e i servizi finanziari ed assicurativi.

Questo diagramma dimostra come la città di Londra non conosca crisi dal punto di vista occupazionale per il settore terziario. Di fatto, nell'arco temporale che va dal 1996 al 2019, non si è verificato nessun ribasso rilevante ma solo una consistente crescita soprattutto negli specifici settori sopracitati.



fonte: ONS workforce job (WFJ) file 2020

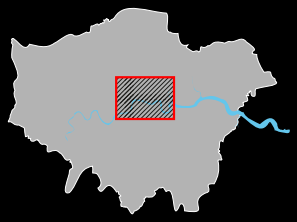
LONDON

DATA

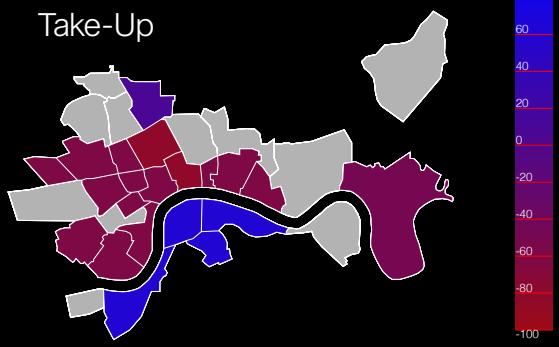
2.5.2 Analisi dati

	Take-Up	Vacancy
	m^2	[-] %
The City	**55.742** *150,3K**	**10,3** *6,5**
West End	**46.452** *123K**	**5,7** *3,45**
Midtown	**6.288** *39K**	**5,9** *3,49**
Southbank	**18.581** *11,4K**	**3,7** *1,97**
Docklands	**9.290** *20K**	**12,3** *11,77**
Tech Belt_King's Cross	**52.000** *48K**	**6,9** *7**

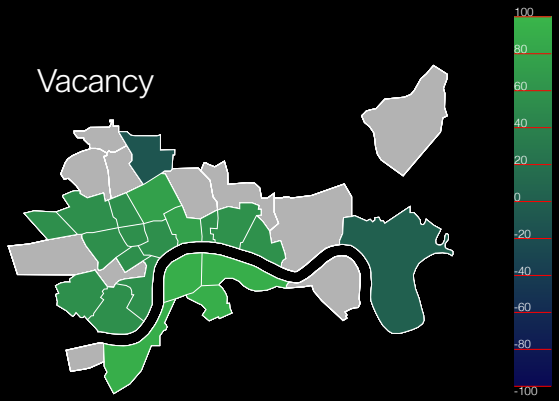
Spazio in costruzione	Canone medio	Canone prime
m²	€/m²	€/m²
538.838 *678K**	**208,66** *206,69**	**275,59** *269,69**
269.419 *242K**	**314,96** *328,74**	**442,91** *472,44**
139.355 *112K**	**200,79** *206,69**	**265,75** *269,69**
92.903 *84K**	**179,13** *177,17**	**275,59** *265,75**
92.903 *93K**	**82,68** *72,83**	**187,01** *127,95**
102193 *167K**	**311,02** *307,09**	**324,80** *312,99**



Take-Up



Vacancy



Spazio in costruzione

Tutti i dati relativi al mercato uffici di Francoforte sul Meno sono statio prelevati dal report fornito da Avison Young[1].

La mappa a sinistra espone le variazioni percentuali dei valori di take-up, come per le precedenti città-studio il periodo analizzato va dal Q4 2019 al Q2 2021. Come si può notare dal cartogramma le variazione maggiore con segno positivo è registrata nel sottomercato di Southbank che registra + 64% passando da 11.352 m2 per il T0 a 18.581 m2 per il T1, altretanto con segno positivo è il sottomercato di King's Cross che segna un +8,5% passando da 48.000 m2 a 52.000 m2. Questo ultimo va di poco a superare il migliore valore assoluto per il periodo analizzato registrato invece nella City con 55.472 m2. Questa, in linea con gli altri sottomercati, registra una decrescita del 63% in quanto nel Q4 2019 registrava ben 150.378 m2.

Il secondo grafo, a fronte dello stesso intervallo temporale del precedente, descrive le variazioni inerenti ai livelli di vacancy. Per questo parametro si registra un aumento generalizzato per tutti i sottomercati con variazioni che oscillano dal 59% per la City all'87% di Southbank. Al di fuori di questi l'unico sottomercato in controtendenza è quello di King's Cross mantenendo il proprio livello di vacancy pressochè costante, partendo da 7% del T0 ad un 6,9% per il T1

Nell'ultima mappa si descrivono le variazioni riguardo lo spazio in costruzione per ogni

27 Avison Young. (2021). Central London office analysis.

distretto commerciale. Nel caso di Londra il sottomercato con una maggiore variazione è di nuovo quello di King's Cross con un -39%, passando da 167.225 m2 del Q4 2019 a 102.193 m2 del Q2 2021. Una decrescita così rapida, per il caso di un distretto non situato in una posizione centrale, può essere interpretata come parabola discendente caratteristica delle fasi conclusive dei processi edilizi di elevate dimensioni. Altro sottomercato che registra una varianza negativa è la City con un -21%, portandosi da 678.192 m2 del T0 a 538.838 m2 per il T1. Al netto di questi, si registra per gli altri sottomercati una crescita omogenea dal 11% per Southbank al 25% per Midtown, segno che Londra è un mercato in continua crescita.

Come per le precedenti città-studio, a fronte dei dati analizzati, l'analisi urbana verrà concentrata sul sottomercato di King's Cross.

2.5.3 Lo sviluppo urbano

Sin dal 1999, anno in cui è stata costituita la Greater London Authority, le politiche spaziali ed urbanistiche inerenti l'area della Greater London seguono i principi e espressi all'interno del piano di sviluppo territoriale chiamato London Plan[76]. Questo viene redatto dal sindaco di Londra, in cooperazione ai 32 distretti ed infine dalla Corporation of the City of London con una frequenza di aggiornamento di circa di cinque anni avendo come termine ultimo obiettivi strategici di medio-lungo periodo pari a 20-25 anni. Tale documento è da intendere come un quadro interdisciplinare all'interno del quale vengono delineate delle linee guida riguardo le tematiche sociali, ambientali e di sviluppo economico. Pertanto le strategie proposte riguardano il trasporto pubblico, la questione residenziale, l'accesso ai servizi pubblici e la sanità; tutte istanze che provengono dai fenomeni in atto come l'aumento demografico, l'invecchiamento della popolazione, l'aumento della povertà ed infine i cambiamenti climatici. In particola modo, il London Plan individua aree d'interesse che necessitano operazioni di riqualificazione o di rigenerazione urbana al fine di adempiere le necessità precedentemente espresse. Ciò che si intende costruire sono nuovi quartieri, o generalmente aree urbane, in grado di soddisfare i requisiti peculiari di nuove domande abitative, diversificate tra loro. In questa dimensione s'inserisce il progetto di riqualifazione dell'ex scalo ferroviario di King's Cross[77], nel distretto di Candem ai confini della City of London. In origine questa area veniva utilizzata come scalo di interscambio tra le due stazione adiacenti di King's Cross e St. Pancras International ma a causa della recessione degli anni '70, che investì tutta la Gran Bretagna, le industrie vicine allo scalo iniziano un fase di decrescita che porta la definitiva chiusura e conseguente abbandono dei propri stabili negli anni '80, quando tutto il sobborgo gode di pessima fama tanto che registra i canoni di affitto più bassi per il centro di Londra ed uno stock immobiliare fermo alle costruzioni risalenti al XIX secolo. La svolta avviene nel 1996 quando, attraverso la costruzione del Channel Tunnel Rail Link che collega la stazione di St Pancras al Tunnel della Manica, si libera una grande area occupata precedentemente dal sedime ferroviario.

75 The London Plan. (2021, March 2). London City Hall

76 The World Bank. (2017). Case Study London King's Cross

Cantelowes
Caledonian
St. Pancras and Somers Town
Camden Town with Primrose Hill
King's Cross
Regent's Park
Bloomsbury

KING'S CROSS

77 Townshend LA - King's Cross Central. (n.d.). TOWNSHEND LANDSCAPE ARCHITECTS

78 Sidders, J. (2012). nalysis: The power of three rules King's Cross 19 JAN 2012 BY JACK SIDDERS. Construction News

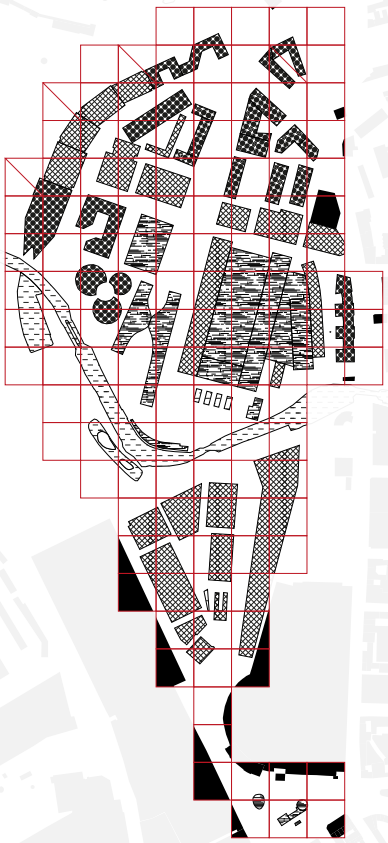
Nel 2001 il proprietario dell'area, la London & Continental Railways Limited, affida alla società immobiliare Argent lo sviluppo del nuovo scalo cominciando così la fase di studi e consultazioni con la comunità locale, gli organi politici e i potenziali finanziatori. Il primo masterplan proposto da Allies e Morrison, Porphyrios Associates e Townshend Landscape Architects viene approvato nel 2006 così da cominciare i primi lavori nel 2007[78]. L'area, di 27 ettari, è caratterizzata dalla forma a lacrima e viene attraversata dal Regent che divide trasversalmente l'ex scalo in due zone. Per il progetto di riqualificazione viene attribuito un elevato indice di edificabilità pari a 2.7, il più alto incontrato finora, che da la possibilità di erigere ben 740.000 m^2 di SLP.

L'obiettivo dichiarato è quello del rilancio economico dell'area, effetivamente avvenuto attraverso l'investimento di numerose risorse economiche che hanno dato vita ad un nuovo quartiere dove prima trovavano luogo solo binari.

Un ulteriore focus è stato concetrato sull'aspetto gestionale del progetto, in quanto, pur mantenendo i vincoli urbanistici, sono state lasciate libere e aperte ai possibili acquirenti le destinazioni d'uso degli immobili durante l'intero sviluppo del masterplan. In questo modo, è stata garantita un maggiore flessibilità alla riqualifcazione, rendendola più sensibile alle esigenze del mercato immobiliare e conseguentemente più appetibile agli occhi degli investitori.

Ad oggi, di progetto, le funzioni prevalenti sono le seguenti: 26% residenziale, 6% commercio, 4% hotel ed infine il 61% sarà destinato a spazi dedicati ad uso ufficio[79]. Come si nota dalla mappa qui a destra, pur essendo in percentuale nettamente maggiore gli spazi ufficio non risultano centrali all'interno del masterplan. Difatti, al di fuori del blocco a sud tra

dimensione
27 ha



740.000
2,7
270.000
indice edificabilità

residenziale
26%

commerciale/ricettivo
10%

uffici
61%

spazi aperti
40%
108.000 m²

le due stazioni considerato di risulta, è presente un alto livello di mixitè da cui non consegue alcuna gerarchia tra le diverse funzioni presenti nel disegno progettuale.

Al netto dello spazio costruito, nel progetto di King's Cross diviene quindi elemento cardine la progettazione delle aree residuali ed interstiziali. Gli spazi comuni divengono strumento capaci di moderare la relazione tra le diverse funzioni. Da luoghi di passaggio divengono luoghi dello stare, andando a disegnare spazi filtro e commonground in grado di promuovere, attraverso il loro disegno, la condivisone di esperienze e momenti da parte dei differenti attori che vivono lo spazio stesso. Questa filosofia permette a questi luoghi di possedere una propria forza ed una propria dignità dal punto di vista progettuale andando a delineare in prima battuta la loro centralità rispetto al costruito e successivamente una nuova identità per l'intero distretto.

79 How King's Cross has been transformed in the past decade. (n.d.). Savills.

A conferma dell'attenzione posta sullo spazio pubblico, all'interno del masterplan sono presenti ben dieci nuovi punti di aggregazione come piazze e parchi pubblici, per un totale di 10.5 ettari, pari al 40% dell'area di progetto.

Concludendo, ai fini del successo della riqualificazione è importante citare chi effettivamente ha investito e creduto nel progetto ancor prima che esso fosse realizzato. Il primo tra tutti è stato il Central Saint Martins - University of the Arts London, che occupa il Granary Complex sin dal 2011[80]. Quest'ultimo, centrale nell'area dell'ex scalo, ha reso possibile la frequentazione da parte di una comunità studentesca vibrante e creativa. In tale programma, la presenza di un ente accademico volto all'arte e al design, sensibile ai nuovi trend, ha ricoperto il ruolo di volano in grado di catalizzare aziende ed enti impegnati nel settore dell'intrattenimento ed in generale nell'industria creativa. Pertanto, dopo il Saint Martins, i locatari presenti nell'area sono stati Google, con 92.000 m^2 per 7.000 dipendenti, Facebook ora Meta con 65.000 m^2 ed altri player del calibro mondiale che hanno spostato i propri headquarter a King's Cross come Nike, Sony Music ed Universal Music; portando ogni giorno, dati alla mano, la presenza di 30.000 dipendenti nell'area.

Christian Lüts. ***Cantiere di King's Cross***. Londra, 2011. libreria flickr.com

Adam Bowie. ***Granary Square***. Londra, 2013. libreria flickr.com

Eric Mak. ***Housing vs. Retail***. Londra, 2020. libreria flickr.com

2.6
Riflessione fine capitolo

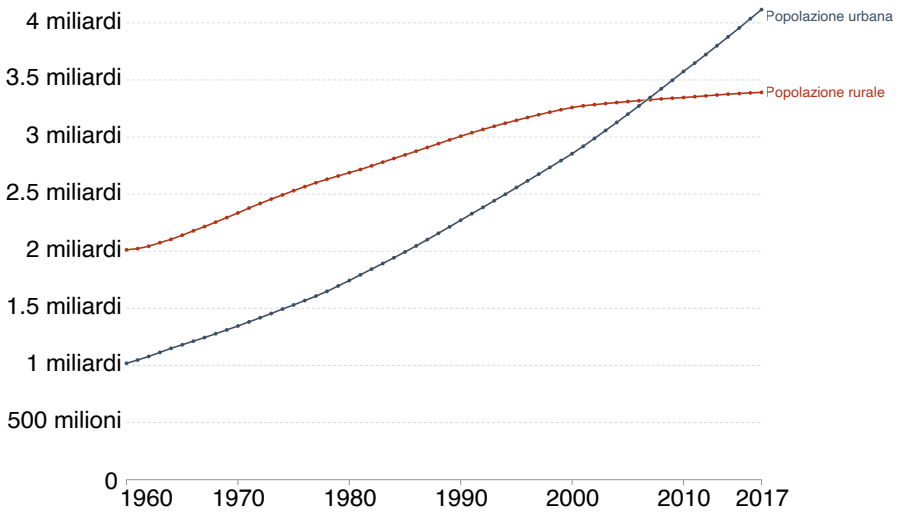
Per concludere il capitolo è utile trarre una riflessione su quanto approfondito finora. I casi studio presi in esame sono il risultato della riqualificazione di aree dismesse, le quali erano precedentemente utilizzate come scalo ferroviario.
Questa dinamica è in atto già da diversi anni ed è il risultato di due diversi episodi che accadono all'interno della città in epoca contemporanea.

Il primo è la continua migrazione di abitanti dalle aree rurali a quelle urbane. Questo trend, come dimostrato da diverse ricerche tra le quali "Urbanization"[81] di Hannah Ritchie and Max Roser, non conosce alcun tipo di confine, né di tipo politico né geografico. Proseguendo, lo studio citato afferma che, a fronte delle stime fornite UN World Urbanization Prospects, la popolazione urbana nel 2018 è stimata a 4,3 miliardi di persone, pari al 55% della popolazione mondiale. Come presentato nel grafico sottostante è possibile notare quanto questo dato sia in continua ascesa e che, nonostante sia presente una costante crescita per entrambi i comparti, la percentuale d'incremento per la popolazione urbana sia nettamente superiore rispetto a quella rurale, atto riscontratasi nel 2007 quando le due curve si sono incontrate sancendone il sorpasso.

Restringendo il campo di analisi sul solo territorio europeo si può osservare come in realtà questo andamento sia ancora più accentuato, in quanto la forbice che divide la popolazione urbana da quella rurale è molto più ampia. Inoltre, sempre considerando i dati forniti dal World Bank based on data from the UN Population Division, dal 1960 la popolazione rurale è in costante diminuzione registrando per il 2020 112.14 Milioni di abitanti, a fronte dei 335.65 residenti nelle aree urbanizzate.

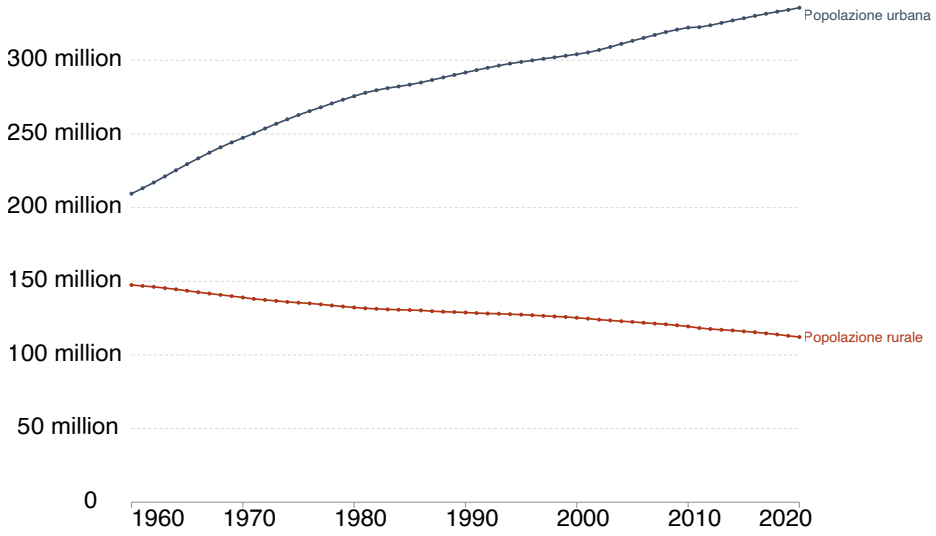
80 Ritchie, H., & Roser, M. (2018). Urbanization. Our World in Data.

Numero di persone che vivono in aree urbane e rurali, mondo



Source: World Bank based on data from the UN Population Division, OurWorldInData.org/urbanization

Numero di persone che vivono in aree urbane e rurali, unione europea



Source: World Bank based on data from the UN Population Division, OurWorldInData.org/urbanization

Questo dato testimonia quanto effettivamente stia aumentando la popolazione urbana in Europa. Tra le diverse ragioni che portano questo incremento vi è la concentrazione dei servizi presenti all'interno delle città, e la quasi mancanza di essi all'esterno. Questa dinamica porta inoltre, non solo ad un esodo dalle zone rurali verso la città, ma anche ad una migrazione che porta da città povere di servizi ad altre con un livello più alto.

Questo ultimo processo delinea una velata competizione tra città, dove fa da padrone la qualità e la quantità di servizi offerti al cittadino, soprattutto in un'epoca dove è presente una molteplicità anagrafica nei soggetti, ognuno con le proprie esigenze.

Il secondo episodio è la dismissione di aree industriali all'interno delle città. Tra queste vi sono i già citati scali ferroviari che, a causa del continuo allargamento dei confini urbani, passano da essere situati da zone storicamente periferiche a zone oggi centrali. Per questo gli scali diventano non adeguati dal punto di infrastrutturale, vengono chiusi e successivamente abbandonati.

Gli scali ferroviari, specialmente se inutilizzati, divengono spazi vuoti, barriere impenetrabili all'interno della maglia urbana, tagli in grado di dividere parti di città provocando disuguaglianze tra aree limitrofe.

La situazione in cui si presentano gli scali dismessi, ovvero come spazi abbandonati caratterizzati dalle ampie dimensioni indivise, molto spesso può causare, oltre ad evidenti situazioni di degrado materiale, un impatto negativo sul valore economico degli immobili adiacenti allo scalo e sulla fruibilità degli spazi pubblici adiacenti ad esso. Questo meccanismo genera di fatto una frattura sociale fra le diverse aree urbane, incrementando forti disuguaglianze sociali ed economiche.

Dinanzi a questi processi, la riqualificazione degli scali ferroviari dismessi può essere intesa come un'occasione per la città in quanto risponde sia alla possibilità di utilizzare un'area centrale come risposta all'esigenza di ampliare i servizi all'interno di essa, sia come opportunità di riqualificazione di aree degradate, al fine di sopperire alla disuguaglianza sociale causata dalla presenza degli scali visti come divisori di zone.

Una volta riqualificati, gli scali divengono nuove centralità all'interno della maglia urbana, essendo non solo in grado di risanare le singole parti della città degradate, bensì di far accrescere il valore della città stessa, in quanto, grazie alla loro stessa genesi dispongono di un'infrastruttura tale da collegare e di conseguenza amplificare gli output di progetto verso altre porzioni urbane, anche non adiacenti al singolo sito.

Per tutte queste motivazioni espresse, la trasformazione degli scali ferroviari dismessi è divenuta nelle politiche urbane un tema centrale all'interno della pianificazione della città contemporanea, come visto anche attraverso l'analisi dei casi studio delle tre metropoli europee precedentemente presi in esame.

Nello specifico all'interno dell'analisi dei masterplan dei casi studio, è risultata rilevante la percentuale delle destinazioni d'uso riservate alle diverse funzioni inserite nell'area di progetto, quali la percentuale residenziale, commerciale ed uffici. Tale valutazione risiede principalmente nella natura, nelle esigenze ed infine nelle potenzialità intrinseche che il contesto può offrire, ma ciò che si può constatare dalle analisi fin qui riportate è la costante esigenza di mantenere un grado di mixitè e di diversificazione tra le diverse componenti inserite, ripartizione che è prodotto di un'attenta analisi del mercato e dalle esigenze che la città esprime.

Tale osservazione può essere notata per ogni singolo caso studio. Ad esempio, nel caso di Parigi e di Francoforte, città caratterizzate da una forte urgenza abitativa si è destinato il 41% di superficie utile alla destinazione residenziale. Cosa che in parte è stata valutata anche a Londra dove, a fronte di un 26% destinato ad uso residenziale, si è preferito investire sul settore uffici andando ad indirizzare a tale utilizzo il 61% di superficie utile.

Oltre la quantità riferite alle destinazioni di uso, risulta determinante la loro geolocalizzazione strategica rispetto al contesto urbano nel quale si vanno ad inserire, come osservato nel caso dell'Europaviertel di Francoforte dove gli uffici sono stati collocati nella parte antistante la fiera, oppure nel progetto di Clichy-Batignolles dove la manica degli uffici è stata utilizzata come cortina volta a proteggere il parco dal sedime ferroviario ancora in uso.

Altro tema è la raggiungibilità del sito attraverso il trasporto pubblico e metodi di viabilità alternativi, come quelli dolci quali piste ciclabili, o ciclovie a percorrenza veloce. Tale argomento diviene oggi cruciale in quanto si considera, maggiormente rispetto ad epoche passate, la questione ambientale prefissandosi obiettivi di emissione di C02 vicini allo zero. Questa tipo di policy, che risulta attiva soprattutto in ambito urbano come notabile, ad esempio, nelle ultime pratiche amministrative presentate a Parigi, vieta sempre di più l'utilizzo di mezzi propri a combustione, a favore di tipologie di mobilità condivisa oppure propria su mezzi green.

Concludendo, in linea con questo ragionamento, la trasformazione di scali ferroviari dismessi è stata, ed è, alla base di strategie di riqualificazione urbana attuate negli ultimi anni in diverse città europee. Considerando tutte le ragioni sopracitate, è chiaro l'utilità e la messa in atto di tattiche di rinnovamento urbano attuate dai singoli organi amministrativi interni alle città. Le aree ferroviarie dismesse costituiscono quindi delle reali opportunità per trattare e cercare di ri-

solvere le criticità riconducibili al loro inutilizzo, attuando risanamenti ambientali, sociali ed economici. In questa operazione risulta rilevante non tanto lo spazio fisicamente costruito, bensì la sua morfologia rispetto alle aree interstiziali, intese come spazi pubblici in grado di attrarre sempre di più pubblico e conseguentemente occasioni di sviluppo condivise.

Bibliografia capitolo 2

1_Amor, N. (2017). Islam e identità: il disagio sociale e l'origine della radicalizzazione nelle periferie europee. Università Ca' Foscari Venezia. http://157.138.7.91/handle/10579/10197

2_ARUP. (2015). SCALI FERROVIARI BENCHMARKING DI RIGENERAZIONI URBANE DI SUCCESSO SU AREE FERROVIARIE DISMESSE. Sistemi Urbani - Gruppo Ferrovie dello Stato italiane. https://www.fssistemiurbani.it/content/dam/fs-sistemi-urbani/scali-milano/Arup_Report-Scali-Ferroviari_150916_RED.pdf

3_Avison Young. (2021). Central London office analysis. https://www.avisonyoung.co.uk/documents/38901/105503517/Central+London+office+analysis+Q3+2021.pdf/20e95c55-fdc7-4645-bf09-af301ad6276b?t=1635255400000

4_BNP PARIBAS REAL ESTATE. (2021). PARISOFFICE MARKET Rental market still convalescing. https://www.realestate.bnpparibas.fr/sites/france/files/2021-09/AAG%20OFFICE%20IDF%20Q2%202021.pdf

5_Clichy-Batignolles (Paris 17e) Une nouvelle qualité urbaine pour le nord ouest parisien. (n.d.). P&MA - Paris & Métropole Aménagement. Retrieved May 6, 2022, from https://www.parisetmetropole-amenagement.fr/fr/clichy-batignolles-paris-17e

6_de Michele, G. (2015, November 16). La banlieue come volontà e come rappresentazione. EuroNomade. http://www.euronomade.info/?p=4517

7_Desmoulins, C. (2019). Clichy-Batignolles, la nuova Parigi a bordo ferrovia. Il Giornale Dell'architettura. https://ilgiornaledellarchitettura.com/2019/06/19/clichy-batignolles-la-nuova-parigi-a-bordo-ferrovia/

8_Dossier complet – Commune de Paris (75056) | Insee. (n.d.). insee. Retrieved November 23, 2021, from https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75056#chiffre-cle-10

9_efa France équipementier pour véhicules industriels. (2022, May 25). efa Controls. Retrieved May 27, 2022, from https://efa-controls.com/

10_Environment Agency. (2022, March 31). River Thames: enforcement plan. GOV.UK. https://www.gov.uk/government/publications/river-thames-enforcement-plan

11_Europaviertel frankfurt/main. (n.d.). AS+P. Retrieved December 1, 2021, from https://www.as-p.com/projects/project/europaviertel-frankfurt-am-main-22/show/

12_Fedeli, V. (2009). Le Grand Pari(s) de l'agglomeration parisienne. Elementi per una riflessione sulla citt e sull'urbanistica. TERRITORIO, 50, 137–148. https://doi.org/10.3280/tr2009-050015

13_GmbH, C. F. (n.d.-a). Europaviertel | stadtplanungsamt frankfurt am main. STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN. Retrieved December 23, 2021, from https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/europaviertel_5196.html?psid=ukscco2pdkr2ug5jfck39ptt26

14_GmbH, C. F. (n.d.-b). Urban development | stadtplanungsamt frankfurt am main. STADT PLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN. Retrieved November 18, 2021, from https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/urban_development_5626.html?psid=i6keofmhsllr1gphnc8bv3uge3

15_Green, L. A. (n.d.). A summary history of immigration to Britain. Migration Watch UK. Retrieved March 21, 2022, from https://www.migrationwatchuk.org/briefing-paper/48/a-summary-history-of-immigration-to-britain

16_Hoesli, M., & Morri, G. (2010). L'investimento immobiliare. Mercato, valutazioni, rischio e portafoglio. Hoepli.

17_How King's Cross has been transformed in the past decade. (n.d.). Savills. https://www.savills.co.uk/blog/article/290128/commercial-property/how-king-s-cross-has-been-transformed-in-the-past-decade.aspx

18_I Distretti di Londra, o Borough. (2018, July 6). Londra. Retrieved March 21, 2022, from https://www.ldncity.com/zone/distretti-londra-borough_2344.html

19_Knight Frank. (2020). King's cross. https://content.knightfrank.com/research/1936/documents/en/kings-cross-market-insight-report-2020-7034.pdf

20_Lizieri, C., & Pain, K. (2013). International Office Investment in Global Cities: The Production of Financial Space and Systemic Risk. Regional Studies, 48(3), 439–455. https://doi.org/10.1080/00343404.2012.753434

21_The London Plan. (2021, March 2). London City Hall. https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan

22_Métropole du Grand Paris. (2021). Greater Paris Metropolis in Action. https://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2020-01/1903_MGP-plaquetteBDweb.pdf

24_Office for National Statistics. (n.d.). Workforce Jobs – London Datastore. LONDON DATA STORE. https://data.london.gov.uk/dataset/workforce-jobs

25_Ritchie, H., & Roser, M. (2018). Urbanization. Our World in Data. https://ourworldindata.org/urbanization#citation

26_RIWIS Online - Basis. (n.d.). RIWIS Online. Retrieved April 24, 2022, from https://www.riwis.de/online_test/en/info.php3?cityid=&info_topic=gewerbe#:%7E:text=The%20Prime%20Rent%20is%20defined,all%20rents%20within%20a%20submarket

27_Sidders, J. (2012). nalysis: The power of three rules King's Cross 19 JAN 2012 BY JACK SIDDERS. Construction News. https://www.constructionnews.co.uk/archive/analysis-the-power-of-three-rules-kings-cross-19-01-2012/

28_Simonotti, M. (2006). Metodi di stima mobiliare. Applicazione degli standard internazionali. Flaccovio Dario.

29_Stadt Frankfurt am Main. (2012, January). Frankfurt/main urban development report (No. 300). Stadtplanungsamt, Abteilung 61.G Gesamtstadt: Matthias Drop, Antje Iff. https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/show.php?ID=13159&psid=2

30_Story Map Journal. (n.d.). CBRE. Retrieved December 18, 2021, from https://arcgiscenter.cbre.eu/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=4695b3fcdebc4930b19ac4b429f95180&locale=en#

31_The World Bank. (2017). Case Study London King's Cross. https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/PDFs/RR%20Toolkit%20EN%20New%202017%2012%2027%20CASE8%20LONDON.pdf

32_Townshend LA - King's Cross Central. (n.d.). TOWNSHEND LANDSCAPE ARCHITECTS. http://townshendla.com/projects/kings-cross-central-9/

03

analisi di**mercato** scalo**vallino**

3.1
Presentazione scalo Vallino

Lo scalo Vallino nasce grazie alla realizzazione della stazione di testa Porta Nuova, i cui lavori sono cominciati durante il periodo dell'Unità d'Italia e si sono conclusi ufficialmente nel 1868 per mano dell'ingegnere Alessandro Mazzucchetti e dell'architetto Carlo Ceppi[1]. In questi anni, la costruzione della strada ferrata risultò fondamentale per la città di Torino, poiché grazie ad essa si ebbe il collegamento fra il territorio torinese e la città di Genova, che attraverso il suo porto apre il distretto produttivo piemontese verso il Mediterraneo.

L'avere una rete ferroviaria attiva conduce conseguentemente ad una maggiore facilità negli scambi commerciali, producendo un aumento delle attività manifatturiere. Successivamente, avere più merci da trasportare significa per la città la necessità di un adeguamento delle infrastrutture a disposizione, rendendo necessarie la realizzazione di edifici e stabili con funzioni accessorie al trasporto su ferro. Nel caso di Torino, queste istanze dimensionali vengono inizialmente soddisfatte nelle aree adiacenti alla stazione di Porta Nuova, dove tra il 1860 e il 1865

1 urbanpromo. (2019, November). Lo scalo Vallino: racconto di un'esperienza di rigenerazione urbana in divenire. biesse investment company.

2 ibi.

3 Ex Fiat di corso Dante - MuseoTorino. (n.d.). Museotorino. Retrieved August 4, 2022

vengono costruiti diversi uffici amministrativi, rimesse locomotori ed impianti di stazione[2]. In seguito, con l'uso sempre più attivo della rete ferroviaria ed il relativo notevole aumento degli scambi commerciali, determinando nuove necessità di spazi collaterali al traffico ferroviario.

Al fine di soddisfare tali esigenze, nel 1882 la costruzione delle funzioni accessorie alla stazione ferroviaria Porta Nuova oltrepassano il primo cavalcavia, oggi Corso Sommelier, andando così a definire il primo progetto dello Scalo Vallino per mano dell'ingegnere Tarozzi. Il primo intervento dell'ingegnere si attua nell'edificazione di tre edifici minori sul fronte di via Nizza dove verranno locati alloggi per le guardie daziarie ed uffici e due piani caricatori coperti utili alla movimentazione delle merci su lato dei binari di corsa. In un secondo momento, nel 1887, ebbe luogo il primo ampliamento progettato da Pozzi che delinea la realizzazione di un edificio con struttura portante in mattoni pieni, ad uso ufficio e magazzino merci, contraddistinto da una corte aperta con un lato su via Nizza.

Oltre questo, vengono realizzati diversi locali a supporto di quelli precedentemente elencati con funzioni di tipo magazzino per materiali pesanti e ricambi.

Andando in avanti, nel 1899, viene inaugurato in Corso Dante 35 il primo stabilimento della Fabbrica Italiana Automobili Torino, oggi conosciuta come Fiat[3]. In questi anni Torino modifica la sua struttura morfologica e si plasma rispetto all'industria, nello specifico lo Sca-

lo Vallino, ed in generale il quartiere di San Salvario dove lo scalo prende forma, vivono un periodo di forte connotazione industriale e manifatturiera, ospitando due importanti rassegne: l'Esposizione Generale Italiana del 1884 e l'Esposizione Internazionale del 1911.

Durante la Seconda guerra mondiale lo Scalo Vallino, come altre infrastrutture e stabilimenti industriali presenti a Torino, viene pesantemente danneggiato dai diversi bombardamenti avvenuti durante il conflitto. Questi ultimi erano mirati verso le infrastrutture utili alla produzione e al trasporto di materiale bellico, di fatto, oltre la stazione di Porta Nuova, venne colpito lo stabilimento Fiat di Lingotto che all'epoca era destinato alla produzione di armi.

Concluso il conflitto mondiale, vengono abbattuti e successivamente ricostruiti gli edifici situati su piazza Nizza e corso Sommeiller appartenenti al Vallino. Oltre questi, viene ripensata la disposizione generale dello scalo in modo da renderlo più funzionale alle esigenze commerciali dell'epoca.

Durante gli anni del boom economico, relativo dagli anni '60 fino alla prima recessione economica vissuta dalla città di Torino, l'area rimane in funzione come area logistica

figura 1

STAZIONE DI PORTA NUOVA, EFFETTI PRODOTTI DAI BOMBARDAMENTI
ASCT, Fondo UPA, 3812_9E02-23
Incursione aerea dell'8 agosto 1943

per le merci. Tale crisi finisce per colpire anche la funzionalità dello scalo, che vede ridurre il proprio traffico merci, passando da essere uno snodo ferroviario ad un'area chiusa verso i binari di corsa e destinata a parcheggi e ad uffici locati a soggetti esterni a Ferrovie dello Stato.

In epoca contemporanea lo Scalo Vallino non è stato oggetto di particolari interventi, fino a quando, nel 2015, il gruppo RFI proprietario dell'area ha ceduto il proprio asset prima al gruppo Biesse Investment Company, attraverso la vendita delle palazzine tutelate su Piazza Nizza e Via Nizza, e successivamente al gruppo Novacoop, il quale ha acquisito tutti i 36.000 m2 dell'ex scalo merci[4].

Ad oggi, luglio 2022, l'area dell'ex scalo è teatro di un processo di riqualifica- zione urbana in fase di approvazione da parte degli organi amministrativi loca- li. L'intervento, che può essere considerato un esempio di partenariato pubblico-privato in quanto all'interno di esso è partecipe anche l'Università di Torino, comprenderà un utilizzo misto dell'area secondo le seguenti destinazioni d'uso[5]:

- Il 40% sarà destinato ad uso residenziali, con la costruzione di due palazzine ad uso residenziale
- Il 30% sarà destinato alla creazione di uno spazio per studenti
- Il 20% sarà di uso commerciale
- L'ultimo 10% è destinato ad un uso terziario.

4 Incomincia la rivoluzione intorno a Porta Nuova. La vendita dello scalo Vallino trasforma l'area di piazza Nizza. LA STAMPA, Minello B, 24-10-2014

5 Torino, l'ex Scalo Vallino pronto per una nuova vita. (2022). Moleventiquattro.

3.2
Scalo Vallino dispositivo urbano

Il progetto inerente allo Scalo Vallino attuato in questi ultimi anni, riprende i processi di riqualificazione elencati e descritti nel precedente capitolo “Tre città per tre progetti”. Difatti, come gli ex scali ferroviari citati nel capitolo precedente, il sito torinese è stato uno scalo merci situato in prossimità di una stazione di testa, nello specifico della stazione Porta Nuova, ed è rimasto in funzione fino a quando la produzione manifatturiera è venuta meno delineandone la relativa chiusura.

La cessazione di tale servizio ha raffigurato il disegno di un vuoto urbano spogliato di qualsiasi funzione e chiuso rispetto al reticolo viario circostante, tracciando quindi un quadro di degrado e depressione che ha caratterizzato l’intera area fino ai primi interventi di riqualificazione effettuati negli ultimi dieci anni.
Proseguendo, come si è potuto precedentemente analizzare gli ex scali ferroviari, tra cui anche il Vallino, si trovano oggi in posizioni strettamente strategiche e singolari poiché collocati al margine di aree contraddistinte da particolari forze, spesso antagoniste tra loro.

Questa specifica condizione si può riconoscere rispetto agli ex scali affrontati nel capitolo due, soprattutto nel caso dello scalo di Clichy Batignolles collocato sul confine tra la città di Parigi e la Prima Corona a Nord, nel quale l’intervento al suo interno è volto a cucire le

due maglie urbane attraverso un vuoto fruibile da entrambi le parti.

Come per il caso parigino lo scalo torinese, con l'annesso sedime ferroviario di Porta Nuova, per dov'è situato può essere inteso come barriera urbana confinante tra i quartieri di Crocetta e San Salvario, rappresentando un taglio in grado Il progetto inerente allo Scalo Vallino attuato in questi ultimi anni, riprende i processi di riqualificazione elencati e descritti nel precedente capitolo "Tre città per tre progetti". Difatti, come gli ex scali ferroviari citati nel capitolo precedente, il sito torinese è stato uno scalo merci situato in prossimità di una stazione di testa, nello specifico della stazione Porta Nuova, ed è rimasto in funzione fino a quando la produzione manifatturiera è venuta meno delineandone la relativa chiusura.

La cessazione di tale servizio ha raffigurato il disegno di un vuoto urbano spogliato di qualsiasi funzione e chiuso rispetto al reticolo viario circostante, tracciando quindi un quadro di degrado e depressione che ha caratterizzato l'intera area fino ai primi interventi di riqualificazione effettuati negli ultimi dieci anni.
Proseguendo, come si è potuto precedentemente analizzare gli ex scali ferroviari, tra cui anche il Vallino, si trovano oggi in posizioni strettamente strategiche e singolari

poiché collocati al margine di aree contraddistinte da particolari forze, spesso antagoniste tra loro.

Questa specifica condizione si può riconoscere rispetto agli ex scali affrontati nel capitolo due, soprattutto nel caso dello scalo di Clichy Batignolles collocato sul confine tra la città di Parigi e la Prima Corona a Nord, nel quale l'intervento al suo interno è volto a cucire le due maglie urbane attraverso un vuoto fruibile da entrambi le parti.

Come per il caso parigino lo scalo torinese, con l'annesso sedime ferroviario di Porta Nuova, per dov'è situato può essere inteso come barriera urbana confinante tra i quartieri di Crocetta e San Salvario, rappresentando un taglio in grado di incrementare diseguaglianze già presenti tra queste due realtà di Torino e rendendo inattuabile alcuna possibilità di confronto tra le due aree.

Difatti fra i due quartieri, non essendo presente alcun fronte comune se non quello occupato dai viari ad alta percorrenza di Corso Sommelier e Corso Dante, nel corso degli anni sono proseguiti due sviluppi paralleli e indipendenti tra loro, manifestati da differenti valori immobiliari, relativi sia al settore residenziale e alla qualità dei servizi offerti all'interno delle proprie circoscrizioni.

Al fine di chiarire la differente qualità urbana dei due quartieri viene rappresentata di seguito una breve descrizione del contesto urbano adiacente al caso studio oggetto di ricerca.

Il fronte ovest della stazione di Porta Nuova viene cinta da via Sacchi, la quale è da considerarsi come un'antibarriera rispetto a quella fisica rappresentata dai binari. Una volta superata la ferrovia, proseguendo su lato ovest di Corso Sommeiller si può osservare il quartiere storico di Crocetta[6], la quale viene ritenuta una zona della città dal forte prestigio, destinata prettamente alla dimensione residenziale. Il quartiere, è inoltre rinomato per essere sede di numerosi uffici privati, sia di piccola dimensione, come quelli dediti a studi professionali di vario titolo, che di medio-grande dimensione, come gli edifici presenti su Corso Re Umberto che vanno a rappresentare il distretto bancario presente a Torino. Dal punto di vista dei servizi offerti, essi sono concentrati principalmente nell'area dove si svolge il mercato, presso Largo Gian Domenico Cassini e Via Marco Polo, e sono prettamente tutti di prossimità. Concludendo, la percezione generale che trasmette il quartiere Crocetta è quella di un'area urbana a cui si può associare un alto livello prestazionale rispetto la qualità di vita, indice riservato però ai soli residenti del quartiere, andando così a delineare una sorta di gated community. Gli abitanti di Crocetta si possono immaginare come una comunità riparata all'interno delle proprie siepi, quasi al pari di una città-giardino di stampo ottocentesco, che nonostante abbia

6 Ternavasio, M. (2019, October 7). Come nacque l'«isola» della Crocetta. Torino Storia. Retrieved July 14, 2022,

7 Breve storia del quartiere San Salvario di Torino. (2021, August 3). ARCASE. Retrieved July 14, 2022

8 L'immigrazione a Torino dal dopoguerra agli anni Settanta - MuseoTorino. (n.d.). Museotorino. Retrieved July 14, 2022,

diversi sbocchi attraverso i quali si potrebbe aprire alla città, uno su tutti la sede centrale del Politenico di Torino in Corso Duca degli Abruzzi in grado di portare a sé ogni giorno decide di migliaia tra studenti e personale accademico, rimane un'area pressoché chiusa e intenzionata a rimanere delimitata all'interno dei propri confini.

Proseguendo nella descrizione dei quartieri protagonisti, confinanti con lo Scalo Vallino, sul fianco est della stazione Porta Nuova emerge il tratto di Via Nizza che si può considerare il primo punto di contatto del quartiere di San Salvario[7]. Quest'ultimo, come già descritto in precedenza, nasce a fine '800 come quartiere dedito alla produzione manifatturiera e fin dalla sua origine, a differenza di Crocetta, si distingue per essere un quartiere aperto ai nuovi flussi migratori che hanno interessato Torino fin dai primi anni del '900[8]. Questo probabilmente lo si deve anche alla sua collocazione geografica che lo ha reso da sempre un territorio al margine essendo incasellato tra due barriere fisiche, rappresentate ad ovest dai binari ferroviari e ad est dal Parco del Valentino che cela il margine del Po.

Nonostante ciò, San Salvario ha mantenuto un'intrinseca identità, manifestata attraverso l'eterogeneità dei propri residenti. Al suo interno, la borghesia ha convissuto per anni con la classe operaia, si veda ad esempio Corso Marconi sede della Fiat dal 1954 al 1997 collocato a fianco di Via Saluzzo e via Baretti, note entrambe per aver ospitato ampi flussi migratori pro-

venienti dal mezzogiorno durante gli anni ’60 in pieno boom economico. San Salvario è così da intendere come un’area urbana complessa, caratterizzata sia da varie criticità che contemporaneamente da un’alta solidarietà promossa dai propri residenti.

Il contesto del quartiere cambia quando Torino attraversa la sua prima fase di deindustrializzazione, sul finire degli anni ’70 che, come anticipato nel precedente paragrafo, ne decreta la propria crisi. San Salvario diventa simbolo della recessione torinese vissuta in quegli anni, diviene rappresentazione dello smarrimento che sta attraversando la città, incapace di diversificare le proprie risorse, sia economiche che sociali, altamente dipendenti dal settore automotive rappresentato dalla FIAT. Da questo momento i migranti del Mezzogiorno fanno spazio a quelli provenienti dal nord africa, e San Salvario diventa il bacile dove circoscrivere e nascondere questi ultimi alla città, andando a delineare ciò che si può immaginare come un ghetto indirizzato al commercio di stupefacenti con alti livelli di criminalità.

Tutto questo meccanismo si protrae per diversi anni, fino all’alba del nuovo millennio, quando, in vista delle imminenti olimpiadi del 2006, si decide per una riqualificazione del quartiere, facendo leva sui resti dell’e-

9 Olimpiadi e trasformazione urbana, l’eredità di Torino. (2021, July 23). Teknoring. Retrieved July 23, 2022

terogeneità sociale protagonista da sempre di San Salvario[9]. Così l'area diventa palcoscenico di numerose iniziative bottom-up intraprese dalle numerose associazioni presenti sul territorio, che fanno della zona un laboratorio multiculturale a cielo aperto. Dai diversi progetti coinvolti nasce un virtuoso miscuglio di idee, dalle quali si attuano nuove possibilità, tra le quali l'associazione "La Casa del Quartiere" istituita nel 2003, e volta al recupero sociale. È importante sottolineare che queste iniziative sono state possibili soprattutto grazie all'eterogeneità culturale presente nel quartiere di San Salvario, nel quale vivono e sono attive più comunità, tra cui le più grandi sono rappresentata dalla comunità valdese, ebraica, musulmana ed infine cattolica, ognuna di esse con un proprio centro di rilievo rispetto la città.

Da questa prima fase di assestamento, ne è conseguita un'altra che ha decretato un processo di gentrificazione per San Salvario. Ciò è relativo da un'alta inflazione delle attività svolte all'interno del quartiere, che ha delineato in prima battuta una concezione di aree volte esclusivamente all'intrattenimento, e successivamente con l'accrescimento dell'apporto economico e sociale portato dalle stesse, ne ha fatto aumentare nettamente il valore immobiliare, rendendo quasi inaccessibile il quartiere da chi prima lo viveva quotidianamente.
Oggi San Salvario sta progressivamente lasciando dietro di sé la vecchia nomea di quartiere volto al degrado ed al delinquere, perseguendo il suo processo di crescita manifestato dall'aumento della propria qualità degli spazi urbani conseguita poi dall'incremento dei valori immobiliare, avvicinando sempre più target ambienti.

In questo processo evolutivo gli spazi ancora degradati sono da considerarsi sempre quelli ai margini, come l'arteria di via Sacchi oppure i portici di Via Nizza. In questo contesto urbano l'area dell'ex scalo Vallino, grazie alla sua dimensione ed alla sua collocazione geografica, possiede un importante potenziale, tale da divenire una nuova centralità fruibile da entrambi i quartieri raccontati finora. Può rappresentare uno spazio in grado di soddisfare le nuove istanze espresse dai residenti provenienti da entrambi i lati del cavalcavia di Corso Sommelier, nonché un'occasione di sviluppo per la città in continua ricerca di una propria identità, dopo aver perso quella di città dell'automobile.

Concludendo, il Vallino può essere un luogo in grado di mediare tra le parti, andando a contrastare eventuali episodi di depressione, già verificatasi, e parallelamente andando a osservare i bisogni di una città in continua evoluzione.

figura 2

Portici di Via Nizza,
marzo 2019

3.3
Analisi di Mercato: Fattori indiretti

La storia della città di Torino ha nell'ultimo secolo coinciso con l'andamento del settore industriale attivo all'interno del territorio e rappresentato nella città principalmente dal comparto automotive. Considerando la specifica in questo settore, il capoluogo piemontese è divenuto negli anni una "one company town", non tanto per la presenza quasi esclusiva della Fiat, ma piuttosto per quanto la città sia diventata una variabile dipendente dalle scelte strategiche riconducili all'azienda facente capo la famiglia Agnelli.

Dal secondo dopoguerra, con il crescere esponenziale dell'industria Fiat, Torino cresce intorno ad essa, specie per numero di abitanti. Solo nel 1960 vi è un incremento di 15.000 unità che porta ad un totale di 107.000 dipendenti. Anche dal punto di vista socioculturale ci furono degli importanti cambiamenti fra il 1958 ed il 1963 avvenne il noto periodo della grande migrazione nel quale grandi quantità di lavoratori si spostarono dal sud verso la città torinese, il picco viene raggiunto nel 1961 con 84.000 immigrati in un solo anno.

Pertanto, considerata la mole economica e storico-culturale portata dell'automotive torinese, la progettazione di spazi urbani e di nuove infrastrutture fu svolta considerando la centralità della fabbrica, a partire dalle uscite della tangenziale sud fino al prolungamento della linea 10 nel 1950, su corso Agnelli, che porta gli operai direttamente dinanzi ai cancelli dello stabilimento Mirafiori19. Nell'arco di venti anni dal 1951 al 1971, la popolazione di Torino aumenta del 40%.

Dinanzi a questo periodo di grande crescita è conseguita una fase di declino, sia per la Fiat, che conseguentemente per Torino. Le prime avvisaglie di recessione coincidono con la saturazione del mercato automobilistico, la domanda per gli anni '70 si frena ad una crescita del 2-3%, a fronte del 10% del decennio precedente, andando a delineare una crisi di sovrapproduzione21. A peggiorare la situazione viene in soccorso anche la condizione politica internazionale tramite il crollo petrolifero del 1973, il quale colpisce duramente il mercato automobilistico, prima a livello nazionale e successivamente a livello globale; la Fiat entra seriamente in crisi.

Il declino della Fiat determina per Torino una crisi sia di tipo identitario che economico, e conseguentemente sociale. Per anni la città è stata capitale dell'auto, riconoscendo in essa il volano economico sui cui collocare la maggior parte delle proprie risorse. Con i primi segnali di delocalizzazione di cui si è resa protagonista la Fiat, oggi Stellantis, prima in Italia e successivamente all'estero, nel capoluogo piemontese si sono rilevati una serie di vuoti urbani che sono andati a trasformare la morfologia urbana.

I luoghi in questione sono diversi, come gli stabilimenti di produzione, fra cui le officine OGM, o i vari spazi adibiti al servizio degli impianti industriali come gli scali ferroviari destinati allo stoccaggio e al trasporto dei materiali utili alla lavorazione produttrice. Queste zone rappresentano vuoti all'interno del territorio, ai quali non è riconosciuto dalla città alcun tipo di valore o utilizzo, ma solamente il simbolo di quanto, in questo caso Torino, abbia vissuto in funzione dell'industria capostipite della propria economia e quando essa è venuta a mancare anche il tessuto della città ne ha mostrato i segni.

Torino presenta diversi ritagli urbani risultati dalla dismissione industriale, fra cui gli scali ferroviari di seguito descritti nella seguente mappa (figura 3)

10 Città di Torino. (2019, March 19). Città di Torino deliberazione della giunta comunale. In Direzione Urbanistica E Territorio.

In questo panorama, gli scali ferroviari dismessi vedono mutare il proprio ruolo da infrastruttura a risorsa, che attraverso processi di rigenerazione urbana può essere in grado di risolvere le lacune presenti all'interno del tessuto cittadino, andando a colmare le nuove istanze espresse da aree urbane sottosviluppate carenti di servizi al cittadino.

A tal proposito nel marzo del 2019, la città di Torino insieme a Ferrovie Sistemi Urbani hanno siglato un protocollo di intenti volto al "completamento della trasformazione e valorizzazione delle aree ferroviarie non più strumentali"[10], identificando sette per un totale di 500 mila mq situate tra il Lingotto, le Spine ed infine San Paolo.

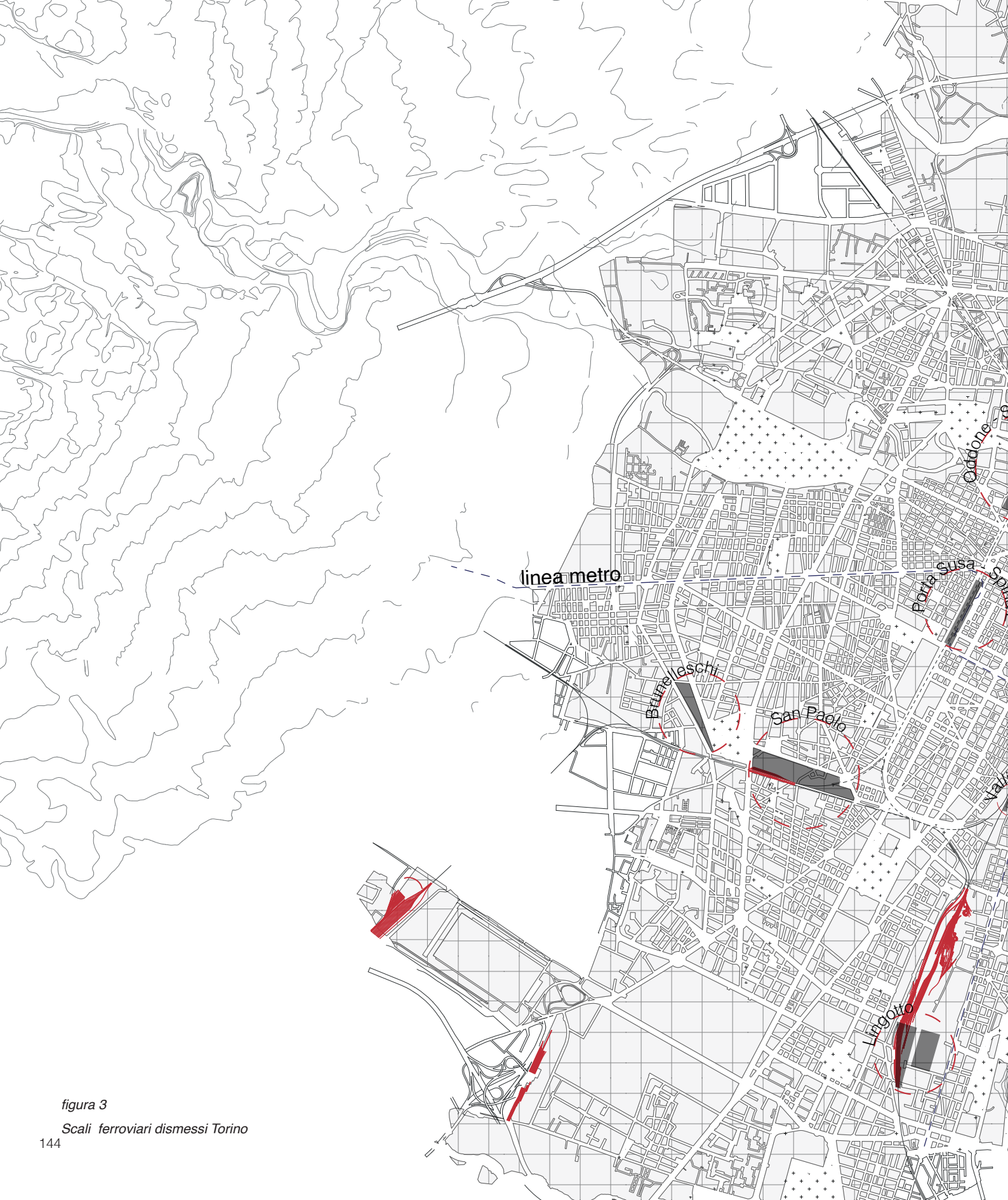


figura 3

Scali ferroviari dismessi Torino

Rebaudengo
Spina 4
Spina 3

Vallino

25.500 mq

reddito medio pro-capite:
11.698 euro

residenza:
54%

verde:
0,43 kmq
1,7% di Torino

Rebaudengo Spina 4

60.427 mq

reddito medio pro-capite:
11.698 euro

residenza:
54%

verde:
0,43 kmq
1,7% di Torino

Brunelleschi

25.800 mq

reddito medio pro-capite:
15.949 euro

residenza:
51%

verde:
0,56 kmq
2,2% di Torino

Lingot

13.600 mq

reddito me
pro-capite:
13.805 eur

residenza:
48%

verde:
0,64 kmq
2,5% di To

figura 4

Quadro di sintesi scali

tto

+ 42.210 mq

dio
r
ro

orino

Porta Susa Spina 2

45.000 - 48.000 mq

reddito medio pro-capite:
22.382 euro

residenza:
57%

verde:
0,3 kmq
1,2% di Torino

Oddone Spina 3

49.647 mq

reddito medio pro-capite:
13.224 euro

residenza:
56%

verde:
0,45 kmq
1,8% di Torino

San Paolo

76.602 mq

reddito medio pro-capite:
15.652 euro

residenza:
59%

verde:
0,61 kmq
2,4% di Torino

*mq riferiti ai diritti edificatori

In tale documento, che poi ha dato vita ad un workshop finalizzato alla revisione del piano regolatore, vengono esaminate diverse ipotesi di trasformazione in grado di coinvolgere più attori contemporaneamente tra i quali developer, professionisti, ricercatori, rappresentanti di istituzioni e comunità locali; in modo da rendere tali processi aperti e responsivi rispetto alla realtà nel quale vengono svolti.

Gli esiti di questo laboratorio riportano principalmente l'attenzione sullo spazio pubblico, inteso come "generatore di valore" in grado di attarre a sè, attraverso funzioni con un alto livello di mixitè, un sempre maggiore spettro di pubblico caratterizzato dalla diversità di ogni individuo.

Altri temi citati sono stati l'accessibilità e la sostenibilità. Il primo riconosce per ogni scalo un possibile nodo intermodale da poter impiegare come occasione al potenziamento del trasporto pubblico locale. Il secondo invece si riferisce ad una sorta di educazione da elargire nei confronti del cittadino, al fine di incoraggiare quest'ultimo verso comportamenti virtuosi in grado di rispondere alle sfide ambientali dettat dai cambiamenti climatici.

Alla conclusione del workshop è stato ipotizzato per ogni scalo un possibile scenario di rigenereazione urbana, ognuno ragionato in funzione del contesto sociale ed economico nel quale viene calato.

In particolar modo è da apprezzare, oltre i risultati formali che rimarranno almeno per il momento delle idee incise solo su carta, l'attenzione posta verso il processo decisionale e sulla potenziale domanda riferita al singolo progetto di riqualificazione. Questi luoghi, generalemente intesi come delle interferenze all'interno della maglia urbana, oggi possono divenire occasioni di sviluppo condivise dove ognuno può portare il proprio apporto.

Si suppone che lo scalo Vallino non sia stato inserito in questo studio per motivi cronologici in quanto, quando è iniziato il workshop nel 2019, l'area dell'ex scalo era già stata acquistata da NovaCoop.

Al netto di ciò, nel caso del Vallino, come per gli altri scali studiati durante il workshop, è rilevante porre una maggiore considerazione sull'analisi della domanda, in modo da intercettare quale sia il target più consono rispetto agli spazi che si hanno a disposizione, sia presenti che in potenza.

Pertanto, è utile comprendere quale sia la condizione sociale ed economica presente oggi a Torino, carpire le tendenze così da rispondere alle istanze esplicite ed implicite.

2020	
866.510	**popolazione**
221.860	**over 64**
255.964	**45-64**
197.348	**25-44**
769.370	**totale impiegati**
240.855	**totale terziario**
126.210	**universitari**

2012

911.823	popolazione
210.933	over 64
255.433	45-64
242.598	25-44
756.952	totale impiegati
216.909	totale terziario
103.474	universitari

figura 5

report statistico fonte: Rapporto “Giorgio Rota”

Da questa prima analisi si possono condurre diverse riflessioni, prima fra tutte quella riguardante quale direzione intraprendere in fase strategica e decisionale nella gestione economica e morfologica di Torino. Nei prossimi anni la domanda da dover intercettare sarà composta da una percentuale maggiore di anziani, ciò comporta che si dovranno assecondare le istanze espresse da questi ultimi, ben diverse a quelle riconducibili a fasce di popolazione più giovani e attive.

Proseguendo rispetto l'ambito demografico, è da segnalare un progressivo allontanamento dalla città verso le zone periferiche di Torino[11]. Mentre il numero di abitanti a Torino tende a diminuire di anno in anno, si registra dal 2000 un incremento della popolazione del 2% per i comuni di Cintura e del 10% per i comuni della Città Metropolitana. Altro dato rilevante è il numero delle famiglie costituite da nucleo familiare unico che negli ultimi anni è aumentato del 60%, con una collocazione omogenea su tutto il tessuto cittadino.

11 Istat. (2021). Bilancio demografico anno 2021 (dati provvisori) Comune: Torino.

12 Ibi.

Riguardo l'ambito economico Torino è da considerare una realtà notevolmente radicata al settore manifatturiero. Difatti, tra il 2000 e il 2018, si è registrato, seppur considerando la crisi economica del 2008, un incremento del 20% riguardante il valore aggiunto (VA) del settore indicato, ovvero la misura dell'incremento di valore verificatasi nell'ambito della produzione e distribuzione di beni e servizi grazie ai fattori produttivi come capitale e lavoro.

Non si può registrare lo stesso andamento per il distretto industriale che, per lo stesso periodo, registra -3 punti di valore aggiunto, passando dal 29% al 26%. Tale battuta di arresto si è tradotta con la riduzione del 30% del numero di addetti, che trasposta in quantità assolute corrisponde alla sottrazione di 95.000 posti di lavoro. In tale settore la maggior attenzione è posta ancora sull'automotive anche se il ruolo di FCA ieri, Stellantis oggi, si è notevolmente ridimensionato registrando un -50% di addetti e un -80% di veicoli usciti dai cancelli di Torino[12].

industria

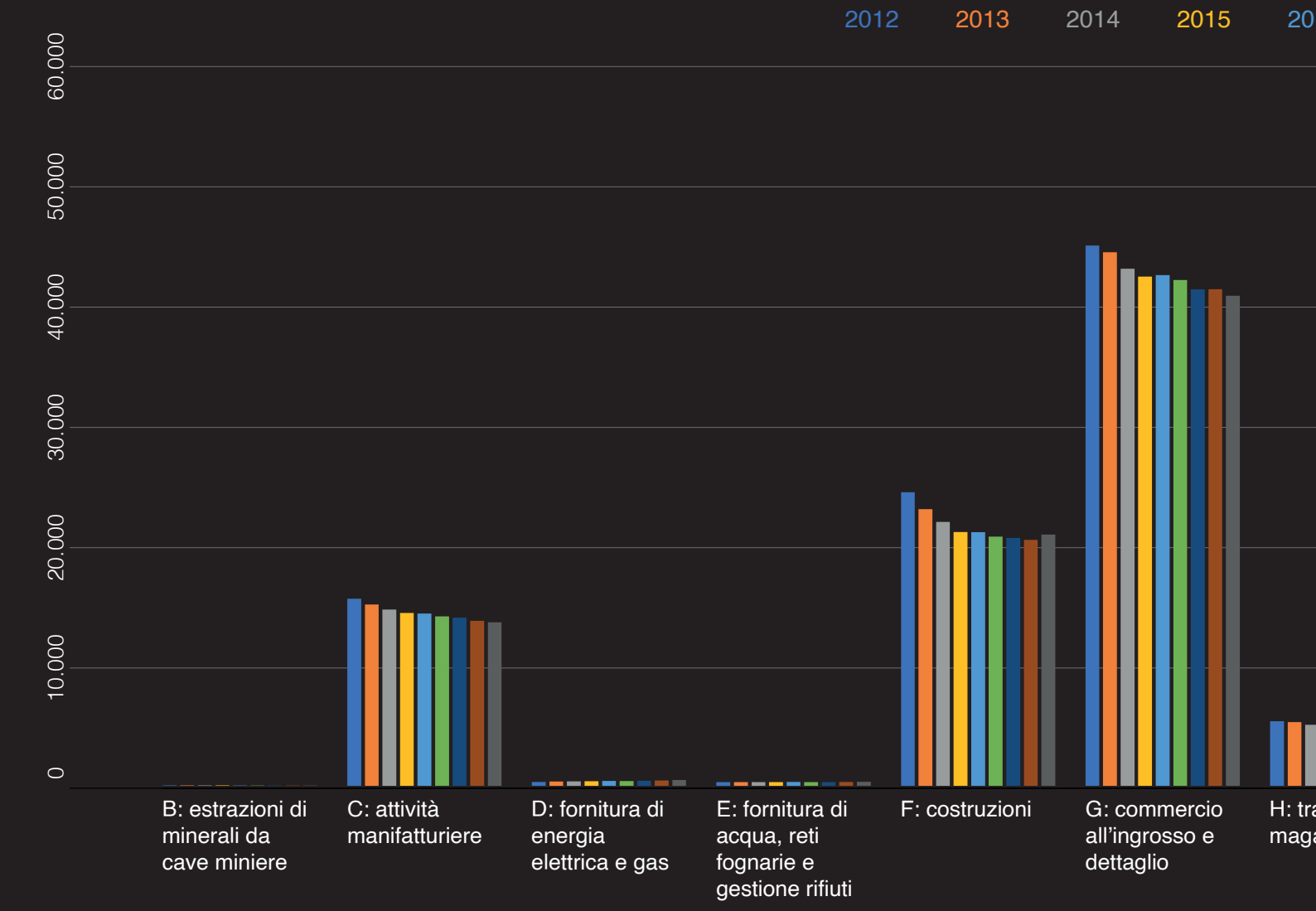
-3%
di valore
aggiunto

-95.000
posti di lavoro

Stellantis
ex FCA
-50% addetti
-80% prodotti a Torino

manifattura

+21%
rispetto
al valore
aggiunto



terziario

+ 32%

74% del totale
degli occupati
per Torino

settore alberghiero
+ 42%

start-up
3,5% del totale nazionale

reddito

+ 35% poverissimi

+7%
over 100K €/anno

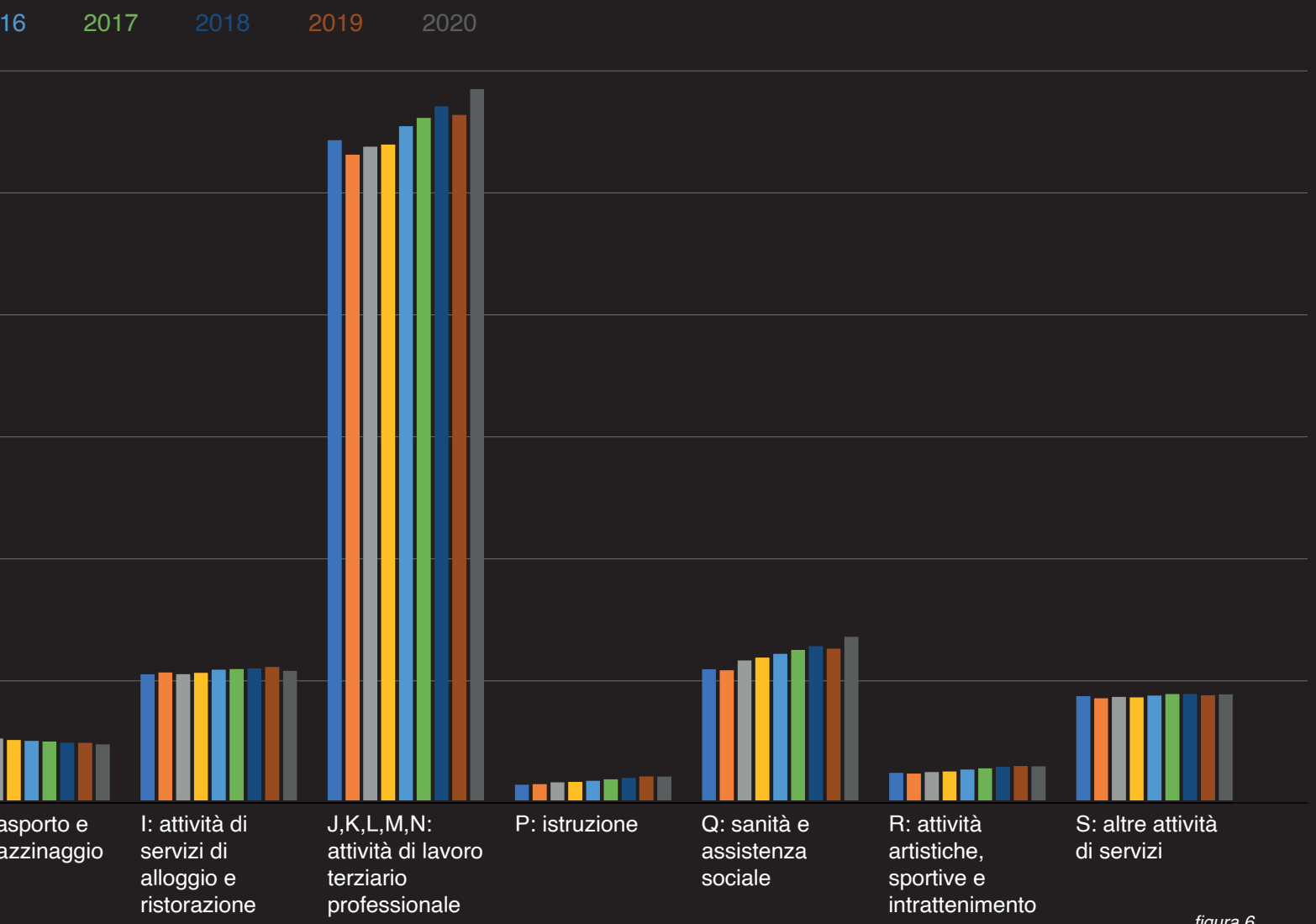


figura 6

report Istat 2021

13 Ibi.

A Torino la volontà di innovazione si percepisce ed i round di investimenti non stentano ad arrivare, questo è manifestato anche dal prossimo grande intervento, finanziato dall'Unione Europea, attuato nell'ambito del programma EaSI ed indirizzato verso la realizzazione di un Competence Center nell'area di Mirafiori.

Attraverso queste iniziative si sta puntando sulla commistione tra il mondo della ricerca e la dimensione lavorativa; ciò su cui è necessario interrogarsi è come stia avvenendo tale combinazione. I finanziatori sono quasi esclusivamente enti e/o associazioni private che, pur agendo per scopi filantropici, sono principalmente interessate ad intervenire su particolari aree di interesse. In quest'equazione è evidente che manchi il rilievo della componente pubblica che interviene in questi processi mettendo a disposizione, nella maggioranza dei casi, solo la possibilità di occupare gli spazi dismessi che divengono teatro dei progetti di innovazione.

Tale pratica determina un pericolo di privatizzazione delle iniziative attive all'interno della città, da cui consegue una polarizzazione sociale manifestata da disuguaglianze di reddito presenti all'interno del tessuto urbano . Ad esempio, prendendo in analisi il

periodo 2000-2020[13] si registra un aumento della quota di poverissimi pari al 35%, e, contemporaneamente si amplia la fascia di coloro che dichiarano dei redditi sopra i 100 mila euro annui, +7%, e sopra i 50 mila con il 10%. In questo spettro il ceto medio, inteso come redditi compresi tra i 20 mila e i 50 mila che raccoglievano la maggioranza della popolazione, tende a diminuire in quanto ai due terzi degli appartenenti è diminuito il reddito tanto da scendere verso una classe economica inferiore, mentre solo una minima percentuale ha migliorato il proprio status socio-economico.

Concludendo Torino, nonostante sia in flessione dal punto di vista demografico, risulta come già descritto in continua trasformazione dal punto di vista occupazionale.
Ciò che si auspica oggi per favorire l'aspetto economico ed un utilizzo attivo ed utile degli spazi urbani, è un maggior intervento della componente pubblica, al fine di incrementare il coefficiente di conversione economico presente tra l'ambito della ricerca e l'ambito produttivo, in modo da sviluppare un volano economico in grado di risollevare la condizione urbana.
Un ultimo aspetto da non dimenticare nella gestione dell'economica torinese è la posizione che occupa rispetto ad un'altra città di maggior rilievo e spessore economico come Milano. Il capoluogo lombardo, ad appena 45 minuti di alta velocità da Torino, seppur risulta essere in continua ascesa dal punto di vista occupazionale, in questo momento storico sta soffrendo una situazione abitativa molto complessa, in quanto l'accesso alla casa, sia per quanto riguarda la locazione che per l'acquisto, risulta proibitivo.
Torino potrebbe cogliere quest'opportunità ponendosi come alternativa abitativa a Milano. Considerato il maggior accesso sia alla locazione che all'acquisto, e considerata la poca distanza con la vicina Milano, Torino si pone come una valida possibilità d'investimento, soprattutto in caso di lavoratori pendolari, questo sempre al patto che si vadano ad aumentare la quantità e la qualità dei servizi offerti al cittadino.

3.4
Analisi di Mercato: Fattori diretti

Un'analisi relativa ai fattori economici diretti necessita, in primo luogo, la scelta dell'area di interesse, la quale riguarda il punto dove si debba svolgere l'indagine stessa. Questa deve essere valutata rispetto alle proprietà dell'immobile da locare e del sito di progetto dove esso è inserito, sia in termini di caratteristiche tangibili, come la metratura a disposizione, che in termini di proprietà potenziali associabili allo stesso, quali ad esempio una diversa organizzazione degli spazi rispetto quella già all'esistente. Tale decisione, quindi, comporta un'analisi propedeutica dell'immobile oggetto di studio[14].

14 Dolzhenko, R. A. (2017). Approaches to geomarketing via office locations serving individuals and legal entities of a commercial bank. INFORMATION SYSTEMS AND TECHNOLOGIES IN BUSINESS.

3.4.1_Osservazione dell'immobile

In questo paragrafo si affronteranno le caratteristiche dell'immobile oggetto di studio situato all'interno dell'ex scalo ferroviario (Scalo Vallino). Quest'ultimo, venduto nel 2015 da FS Sistemi Urbani S.r.l. a due diverse società identificate come Nova Coop e Biesse Invest- ment Company, ha un'estensione stimata pari a 41.269 m2, che rende possibile un SLP di 28.888 m2. Da questi devono essere sottratti i 5.500 m2 apparte-

nenti all'edificio tutelato del 1887 sito in piazza Nizza, il quale si osserva come proprietà di Biesse Investment Company. La rimanente quota di cubatura viene invece affiliata al gruppo Nova Coop, che si impegna a riqualificare l'intera area attraverso un progetto le cui destinazioni di utilizzo sono di seguito descritte: 40% ad uso residenziale, un altro 30% viene indirizzato a spazi per studenti quali residenze universitarie e aule studio, 20% ad uso commerciale con l'edificazione di uno shopping mall diretto dalla stessa Nova Coop proprietaria dell'area.

Il rimanente 10% viene destinato ad uso terziario e servizi, e viene collocato all'interno degli spazi dell'edificio storico tutelato in via Nizza precedentemente descritto come asset del gruppo Biesse Investment Company. Pertanto, l'analisi di mercato oggetto di ricerca verrà concentrata esclusivamente su quest'ultimo edificio.

Proseguendo, la metratura globale dello stabile oggetto dello studio è pari a
5.500 mq. Di questi, 2.400 mq sono attualmente locati ad una società di fitness, identificata come Orange Torino S.r.l., che occupa la manica sud su piazza Nizza per l'interezza del fabbricato, piano interrato, piano terra e primo piano. Oltre questi, sono occupati altri 650 mq, questa volta esclusivamente nella parte in terrata centrale dove la società Wind Tre spa dispone delle cabine telefoniche.

Al netto di questi, gli spazi disponibili alla commercializzazione sono i seguenti:

-650 mq al piano interrato

-700 mq al piano rialzato

-1.100 mq al piano primo

Considerato che lo scopo principale della seguente analisi di mercato è la collocazione di spazi ad uso ufficio, si ritiene che la metratura riconducibile al piano interrato non possegga i requisiti necessari alla collocazione dei sopracitati spazi. Pertanto, si considera che essa venga esclusa dallo studio andando così a definire la metratura oggetto di indagine: piano terra per 700 mq e piano primo per 1.100 mq.

Una volta identificata la quantità in mq è utile descriverne le caratteristiche in termini qualitativi dello stato di fatto.

L'immobile è sorretto da una struttura portante in mattoni pieni e tetto a padiglione con copertura in tegole marsigliesi. Le facciate, che si presentano in un buon stato di conservazione, si differenziano a seconda dell'affaccio a cui si mostrano. Internamente sono caratterizzate da un intonaco segnato da un cornicione marcapiano in laterizio e decorato con un bugnato sugli spigoli. Esternamente, verso Via Nizza e Piazza Nizza, i prospetti sono trattati con del mattone rosso

faccia a vista e con della pietra in bugnato utilizzata per trattare l'attacco a terra, gli spigoli, il marcapiano ed infine le cornici relative alle aperture.

Riguardo gli interni da locare, gli spazi si presentano spogli di qualsiasi rifinitura e necessitano quindi di una ristrutturazione indispensabile al fine di qualsiasi possibile locazione ad uso ufficio. Tale condizione, in questa particolare fase, può essere intesa anche come un bonus in quanto gli ambienti si possono adattare, attraverso un opportuno rifacimento, a più funzioni a seconda delle attività riconducibili ad un possibile locatario.

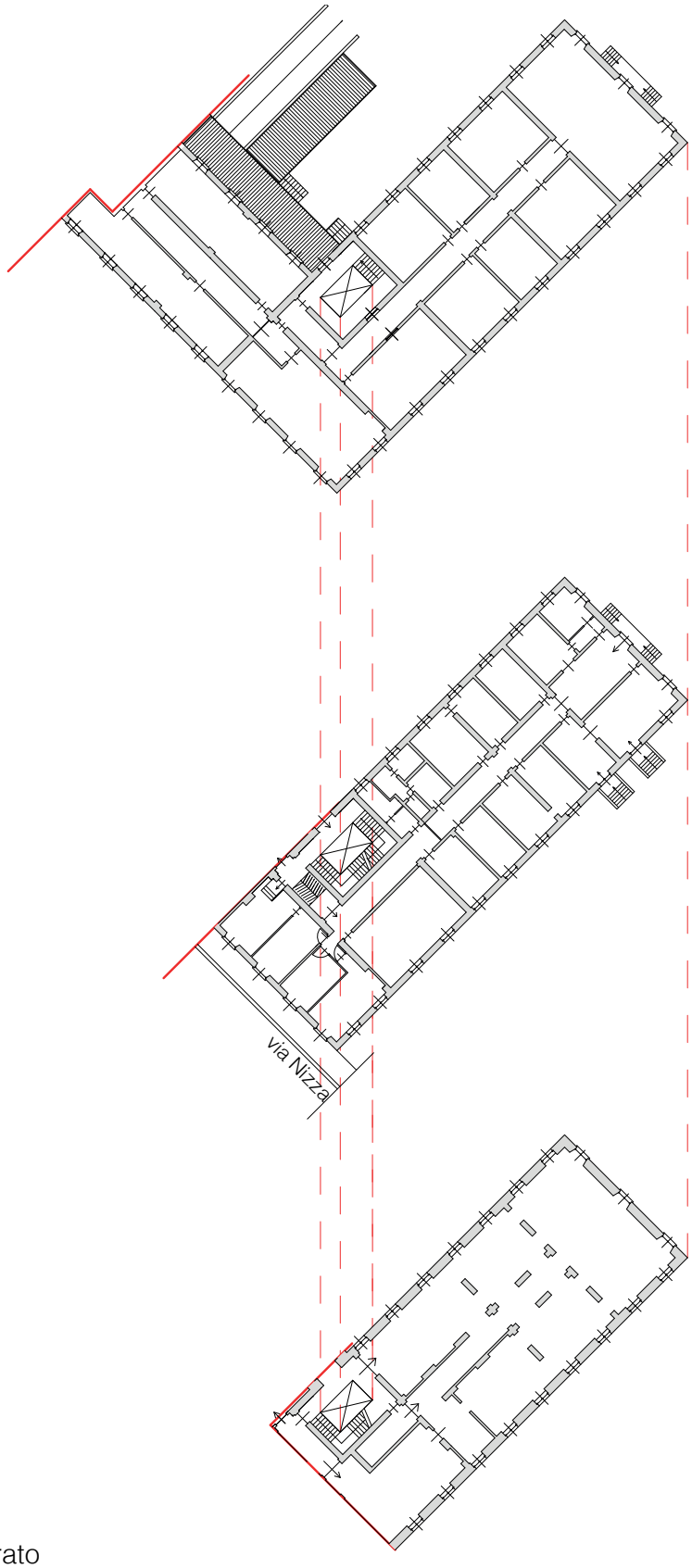
L'immobile possiede alcune caratteristiche che lo rendono caratteristico rispetto ad altri. La prima è l'altezza elevata dei locali, che per il piano rialzato è pari a 515 cm mentre per il primo piano è di 375 cm. La seconda specificità si ha nella capacità di carico peculiare dei solai, pari a 800 kg/m2, che rende possibile la collocazione di pesanti macchinari anche al piano primo.

Oltre ciò, da una prima analisi si può valutare una particolare caratteristica, ovvero come la distribuzione degli spazi interni all'impianto, possa rendere difficile un eventuale locazione degli stessi.

figura 7
interno seminterrato stabile Vallino

figura 8

esterno edificio Vallino, via Nizza



piano primo

piano rialzato

piano seminterrato

0 5 10 15 20

Difatti, soprattutto se considerata la pianta del piano primo, è presente un'eccessiva frammentazione degli ambienti collegati tra loro attraverso un unico elemento distributivo quale il corridoio centrale, che ne determina una fruizione degli ambienti non al passo con le tendenze contemporanee. Inoltre, considerato che si è davanti ad una struttura portante costituita da mattoni pieni, nonché protetta poiché considerata patrimonio storico, risulta alquanto difficile compiere delle varianti al fine di assecondare le istanze distributive espresse da un possibile inquilino.

In conclusione, al fine dello svolgimento dell'analisi di mercato, tenendo in considerazione sia l'entità dell'immobile oggetto di studio, quanto in termini quantitativi che qualitativi le caratteristiche del mercato immobiliare riconducibili al comparto uffici, si valuta come area d'interesse per quanto riguarda la domanda ed offerta potenziale sulla completa estensione della città di Torino.

Una volta identificata questa, l'analisi si sposta sull'area dove è collocato il sito di progetto al fine di identificare quale possa essere una plausibile condizione di utilizzo dell'immobile oggetto di analisi. Tale dimensione si muove tra i quartieri di San Salvario e Crocetta e prende in esame le sottozone OMI: B8, C1, C2, C3, C4, C5.

3.5.2_ La valutazione del posizionamento, tra domanda e offerta potenziale.

In questo paragrafo si esamina la relazione che sussiste tra la domanda e l'offerta potenziale in modo da valutare il posizionamento dell'immobile sul mercato. Tale studio viene svolto attraverso l'analisi dell'andamento occupazionale per la città di Torino, così da circoscrivere la stima della domanda, in funzione allo stock immobiliare presente all'interno del mercato di riferimento. I dati, espressi in mq, fanno riferimento al periodo 2015-2020.

Come si può notare dall'infografica (figura9), la stima della domanda di spazi ufficio per il periodo osservato aumenta costantemente dal 2015 al 2019 con un'unica battuta di arresto per il 2020, riconducibile verosimilmente all'emissione di licen- ziamenti registrata nel periodo post pandemico. Al netto di ciò, per il periodo osservato, si registra un aumento percentuale della domanda potenziale totale di spazi ufficio pari al 14,68%.

Contrariamente all'andamento di quest'ultima, per l'offerta si può osservare una tendenza lievemente in decrescita, che porta la disponibilità dello stock immo- biliare riferito alla città di Torino da 2.634.520 mq per il 2015 a 2.560.128 mq per il 2020, delineando quindi un calo equivalente a poco meno del 3%.

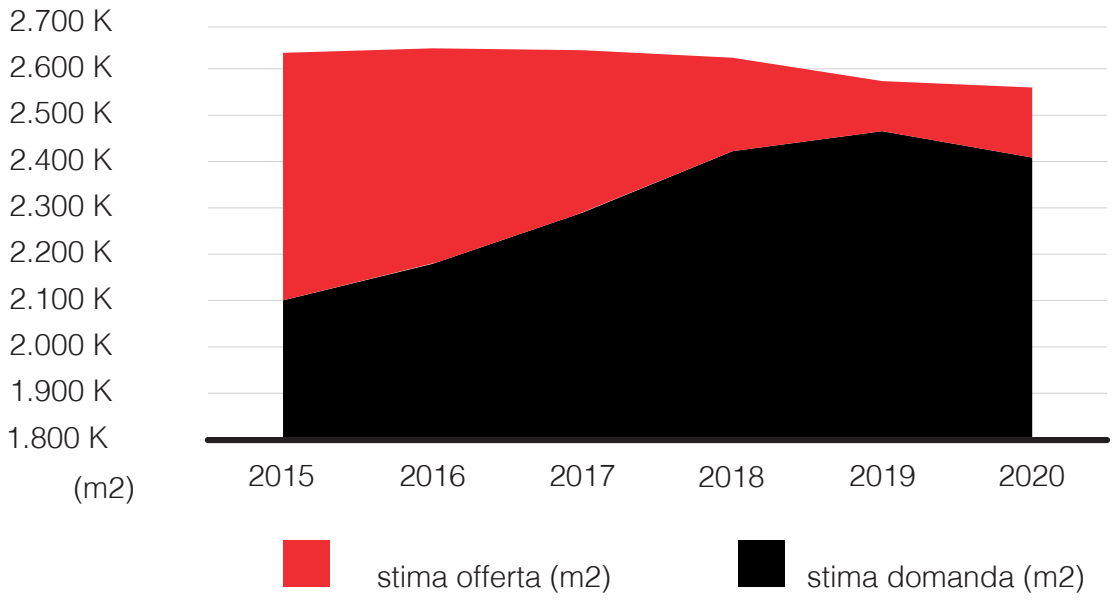


figura 9

fonte: Osservatorio Omi (2022)

Oltre le stime riguardanti la domanda e l'offerta, è rilevante osservare quanto sia variata la quota di invenduto, espressa nel grafico come vacancy, per il periodo di indagine. Se nel 2015, a fronte di 2.634.520 mq di stock disponibile si regi- strava un tasso di vacancy del 20,28%, pari a 534.215 di mq non locati né venduti, tale cifra va progressivamente negli anni ad assottigliarsi fino a giungere al minimo per il 2019 con 108.259 mq vacanti pari a poco più del 4%.

Pertanto, per il periodo 2015-2020, si vede diminuire la quota di invenduto del ben 70%. Questo dato è manifesto di quanto il mercato degli uffici per la città di Torino sia alquanto dinamico e accorto alle condizioni economiche presenti all'interno di esso.

A dimostrazione di ciò, si può osservare la condotta prudente degli operatori che, a fronte dell'aumento degli occupati del settore terziario, non

hanno definito nuovi spazi ufficio ex-novo bensì hanno deciso di ridurre quelli già a disposizione. Tale atteggiamento ha delineato il passaggio da un periodo di forte contrazione, identificabile per il 2015, ad una condizione decisamente più rosea per l'anno 2020 che, nonostante i diversi blocchi causati dal Covid-19, ha registrato poco meno del 6% di vacancy.

Bisogna tener conto che tale dato è riferito a tutto lo stock disponibile per la città di Torino, e pertanto sia da considerarsi per il momento favorevole soprattutto se si valuta, compatibilmente a ciò che è stato osservato nel capitolo "Tre città per tre progetti", che i sottomercati presenti al centro registrino un tasso di sfitto notevolmente più basso rispetto a quelli situati in periferia.

Proseguendo, l'ammanco registrato per lo stock degli uffici disponibili sul mer- cato per il periodo osservato è pari al 74.393 mq.

Questi sono da considerarsi convertiti ad altra destinazione d'uso, verosimilmente logistica e residenziale a seconda della loro collocazione rispetto al tessuto urbano, poi-

ché le tipologie edilizie sopracitate sono al momento quelle più richieste sul mercato per la città di TorinA conferma di ciò, per il 2021, si è registrato un volume di investimenti pari a 400 milioni di euro. Di questi, solo il 3% è stato destinato al comparto uffici mentre il residenziale ricopre il 19% e la logistica ben il 39%.

In conclusione, tenendo conto dell'andamento delle stime di domanda e offerta degli ultimi cinque anni, risulta oggi plausibile il posizionamento di 1800 mq ad uso ufficio per il mercato di riferimento.

Per ciò che riguarda il mercato riferito agli spazi ufficio, come si può osservare dal grafico sottostante (figura 2), si registra un andamento delle compravendite con segno positivo.

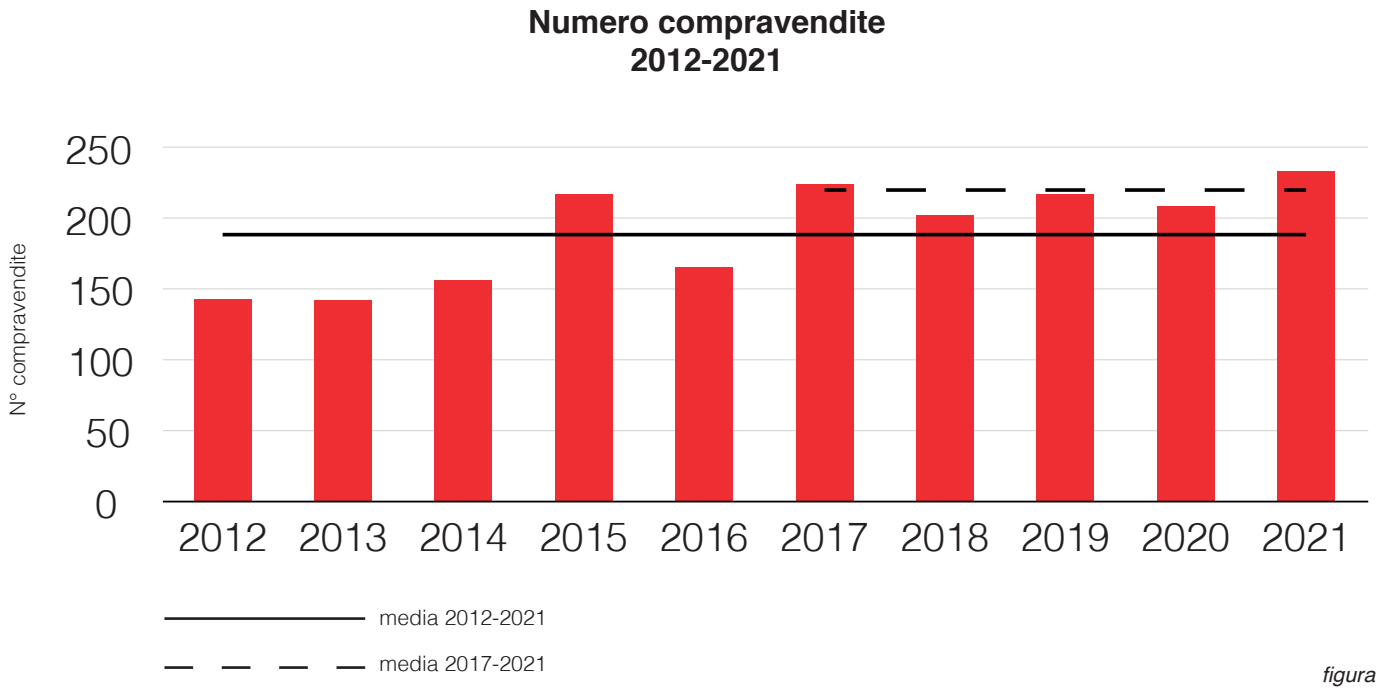


figura 10

fonte: report IPI (2022)

In particolar modo, per il 2021, sono state censite ben 235 transizioni, valore più alto negli ultimi dieci anni e notevolmente superiore rispetto ad entrambe le me- die riferite ai periodi 2012-21 e 2017-21, rispettivamente +22% e +8%. Ciò che si descrive quindi, è un trend positivo al rialzo che, nonostante la frenata del 2020 riconducibile ai blocchi dovuti alla pandemia Covid-19, va a delineare un mercato per il settore uffici maggiormente dinamico rispetto a ciò che si è registrato negli anni precedenti.

Per quanto riguarda la ripartizione dell'offerta, si riconosce per il mercato di Torino una distribuzione concentrata soprattutto nei sottomercati del centro e nelle aree semicentrali, contrariamente, è diversa la situazione nelle aree periferiche dove gli uffici sono situati in prossimità delle principali arterie stradali e delle stazioni della linea metro.

Oltre la collocazione degli uffici, si riporta di seguito il taglio dimensionale dell'offerta degli stessi[15]. La tipologia preponderante nel taglio dimensionale dell'offerta è quella inferiore ai 249 mq per il 67%. A seguire vi sono dimensioni relative tra i 250 e 499 mq per il 18%, tra i 500 e 999 mq, per il 9%, e chiudono la sequenza gli spazi superiore ai 1000 mq che comprendono il 6% totale dell'offerta disponibile.

L'elevata percentuale relativa alla tipologia di ufficio, inferiore ai 249 mq, può es- sere inter-

15 S. Grella. (2022, April). Torino uffici H2 2021. Ipi.

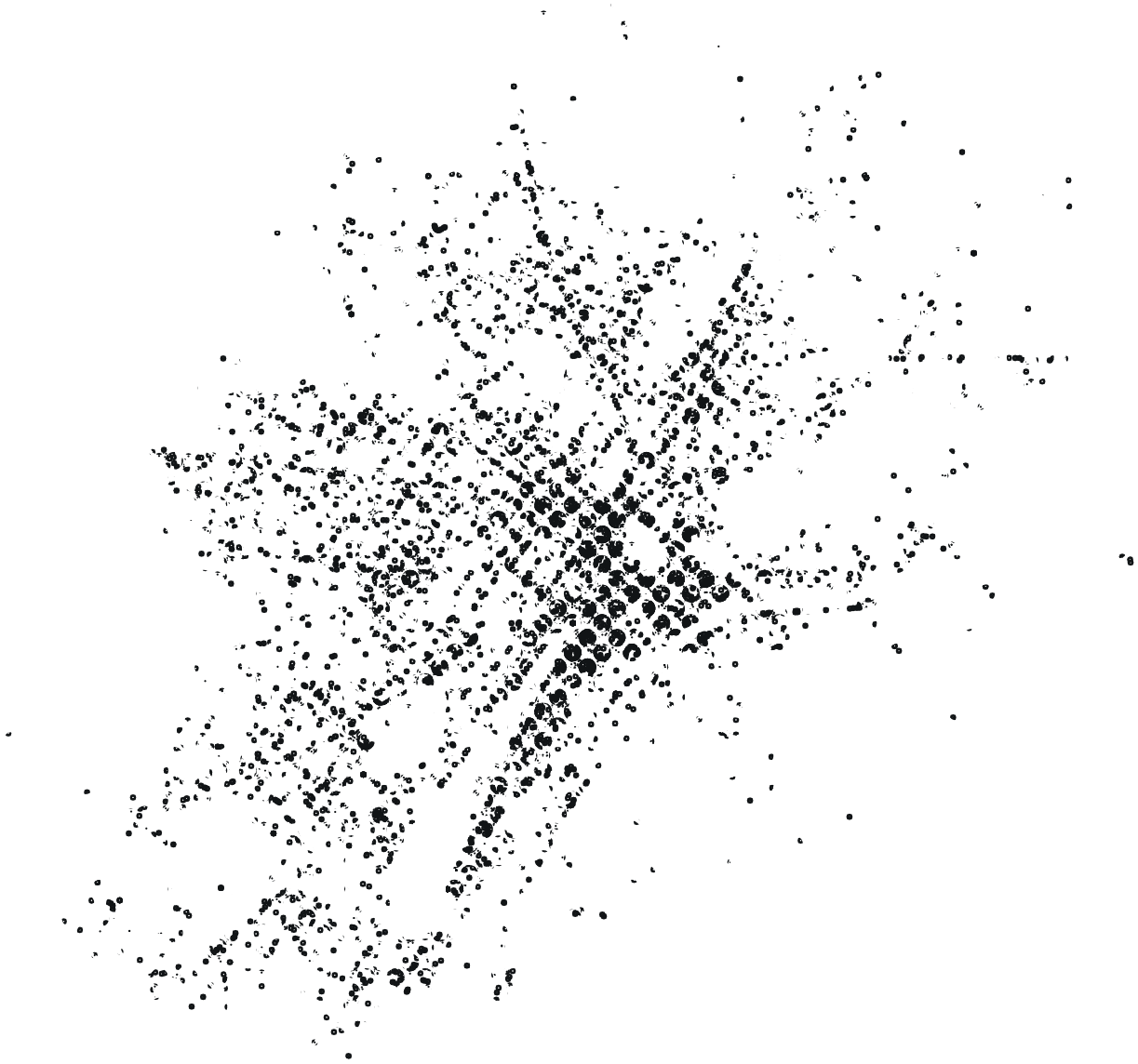


figura 11

collocazione uffici in Torino

pretata come manifesto della “terziarizzazione diffusa”[16]. Tale fenomeno viene inteso come lo stanziamento di spazi ad uso ufficio all’interno di ambienti destinati ad altri utilizzi, come quello residenziale. La diffusione di questa tendenza, che interessa da diversi anni la città di Torino, tratteggia oggi la qualità e la collocazione di gran parte degli spazi ufficio disponibili che si presentano come obsoleti e prevalentemente disposti in edifici ad uso misto, delineando inoltre l’assenza di un vero distretto direzionale all’interno del contesto urbano.
Contrariamente a quanto offerto, oggi la domanda è incline verso uffici la cui dimensione è compresa tra gli 800 e 2.000 mq con un interesse particolare verso prodotti evoluti[17] dove siano presenti spazi confortevoli per lavorare e socializzare, nonché per avere la possibilità di partecipare a video conferenze, sia individuali che di gruppo.

Concludendo in questo prospetto, l’immobile oggetto di analisi, situato all’interno dello Scalo Vallino, a fronte di un importante ristrutturazione per gli interni si allinea perfettamente rispetto al quadro esigenziale posto oggi dalle richieste di mercato. Questo perché il suo range dimensionale rientra in quello richiesto dalle operazioni commerciali, ed è inoltre situato in uno stabile ad uso esclusivo, nonché sul livello stradale, andando ad assicurare un certo grado di visibilità rispetto al pubblico.

16 F.Prizzon, (1995).

17 Ibi.

3.6
Quadro di riferimento: il contesto

Nel seguente paragrafo viene descritta l'ultima sezione dell'analisi di mercato, caratterizzata per essere incentrata sull'osservazione del quadro di riferimento nel quale è inserito l'immobile oggetto di studio.

In questa fase, vengono considerati tutti i termini che possono condizionare il buon inserimento degli spazi ufficio all'interno dell'area di riferimento scelta in precedenza. Pertanto, verranno di seguito esaminati in modo specifico i termini della tipologia di domanda, di offerta ed in prosecuzione il carattere del contesto sociale e morfologico presente nell'area, in modo da indirizzare al meglio una possibile destinazione di utilizzo per gli spazi oggetto di analisi.

3.6.1_ Domanda

Come descritto nel precedente paragrafo, l'andamento occupazionale per il settore dei servizi della città di Torino è in continua crescita. Al netto di ciò, è rilevante comprendere quali categorie di lavoro terziario siano più importanti, così da intercettare nella fase finale della ricerca, quali tipologia di inquilini è più incline alla locazione degli spazi protagonisti dello studio.

Le sottocategorie di seguito esposte nell'elenco sottostante sono considerate come professioni esecutive nel lavoro d'ufficio e identificate per tipologia di attività economica svolta come da "Classificazione Ateco 2007"[18] adotatta dall' Istat:

-J: servizi di informazione e comunicazione;

-K: attività finanziarie e assicurative;

-L: attività immobiliari;

-M: attività professionali, scietifiche e tecniche;

-N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese.

Pertanto, la seguente infografica (figura 3), riferita al periodo di riferimento 2012-2019, esprime la quota percentuale del numero degli occupati per ogni sottosettore.

Ciò che si può osservare dai digrammi è l'andamento pressoché costante di ogni comparto.

18 ISTAT. (2021, December). Classificazione delle attività economiche Ateco versione 2007, aggiornamento 2022.

Di questi si registrano le quote maggiori per le attività professionali scientifiche e tecniche (M), e per le attività finanziarie e assicurative (K). Un diverso andamento si può riscontrare per le attività immobiliari, con una media pari al XX%, e per i servizi di informazione e comunicazione con il XX% sui nove anni.

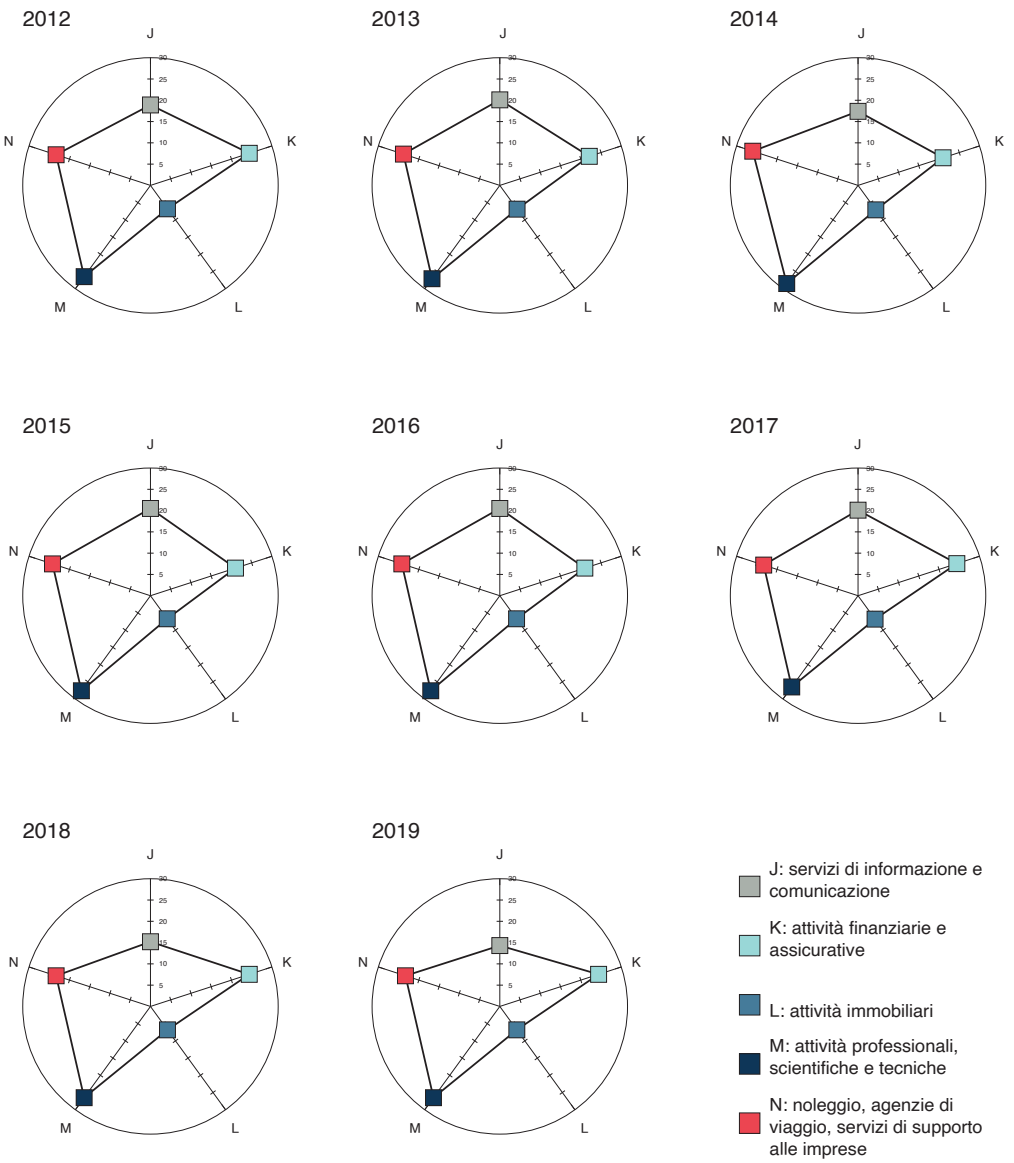


figura 12
fonte: Andamento occupazionale città di Torino (Istat)

Compatibilmente ai diagrammi di sinistra, viene rappresentata di seguito l'infografica (figura 13) dove è illustrata la medesima tipologia di dati, ma relativi esclusivamente al 2020. I numeri espressi in unità fanno riferimento alla differenza del numero dei dipendenti tra il 2020 e la media intercorsa tra il 2012 e il 2019.

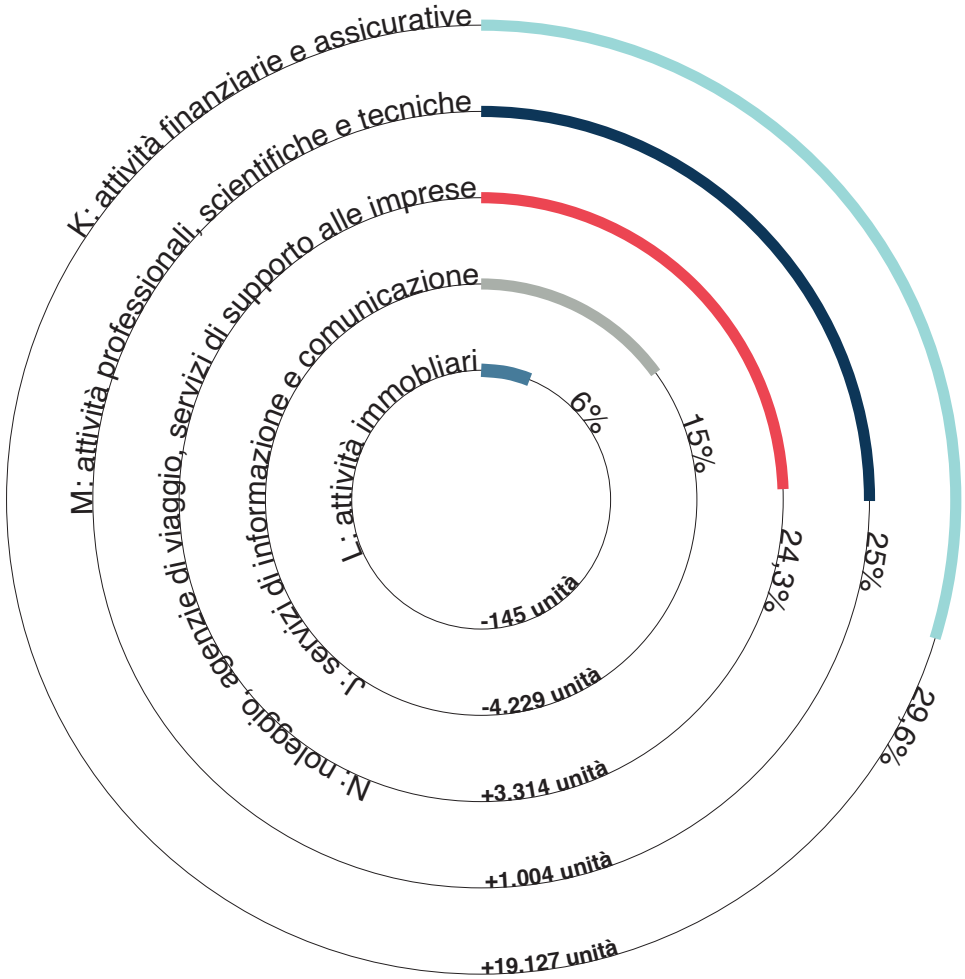


figura 13

fonte: fonte: Andamento occupazionale città di Torino (Istat)

Riassumendo le informazioni derivanti da entrambi i grafici il quadro che si manifesta è un comparto terziario relativo alle mansioni di ufficio che conta ben 240.855 addetti, un trend in crescita dell'11% rispetto al 2012 quando se ne contavano 216.909. Di questi, come visto dai diagrammi, quello con più impiegati è quello relativo alle attività finanziarie ed assicurative, con un aumento nel periodo di riferimento del 29,6% pari a 19.127 unità in più.

Altrettanto rilevanti risultano i dati relativi alle attività professionali, scientifiche e tecniche, che a differenza dei precedenti, sono aumentate solo di 1.004 unità, pur mantenendo una quota del 25% rispetto al totale. Ultimo dato è quello attinente ai servizi di noleggio e tour operator (N) che si attesta al 24,3% con un incremento di 3.314 addetti negli otto anni osservati, questo è un segno che la città di Torino in questa sua fase di espansione turistica soffre la necessità di tali figure professionali.

Pertanto, riguardo la domanda potenziale da intercettare ai fini della locazione dell'immobile sito nello Scalo Vallino, il mercato lavorativo offre un ventaglio di opportunità equamente differenziato in quanto le percentuali occupazionali sono pressoché analoghe, 24,3% e 25% rispettivamente per (N) e (M) con un unico accento per le attività finanziari e assicurative che vanno a sfiorare il 30%.

Concludendo, tale omogeneità non rende possibile l'individuazione di alcun settore economico prevalente su cui poter direzionare una possibile locazione, quindi, tale selezione verrà ottemperata in relazione al contesto morfologico e competitivo relativo all'immobile stesso, eseguita nei prossimi sottoparagrafi.

3.6.2_ Quadro competitivo

Una volta analizzata la tipologia di domanda potenziale, il successivo passaggio è quello relativo all'osservazione dell'offerta presente per l'area di riferimento che, per tale analisi, coincide con le zone OMI B8, C1, C2, C3, C4 e C5.

La mappa (figura 15), tenendo in considerazione la suddivisione secondo la de- nominazione OMI, descrive la collocazione delle aree urbane analizzate rispetto alla dimensione territoriale della città di Torino. A tal proposito, le microzone OMI vengono identificate come porzioni di territorio comunale caratterizzate da un'uniformità di tipo urbanistico e commerciale, al fine di identificare dei segmenti di mercato immobiliare.

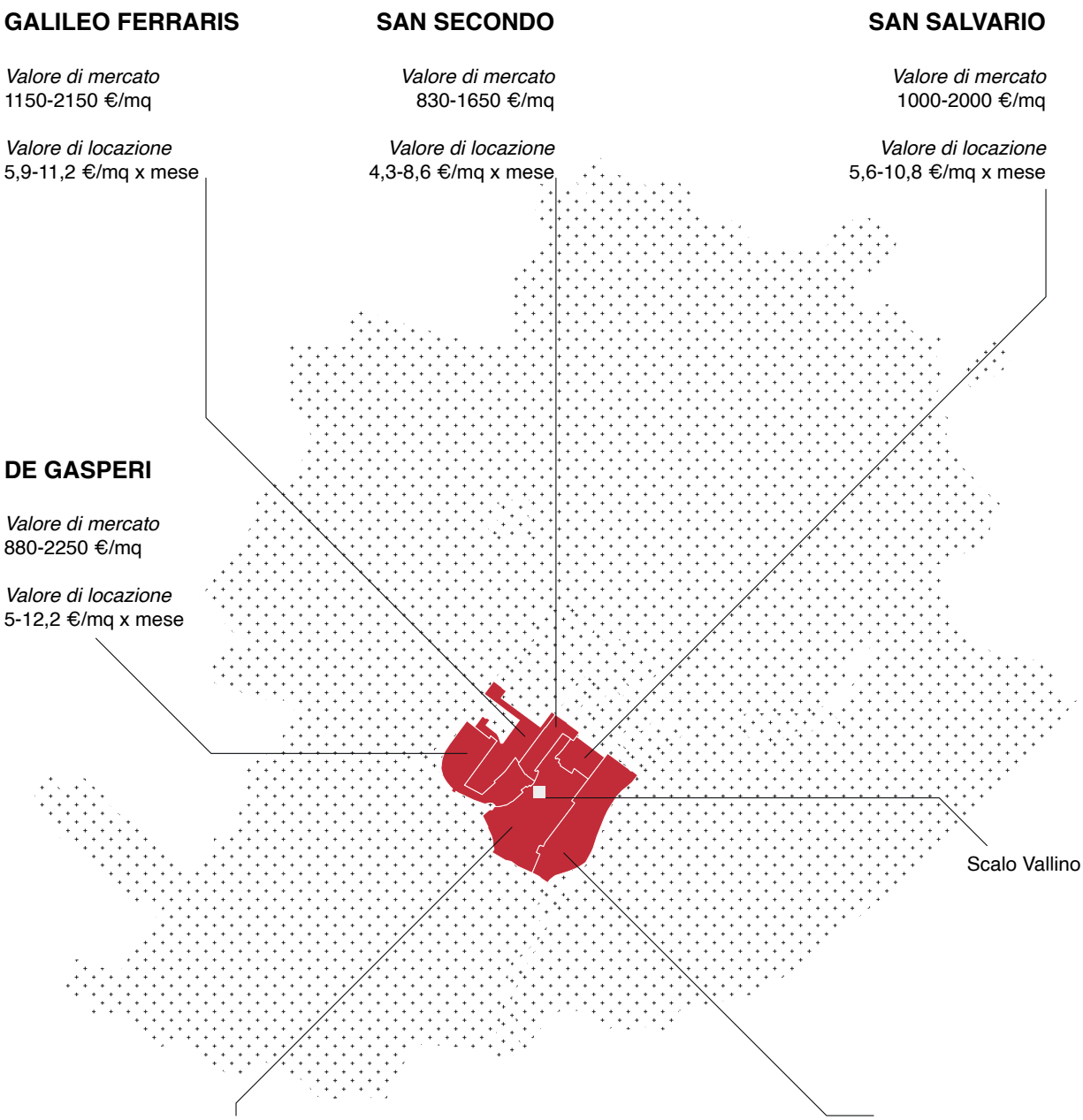


figura 15

Valori di mercato e locazione per aree di riferimento, fonte OMI

Al netto di ciò, in mappa vengono riportati i valori di mercato, da qui in poi VM, e i valori di locazione delle aree analizzate riferititi al Q2 2022. Questi si presentano eterogenei fra di loro, nello specifico, si registrano dei valori minimi per le aree adiacenti alla stazione Porta Nuova, come nel caso di Dante, con il range di 850-1650 euro/mq, e San Secondo che registra un VM tra gli 830-1650 euro/ mq. Altra notazione per le aree contigue a Corso Vittorio Emanuele II e Corso Massimo d'Azeglio, dove i distretti di San Salvario e Valentino registrano entrambi un VM compreso tra i 1000-2000 euro/mq. In conclusione, la quotazione più alta viene registrata per i sottomercati attinenti al quartiere Crocetta, come Galileo Ferraris e De Gasperi, rispettivamente a 2.150 e 2.250 euro/mq.

In questo scenario, l'immobile oggetto di analisi rientra materialmente nel sottomercato relativo alla zona Dante, per quanto è necessario considerarne la collocazione su via Nizza, asse ad alta frequentazione e di maggior prestigio commerciale rispetto alla rimanente frazione del sottomercato.

Oltre la quotazione, viene rappresentata di seguito, (figura 6), la stima della disponibilità degli spazi ufficio che, per il 2020, è pari ad un totale di 319.664,4 mq. Come si può notare dai diagrammi, l'andamento dell'offerta per il periodo 2015-2020, manifesta, tranne per l'unico caso di San Salvario, un evidente fase di contrazione. Tale fenomeno trova riscontro nella questione affrontata nel sottoparagrafo 3.3.2.1, dove si è descritto il calo della quota di vacancy a fronte del cambio di destinazione di diversi uffici verso altro utilizzo.

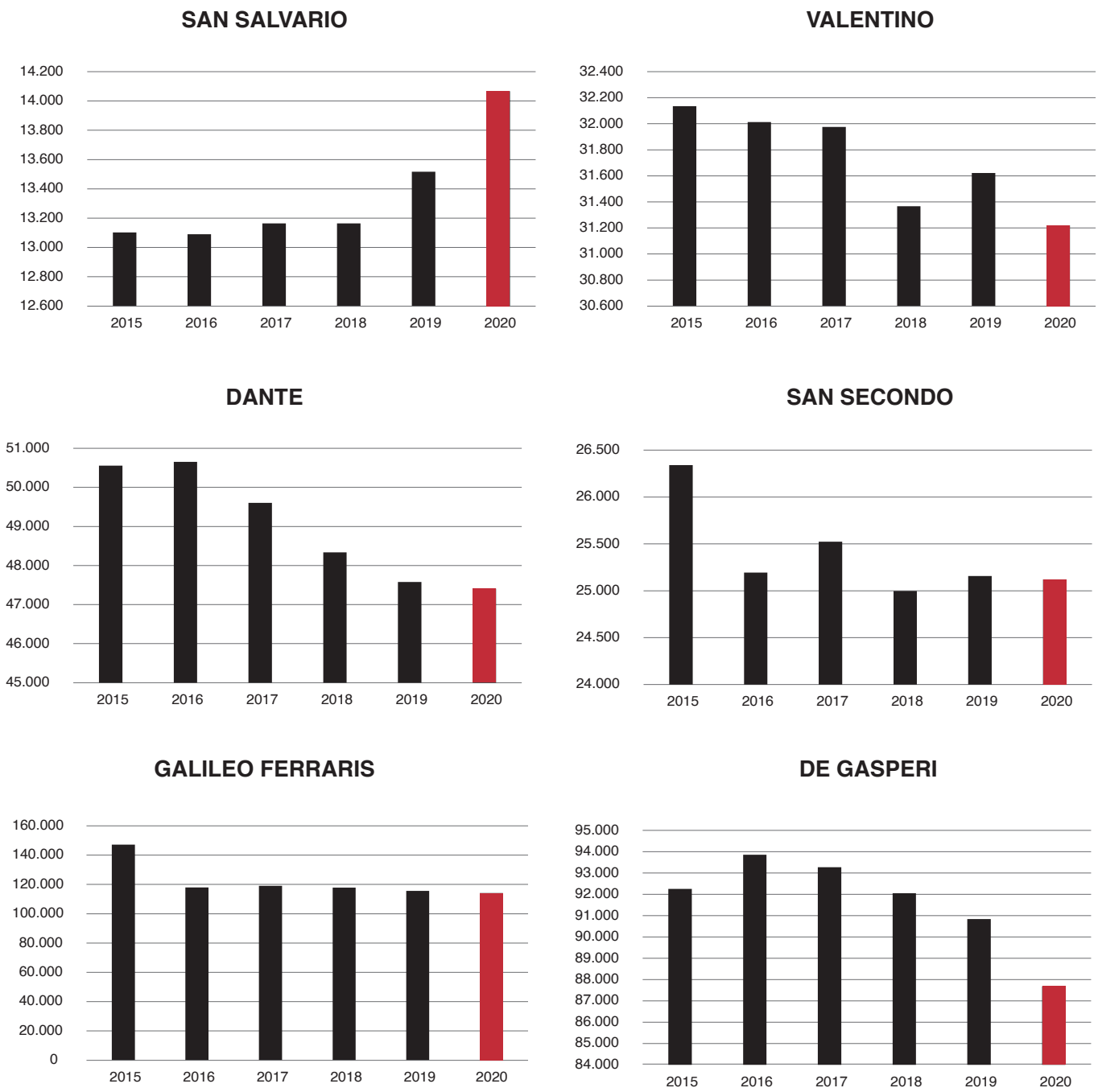


figura 16

stima mq uffici per aree di riferimento, fonte: diretta OMI (2022)

Di seguito viene descritta la mappa, (figura 7), nella quale vengono indicati gli spazi disponibili alla locazione presenti nel mercato di riferimento, ed appartenenti alla fascia dimensionale compresa tra gli 800 e 2.000 mq, ovvero la classe più richiesta sul mercato nonché corrispondente alla metratura dell'immobile oggetto. Oltre questi, sono segnalati sette diversi flexible offices presenti nell'area di riferimento.

Se nel primo caso la comparazione rispetto allo stato di fatto dello stabile di via Nizza è di tipo quantitativo/qualitativo, il secondo confronto è utile per cogliere quale modello di ufficio sia più consono inserire, in virtù dell'offerta esistente, all'interno degli spazi da locare.

Pertanto, gli spazi disponibili in toto alla locazione sono i seguenti:

-Corso Marconi, 10;

-Via Campana, 37;

-Via Giacosa,15;

-Via Lugaro,15;

-Via Nizza, 18;

-Via Muratori, 22.

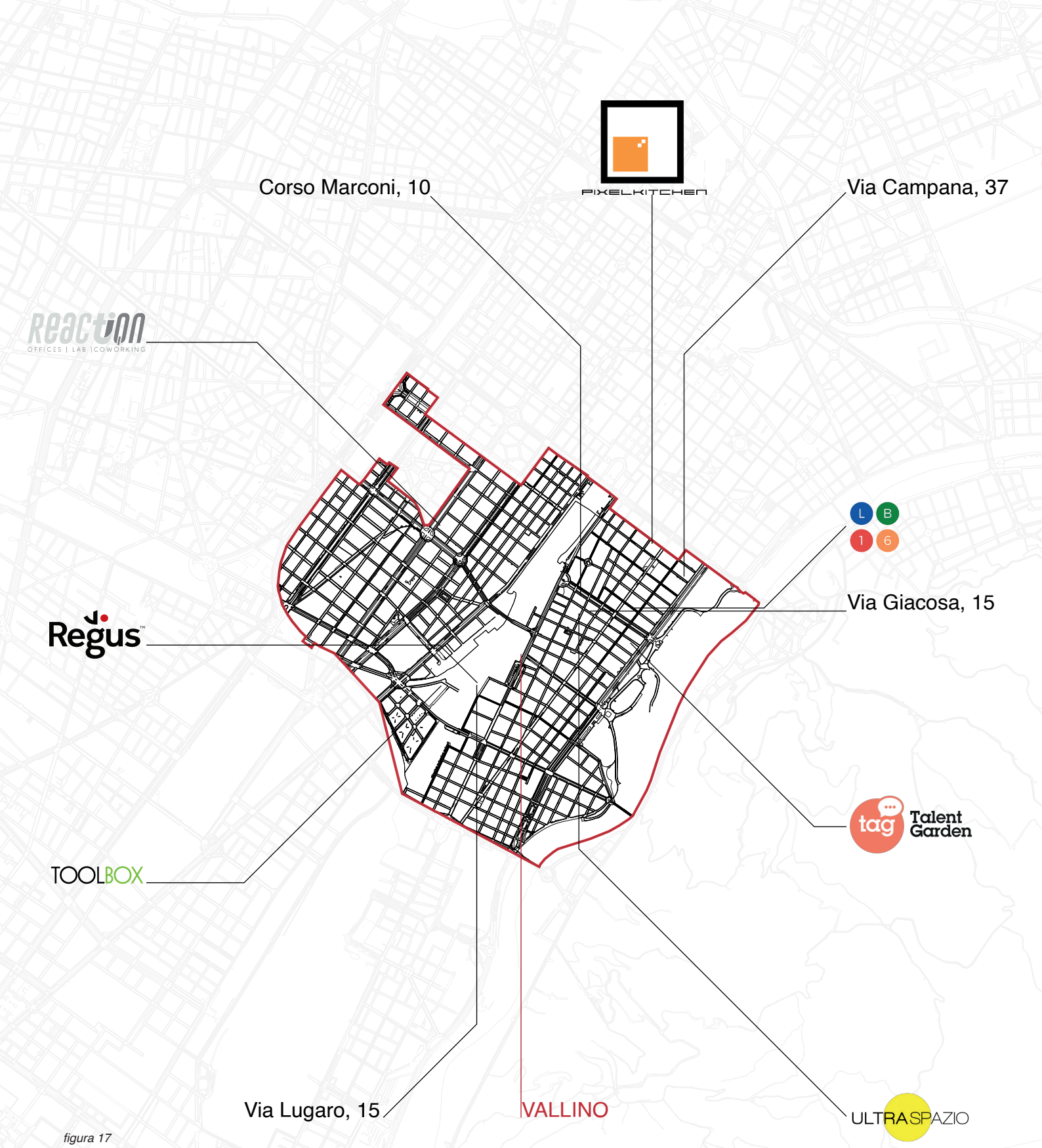


figura 17

collocazione competitor per area di riferiemento

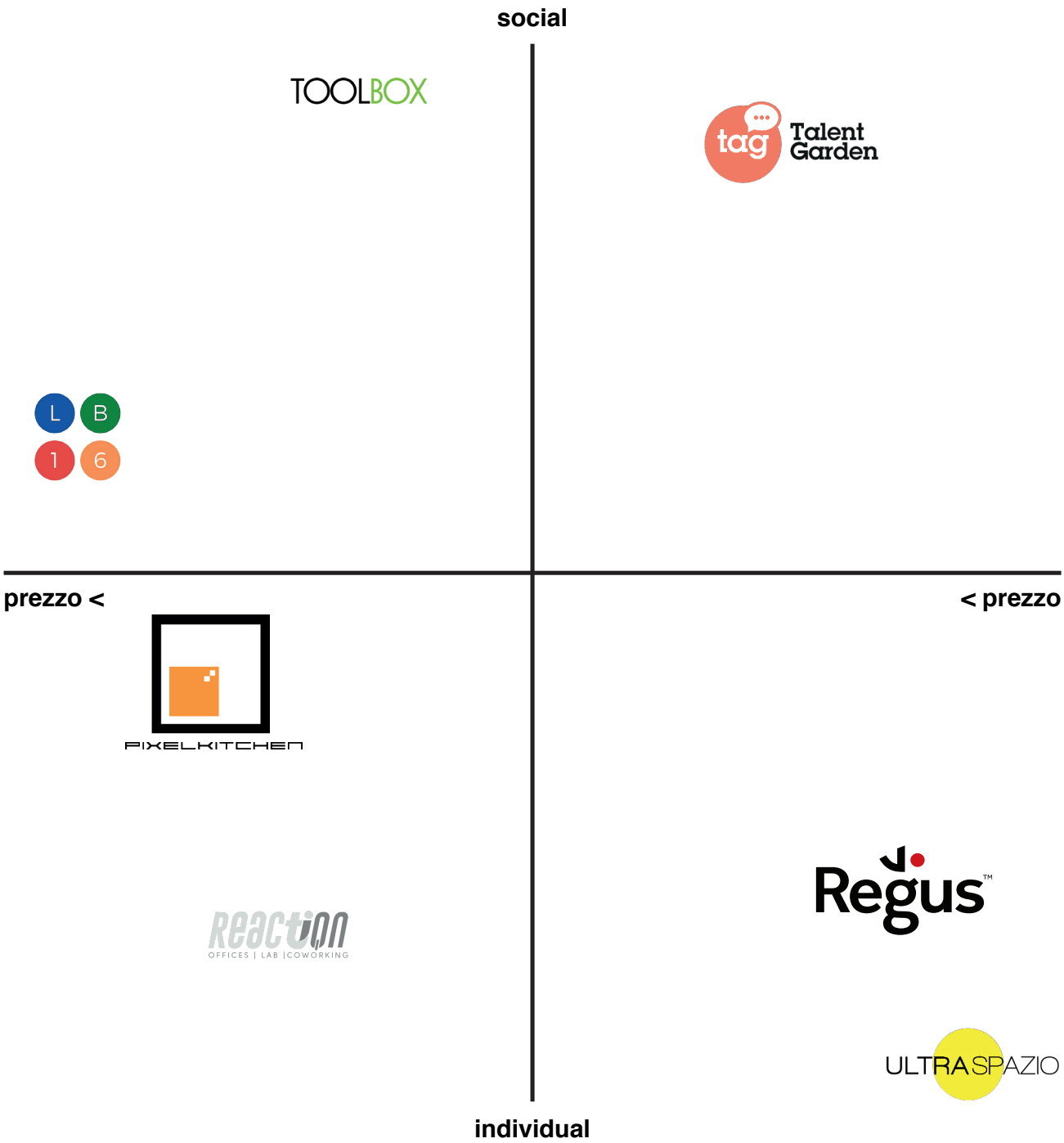


figura 18

valutazione e inquadramento competitor, fonte diretta

Nel diagramma di seguito, figura 8, vengono rappresentati una serie di fornitori di spazi uffico presenti nell'area di riferimento analizzata. Ognuno di questi, è individuato rispetto ad una specifica fascia di prezzo correllata alla tipologia di spazio lavoro offerto. Ques'ultimo passa da un modello di ufficio più indirizzato verso una tipologia di attività individuale, fino ad arrivare ad una proposta nel quale viene disposto un ecosistema in grado di implementare la propria attività.

Lo spettro di analisi offre quindi un catalogo alquanto eterogeneo. Una volta escluso LB 16, Pixel Kitcken e Ultraspazio poichè spazi dalle limitate dimensioni ed indirizzate verso un target estremamente di nicchia riferito a freelancer attivi nell'ambito sociale e dell'arte, rimangono i seguenti spazi: ToolBox, TalentGarden, Regus e Reaction.

Il modello più interessante tra questi è quello riferito alla sfera più sociale. Sia ToolBox che TalentGarden raccolgono a se numerosi professionisti, all'interno di essi vengono forniti regolarmente corsi di aggiornamento ed organizzati eventi in grado di far crescere il proprio network. All'interno di essi, oltre che lo spazio fisico, viene venduto una possbilità di crescita per il proprio business, dove oltre che lavorare si può trascorrere il proprio tempo libero.

3.6.3_ La dimensione urbana

figura 19

inquadramento area di riferimento

Ciò che si osserva dalla mappa, figura 19, è la collocazione dell'ex scalo ferroviario del Vallino rispetto la maglia urbana. Tale analisi di tipo morfologico risulta necessaria poiché rende possibile una maggiore comprensione della relazione che sussiste tra l'edificio oggetto dell'analisi di mercato e le aree adiacenti ad esso, al fine di delineare quale categoria di ufficio sia più consona alla locazione.

Come già descritto, lo scalo ferroviario perde gradualmente la funzione originaria di scalo merci in concomitanza con la crisi energetica nei primi anni 70'. Da questo momento per il Vallino inizia un periodo di transizione nel quale avviene un di utilizzo dell'area, da spazio fortemente specializzato destinato al comparto logistico ad un non-luogo senza alcun tipo di identità, se non quella di sacca sospesa rispetto al contesto urbano adiacente.

L'ex scalo quindi, da sempre impenetrabile dall'esterno in quanto delimitato da barriere fisiche, quali i binari della ferrovia ad ovest, il cavalcavia di Corso Sommelier a nord e gli edifici storici tutelati sul fronte est, diviene un margine urbano dell'elevato potenziale, ma purtroppo utilizzato come deposito di stoccaggio a cielo aperto, destinazione d'uso senza alcun tipo di riferimento rispetto al carattere cittadino che si è nel frattempo sviluppano intorno ad esso. La storia dello Scalo Vallino cambia nel 2015 quando

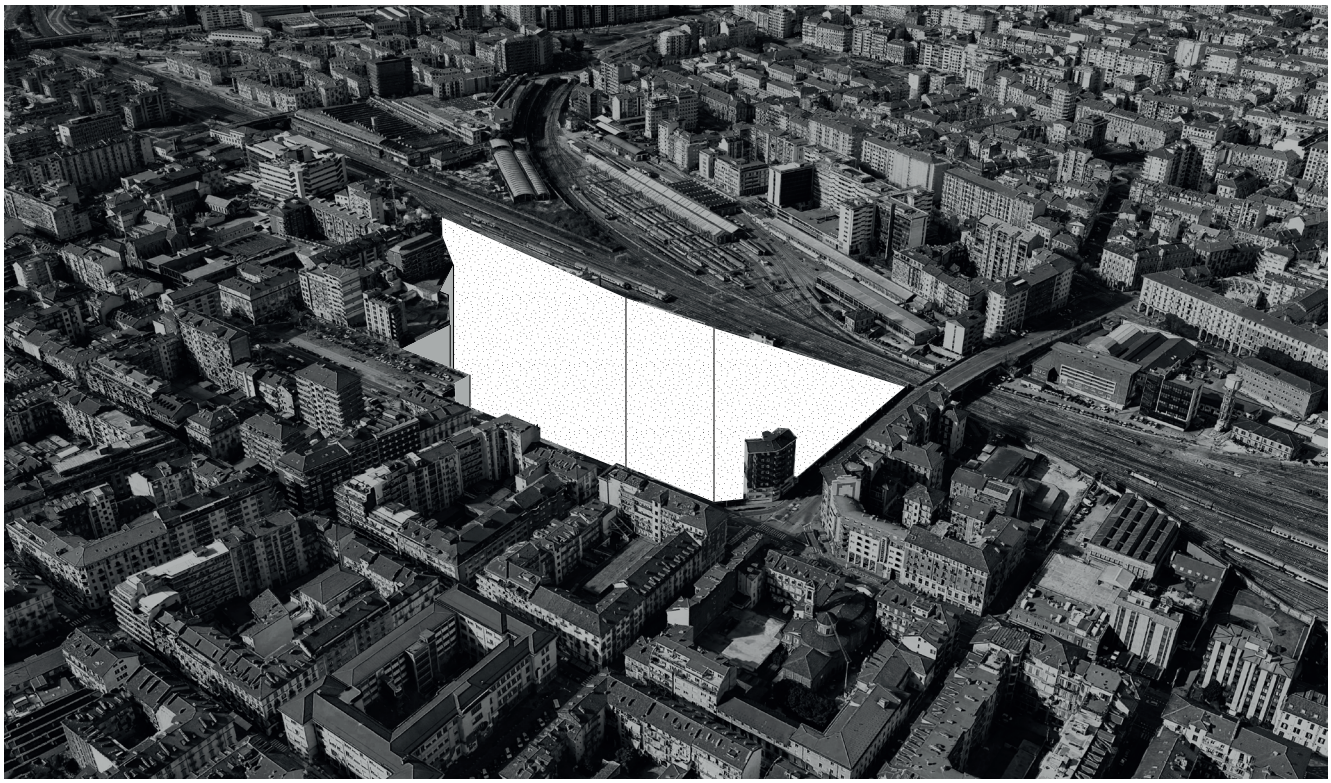


figura: 20

attraverso vari processi di vendita inizia la sua riqualificazione per passare da vuoto urbano a parte itinerante del quartiere.

Al netto di ciò, è utile descrivere la consistenza del tessuto urbano circostante.

Come già descritto complesso del Vallino è situato in uno spot strategico tra i quartieri di San Salvario e Crocetta, e racchiuso tra due arterie principali, quali via Nizza e Corso Sommelier. L'intersezione tra queste vie principali tratteggia all'angolo nord-ovest dello scalo un nodo rilevante nel quale convergono i flussi provenienti da Crocetta, attraverso corso Sommelier, e dal centro città con via Nizza. Altri nodi considerevoli sono riconoscibili nelle intersezioni tra l'asse viario di corso Massimo d'Azeglio e i diversi corsi principali trasversali ad esso quali corso Marconi e corso Dante.
Questi ultimi, insieme a via Nizza, via Madama Cristina e corso Sommeiller sono da considerarsi direttori più interessati dal traffico veicolare, sia di tipo privato che pubblico in quanto attraversate da linee bus e tram. Per quanto concerne la circolazione, la situazione più complessa si registra proprio nello spot nei pressi del Vallino, dove il cavalcavia di corso Sommelier incrocia via Nizza e rende possibile l'unico passaggio diretto tra i quartieri di San Salvario e Crocetta. Tale intersezione risulta il più delle volte congestionata non solo perché attraversata da un numero elevato di mezzi, ma perché quest'ultimi viaggiano all'interno di un tracciato privo di

corsie riservate ai mezzi pubblici, andando quindi a creare continui rallentamenti.
Proseguendo, piazza Nizza viene attraversata da un percorso ciclopedonale che collega l'area dell'ex scalo con la stazione di Porta Nuova e con il Parco del Valentino attraverso la direttrice di via Nizza. Al netto di questo, si registra l'assenza di un vero progetto centrato sulla viabilità dolce, tanto per San Salvario che per il quartiere Crocetta, in quanto bici e monopattini sono costretti a percorrere tratti viari destinati anche a tram e veicoli, andando ad aumentare esponenzialmente il pericolo di incidenti.

Oltre che con i mezzi privati, l'area del Vallino è collegata alla rete urbana attraverso il trasporto pubblico mediante le seguenti linee:

- Linea 16 tram: fermata su corso Sommelier, collega l'area al Politecnico verso ovest e Vanchiglia verso est;

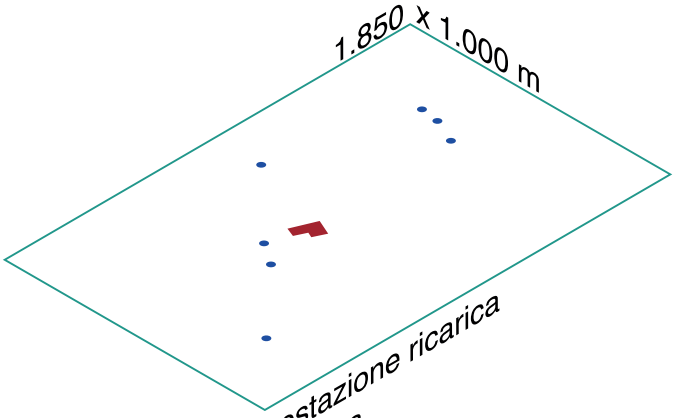
- Linea 4 tram: fermata su via Sacchi, collega l'area a Falchera passando per il centro verso nord e Mirafiori Sud verso sud;

- Linea 8 bus: fermata su via Madama Cristina, collega l'area con il centro e San Mauro verso nord e Mirafiori Sud verso sud;

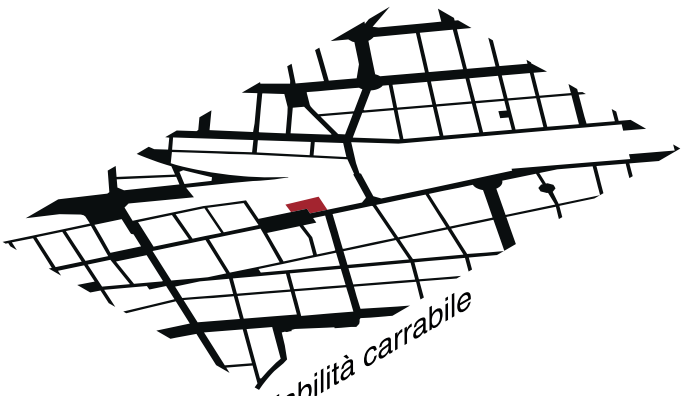
- Linea 67 bus: fermata su via Madama Cristina, collega l'area con il centro città verso Nord e Moncalieri verso Sud;

- Linea 1 metro: fermata su piazza Nizza, collega la stazione di Fermi di Collegno fino a raggiungere piazza Bengasi alle porte di Moncalieri.

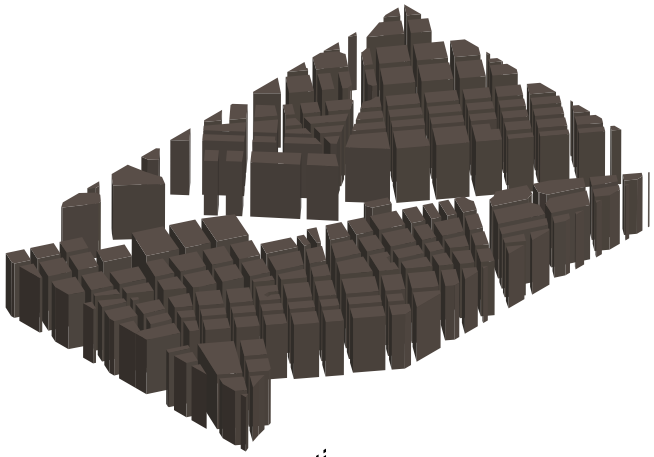
Diagrammi esplicativi area di rifeimento



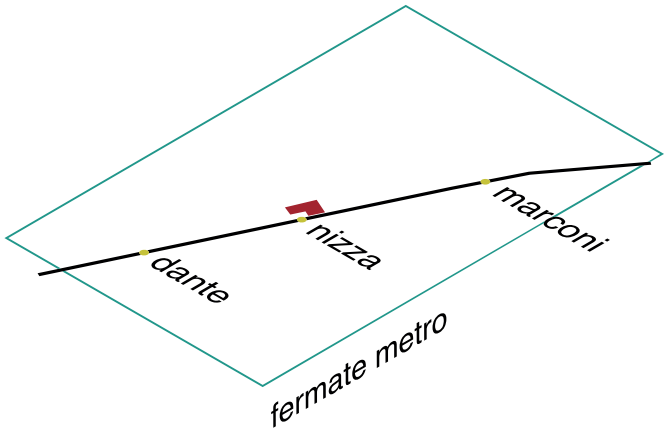
postazione ricarica elettrica

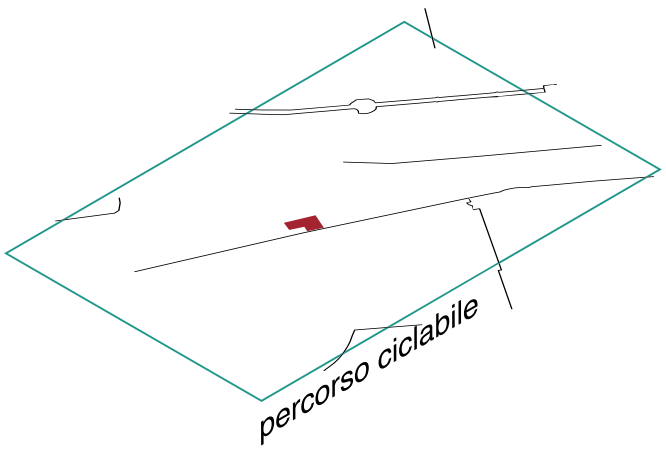


viabilità carrabile



isolati


dante
nizza
marconi
fermate metro


percorso ciclabile

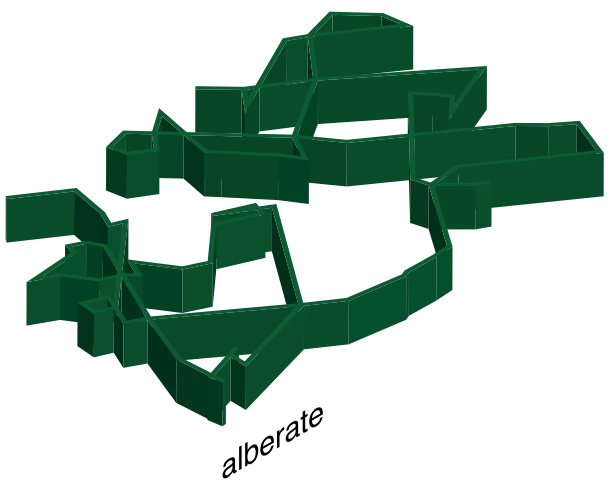

alberate

figura: 21

Il sistema di trasporti sopraelencato rende possibili i collegamenti verso il Vallino sia da ogni punto della città di Torino, sia dalle zone situate nella prima cintura torinese, soprattutto se considerata la linea metro che collega in pochi minuti la periferia sud-est con l'area dell'ex scalo ferroviario. Sempre considerando la metropolitana è rilevante citare il tempo di percorrenza tra la fermata Nizza e la stazione Porta Nuova è pari a tre minuti, ciò apre gli spazi ufficio oggetto di analisi verso un target di mercato anche esterno rispetto ai residenti nella sola città di Torino.

L'area di riferimento analizzata offre numerosi spot in grado di attrarre visitatori esterni rispetto a chi vive stabilmente il quartiere. Primo fra tutti è l'infrastruttura universitaria presente all'interno di San Salvario rappresentata dai dipartimenti di "Architettura e Design" sito nel Castello del Valentino, "Biotecnologie molecolari e Scienze per la salute" collocato nel complesso progettato da Luciano Pia sito in via Nizza 52, poco distante dagli spazi oggetto di analisi, i dipartimenti di "Fisica" e di "Scienze della Terra" entrambi situati poco distanti dal parco del Valentino, in corso Sommelier, ed infine il dipartimento di "Chimica" situato in via Giuria.

Ogni giorno le aule delle facoltà elencate riuniscono una quantità esorbitante di studenti che popolano, pur quasi inconsapevolmente, le diverse aree urbane dove sono collocati gli istituti universitari, apportando valore alle zone stesse. Il numero di tali presenze quotidiane porta con sé diversi effetti sull'economia di quartiere che, ad esempio, vede aumentare il numero di attività commerciali come punti ristoro, locali e bar.

Oltre la dimensione prettamente economica nella scelta locazione di spazi ufficio è utile considerare che un numero così elevato di dipartimenti universitari all'interno di un distretto urbano, può delineare l'opportunità di un interscambio attivo tra il settore occupazionale dell'innovazione e l'ambiente accademico. Lo spazio ufficio può divenire territorio comune in grado di concretizzare un ponte fra i due ambiti, ed andando ad intercettare un numero sempre maggiore di studenti, laureati e no, in grado di interessarsi a nuovi progetti da poter lanciare.

Tale narrazione coincide con quella relativa agli incubatori di start-up che a Torino esistono già da alcuni anni, come ad esempio le Ogr Tech, situate nelle vicinanze della sede centrale del Politecnico in corso Castel Fidardo.

Oltre la dimensione accademica, all'interno dell'area di riferimento analizzata, sono presenti numerosi landmark in grado di generare interazioni che vanno poi a definire la vita di quartiere. Il più rilevante tra questi è il Parco del Valentino, punto di riferimento per la città; a seguire si possono citare i numerosi luoghi destinati alla cultura come le diverse biblioteche e il teatro Colosseo, che ospita ogni anno interessanti rassegne; ed infine i due mercati di piazza Nizza e piazza Madama destinati ad una dimensione prettamente di vicinato.

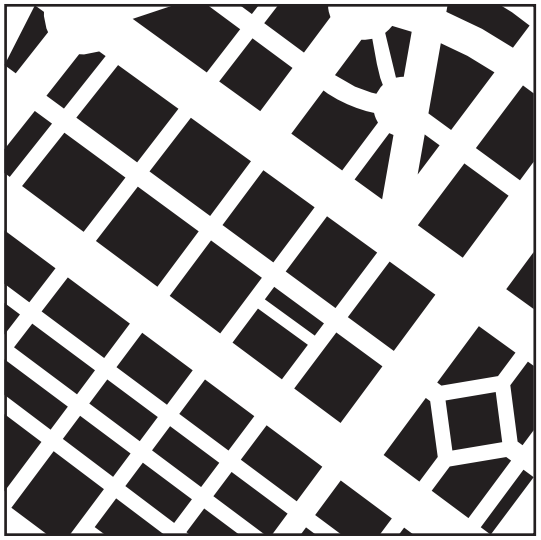
Da questa descrizione appare mancante il quartiere della Crocetta, presente nella mappa (figura 19), che, oltre all'Ospedale Mauriziano, alla sede centrale del Politenico ed al mercato della Crocetta, non registra attività o landmark in grado di attrarre visitatori in modo diversificato ed eterogeneo, lasciando quindi intendere una forte connotazione dell'area verso una destinazione quasi unicamente residenziale e di prestigio.

La differenza dei due quartieri si può osservare dalla stessa morfologia rappresentata in figura 10. I due quadrati, di 700 metri per lato, fanno riferimento a due aree speculari rispetto al sedime ferroviario di Porta Nuova, il superiore per Crocetta mentre l'inferiore per San Salvario.

Nel caso della prima zona si può notare una maglia urbana regolare dove gli isolati, simili per tipologia e densità dei pieni, rispettano una sovrastruttura definita dal rigore geometrico dettato dagli assi viari che attraversano Crocetta.

Nel caso di San Salvario invece, come si può riscontrare dallo stralcio riportato, il reticolo risulta alquanto eterogeneo. La regolarità descritta per Crocetta può essere appurata in San Salvario solo negli isolati più prossimi al fronte del Parco del Valentino, difatti, una volta addentratasi nel quartiere verso l'asse di via Nizza si scopre un reticolo composito da assi diagonali tra loro, disposti assecondando l'inclinazione dettata dal sedime ferroviario antistante.

Ciò che si legge quindi, è una elevata frammentazione degli isolati, seguita poi da un maggiore densità degli stessi rispetto alla controparte di Crocetta. Difatti, se in quest'ultimo, si possono riconoscere diversi ampi assi prospettici quali corso Stati Uniti, corso Galileo Ferraris e corso Re Umberto; per San Salvario l'unico grande passaggio è quello di corso Marconi.

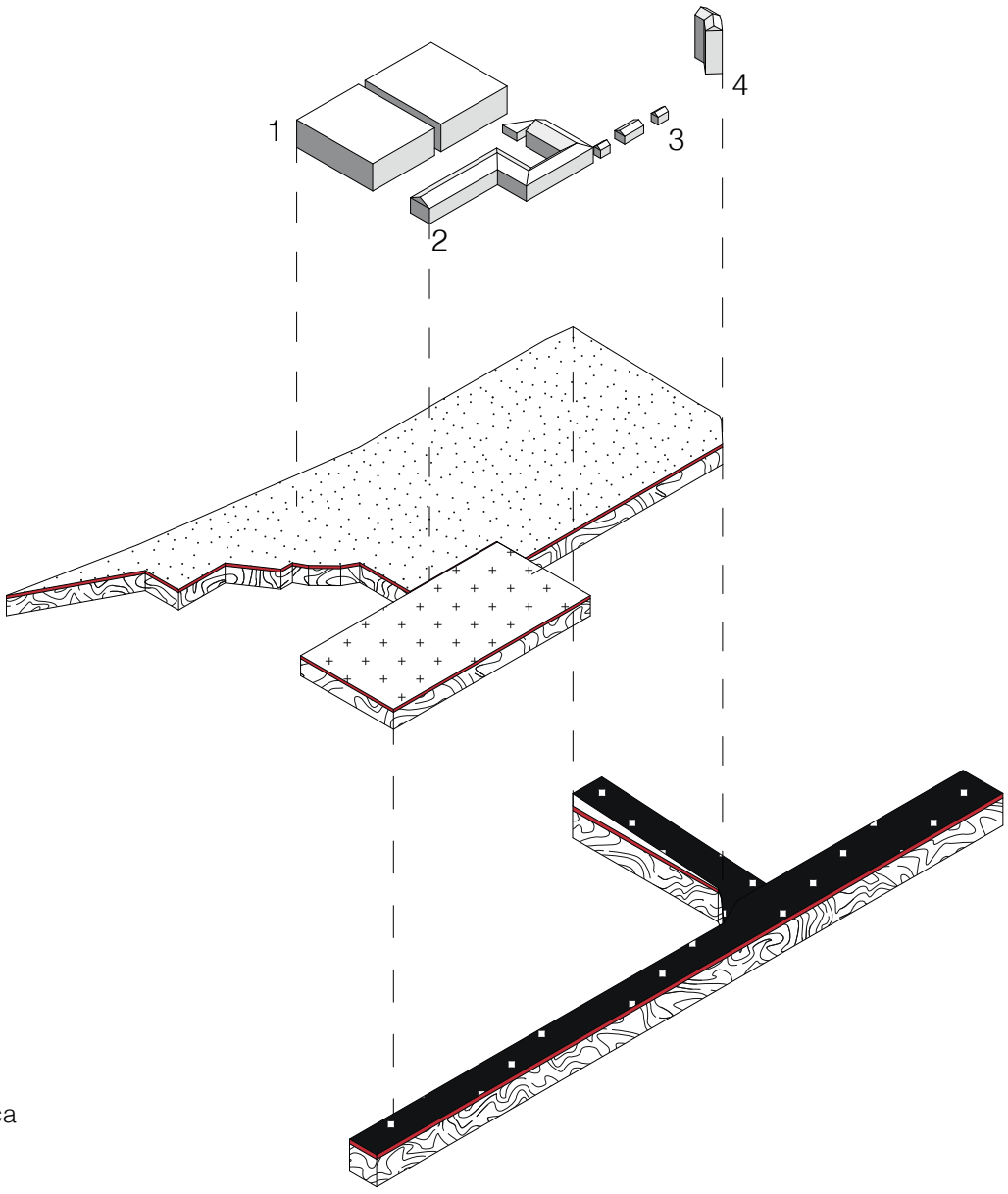


Diagrammi maglia urbana Crocetta e San Salvario

Il progetto di riqualificazione urbana dello scalo Vallino nasce come proposta dell'Assessore Lo Russo, la quale prevedeva la rinnovazione della zona, più precisamente della parte a sud-est fra corso Sommeiller, piazza Nizza e via Argentero, identificabile con l'area appartenente allo "Scalo Vallino" ex scalo ferroviario dismesso, ed inoltre, l'area R1 ubicata all'angolo tra la via Nizza ed il corso Sommeiller, piazza Nizza ed alcune porzioni di viabilità di contorno. Nell'area sono presenti quattro edifici vincolati come "immobili di interesse di cui agli artt.10-12 del D. Lgs 42/2004" dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte del Ministero per i Beni e le attività Culturali (Decreto n618/2012 dell'8 ottobre 2012). La zona su cui è prevista la riqualificazione è di 36 mila metri quadrati tra strada e ferrovia, il piano è ideato e gestito da NovaCoop, società proprietaria dello spazio da dicembre 2015. La parte peculiare dietro la gestione del progetto è la presenza dell'Università degli studi di Torino. Nel 2022 Unito ha concluso i lavori e aperto il polo per biotecnologie nei pressi dello scalo Vallino, e nel 2021 è partito un cantiere per un altro polo della medesima facoltà che conta 14 mila metri quadri e verrà affiancato a quello appena realizzato. Il progetto di potenziamento del Centro di ricerca di biotecnologie e medicina traslazionale prevede la realizzazione di un edificio volto ad ospitare un primo nucleo di attività di ricerca, ad esso si affiancherà un secondo lotto con lo stesso scopo.

Avere una sede così ampia ed importante affiancata all'area riqualificata dello scalo vallino apre le porte a innumerevoli possibilità, fungendo da ponte fra la ricerca effettuata all'interno dei lotti appartenenti a biotecnologie e gli uffici realizzati nel vallino. Al netto del progetto di biotecnologie, NovaCoop realizzerà un centro commerciale per un'area pari al 20% della superficie dello scalo, che si aprirà verso la città attraverso la creazione di una piazza urbana interna ad esso. Il progetto della piazza non è stato ancora presentato e per ora esiste solo dal punto di vista teorico, ma quest'ultima idea progettuale da apporto positivo a tutto il progetto di riqualificazione, in quanto amplia alla possibilità di unire i due quartieri torinesi ora separati dall'ex scalo dismesso, creando uno spazio di condivisione

Spaccato assonometrio area di progetto Vallino



1: polo di ricerca biotecnolgie

2: immobile oggetto di studio

3: edifici storici tutelati

4: condominio privato

asse viario

piazza nizza

area di intervento progetto riqualificazione scalo Vallino

figura: 23

3.3.3.2_Filtering

In conclusione, al quadro di riferimento, viene eseguita una ricerca di tipo fotografico dell'area di studio utile a delinearne il livello di filtering, inteso come influenza della situazione economico sociale, in modo da comprendere e descrivere quali possano essere i fattori positivi, o negativi, rispetto all'inserimento di spazi ufficio all'interno dell'immobile selezionato come caso studio. Di seguito viene proposta una selezione di 15 scatti, ognuno localizzato sulla mappa attraverso il proprio numero. (figura 24)

figura: 24

foto 1

foto 2

foto 3

foto 4

foto 5

foto 6

foto 8

foto 9

foto 12

foto 11

foto 10

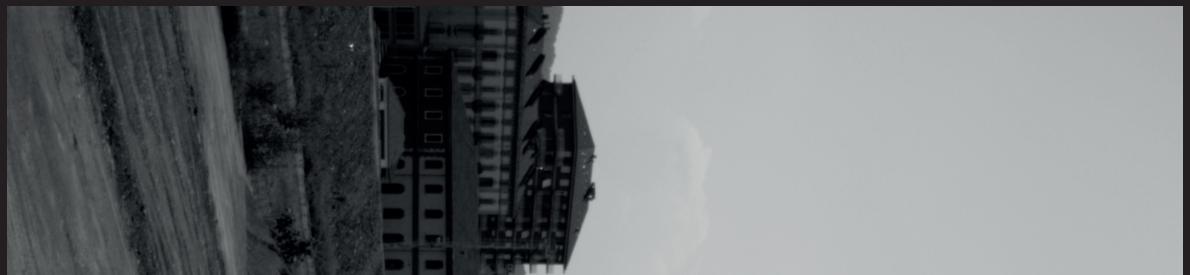
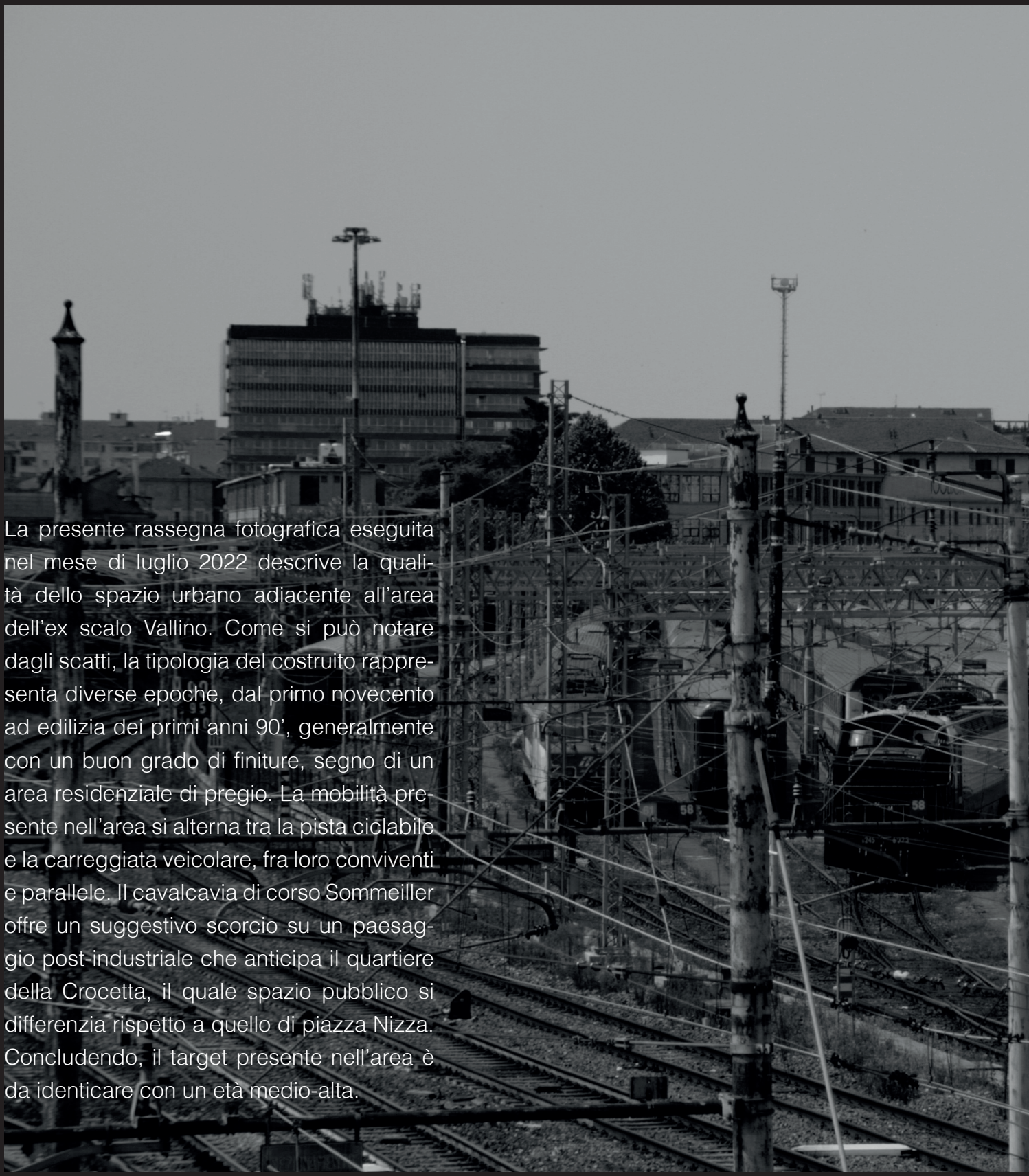


foto 14



La presente rassegna fotografica eseguita nel mese di luglio 2022 descrive la qualità dello spazio urbano adiacente all'area dell'ex scalo Vallino. Come si può notare dagli scatti, la tipologia del costruito rappresenta diverse epoche, dal primo novecento ad edilizia dei primi anni 90', generalmente con un buon grado di finiture, segno di un area residenziale di pregio. La mobilità presente nell'area si alterna tra la pista ciclabile e la carreggiata veicolare, fra loro conviventi e parallele. Il cavalcavia di corso Sommeiller offre un suggestivo scorcio su un paesaggio post-industriale che anticipa il quartiere della Crocetta, il quale spazio pubblico si differenzia rispetto a quello di piazza Nizza. Concludendo, il target presente nell'area è da identicare con un età medio-alta.

foto 15

04

output
di**analisi**

analisi di mercato: output

01

posizionamento dell’edificio Vallino nel segmento di mercato per categoria di ufficio

02

target possibili locatari

03

fascia di prezzo immobile

01

posizionamento dell'edificio Vallino nel segmento di mercato per categoria di ufficio

In base a questo primo punto è possibile sostenere che, l'immobile sito nell'ex scalo ferroviario Vallino è collocato all'interno di una dimensione urbana ben propensa e responsiva rispetto all'inserimento di uffici che rispecchiano nuove attività. San Salvario presenta un tessuto urbano alquanto diversificato dove trovano luogo numerosi centri per la ricerca, istituti di istruzione, luoghi di differenti culti e spazi dedicati al loisir, andando a delineare un elevato grado di mixitè, sia per quanto riguarda l'ambito sociale che per quello economico.

Oltre il numero di attrazioni, è rilevante citare la qualità del trasporto urbano con il quale l'area dell'ex scalo è facilmente raggiungibile da ogni zona di Torino fino alla prima cintura; sembra logico supporre che una cornice contestuale così ben definita può essere interpretata come valore aggiunto rispetto alla locazione degli spazi adibiti ad uso ufficio.

Oltre le caratteristiche del tessuto urbano adiacente all'immobile, è determinante esplicitare le peculiarità intrinseche dello stabile. L'edificio mostra una ripartizione degli spazi poco flessibile, con minimi margini di modifica rispetto alle possibili istanze distributive dettate da ipotetici nuovi occupanti. Nello specifico, considerata l'attuale propensione riguardo la richiesta sul mercato per gli uffici con configurazione open space, l'edificio Vallino è impossibilitato per tale distrubiziomne degli spazi. Al contrario, viene indicata per lo stabile preso in oggetto una suddivisone spaziale in singoli ambienti, poichè i locali sono di elevata metratura per una media di 65mq circa ognuno, e divisi gli uni con dagli altri attraverso setti murari portanti.

Tale predisposizione interdice qualsiasi possibilità di utilizzare gli spazi osservati come tipologie di ufficio coworking e flexible offices, in quanto, per questi risulta

risolutiva e determinante la possibilità di trasformare le ripartizioni interne, anche temporanee, tali da soddisfare le esigenze dimensionali che i clienti occupano. Altro tema osservato è la collocazione fisica e l'accessibilità dell'edificio rispetto al contesto urbano circostante.

Dal punto di vista dell'analisi dei trasporti, l'edificio è collogato alla città attraverso la linea 1 Metro avendo la fermata Nizza a pochi metri, la linea tram 16 e 4, attraverso le fermate Nizza e Sommeiller, ed infine la linea 8 autobus con la fermata Donizetti, i quali collegano l'area dell'ex scalo con tutte le altre zone della città di Torino. Oltre il trasporto pubblico è determinante citare gli assi viari principali di via Nizza e corso Sommeiller, da entrambe i quali è possibile raggiungere facilmente l'area sia da Torino Nord, Sud e Ovest. Inoltre, per il trasporto provato, esistono nell'area diverse possibilitò di parcheggio pubblico e privati, ed oltre a questi saranno presenti nel progetto di trasformazioni altri 30 stalli auto destinati agli uffici.

In aggiunta, si valuta che lo stabile gode di un ottimo grado di visibilità e riconoscibilità dal livello stradale, essendo altamente visibile da via Nizza. Considerazione differente viene invece espressa per quanto riguarda l'ingresso diretto poiché, sia su piazza Nizza che sulla via omonima, il fabbricato presenta un fronte compatto senza alcuna possibilità di accesso.

Difatti, al momento, l'entrata è situata all'interno della semi-corte aperta interna all'ex scalo, che oggi si distingue come accesso di risulta ma che, con il nuovo intervento di riqualificazione, può divenire un buon punto di accoglimento con un modesto grado di privacy e contemporaneamente un'elevata connessione rispetto la piazza urbana. È da intendersi che quest'ultima considerazione dipenderà esclusivamente dalla validità del progetto conseguito.

Inoltre, nel caso si volesse porre un accesso diretto rispetto alla sfera più urbana di via Nizza, una variante da tenere in considerazione potrebbe essere l'apertura di un varco sull'angolo ovest della manica nord, interno all'area privata. Tale

30

operazione decreterebbe un accesso diretto al livello stradale nella posizione più prossima alla distribuzione verticale interna allo stabile, così da regolare nella maniera più opportuna i flussi interni ad esso, analogamente poi a quanto realizzato nella manica sud come accesso della palestra Orange.

Pertanto, a fronte della descrizione finora eseguita, si ritiene che la destinazione d'uso più opportuna per gli spazi analizzati risulti essere quella identificata come ufficio decentrato in localizzazione suburbana. Tale catalogazione è motivata da diversi aspetti. Primo su tutti, la collocazione geografica situata al di fuori di ciò che si descrive come centro di Torino, a pochi minuti da Porta Nuova ed aperto verso la parte meridionale della Prima Cintura. In secondo luogo, la forma del costruito ed il contesto morfologico nel quale il fabbricato è inserito.

L'edificio Vallino, presenta una disposizione degli spazi maggiormente predisposta per un uso di attività di back-office poichè l'ingresso della struttura è situato all'interno dell'ex scalo e non sul fronte stradale, pertanto, ad oggi non è percepibile alcun tipo di scambio diretto con l'esterno.

Al netto di questo, l'edificio non possiede i requisiti né tipologici che dimensionali tale da essere identificato come ufficio centralizzato. Quest'ultimo, come esposto nel primo capitolo "ufficio come dispositivo sviluppo urbano", è generalmente caratterizzato da dimensioni molto più elevate della struttura presa in oggetto, e presenta una conformazione contraddistinta da una forte identità, data da forme architettoniche rilevanti e riconoscibili nel tessuto urbano.

Nel caso della città di Torino, non è presente alcun centro direzionale a fronte delle numerose sedi centrali di diverse aziende, quali Fiat, Intesa Sanpaolo, Reale Mutua e Lavazza. Le imprese torinesi a livello storico nonostante abbiano sempre mantenuto forme di uffici centrali, non hanno mai avuto l'interesse a concentrarsi in un unico centro direzionale, preferendo ad esso la vicinanza ai propri stabilimenti produttivi, come nel caso della Fiat.

02

target possibili locatari

19 dati Istat 2021

Continuando con il secondo punto degli output di riferimento, il target, ovvero la domanda intercettabile per il settore terziario delle attività da ufficio, secondo le stime per la città di Torino è di 57.229 imprese, pari a 240.855 addetti[1]. Di questi il sottosettore occupazionale più indirizzato rispetto ad una possibile locazione, considerato soprattutto l'ambito urbano, è ipoteticamente indicabile con quello riguardante il campo della ricerca in quanto, a pochi metri dallo stabile analizzato, è situato il nuovo polo destinato a biotecnologie. Come descritto nel sottoparagrafo "3.6.1_ Domanda" attraverso le figure 12 e 13 che ritraggono i dati derivanti dall'andamento occupazione Città di Torino Istat (2021), le percentuali di tendenza lavorativa maggiore si identificano con il settore finanziario e assicurativo (+29,6%) e il settore professionale, scientifico e tecnico (+25%).

Mettere a disposizione gli spazi ufficio Vallino ad un target come il settore scientifico è vantaggioso, considerata la presenza rilevante della struttura universitaria di biotecnologie presente all'interno del progetto di riqualificazione, essendo un polo altamente specializzato e unico in Italia e tra i più importanti in Europa.

M

03

fascia di prezzo immobile

20 Gottardi, G. L. (2013, April 7). Legge di indifferenza –. Gian Luca Gottardi. Retrieved September 1, 2022,

In questo paragrafo verrà svolta una stima monoparametrica per comparazione diretta al fine di valutare il prezzo di mercato dell'immobile oggetto di studio.

L'applicazione di tale analisi di mercato deriva dall'adattamento della Legge di Indifferenza si Jevons[2], ed il suo procedimento si suddivide in quattro fasi:

1. INDAGINE CAMPIONARIA:
individuazione di altri bene aventi caratteristiche simili con aggiunta di informazioni relativi ai prezzi di scambio di beni;

2. SCELTA DEL PARAMETRO DI STIMA:
unico fattore di diffenziazione, misurabilità e proporzionalità rispetto al valore

3. QUADRO VALUTATIVO:
estimatore delle indagini preliminari attraverso una tabella valutativa contenente l'immobile oggetto di ricerca ed i diversi immobili simili, con le diverse caratteristiche, il prezzo totale ed il prezzo unitario;

4. ELABORAZIONE DEL MODELLO DI STIMA:
comparazione monoparametrica attraverso la formula derivante dall' l'uguaglianza Vx = Py della legge di Jevons

$$Vx = \frac{\sum_{j=1}^{m} Pj}{\sum_{j=1}^{m} pj} \bullet p_x$$

1_Indagine campionaria: edificio uffici Vallino

caratteristiche intrinseche dell'immobile oggetto di stima

Superficie	mq	1.800
Balconi/terrazzi	si/no	no
Bagni	n°	si
Altezza del piano	n°	da-1 a +2
Stato di conservazione	0-5	2
Grado delle finiture	0-5	1
Riscaldamento	si/no	si
Luminosità	0-5	3
N. di arie	n°	3
Cantina	si/no	si
Garage/box	si/no	no
Posto auto	si/no	si

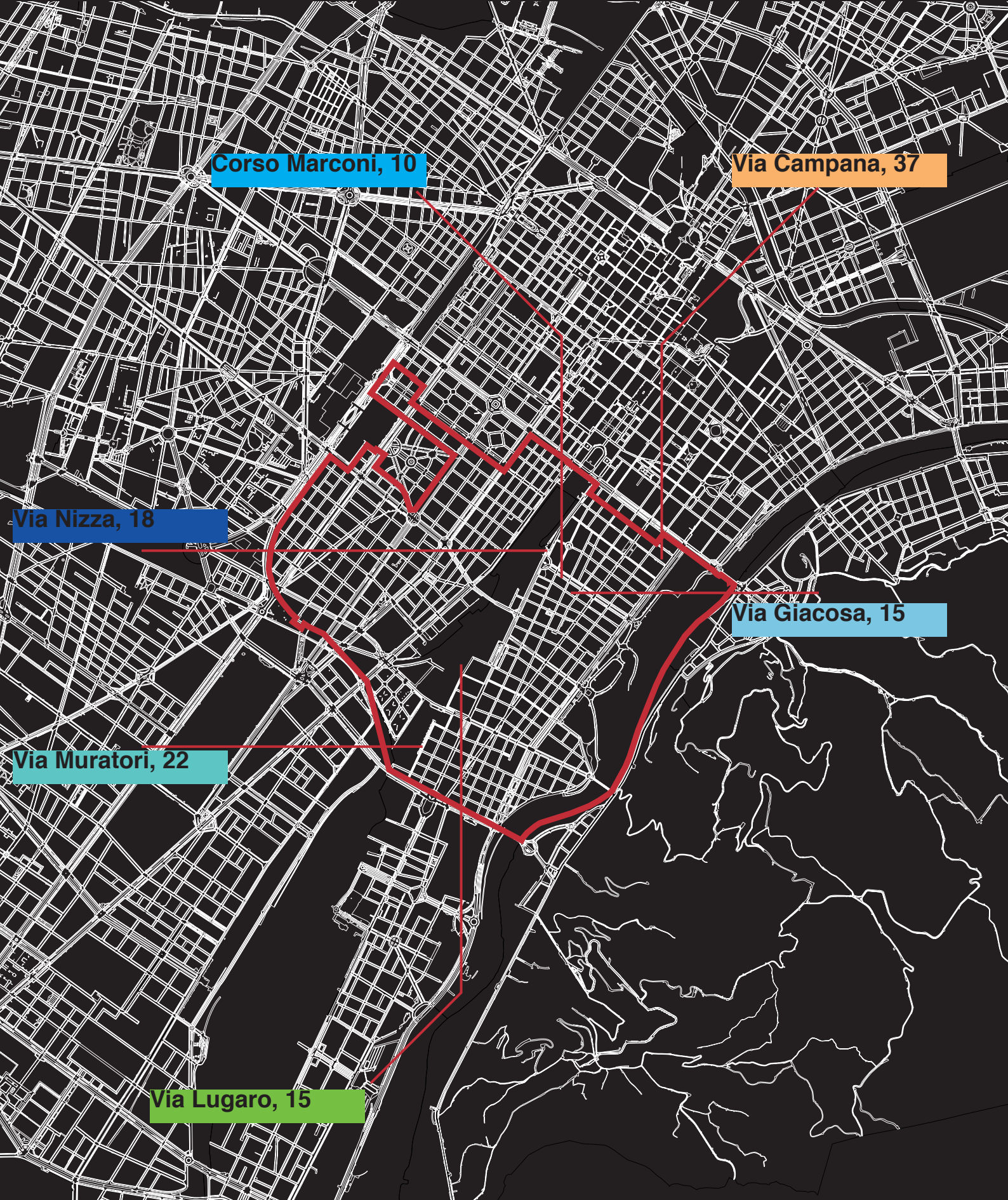
caratteristiche intrinseche del fabbricato

Tipologia del fabbricato		industriale
N° piani		3
Epoca di costruzione		fine ottocento
Stato di conservazione	0-5	5
Grado delle finiture	0-5	5
Ascensore	si/no	si
Portineria	si/no	si

Indagine campionaria: immobili simili*

Corso Marconi, 10	10.900 €/mese+ 2.300€/mese condominio
Via Campana, 37	su richiesta
Via Giacosa, 15	15.000 €/mese + 1.500€/mese condominio
Via Lugaro, 15	15.000 €/mese + 6.500 €/mese condominio
Via Nizza, 18	30.000 €/mese
Via Muratori,22	4.500 €/mese

**fonte: Ufficio - Studio in Affitto. (2022, January 31). Immobiliare.it*


Corso Marconi, 10
Via Campana, 37
Via Nizza, 18
Via Giacosa, 15
Via Muratori, 22
Via Lugaro, 15

Indagine campionaria:valore di stima

L'area di mercato in cui è situato l'immobile oggetto di studio è rappresentata dalle sottozone OMI B8; C1; C2; C3; C4; C5.

	2° FASCIA (minor pregio)	**VALORE MEDIO**	1° FASCIA (maggior pregio)
valore di mercato	952 euro/mq	**1451 euro/mq**	1950 euro/mq
valore di locazione	5,23 euro mq/mese	**7,81 euro /mq/mese**	10,40 euro /mq/mese

2_Scelta del parametro di stima

La stima monoparametrica per comparazione diretta si basa quindi sull'utilizzo di un unico parametro e sulla diretta proporzionalità che lega tale parametro al valore di mercato.

Il parametro deve presentare tre requisiti:
- essere l'unico fattore di differenziazione;
- essere misurabile;
- possedere un rapporto di proporzionalità con il valore.

si considerano beni in cui esista un unico fattore di differenziazione tra il bene da stimare e quelli comparati, detto **PARAMETRO**.

Il parametro di differenziazione più utilizzato è la **SUPERFICIE**.

Pur non costituendo realmente l'unico elemento di distinzione tra immobili simili comparati, esso è universalmente riconosciuto (anche da operatori non professionisti del settore) come elemento che può sintetizzare le principali differenze ed esprimerle nelle variazioni del valore di mercato.

3_ Quadro valutativo

indirizzo	epoca	superficie (mq)	piano	n° piani edificio
Edificio uffici Vallino	**fine 800'**	**1.800**	**-1/2**	**2**
Corso Marconi, 10	**anni '60**	**1.120**	**-1/ terra**	**7**
Via Nizza, 18	**fine 800'**	**2.200**	**terra/ a 4°**	**4**
Via Giacosa, 15	**1930**	**1.430**	**-1/ rialzato**	**9**
Via Lugaro, 15	**2010**	**1.200**	**5°**	**5**
Via Muratori,22*	**1980**	**660**	**-2/ a 1°**	**5**
Via Campana, 37*	**1900**	**1.406**	**-1/ a 2°**	**6**

*Gli immobili siti in via Muratori 22 e via Campana 37 sono stati esclusi dall'analisi in quanto elementi outlier. La superficie del primo elemento risulta inferiore rispetto agli altri casi studio, mentre per il secondo, essendo un immobile di alto prestigio con prezzo su richiesta, non può essere comparato agli altri.

ascensore	n° locali	stato di conservazione	prezzo di richiesta (€/mese)	prezzo unitario (€/mq/mese)
si	17	da ristrutturare	?	?
si	5	buono/ abitabile	10.900	9,7
si	40	buono	30.000	13,64
si	1	nuovo/in costruzione	15.000	10,50
si	5	ottimo/ ristrutturato	17.000	14,16
si	5	ottimo/ ristrutturato	4.500	6,81
si	25	ottimo/ ristrutturato	su richiesta	/

Quadro valutativo

indirizzo	epoca	superficie (mq)	piano	n° piani edificio
Edificio uffici Vallino	**fine 800'**	**1.800**	**-1/2**	**2**
Corso Marconi, 10	**anni '60**	**1.120**	**-1/ terra**	**7**
Via Nizza, 18	**fine 800'**	**2.200**	**terra/ a 4°**	**4**
Via Giacosa, 15	**1930**	**1.430**	**-1/ rialzato**	**9**
Via Lugaro, 15	**2010**	**1.200**	**5°**	**5**

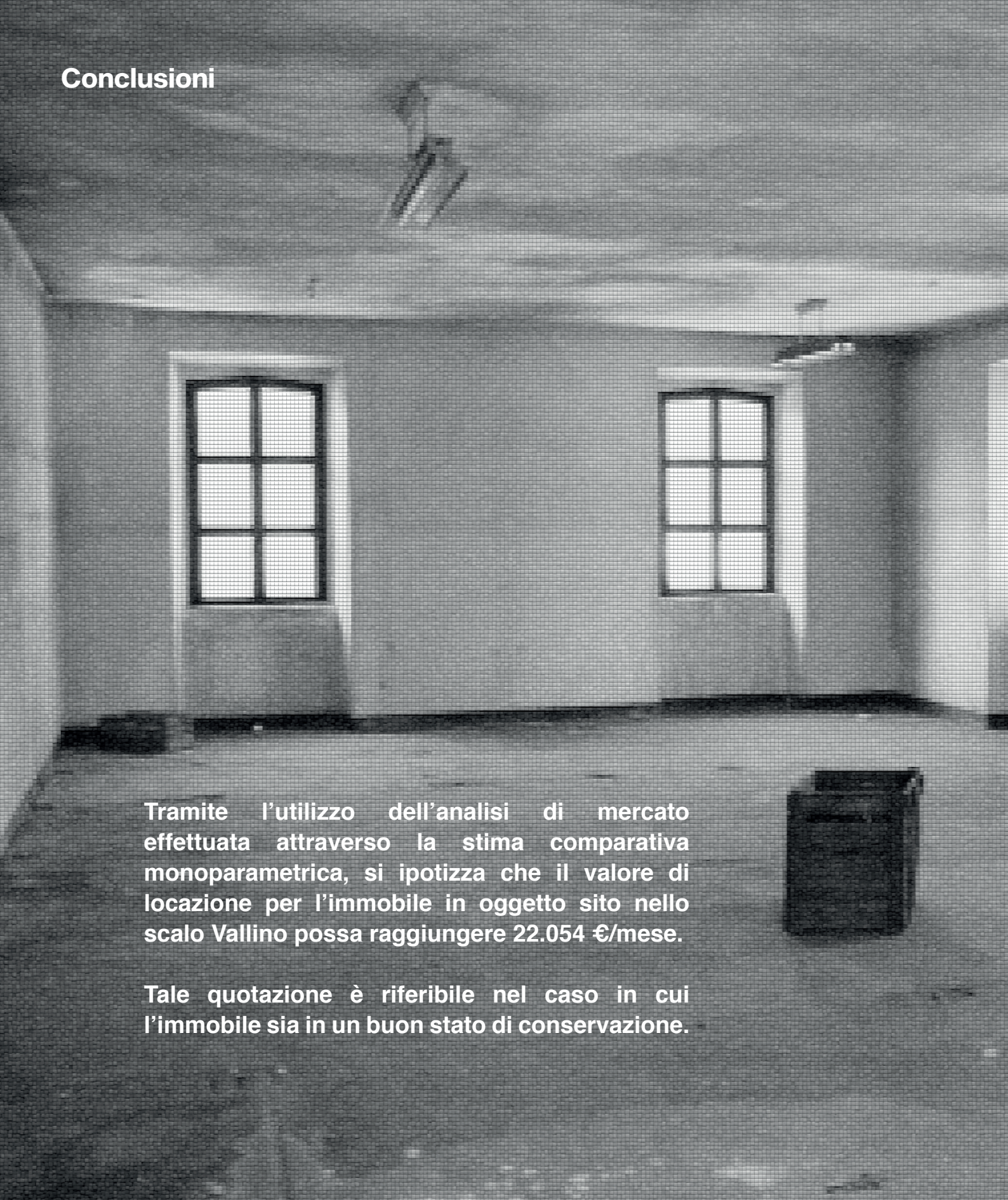
$\sum_{j=1}^{m} Pj$ = sommatoria dei prezzi= 72.900 €

$\sum_{j=1}^{m} pj$ = sommatoria dei parametri= 5.950 mq

ascensore	n° locali	stato di conservazione	classe energetica	prezzo di richiesta (€/mese)	prezzo unitario (€/mq/mese)
si	17	da ristrutturare	nc	?	?
si	5	buono/ abitabile	F	10.900	9,7
si	40	buono	/	30.000	13,64
si	1	nuovo/in costruzione	G	15.000	10,50
si	5	ottimo/ ristrutturato	/	17.000	14,16

$$Vx = \frac{\sum_{j=1}^{m} Pj}{\sum_{j=1}^{m} pj} \bullet p_x = \frac{72.900 \text{ €/mese}}{5.950 \text{ mq}} \text{ x } 1.800 \text{ mq} = 22.054 \text{ €/mese}$$

Conclusioni



Tramite l'utilizzo dell'analisi di mercato effettuata attraverso la stima comparativa monoparametrica, si ipotizza che il valore di locazione per l'immobile in oggetto sito nello scalo Vallino possa raggiungere 22.054 €/mese.

Tale quotazione è riferibile nel caso in cui l'immobile sia in un buon stato di conservazione.

Questa tesi parla di architettura cercando di andare oltre il segno sul foglio.

Molto spesso il mondo accademico si chiude all'interno della propria teoria se
do, spesso, la realtà con cui essa si scontra.

L'architettura rappresenta il tutto, fatto di principi antropomorfici, variabili soci
damentale e l'analisi del territorio può rendere concrete ed influenti le ambizio
l'utilizzo dell'analisi di mercato, la giusta tipologia di ufficio in funzione del co

Oggi i vuoti urbani sono colpiti dalla frenesia di riempire, senza però tener con
ne economica. Ciò che è interessante in tali aree è la loro stessa condizione di
disegnare senza l'obbligo di relazionarsi ad alcuna forma di quadro contestual
come dispositivi di rigenerazione condivisa.

A tal proposito lo studio propone un'analisi di mercato sull'ex scalo ferroviario
mobile, sui competitor ed sul target dei possibili locatari, la tesi mira ad identif
riqualificazione tale da rendere concreto lo sviluppo del progetto.

I risultati propongono che la tipologia più consona per tale edificio è quella del

L'analisi di mercato ha riscontrato alcuni limiti relativi alla quantità di beni simi
disponibili per la locazione che corrispondono alla superficie simile al Vallino s
ferenza dell'immobile in oggetti in fase di ristrutturazione.

Nonostante le difficoltà riscontrate in tale tesi dovute unicamente al contesto i
spensabile poiché considera diversi aspetti dall'innegabile importanza, utili all
nati spazi.

Lo studio auspica ad un utilizzo maggiore di tale strumento nell'iter progettual
la giusta dignità ai vuoti urbani, e all'architettura stessa, considerando che que
tante per lasciarla agli architetti".

nza guardare ciò su cui l'architettura va effettivamente ad intervenire, ignoran-

iali ed economiche, e soprattutto contestuali. Il contesto assume un ruolo fon-
ni di un progetto. La ricerca punta a questo, ho cercato si inserire, attraverso
ntesto all'interno di un'area soggetta a riqualifica urbana.

to del contesto, a volte con un solo mero obiettivo, quello della speculazio-
vuoto, un foglio bianco senza alcun padrone su cui ognuno si sente libero di
e. Questo è il pericolo, l'utilizzo di questi vuoti come fonte di guadagno e non

Vallino, sito a Torino. Dopo un attento studio sul contesto limitrofo dell'im-
icare quale tipologia di ufficio possa essere inserita all'interno del progetto di

ll'ufficio decentrato in localizzazione suburbana.

ili utili nelle operazioni necessarie per effettuare tale studio. Ad oggi gli uffici
sono quattro, tutti inoltre in uno stato ottimo o buono di conservazione, a dif-

ntorno al caso preso in esame, l'utilizzo dell'analisi di mercato risulta indi-
'individuazione di quali attività siano più propense nell'inserimento di determi-

e e nello specifico nelle opere di riqualificazione di aree fragili, così da donare
est'ultima citando le parole dell'architetto Giancarlo De Carlo "è troppo impor-