

POLITECNICO DI TORINO



Corso di laurea in Architettura
(Ord. Prev. 509/99)

L'area di Porta Susa a Torino
Trasformazioni recenti tra progetto e realizzazione

Relatore

Prof. Arch. Matteo Robiglio

Correlatore

Prof. Arch. Guido Montanari

Candidato

Guido Casali

Anno Accademico 2023 / 2024

INDICE

INTRODUZIONE	Pag. 1
---------------------	--------

CAPITOLO 1 - IL PIANO REGOLATORE DI TORINO (1995)

1.1 - Il contesto del nuovo Piano Regolatore	Pag. 3
1.2 - I tre assi principali dello sviluppo urbano	Pag. 8
1.3 - Il progetto della Spina centrale	Pag. 13
1.3.1 - L'ambito di Spina 1	Pag. 15
1.3.2 - L'ambito di Spina 2	Pag. 17
1.3.3 - L'ambito di Spina 3	Pag. 20
1.3.4 - L'ambito di Spina 4	Pag. 22

CAPITOLO 2 - L'AREA DI PORTA SUSÀ

2.1 - Inquadramento territoriale e principali interventi previsti	Pag. 24
2.1.1 - Il Palazzo di Giustizia	Pag. 26
2.1.2 - Le carceri "Nuove"	Pag. 28
2.1.3 - Le Officine Grandi Riparazioni	Pag. 30
2.1.4 - Il raddoppio del Politecnico	Pag. 32
2.1.5 - Il grattacielo Intesa Sanpaolo	Pag. 34

CAPITOLO 3 - LA STAZIONE DI PORTA SUSÀ

- 3.1 - Il fabbricato viaggiatori Pag. 37
- 3.2 - Il fabbricato storico della stazione di Porta Susa e i progetti
di restauro e riuso Pag. 44
- 3.3 - Il progetto della Torre per uffici delle Ferrovie dello Stato Pag. 51

CAPITOLO 4 - CASI A CONFRONTO: RECUPERO E RESTAURO DI STAZIONI EUROPEE

- 4.1 - Waterloo International Terminal, Nicholas Grimshaw & Partners,
Londra, 1988-1993 Pag. 59
- 4.2 - Bahnhof Wilhelmshöhe, Andreas Brandt, Rudolf Böttcher,
Kassel, 1986-1991 Pag. 64
- 4.3 - Gare TGV Roissy - Charles De Gaulle, Jean-Marie Duthilleul,
Paul Andreu, Roissy, 1989-1994 Pag. 67

CAPITOLO 5 - ASPETTI E PROBLEMI DELLA TRASFORMAZIONE DELL'AREA: UNA LETTURA CRITICA

- 5.1 - Le difficoltà della riqualificazione: problemi aperti Pag. 74
- 5.2 - I progetti interrotti e le prospettive attuali Pag. 81

CONCLUSIONI Pag. 89

BIBLIOGRAFIA Pag. 94

SITOGRAFIA Pag. 98

RINGRAZIAMENTI

INTRODUZIONE

Gli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso si distinguono nel nostro paese e nei paesi europei più sviluppati per una fase molto intensa di ristrutturazione industriale, di rilocalizzazione dei servizi e di espansione delle infrastrutture. Con l'abbandono di grandi aree urbane da parte delle industrie e delle ferrovie nasce l'opportunità di una riqualificazione delle città senza precedenti.

Fin dall'inizio degli anni Ottanta il sistema industriale e produttivo di Torino vive la chiusura di un ciclo storico che lo costringerà a modificarsi radicalmente. I settori trainanti dell'industria sperimentano nuove dinamiche che erano, fino ad allora, impossibili da prevedere: alcune delle aziende più importanti si decentralizzano spostandosi nella cintura e gli impianti industriali riducono fortemente le loro dimensioni.

In questo panorama di trasformazioni non fa eccezione la Fiat che nel 1982 chiude la storica fabbrica del Lingotto avviandone una riconversione. Nel campo dell'edilizia, il periodo dal 1981 al 1991 risulta inoltre essere quello con la minore attività dal secondo dopoguerra. Il fenomeno riguarda anche le aree dei grandi servizi urbani già traslocati o in via di trasloco come ad esempio Palazzo di Giustizia, Carceri, Dogane e i Mercati.

Anche le ferrovie stanno vivendo una fase di grande trasformazione con la copertura della trincea dell'asse ferroviario Torino - Milano, la realizzazione del passante e la progettazione delle linee ad Alta Velocità.

È in questo contesto che sin dal 1986 nasce l'esigenza da parte del Comune di Torino della redazione di un nuovo Piano Regolatore Generale in sostituzione di quello obsoleto del 1959. L'elaborazione del nuovo PRG, approvato nel 1995, è affidata allo Studio milanese degli architetti Vittorio Gregotti, Augusto Cagnardi e Pierluigi Cerri. È tramite questo strumento che la città si appresta a cambiare aspetto e subire una radicale trasformazione strutturale e infrastrutturale che ancora oggi, a più di trent'anni dall'approvazione del Piano, è in corso.

Uno dei capisaldi del Piano è la Spina Centrale, asse infrastrutturale che collega le principali aree industriali di trasformazione, realizzata con la copertura della ferrovia e la nuova stazione di Porta Susa. L'obiettivo era quello di fornire la città di una stazione passante in grado di consentire la fermata dei treni ad Alta Velocità.

Lo scopo della presente tesi è quello di studiare l'area di Porta Susa e la nuova stazione ferroviaria con l'intento di verificare ed analizzare quello che è stato realmente realizzato sulla base delle linee guida del Piano e quali progetti non hanno invece visto la luce, indagando sulle dinamiche e problematiche urbane che nel corso degli anni si sono presentate e che hanno influito sulla trasformazione inizialmente prevista.

CAPITOLO 1 - Il Piano Regolatore di Torino (1995)

1.1 - Il contesto del nuovo Piano Regolatore

Il Piano Regolatore Generale di Torino (PRG) del 1995 appartiene alla terza generazione dei piani urbanistici redatti verso la fine degli anni Ottanta. A partire dal 1986 l'Ufficio del Piano Regolatore della Città di Torino, appartenente al settore Urbanistica, comincia una serie di studi preliminari che saranno propedeutici alla redazione del Piano assegnata allo Studio milanese degli architetti Vittorio Gregotti, Augusto Cagnardi e Pierluigi Cerri. L'intento era quello di fornire la città degli strumenti per affrontare i cambiamenti in atto, specialmente nell'ottica di una riqualificazione e rifunzionalizzazione delle aree abbandonate che si erano create a causa della fine di una fase industriale.

Fin dall'inizio del Novecento, Torino è stata una delle principali città italiane a carattere industriale grazie alla compresenza di molti fattori quali la disponibilità di capitali, le conoscenze scientifiche e l'importante ruolo avuto dall'amministrazione. In quel periodo infatti la città ha municipalizzato il settore dei trasporti, realizza l'illuminazione cittadina, l'acquedotto, migliora l'istruzione

e l'assistenza, grazie anche alla costruzione di case popolari, e mette sotto il suo controllo la nuova industria idroelettrica ¹.

Queste infrastrutture hanno portato la città ad essere un terreno fertile per le nascenti industrie automobilistiche che stavano per investire Torino del ruolo di capitale italiana dell'automobile. La conseguente richiesta di mano d'opera ha messo la città al centro di un consistente flusso migratorio che, iniziato nei primi anni Cinquanta, ha raggiunto il suo apice durante il boom economico ed è proseguito durante gli anni Settanta del secolo scorso. Questo si è tradotto in una rapida crescita della popolazione che è passata da 719.000 abitanti, registrati nel Censimento del 1951, a 1.168.000 di abitanti nel 1971.

A partire dagli anni Ottanta del secolo scorso, Torino ha subito una rapida e radicale trasformazione della sua struttura industriale che ha coinvolto l'assetto del territorio e la popolazione. Il mondo occidentale è stato travolto da correnti politiche e culturali neoliberiste, favorevoli più che in passato all'iniziativa privata, a discapito di una pianificazione economica programmata. Le conseguenze di queste trasformazioni delle interazioni tra il settore pubblico e quello privato si sono viste nei centri industriali delle grandi città che hanno dovuto adattare le modalità di trasporto e produzione dei beni.

Questa trasformazione ha causato, sia a Torino sia in altre città anche straniere, la chiusura di stabilimenti e scali ferroviari, molte volte situati in zone centrali, che non erano più idonei alle nuove esigenze della produzione, e il trasferimento di grandi complessi come le Dogane e i Mercati. La presenza di fabbriche di medie e grandi dimensioni, principalmente appartenenti al settore

¹ Guido Montanari, *Elettricità e architettura nella città industriale*, in *Torino Energia*, Archivio Storico della città di Torino, collana blu, Torino, 2007.

metalmeccanico, che ha da sempre caratterizzato la città, ha fortemente risentito, prima di altre in Italia, dei cambiamenti che influivano sulle sue dinamiche economiche e sociali.

La chiusura del Lingotto, avvenuta nel 1982, ha rivelato per prima la crisi di identità che la città fabbrica stava vivendo e ha rappresentato il primo episodio di una serie di eventi analoghi. In breve tempo la crisi dell'industria ha lasciato vastissime aree dismesse proponendo alle amministrazioni e alla cultura urbanistica, il tema dei vuoti urbani.

«Un territorio enorme, di circa dieci milioni di metri quadrati, da riconvertire, ripensare, riprogettare all'interno di una città cresciuta molte volte in simbiosi con la fabbrica, con i suoi recinti e con i ritmi che hanno scandito per decenni le abitudini di buona parte delle famiglie torinesi»².

Quando il PRG ha avviato il suo iter, con *Delibera programmatica* del 1989, esattamente trent'anni dopo l'approvazione del precedente Piano Regolatore datato 1959, era ormai conclamata la crisi di deindustrializzazione del capoluogo prima ancora che dell'area torinese; in Torino la quantità di aree produttive dismesse con cui fare i conti era molto consistente.

Durante gli anni Novanta il nuovo PRG è elaborato sulla base di un forte cambiamento economico che corrisponde ad una crisi industriale oramai presente in molti settori; l'obiettivo è stato quello di dare nuova spinta alle attività del settore terziario per poter avviare il riutilizzo degli edifici dismessi.

Grazie ad una convergenza politica che ha caratterizzato le numerose Giunte succedutesi nel tempo, il PRG approvato nel 1995, era improntato sulla ricerca

² Franco Mellano, *I prodromi del P.R.G. di Torino*, in "Atti e Rassegna Tecnica", n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 34-44.

di nuovi assetti urbani e al recupero di investimenti per le nuove infrastrutture che si concentravano in aree ristrette a cui era affidata la riqualificazione e la trasformazione del settore terziario.

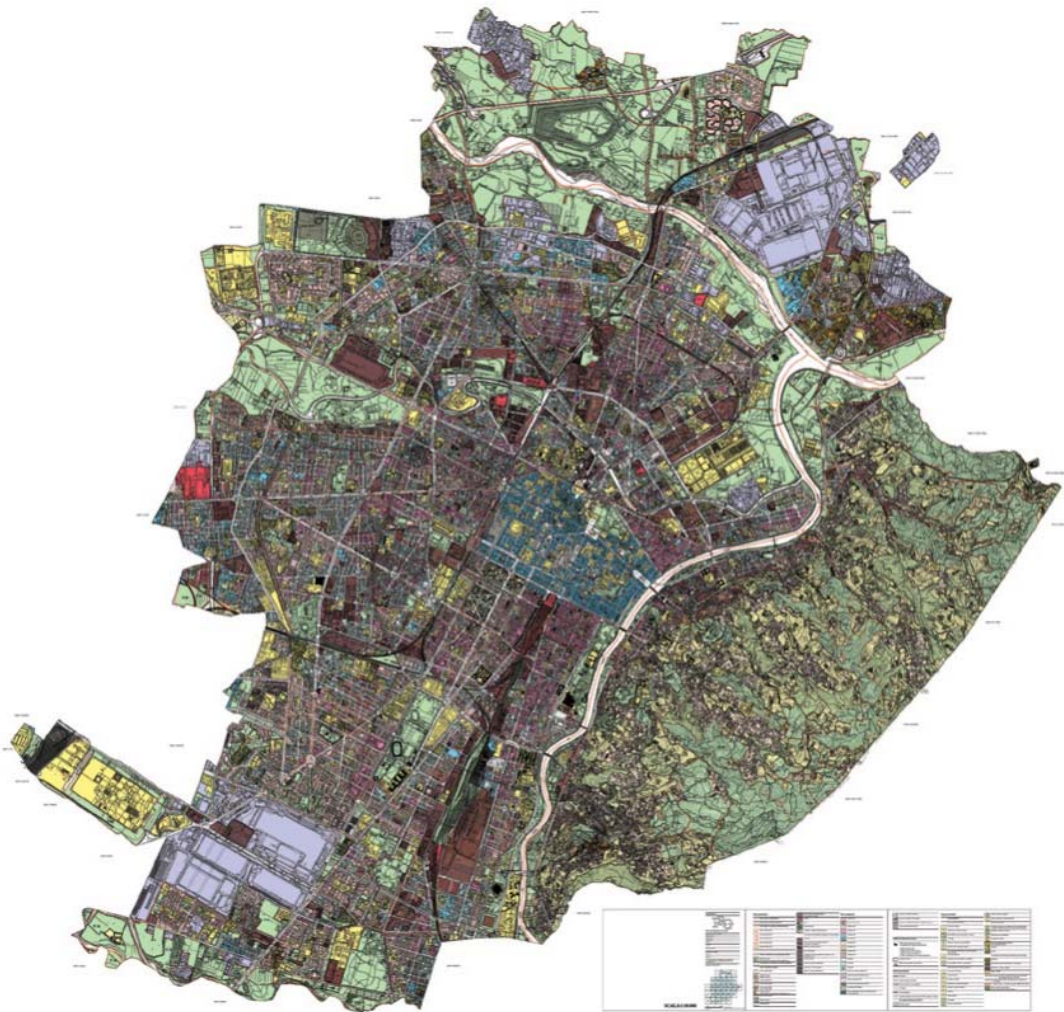


Figura 1: Il Piano Regolatore Generale di Torino del 1995

In questo scenario la ricerca di un'alleanza con le maggiori proprietà fondiarie come la Fiat, la Michelin, e le Ferrovie dello Stato, è stata di notevole importanza.

L'intenzione dei progettisti è stata quella di tradurre il progetto di piano in una "legge utile ed operante nel tempo"³, uno strumento attraverso il quale il declino del sistema produttivo, con un'adeguata cooperazione tra Amministrazioni e progettisti, può consentire e persino stimolare il cambiamento urbano che è diventato necessario per il futuro della città.

Il Piano è contraddistinto dalla volontà di contenere nuove espansioni, concentrandosi, principalmente nelle aree esistenti, dove era possibile effettuare delle trasformazioni. Tali enormi superfici, pari a circa il 13% della città pianeggiante, erano destinate alla ricerca di aree da destinare a servizi primari territoriali per colmare le carenze preesistenti e le nuove richieste causate dalle trasformazioni urbanistiche in corso di realizzazione. Grazie all'utilizzo della perequazione urbanistica, evitando il ricorso all'esproprio, si è riusciti a far partecipare i privati al processo di trasformazione in atto, coinvolgendoli nello sviluppo urbano. Le aree oggetto d'interesse erano situate in ampie parti del territorio della città e, maggiormente concentrate, lungo la linea ferroviaria storica.

Il nuovo Piano ha progettato l'organizzazione strutturale della città attraverso tre nuove assialità e si è composto inoltre di un'analisi approfondita delle possibili trasformazioni, riguardanti le aree dismesse, nell'ottica di una loro riqualificazione e riconversione in virtù di un cambio di destinazione d'uso.

Per i tecnici e gli esperti internazionali il PRG di Torino rappresenta il primo Piano italiano studiato per restituire alla pianificazione urbanistica il compito di definire tutte le strategie nel loro complesso. Il Piano presenta numerose

³ Raffaele Radicioni, *Torino: tra Piano e Mercato. Origine e affermazione del PRG del 1995*, in "Politiche Piemonte", *Torino tra passato e futuro*, n. 33, 2015.

similarità con altri strumenti urbanistici redatti durante gli anni Novanta in tutto il resto d'Europa. Infatti anche altre città come Barcellona, Glasgow, Valencia e Lione incontrano gli stessi problemi legati al recupero degli impianti industriali dismessi, alla riqualificazione delle aree periferiche, allo sviluppo dei sistemi di trasporto urbano congestionati e alla realizzazione di poli strategici in grado di attrarre funzioni terziarie.

1.2 - I tre assi principali dello sviluppo urbano

Il PRG è stato realizzato secondo una progettazione a diversa scala che tiene in considerazione sia gli interventi di carattere puntuale sia quelli di trasformazione cittadina. Da questo processo sono nati numerosi progetti, alcuni dettagliati e altri solo indicativi, che hanno fornito le linee guida del Piano. Il disegno si fonda su tre assi portanti dello sviluppo urbano: l'asse di corso Marche, lungo il confine occidentale della città, a cui viene attribuita una funzione di cerniera tra l'area di Torino e la cintura, la Spina centrale, che si sovrappone al tracciato storico della ferrovia, considerata l'elemento baricentrico del nuovo disegno urbano in grado di connettere le principali aree ex industriali e l'asse del Po che ricopre il ruolo di fulcro del loisir in virtù della sua valenza culturale e paesaggistica. Questi tre fondamentali elementi hanno avuto nel corso del tempo destini diversi.

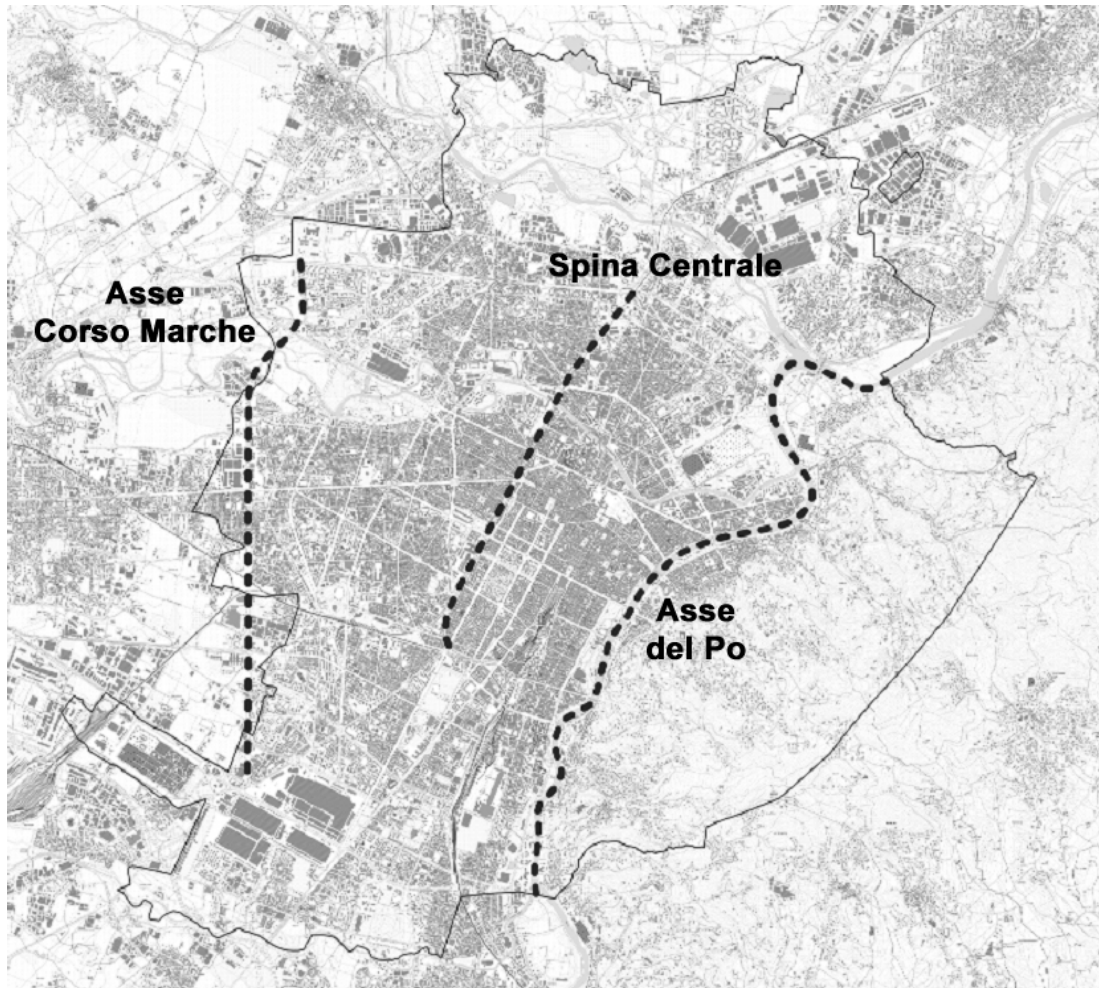


Figura 2: I tre assi del Piano Regolatore

L'**asse di corso Marche** è quello su cui si sono realizzate il minor numero delle opere previste dal Piano. Si tratta di una grande arteria della città di Torino a due corsie per senso di marcia; situata nella zona occidentale della città, permette una rapida connessione tra due assi fondamentali del capoluogo piemontese: corso Francia e corso Regina Margherita. Il percorso dell'asse, da nord a sud, passa attraverso terreni agricoli o scarsamente edificati per poi attestarsi al centro della periferia ovest, lungo gli impianti industriali di Alenia

Aeronautica e Thales Alenia Space e il piccolo aeroporto turistico di Torino - Aeritalia.

Il progetto per la realizzazione del corso Marche si inquadra nell'ipotesi di una generale razionalizzazione del sistema di grande viabilità urbana e di un completamento del sistema autostradale tangenziale entro il quale il corso svolge la funzione di asse attrezzato di primo livello, un raccordo fra le tangenziali nord e sud, rispetto alla viabilità urbana e suburbana del settore ovest della città.

Dal punto di vista tecnico la soluzione avanzata voleva rispondere ad esigenze di funzionalità viabilistica e scorrevolezza dei flussi, che accentuavano il carattere autostradale dell'asse: per tutto il suo sviluppo, infatti, la proposta comunale prevedeva di separare il traffico di distribuzione urbana da quello di attraversamento tramite l'interramento in trincea delle carreggiate centrali di scorrimento mentre le intersezioni fra l'asse di scorrimento veloce e la maglia stradale urbana venivano garantite da un sistema di rotonde che consentivano l'indipendenza del tracciato dell'asse dal diretto incrocio con le direttrici urbane.

A partire da questa impostazione generale che ha espresso il duplice obiettivo di rispondere alle esigenze di un progetto sia urbanistico-territoriale sia viabilistico, il PRG aveva messo l'asse al centro della viabilità urbana della parte ovest, immaginandolo come una tangenziale interna, in grado di congiungere velocemente le strade provinciali della zona nord con quelle dell'area di Mirafiori in particolare verso Pinerolo.

Finora gli unici interventi realizzati riguardano la trasformazione del tratto compreso tra corso Francia e corso Regina Margherita sia per quanto riguarda

la creazione di parcheggi in superficie di fronte agli insediamenti industriali esistenti sia per la realizzazione del sottopassaggio che permette di bypassare l'intersezione con Viale della Certosa. Nonostante le molte proposte formulate negli ultimi anni, fra cui quella di realizzare un punto d'interconnessione ferroviaria in grado di alleggerire il traffico sul passante, nessun intervento in tal senso è stato realizzato.

La **Spina Centrale** è, dei tre assi, quello che ha visto la realizzazione del maggior numero di interventi, anche se con qualche differenza rispetto a quanto previsto dal Piano. Queste trasformazioni verranno approfondite più nel dettaglio nel paragrafo successivo.

L'occasione della realizzazione del quadruplicamento dei binari del passante ferroviario ha costituito un momento di straordinaria importanza per la trasformazione urbana dell'area centrale della Spina. Il tracciato del passante è diventato la sede per un nuovo grande viale urbano con funzione sia di ingresso all'area centrale che di distribuzione alle nuove aree di trasformazione. La copertura della trincea ferroviaria ha permesso di disegnare in superficie uno spazio della città attraverso il quale stabilire nuove relazioni tra parti urbane precedentemente separate dalla trincea.

Il Viale della Spina si inserisce nella struttura dei grandi assi torinesi con la doppia valenza della continuità nella struttura urbana esistente e della connessione tra le grandi aree oggetto di recupero costituite a nord dalla zona occupata dalla Michelin, dalle Acciaierie Fiat Ferriere, dalla Teksid e le Officine

Savigliano, e più a sud dalla stazione di Porta Susa, il Politecnico, le ex Officine Grandi Riparazioni, le carceri “Le Nuove” e la ex Fiat Materferro.

Il disegno complessivo della copertura della ferrovia è definito da alcuni principi unitari come il disegno degli arredi e degli elementi di illuminazione. La sezione del Viale, con misura variabile nei diversi tratti urbani è composta da una carreggiata centrale a quattro/sei corsie e controviali laterali con un'alberatura costante lungo tutto il tracciato.

Per quanto riguarda l'**asse del Po** si voleva mantenere e promuovere il suo ruolo di loisir previsto dal PRG, ma i lavori di attuazione non sono proceduti come previsto nonostante, nel 1993, sia stato approvato il progetto Torino Città d'Acque che nelle intenzioni, doveva avviare il recupero delle rive fluviali inserendole all'interno di un grande parco di circa 70 chilometri di lunghezza. L'intervento avrebbe dovuto mettere in connessione i quattro fiumi torinesi Po, Dora Riparia, Stura e Sangone per realizzare un sistema continuo di parchi fluviali collegati da percorsi ciclabili e pedonali, di carattere naturalistico, nell'ottica di tutelare e valorizzare le caratteristiche ambientali di tutti i corsi d'acqua.

Oggi le sponde del Po occupate da percorsi pedonali e piste ciclabili corrispondono a circa il 90% del totale. (era il 55% a metà anni '90) ⁴. Lungo l'asse vi è anche la presenza di alcuni poli museali come il Museo della montagna e il Museo dell'automobile, oltre a numerose istituzioni universitarie con residenze per studenti. Negli anni però la trasformazione dell'asse ha perso

⁴ Elisabetta Vitale Brovarone, in *Trasformazioni in Rapporto* Giorgio Rota, *Futuro rinviato. Ventesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino*, Centro Einaudi, Torino, 2019.

spinta propulsiva e resta da completare la connessione con gli altri tre assi fluviali e le loro sponde.

Anche l'utilizzo, in occasione delle olimpiadi invernali del 2006, degli spazi di Torino Esposizioni per ospitare il palazzo olimpico per l'hockey, è stato concepito come provvisorio, lasciando così di fatto un volume vuoto in eredità alla città, soltanto ora in corso di trasformazione con la realizzazione della nuova Biblioteca centrale. Nel parco del Valentino, che si sviluppa lungo l'asse, si collocano anche il Borgo medievale, la Promotrice Belle Arti e l'Orto botanico. Queste aree sono state sottoposte ad interventi di riqualificazione, alcuni dei quali ancora in corso.

1.3 - Il progetto della Spina centrale

La Spina Centrale, che si sviluppa per 12 chilometri attraversando la città da nord a sud, è il fiore all'occhiello del piano e interessa un'estensione di circa tre milioni di metri quadrati, occupati in precedenza da industrie come la Fiat, la Michelin, officine ferroviarie e scali, adiacenti al tracciato ferroviario. La copertura e il quadruplicamento dei binari della linea storica che attraversava la città hanno rappresentato infatti un'occasione storica di rinnovamento e ricucitura di due parti di tessuto urbano a lungo separate.

In concomitanza con la necessità di riorganizzazione e razionalizzazione delle Ferrovie dello Stato, gli studi preliminari al nuovo PRG hanno posto l'attenzione su queste aree industriali degradate o sottoutilizzate, proponendo una sorta di spina dorsale potenzialmente in grado di sostenere l'intero assetto urbanistico.

Il PRG ha messo quindi l'accento sulla riqualificazione del tracciato ferroviario con l'intento di risolvere problematiche legate ai trasporti unitamente al riassetto urbano.

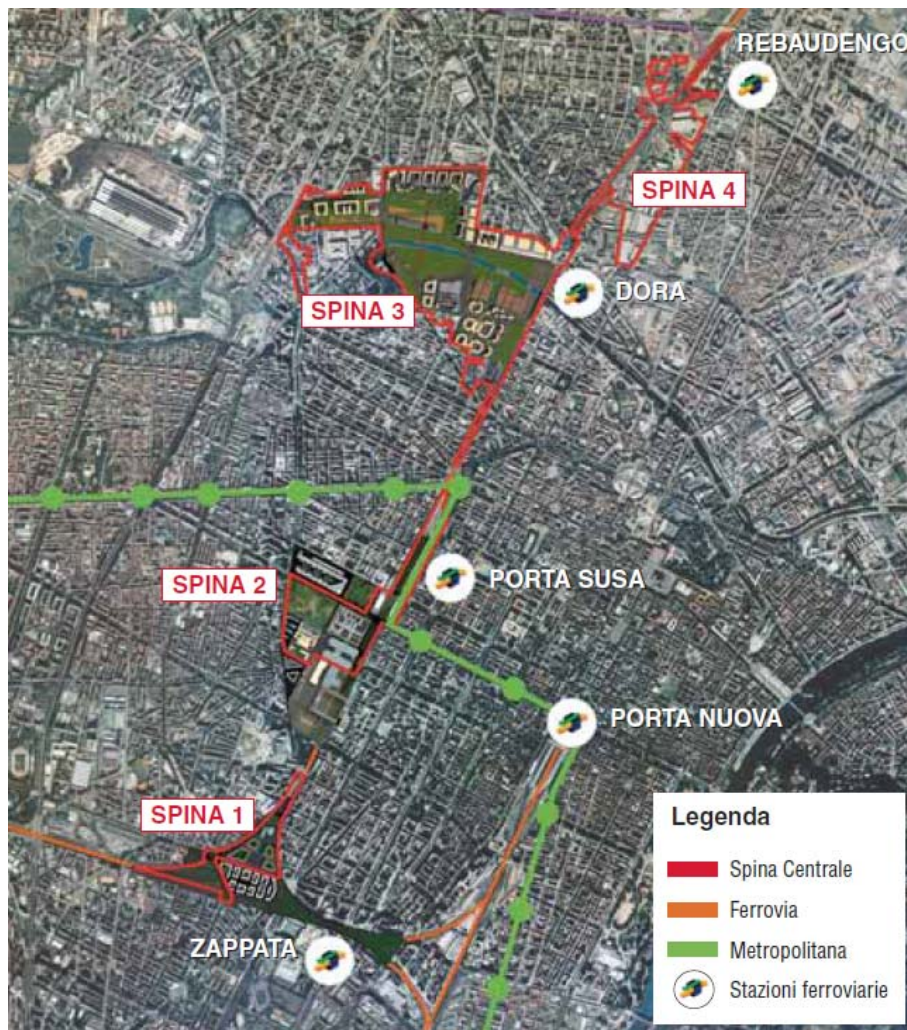


Figura 3: La Spina Centrale

Considerato il numero degli interventi da realizzare, il progetto è stato diviso in quattro zone, da sud a nord, che prendono il nome di Spina 1, Spina 2, Spina 3 e Spina 4 e definiscono le aree di intervento sulla Spina Centrale; il PRG si propone di trasformarle in nuovi poli urbani di rigenerazione, considerandoli

luoghi dove creare nuove funzioni e servizi che abbiano valenza simbolica non solo a livello locale ma anche internazionale.



Figura 4: La fontana Igloo sul Viale della Spina

1.3.1 - L'ambito di Spina 1

Il tracciato della Spina Centrale inizia in largo Turati, nella parte sud di Torino. Nel tratto iniziale, fra largo Turati e largo Orbassano, si trova il parco della Clessidra, dalla particolare pianta, ultimato a ottobre del 2021. Il parco sorge sopra il nodo ferroviario che garantisce i collegamenti tra quattro importanti stazioni; Porta Susa, Porta Nuova, San Paolo e Lingotto.

La futura stazione Zappata sarà collocata sottoterra in una posizione strategica per la mobilità urbana e oltre a servire i viaggiatori diventerà un punto di interscambio con la seconda linea di metropolitana.



Figura 5: La Spina 1

Risalendo verso nord l'ambito di Spina 1 raggiunge i corsi Mediterraneo e Castelfidardo dove la sezione risulta essere la più larga di tutto il Viale. Grazie all'ampiezza degli spazi disponibili, tra via Caboto e corso Peschiera, sono presenti tre corsie per ogni senso di marcia, un controviale, larghi spartitraffico attrezzati a verde, marciapiedi e piste ciclabili. In questo quadro, anche largo Orbassano ha potuto essere riorganizzato sotto il profilo della viabilità e riqualificato grazie alla realizzazione di aree verdi e dell'installazione artistica dello scultore danese Per Kirkeby ⁵.

⁵ *Opera per Torino di Per Kirkeby*, Progetto Arte Pubblica e Monumenti Settore decoro urbano, Città di Torino, 2005, http://www.comune.torino.it/papum/user.php?context=opere&submitAction=dettaglio&ID_opera=M121.

Nel 2002 è stata inaugurata l'opera "Igloo" dell'artista Mario Merz. La scultura situata in una grande fontana si trova all'incrocio tra i corsi Lione e Mediterraneo. L'opera è velocemente entrata nell'iconografia della città, diventando un simbolo della riqualificazione avvenuta.

Nei pressi della scultura, tra corso Mediterraneo e corso Lione, era inizialmente previsto il nuovo grattacielo della Regione Piemonte, poi ricollocato nell'area di Nizza Millefonti. Nell'area di Borgo San Paolo è quindi previsto il riutilizzo dell'area industriale Materferro con un progetto che prevede la costruzione di due torri, una a destinata all'edilizia residenziale e l'altra al settore terziario.

All'altezza di corso Castelfidardo, il Viale raggiunge i due nuovi edifici che fanno parte del raddoppio del Politecnico di Torino che lo scavalcano in due punti. Nella medesima zona è stato avviato il recupero delle Officine Grandi Riparazioni OGR, ormai dismesse, all'interno delle quali hanno trovato spazio locali per eventi culturali e mostre oltre a laboratori e aule del vicino Politecnico. Il recupero è incominciato con la mostra che ha celebrato il Centocinquantesimo dell'Unità d'Italia ed è continuato negli anni seguenti.

1.3.2 - L'ambito di Spina 2

La Spina 2, compresa tra corso Peschiera e piazza Statuto, è particolarmente interessante dal punto di vista della trasformazione urbana per via della sua posizione centrale e di un'elevata presenza di servizi pubblici e terziari come il tribunale, gli uffici della Città metropolitana, le ex Officine Grandi Riparazioni, il grattacielo di Intesa Sanpaolo e la nuova stazione di Porta Susa.

L'intera area ha subito una profonda riorganizzazione di carattere urbanistico con i lavori di realizzazione del Viale della Spina costruito sulla copertura della linea ferroviaria storica. Si tratta di un ampio boulevard alberato con spazi verdi, piste ciclabili, controviali e la presenza di installazioni e opere d'arte di artisti internazionali. Il suo disegno unitario è contraddistinto principalmente dai cosiddetti "pali bianchi", una serie di strutture tubolari che sorreggono il sistema di illuminazione.

La Spina 2 può essere considerato, per la sua complessità, il tratto più importante del progetto.

All'incrocio con corso Vittorio Emanuele si erge il grattacielo Intesa Sanpaolo, progetto che più di tutti gli altri ha modificato in modo importante lo skyline della città. Il progetto doveva affiancarsi al grattacielo la cui costruzione era prevista nell'area di proprietà FS Sistemi Urbani ⁶, oltre corso Inghilterra, e la cui realizzazione non è mai avvenuta per motivi economici.

Il Viale della Spina costeggia poi la nuova stazione di Torino Porta Susa progettata dal Gruppo AREP, situata fra corso Bolzano e corso Inghilterra, che risulta accessibile su ambedue i corsi.

La nuova stazione ha sostituito quella storica di piazza XVIII Dicembre e il suo fabbricato viaggiatori, costruito in vetro e acciaio, ha una forma allungata e ondulata. L'edificio occupa l'area compresa tra corso Giacomo Matteotti e piazza XVIII Dicembre.

⁶ FS Sistemi Urbani S.r.l. è una società di Ferrovie dello Stato Italiane che si occupa della compravendita delle proprietà del Gruppo e della loro riqualificazione e valorizzazione.



Figura 6: La Spina 2

Gli interventi di riqualificazione hanno riguardato anche il lato di Corso Bolzano prospiciente il fabbricato viaggiatori che ospita la Polizia di Stato, i Carabinieri, l'Agenzia delle Entrate e le Poste italiane. Sempre su corso Bolzano si trova anche il nuovo terminal per i bus a lunga percorrenza che si aggiunge a quello di corso Vittorio Emanuele II. Il terminal è stato inaugurato nel 2015 e contribuisce a creare un polo di interscambio in una zona centrale della città.

Dopo piazza XVIII Dicembre, il Viale attraversa piazza Statuto con un sottopassaggio. Il disegno di superficie della piazza permette oltre allo svincolo della circolazione dalle diverse direzioni anche una soluzione di cerniera fra i due assi prospettici di corso Principe Oddone e corso Inghilterra.

1.3.3 - L'ambito di Spina 3

La Spina 3 è quella con l'estensione più vasta, oltre un milione di metri quadrati, e consiste nel più grande intervento del PRG. La sua superficie è compresa fra corso Principe Oddone e corso Umbria fino a via Verolengo. L'area è ulteriormente divisa in sette macro zone, corrispondenti a fabbricati industriali ormai inutilizzati: tre stabilimenti ex Michelin, tre impianti dell'ex Fiat Ferriere e le Officine Savigliano.

Nella zona Valdocco è situato l'Environment Park, un complesso formato da uffici che nasce da un'operazione di conservazione e recupero realizzato dal 1997 al 2000. Nell'area Valdocco nord è stato invece realizzato il principale villaggio per i media durante le Olimpiadi Invernali del 2006, composto da tre torri di circa 70 metri. Dopo l'evento olimpico, il villaggio è stato riutilizzato per residenze private e, in parte, per edilizia sociale.

Davanti all'Environment Park è sorto nel 2003 il Centro commerciale Dora, che ospita il cinema The Space, un centro commerciale e un parcheggio. L'area del parco Dora ospita invece un'ampia area verde ed è stata conservata l'ex torre di raffreddamento della Michelin come elemento identificabile della memoria industriale.

Nella zona compresa tra piazza Piero della Francesca e via Valdellatorre vi è la nuova sede della curia e, nel dicembre 2006, è stata inaugurata la chiesa del Santo Volto, disegnata dall'architetto Mario Botta.



Figura 7: La Spina 3

Le aree Vitali e Teksid ospitano un comprensorio di terziario, il Vitalipark, composto da un ipermercato, un hotel e aree per residenza. Dell'ex struttura della Vitali è stato conservato lo scheletro con relativa tettoia e l'area, oltre ad ospitare numerose attività sportive, è utilizzata per eventi e concerti; l'area, completata nel 2012 su una superficie di circa 450.000 metri quadrati, prende il nome di Parco Dora ed è opera dell'architetto tedesco Peter Latz ⁷.

⁷ *Parco Dora Turin*, Latz + Partner Landschafts Architekten, 2012, <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/>.

1.3.4 - L'ambito di Spina 4

La Spina 4 è l'ultimo dei tratti della Spina Centrale e si estende lungo corso Venezia, partendo da piazza Baldissera, per attraversare il parco Sempione e terminare in corso Grosseto.

Per mantenere una uniformità con il resto del Viale, si è dovuto intervenire per allargare la sezione all'altezza di corso Venezia, nel tratto terminale che si collega al raccordo autostradale per Caselle. Si tratta di un accesso che servirà a collegare più facilmente e velocemente il centro città con l'aeroporto.



Figura 8: La Spina 4

Il progetto del Parco Sempione, invece, è stato stravolto rispetto al disegno iniziale, soprattutto ad ovest dove si trova la recente stazione di Torino Rebaudengo; nella parte est del Parco sorgerà il capolinea nord della Linea 2 della metropolitana.

L'area tra corso Venezia e via Cigna, un tempo caratterizzata da un'elevata presenza di fabbriche ed impianti industriali, è stata riqualificata. Al posto delle vecchie fabbriche sono stati realizzati edifici residenziali, una galleria commerciale e il Parco Aurelio Peccei ⁸ grazie al recupero dello stabilimento ex INCET e la sua trasformazione in centro polifunzionale con la presenza di ristoranti, negozi, loft e un asilo.

Anche la cascina Fossata è stata riconvertita in centro polifunzionale dopo il suo recupero nel 2019; l'edificio, di valore storico, ospita oggi un hotel e un residence nonché un centro dedicato all'ospitalità, attività commerciali, servizi di pubblica utilità, aree verdi e aree per attività associative ed artigianali.

La parte finale della Spina, a cui il Piano affidava un ruolo di porta d'accesso cittadino, non è ancora stata realizzata. Le trasformazioni previste dal PRG non sono quindi concluse anche a causa dei tempi dettati dalla realizzazione della seconda linea di metropolitana.

⁸ *Nasce il nuovo Parco di Spina 4 Aurelio Peccei*, Vicini.to.it, maggio 2015, <https://www.vicini.to.it/2015/05/nasce-il-nuovo-parco-di-spina-4-aurelio-peccei/>.

CAPITOLO 2 - L'area di Porta Susa

2.1 - Inquadramento territoriale e principali interventi previsti

L'area di Porta Susa, ubicata ai margini del centro storico, è stata oggetto di un'ampia strategia di riqualificazione urbana portata avanti dalla Città di Torino ed era funzionalmente integrata con i programmi di sviluppo e potenziamento del nodo ferroviario, attuati dalle Ferrovie dello Stato. Lo strumento urbanistico ha definito il disegno dell'intero ambito territoriale e stabilito le regole di un radicale cambiamento dell'aspetto urbano di questa parte di città.

L'area, compresa nell'ambito di Spina 1 e Spina 2, occupa una porzione di città che si estende dalla zona che si affaccia su Corso Vittorio Emanuele II fino al fabbricato storico della stazione situato in Piazza XVIII Dicembre, lungo l'asse principale costituito da Corso Inghilterra, ed è caratterizzata dalla presenza di alcuni dei maggiori poli culturali, artistici e turistici della città.

Su piazza XVIII Dicembre, sorge l'ex grattacielo della Rai ormai dismesso dal 2016, che con 18 piani e un'altezza di 72 metri risulta essere uno degli edifici più alti della città. Nel corso del 2023, per conto della proprietà Gruppo IPI SpA, sono iniziati i lavori di bonifica e rimozione dell'amianto necessari per la riqualificazione del fabbricato. L'idea principale è stata sin dall'inizio quella di

realizzare un hotel di lusso, ma non è esclusa l'opzione di dedicare gli spazi ad uffici e residenze di lusso, nonché spazi per ristorazione e co-working.

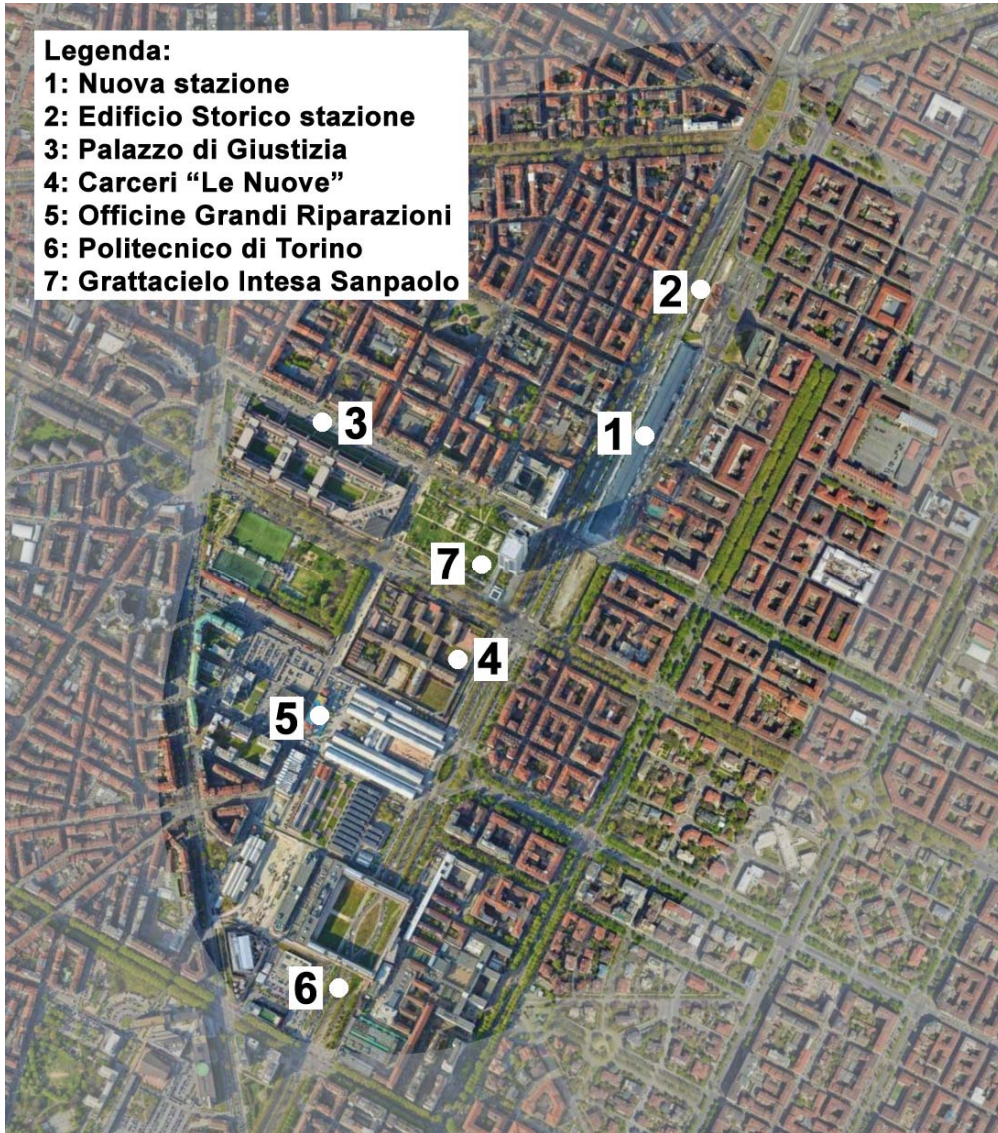


Figura 9: L'area di Porta Susa

Il panorama della zona è arricchito anche da due grattacieli situati in Corso Inghilterra: il Palazzo della Città Metropolitana di Torino ex SIP, anch'esso di 18 piani, e la sede della banca Intesa Sanpaolo. Quest'ultimo, di recente

costruzione ad opera dell'architetto Renzo Piano, si colloca al terzo posto tra gli edifici più alti della città, dopo il nuovo grattacielo della Regione, sito in via Nizza, e la Mole Antonelliana. Il lotto antistante il grattacielo Intesa Sanpaolo, ancora oggi in stato di abbandono e di proprietà di FS Sistemi Urbani, dovrebbe ospitare un'altra torre per uffici.

Poco distante dall'area di interesse si trovano la Galleria di Arte Moderna e Contemporanea GAM, il Museo di Arte Orientale MAO, e il Museo della Sindone. Tra i poli museali possiamo ricordare anche il vicinissimo Museo Pietro Micca, importante museo nel bastione dell'antica fortezza Cinquecentesca dedicato all'assedio di Torino del 1706, in cui è possibile effettuare visite guidate all'interno delle gallerie difensive sotterranee.

L'area di Porta Susa è anche interessata dalla vicinanza con diversi luoghi e edifici di interesse storico e artistico come la Chiesa di Santa Barbara patrona degli artificieri e la Biblioteca civica centrale ⁹, su un'area bombardata nella seconda guerra mondiale e costruita negli anni Sessanta.

2.1.1 - Il Palazzo di Giustizia

L'inizio del processo di riqualificazione dell'intera area può essere fatto risalire al 1990 con l'avvio dei lavori di costruzione del Palazzo di Giustizia "Bruno Caccia", edificato sull'area dell'ex foro boario di Corso Inghilterra ed inaugurato nel 2001. Questa zona della città, verso la fine del XIX secolo, era situata in periferia ed era destinata ad accogliere il foro boario, il mattatoio e le carceri

⁹ *Biblioteca civica Centrale - Ente*, Museo Torino, 2020, <https://www.museotorino.it/view/s/cd96ca4a84c64f6c91571b3be52b14c9>

“Nuove”. Con una delibera del Consiglio Comunale, risalente al 1985, si è deciso di accorpate in un'unica struttura le numerose sedi giudiziarie presenti su tutto il territorio.



Figura 10: Il palazzo di Giustizia “Bruno Caccia”

L'edificio è stato progettato dagli architetti Ezio Ingaramo e Enzo Zacchioli e il suo aspetto esterno vuole richiamare le componenti del tessuto urbano storico; le sue facciate sono ricoperte con mattoni a vista per entrare in relazione con le parti storiche della città e con le vicine carceri “Nuove”. Gli edifici presentano ampie vetrate per favorire al massimo l'illuminazione naturale e i rari corpi sono collegati tramite una struttura in metallo.

L'opera si sviluppa per 10 piani, di cui 7 fuori terra e dispone di novanta aule, uffici, bunker di sicurezza ed un'aula magna in grado di ospitare cerimonie aperte al pubblico oltre ad un intero piano destinato agli uffici degli avvocati.

2.1.2 - Le carceri "Nuove"

Parte dell'area oggetto di analisi è interessata dallo storico edificio delle carceri "Nuove", in seguito chiamato dai torinesi semplicemente Le Nuove, che è stato costruito tra il 1857 e il 1869, sotto il regno di Vittorio Emanuele II. Con la sua costruzione si volevano centralizzare le numerose strutture penitenziarie, presenti in città, e sostituirle in quanto risultavano ormai obsolete. Il carcere accoglieva condannati per lievi pene di poco superiori all'anno di reclusione, ma, in quasi un secolo, ha ospitato molteplici figure di carcerati compresi prigionieri politici e partigiani fino ad arrivare a tempi più recenti quando venivano reclusi i condannati per tangentopoli e i mafiosi.

L'edificio, opera dell'architetto Giuseppe Poloni, è disegnato secondo il sistema panopticon, per permettere una vista simultanea dei bracci dove sono situate le celle. Il complesso comprende inoltre due mura di cinta, quattro torri di guardia, tredici bracci, sei cortili, una torre centrale e celle a segregazione individuale in grado di ospitare più di cinquecento detenuti.

A partire dagli anni Ottanta, le carceri hanno vissuto un progressivo abbandono a causa della costruzione di un nuovo penitenziario nel quartiere periferico Le Vallette, diventando la sede formativa degli agenti di custodia penitenziaria. A partire dagli anni duemila, il complesso è stato oggetto di restauro e, dopo un periodo in cui è stato destinato a iniziative culturali, è ora sede del Museo del Carcere Le Nuove.



Figura 11: Le carceri "Nuove"

L'idea di trasformare le carceri in un Museo che potesse diventare un luogo della memoria della città, si deve all'ex cappellano Padre Ruggero Cipolla, che aveva la volontà di raccontare quanto accaduto fra le mura dell'edificio soprattutto negli anni del fascismo e dell'occupazione nazista da parte delle SS. Il percorso museale si ramifica all'interno della struttura e ha l'intenzione di sensibilizzare il visitatore sulle condizioni dei detenuti che hanno sofferto e sono morti nel nome della democrazia e della libertà.

Inoltre, sotto la struttura del carcere, è situato un bunker antiaereo a 18 metri di profondità del quale si era ormai persa la memoria. È stato rinvenuto nel 2010 nel corso di lavori di manutenzione e, dopo gli interventi di rimozione delle macerie presenti, è stato aperto al pubblico.

2.1.3 - Le Officine Grandi Riparazioni

Le Officine Grandi Riparazioni OGR rappresentano, sin dalla fine dell'Ottocento, uno dei più importanti impianti industriali di Torino. La trasformazione da città industriale a turistica, vissuta da Torino, riguardava soprattutto gli spazi come questo ed altri carichi di valore simbolico. Uno dei casi più emblematici è proprio l'edificio ad H delle OGR.

Nelle indicazioni del Piano, le ex Officine e altri stabilimenti dovevano essere demoliti in virtù di quel ripensamento degli spazi industriali abbandonati ma il complesso quadro urbano, gli elevati costi di bonifica e la tutela della Soprintendenza ai Beni Artistici, hanno modificato fortemente il progetto; questi spazi sono oggi dedicati ad attività culturali.



Figura 12: Le ex Officine Grandi Riparazioni

Le OGR nascono nel 1895 sulla linea ferroviaria che collega la stazione di Porta Nuova a Porta Susa. Principale polo della manutenzione ferroviaria italiana, le Officine sono state uno dei maggiori impianti industriali della città, con una superficie di 190.000 metri quadrati e 2.000 dipendenti, nonché un tipico esempio di architettura industriale ottocentesca.

L'area era composta da diverse strutture; l'edificio principale, di notevole valore architettonico, ha pianta ad H e, in virtù della sua monumentalità, è conosciuto come "la cattedrale". Il complesso era anche composto da fonderie, fucine, una torneria, capannoni per la revisione dei veicoli, spogliatoi e uffici direzionali. Durante il secondo dopoguerra le OGR hanno attraversato diverse fasi dettate dalle scoperte tecnologiche e sono state oggetto di lavori di riadattamento e riqualificazione fino alla loro chiusura, avvenuta nel 1992. Nei primi anni 2000 si apre un dibattito sul valore delle Officine che genera nuove idee progettuali per la sua salvaguardia.

Le OGR rappresentano oggi uno dei principali esempi di resilienza¹⁰ di un edificio e di una parte del tessuto urbano all'interno delle linee guida del PRG e sono state riprogettate con la logica di trasformarle in una vetrina in grado di testimoniare la forza di alcuni edifici di dare una propria identità ai luoghi urbani.

¹⁰ Il concetto di resilienza è nato negli anni settanta del secolo scorso in campo ecologico e indica la capacità dei sistemi socio-ambientali di adattarsi a turbamenti derivanti dall'impatto di fattori esterni o interni trovando un nuovo equilibrio. Il concetto viene utilizzato, dall'inizio degli anni duemila, per comprendere la capacità di reazione di una città ad eventi come i fenomeni naturali, le situazioni di crisi e le catastrofi, ed è spesso associato al concetto di "elasticità" ed "adattabilità". Caldarice O., Pochettino T., *Ripensare la regolazione urbana per la resilienza. Una proposta di interpretazione normativa per l'integrazione dell'adattamento nella revisione del Piano Regolatore di Torino* in "Atti e Rassegna Tecnica", n. LXXV, dicembre 2021.

L'esperienza delle OGR può essere letta in funzione di quella che è la storia recente della città: se la scena della vita culturale e notturna torinese ha costituito un elemento marginale nelle narrazioni della città almeno fino ai primi anni Novanta del secolo scorso, negli ultimi trent'anni la città si è progressivamente trasformata in un luogo di consumo e di turismo, legato ai grandi eventi sportivi e culturali, e non più di produzione.

Oggi i locali delle ex officine ospitano mostre d'arte, eventi culturali e concerti, oltre ad una parte dedicata al ristoro, e rappresentano un importante polo di aggregazione e un punto di riferimento per la "movida" torinese.

2.1.4 - Il raddoppio del Politecnico

La Città di Torino è contraddistinta dalla presenza di importanti centri universitari. Il Politecnico rappresenta il più importante ateneo della città ed è raggiungibile comodamente, anche a piedi, dalla vicina nuova stazione di Porta Susa.

Verso la fine degli anni Novanta, il Politecnico di Torino ha dato il via a una fase di espansione sull'area ex OGR, poi ribattezzato "Progetto della Cittadella Politecnica". Questo programma ha previsto l'incremento degli spazi mediante la riconversione delle aree dismesse dalle Ferrovie. Si voleva così creare un campus nel centro città, sfruttando la vicinanza spaziale con le OGR, e gli altri luoghi di Spina 2, futuri punti nevralgici della città di Torino.



Figura 13: Il raddoppio del Politecnico

Contrariamente a quanto previsto, le tornerie e le fucine non sono state abbattute, bensì sono state recuperate e adibite a spazi per attività didattiche e di ricerca, sale studio e una nuova mensa. Tra i due edifici è stata realizzata una nuova corte, sulla quale si affacciano le aule. Il collegamento al di là di corso Castelfidardo è garantito da due edifici gemelli, conosciuti come "scavalchi", situati agli estremi della manica d'approdo.

I criteri che hanno portato alla concezione degli edifici di scavalco sono stati fortemente influenzati dalle numerose condizioni al contorno sia di carattere ambientale, sia di carattere architettonico-impiantistico; infatti il sottosuolo dell'area di inserimento di tali strutture è interessato dal passaggio del doppio tunnel ferroviario mentre in superficie scorre il nuovo Viale della Spina.

Questa trasformazione ha comportato diversi vincoli legati alle fondazioni, alle modalità e ai tempi di montaggio, nonché ai carichi massimi sostenibili dal passante ferroviario, ai tempi di riapertura del Corso Castelfidardo e alle interferenze con altri cantieri coinvolti nell'ampliamento e nella sistemazione della nuova carreggiata del Viale.

Oltre a quanto detto è stato poi necessario soddisfare una serie di requisiti, richiesti dalla committenza, quali l'elevata flessibilità della destinazione d'uso dei locali come aule e laboratori, il controllo delle vibrazioni causate dal traffico del Viale e da quello ferroviario nel sottostante tunnel oltre a garanzie circa la durabilità delle strutture in acciaio.

2.1.5 - Il grattacielo Intesa Sanpaolo

Il grattacielo di Intesa Sanpaolo, appartenente all'omonimo gruppo bancario, sorge all'incrocio tra corso Inghilterra e corso Vittorio Emanuele II ed è opera dell'architetto Renzo Piano.

Il progetto nasce dalla volontà di Enrico Salza, ex presidente del Gruppo Sanpaolo IMI, ed è stato presentato al Comune nel novembre 2007. Dopo disaccordi interni al Consiglio e discussioni sull'altezza, considerata la prossimità con il centro storico, il progetto è stato rivisto per ridurre l'altezza finale da circa 200 metri a 167,25 metri. Si trattava di un'altezza inferiore di 25 centimetri rispetto alla Mole Antonelliana, l'allora edificio più alto e simbolo della città, oggi secondo solo al grattacielo della Regione Piemonte progettato da Massimiliano Fuksas.

Il grattacielo modificava in maniera importante lo skyline della città; per questo motivo, con lo slogan "Non grattiamo il cielo di Torino" ¹¹, alcune associazioni di cittadini si mobilitarono per proporre di indire sull'argomento un referendum non voluto dalla Amministrazione ¹².

A seguito di alcuni studi geognostici condotti nel 2007, i lavori sono iniziati nel 2008; la prima fase del progetto, terminata nel 2011, è consistita nella posa delle fondamenta e nella costruzione dei sei piani interrati. La seconda fase, la costruzione delle opere in elevazione, è iniziata nell'estate del 2011. A dicembre 2014 hanno avuto inizio i lavori di realizzazione della facciata che, una volta terminati, hanno permesso ai circa 2.000 dirigenti e dipendenti del Gruppo di trasferirsi nella nuova sede.

Il grattacielo è stato inaugurato ufficialmente il 10 aprile 2015 e l'apertura del ristorante al 35° piano, il più alto d'Italia, è avvenuta nel maggio 2016. Nel settembre 2019 *La Totalità*, un'installazione artistica di Costas Varistos composta da lastre di vetro sovrapposte e disposte a spirale, è stata installata nell'area antistante l'edificio.

Il grattacielo è alto 38 piani fuori terra e ha superficie totale di 68.000 metri quadrati; comprende uffici, un auditorium e una serra bioclimatica situata all'ultimo piano.

¹¹ Paolo Hutter, *Non Grattiamo il Cielo di Torino. Fatecelo dire*, Il Fatto Quotidiano, settembre 2010, <https://www.ilfattoquotidiano.it/2010/09/09/paolo-hutter-non-grattiamo-il-cielo-di-torino-fatecelo-dire/58725/>

¹² Gli architetti Gregotti e Cagnardi, padri del Piano, avevano già espresso le loro perplessità circa edifici troppo alti sottolineando che: «*I grattacieli non sono prezzemolo, da distribuire a casaccio. Il rischio è che si trasformino nei salami di Jacovitti che crescono tra i piedi di Cocco Bill*». *La polemica per il grattacielo più alto della Mole*, Archiworld Network, ottobre 2007, <http://www.old.awn.it/AWN/Engine/RAServePG.php/P/60771AWN0300/C/1>



Figura 14: Il grattacielo Intesa Sanpaolo

Una particolare attenzione alla sostenibilità da parte dei progettisti ha consentito di sfruttare l'energia geotermica, attraverso l'acqua di falda, per il raffrescamento durante la stagione estiva e la realizzazione di 1.600 metri quadrati di pannelli fotovoltaici sulla facciata sud ed un sistema motorizzato di lamelle la cui apertura e chiusura, regolate da un sistema centralizzato, permette di ottimizzare la temperatura e l'illuminazione degli ambienti interni.

CAPITOLO 3 - La stazione di Porta Susa

3.1 - Il fabbricato viaggiatori

Il progetto più importante che si è posto come emblema dei processi di cambiamento avvenuti nella città di Torino negli ultimi trent'anni, è la nuova stazione ferroviaria di Porta Susa.

La costruzione della nuova stazione ad Alta Velocità era legata alla realizzazione della Spina Centrale, uno dei capisaldi del PRG del 1995, ed alla costruzione del passante ferroviario grazie soprattutto alla copertura della linea storica. La creazione del Viale della Spina al di sopra dei binari ha quindi consentito di riunire due parti della città che per circa 150 anni sono state separate dalla linea ferroviaria.

La nuova Stazione di Torino Porta Susa AV, firmata dalla vincitrice del concorso di progettazione, la società franco-italiana Gruppo AREP coordinata dagli architetti Etienne Tricaud, Agostino Magnaghi e Silvio d'Ascia, è un progetto innovativo nell'universo ferroviario internazionale ¹³.

Situata tra il nuovo Viale e corso Bolzano, la stazione ha la forma di una lunga galleria in vetro e acciaio; è lunga circa 380 metri e larga 30 e la sua altezza raggiunge i 19 metri. La struttura è attraversata da una serie di passaggi

¹³ AREP – Architecture, Research, Commitment, <https://www.arep.fr/en/home-english/>

pedonali è il suo disegno rielabora in chiave moderna le ottocentesche stazioni ferroviarie.

Il volume trasparente della stazione è attraversato da un sistema di percorsi attrezzati tra la parte est e ovest che cercano di ridurre l'impatto longitudinale trasformando la galleria in uno spazio permeabile, aperto ai flussi pedonali a quota strada, anche indipendentemente dal funzionamento della stazione. L'intera hall è concepita come strada interna continua per poter servire i quattro cavalconi di accesso ai treni, posizionati a interassi regolari di 100 metri circa. Lungo il suo intero sviluppo lineare sono collocati, su due livelli, i servizi ai viaggiatori e gli spazi commerciali e per la ristorazione interrotti dagli ingressi su corso Bolzano.



Figura 15: Veduta aerea del fabbricato viaggiatori

In questo modo si garantisce il migliore funzionamento delle attività complementari alimentandole dal flusso dei viaggiatori in partenza e in arrivo.

Nella progettazione del fabbricato viaggiatori, infatti, si è ricercata una logica successione e correlazione spaziale dei locali, dall'area di accesso sino agli imbarchi, riferita ai principali flussi di circolazione pedonale tra città e treni. L'obiettivo principale è stato quello di ridurre al minimo il percorso del viaggiatore, facilitandone gli spostamenti e qualificandone i momenti di sosta o di fruizione dei servizi offerti.

La galleria è composta da una serie di volumi trasparenti, funzionali e flessibili, posati su uno zoccolo di due livelli in calcestruzzo armato occupati prevalentemente da parcheggi, depositi, magazzini, locali tecnici e interrotto dal vuoto della stazione metropolitana.

La costruzione del complesso vuole creare un spazio urbano nel centro della città storica al servizio di viaggiatori e residenti, un nuovo polo della mobilità in grado di ospitare diverse modalità di trasporto favorendone l'integrazione. Una serie di percorsi pedonali garantisce la continuità con l'area urbana circostante nonostante siano interrotti dal Viale della Spina e dalla presenza di prese d'aria del sottostante sistema ferroviario.

La nuova stazione, anche in quanto destinata a servire i treni dell'Alta Velocità, è progettata secondo i nuovi indirizzi introdotti dalle Ferrovie dello Stato per le 13 grandi stazioni della rete nazionale e la loro integrazione nelle grandi metropoli.

Il modello di riferimento è stato la costruzione di due strutture principali, una strettamente legata all'esercizio ferroviario (biglietterie, bagagli, accoglienza,

accessi ai treni), l'altra destinata a luoghi di sosta confortevoli (centri commerciali, punti di ristoro), sull'esempio delle stazioni ferroviarie inglesi e tedesche e degli aeroporti internazionali più moderni.



Figura 16: L'ingresso su Corso Matteotti

Le linee guida alla progettazione indicavano anche di porre al centro dell'attenzione la scelta delle tecnologie e dei materiali impiegati per la costruzione del nuovo manufatto, garantendo durabilità e bassi costi di manutenzione e gestione, nonché il massimo risparmio energetico.

Inoltre, particolare cura doveva essere prestata all'illuminazione naturale degli ambienti, all'insonorizzazione, all'eventuale climatizzazione e alla scelta dei materiali di finitura che dovevano tenere conto del fatto che la stazione è un luogo ad alta frequentazione, sottoposto ad un uso intenso.

La stazione è articolata in quattro sistemi interdipendenti costituiti da quello dei treni, con banchine e binari realizzati sotto il Viale, dal sistema dei servizi ai viaggiatori, che comprende le biglietterie, le sale d'attesa, gli uffici informazioni e gli altri servizi primari destinati alla clientela ferroviaria, dal sistema dei servizi secondari e dal sistema di mobilità pubblica, di cui fanno parte la stazione della metropolitana, le linee del sistema di trasporto urbano, e i parcheggi.

Il fabbricato viaggiatori può essere ulteriormente suddiviso in una serie di nuclei funzionali che permettono il funzionamento del "sistema stazione" quali il centro viaggiatori, comprendente la vendita dei biglietti, l'assistenza alla clientela, gli sportelli di consulenza e informazioni sui viaggi, punti di offerta di auto a noleggio e biglietteria di altri vettori di trasporto pubblico, i servizi commerciali, dedicati ad una gamma di consumatori molto ampia che spazia dai clienti della ferrovia e i pendolari, interessati a beni di prima necessità da acquistare in tempi brevi, fino ai visitatori attirati dall'offerta del centro commerciale, ristorazione, caffetterie e punti vendita, i quali scelgono la stazione senza alcun interesse per il viaggio. All'interno del fabbricato trovano spazio anche il pronto soccorso e il poliambulatorio, in grado di provvedere a situazioni di emergenza sanitaria, le attività per il funzionamento e la sicurezza della stazione come uffici, depositi, spogliatoi, locali per le forze di pubblica sicurezza e centrale operativa di monitoraggio, e gli impianti tecnologici, costituiti dai locali per l'impianto generale di condizionamento, centrali per gli impianti elettrici, antincendio, controllo accessi, rilevazione fumi e centro di controllo computerizzato degli impianti.

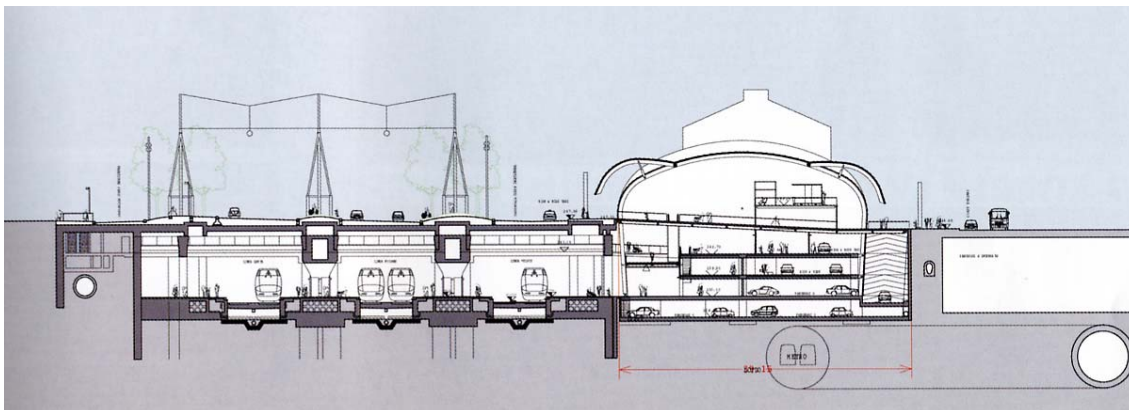


Figura 17: Sezione trasversale del fabbricato viaggiatori

La stazione è stata inaugurata "a blocchi", man mano che le strutture erano terminate. I binari 5 e 6, inaugurati nel 2008, sono stati i primi a venire completati permettendo l'attestamento di alcune linee locali e, nel 2009, sono entrati in funzione i binari 3 e 4. La nuova stazione, completamente operativa dal 2011, ma inaugurata solo il 14 gennaio 2013 alla presenza delle autorità, ha sostituito completamente quella storica di piazza XVIII dicembre che, dopo essere stata utilizzata per tre anni solo come biglietteria, è stata abbandonata.

Architettonicamente la stazione è un simbolo di modernità con forme pulite e materiali leggeri. La struttura principale è composta da 113 archi in acciaio disposti lungo l'asse a una distanza di 3,6 metri. Ogni arco ha una forma geometrica diversa; l'altezza, la larghezza e il raggio di curvatura non sono mai uguali. Questa scelta progettuale, a causa della torsione subita dagli elementi, ha reso necessario un attento esame di tutti i giunti e dei collegamenti in quota tra gli archi, per la cui realizzazione sono state utilizzate 3.000 tonnellate di acciaio.



Figura 18: Veduta interna della hall

La superficie vetrata ha un'area pari a 15.000 metri quadrati ed è rivestita da cellule fotovoltaiche capaci di produrre 680.000 KVH/anno; questa soluzione ha consentito all'edificio di aggiudicarsi il Premio Solare Europeo 2012 ¹⁴. I pannelli in vetro, oltre a schermare la luce solare e migliorare il comfort interno, permettono una ventilazione naturale grazie alla loro disposizione ad una distanza di 40 mm l'uno dall'altro.

La nuova stazione, in funzione dal 2013, è oggi in grado di gestire un traffico di viaggiatori che supera i 10 milioni di unità all'anno e grazie alla sua integrazione col sistema di trasporto pubblico, le piste ciclabili, i parcheggi e la linea della metropolitana rappresenta un fondamentale polo intermodale nel centro città.

¹⁴ Il Premio Solare Europeo viene assegnato ogni anno da Eurosolar, un'associazione no-profit fondata a Berlino nel 1988, a comuni, aziende, associazioni, organizzazioni, e privati che si sono impegnati attivamente ricerca e trasformazione energetica.

3.2 - Il fabbricato storico della stazione di Porta Susa e i progetti di restauro e riuso

L'Italia è stata fra i primi paesi europei a rendersi conto dell'importanza che poteva avere lo sviluppo delle linee ferroviarie, ancora prima dell'unificazione. Già nel 1840 infatti, per volere di Re Carlo Alberto di Savoia, il governo ha finanziato i lavori di costruzione della linea Torino - Genova.

Durante il suo mandato come Presidente del Consiglio, Camillo Benso di Cavour, intravedendo le potenzialità del treno, ha dato il via alla realizzazione di una rete ferroviaria in grado aiutare lo sviluppo dell'economia: in quel decennio infatti le ferrovie piemontesi sono passate da 8 a 800 chilometri di estensione.

Cavour ha puntato principalmente su due direttrici: verso la Francia, con il collegamento attraverso il traforo del Frejus, aperto al traffico ferroviario nel 1871, e verso Milano passando da Novara.

La costruzione della Stazione di Novara, così originariamente chiamata, è stata approvata all'interno del "Piano d'ingrandimento della Capitale" decretato nel 1846 ed è stata aperta all'esercizio il 20 ottobre 1856, quando era ancora costituita esclusivamente da una banchina.

Il fabbricato per i viaggiatori, di due piani fuori, è stato inaugurato nel 1868 ed è stato progettato dall'architetto Carlo Promis, esponente dell'eclettismo, che ha realizzato alcuni altri importanti progetti urbanistici ed architettonici a Torino, tra cui la casa Rizzetti davanti al Santuario della Consolata, che dal 1763 ospita il celebre Caffè Al Bicerin.

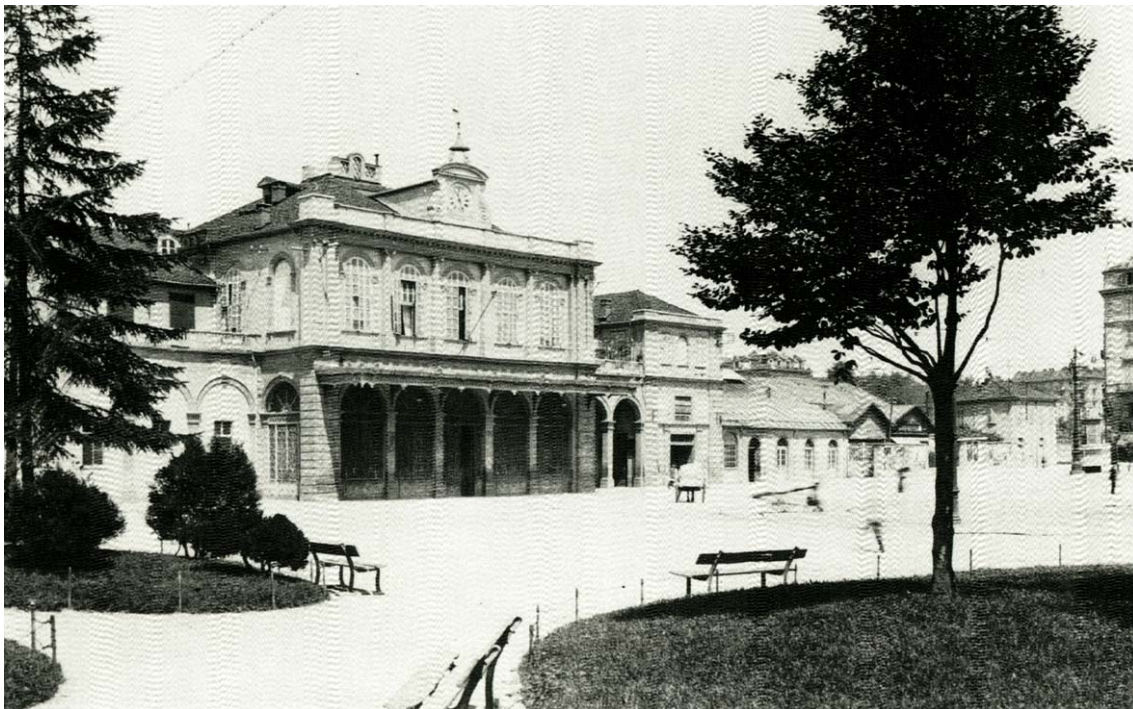


Figura 19: La stazione di Porta Susa nel 1926

L'edificio, situato nel centro storico in piazza XVIII dicembre, è un tipico esempio Ottocentesco di architettura ferroviaria, e originariamente doveva essere una stazione di attestamento ma, dopo la realizzazione della linea verso la Francia, è stata trasformata in una stazione di transito.

La superficie è di circa 1.670 metri quadrati e si compone di tre corpi di fabbrica; l'edificio centrale e i due laterali ampliati negli anni Sessanta. Questi ospitavano la Polizia Ferroviaria, gli uffici, gli alloggi e i locali destinati agli impianti.

La parte centrale, aggettante rispetto agli edifici laterali, costituisce l'ingresso principale alla stazione e, in facciata, i due piani sono separati da una tettoia in ferro battuto aggiunta nel 1906. La simmetria della facciata è sottolineata dall'orologio centrale, in stile barocco, collocato sulla sommità dell'ingresso

principale e un ampio portico determina una continuità con quelli di Corso San Martino e Via Cernaia.

La stazione aveva sei binari di passaggio e un binario morto per la manutenzione dei treni, mentre un grande fascio di binari era utilizzato come scalo merci nel centro città. La linea serviva treni regionali e altri interregionali tra Torino e Milano, nonché treni internazionali come il TGV verso Parigi e il Talgo in direzione di Barcellona.



Figura 20: La stazione nel 2010

La stazione è rimasta in funzione fino al 18 ottobre 2009, quando, dopo quasi vent'anni di lavori, sono stati inaugurati i binari della nuova stazione sul passante, che ha preso la stessa denominazione.

La sua posizione risulta strategica all'intersezione delle principali vie della città ed è facilmente accessibile in auto e tramite la linea 1 della metropolitana. Grazie a questa sua centralità, la vecchia stazione ha sempre rappresentato un

importante punto di riferimento per i torinesi e per il turismo soprattutto per la relativa vicinanza con il centro storico rappresentato da Piazza Castello.

La piazza XVIII Dicembre risulta essere anche un punto nodale di fondamentale importanza per le linee di trasporto pubblico. Inoltre, sul vicino Corso Bolzano, è situata l'autostazione degli autobus a lunga percorrenza che garantiscono il collegamento con gli aeroporti di Caselle e Milano Malpensa.



Figura 21: Il crollo del tetto nel 2023

Proprio in virtù di questo, con la chiusura definitiva della stazione si sono cercati nuovi utilizzi al fine di recuperare il bene; dal 2015 il fabbricato ha ospitato il Mercato Metropolitano dove piccoli produttori potevano allestire i loro stand per proporre specialità gastronomiche tipiche di tutte le regioni. All'interno dei locali erano anche situati un minimarket, un'enoteca e un bar. L'iniziativa si concluse

già nel 2016 a causa degli elevati canoni d'affitto e della necessità di avviare lavori di ristrutturazione.

Una volta chiuso il Mercato, il fabbricato è velocemente caduto in uno stato di deterioramento e abbandono, diventando anche un rifugio invernale per i clochard, fino a quando FS Sistemi Urbani, nel 2017, ha deciso di mettere in vendita la storica stazione e le relative pertinenze, per una superficie totale pari a circa 5.000 metri quadrati, destinandole ad un uso terziario così come previsto dal PRG vigente. Lo stato di abbandono risultava controproducente nell'ottica di rendere il bene appetibile da un punto di vista economico e commerciale, specialmente in considerazione della percezione di degrado che i viaggiatori della vicina stazione, turisti compresi, potevano avere.

Nel settembre 2018 la società immobiliare Vastint Hospitality, posseduta dal Gruppo IKEA, ha acquisito l'immobile per 6,4 milioni di euro con l'idea di trasformarlo in hotel.



Figura 22: Veduta aerea dell'area

Nell'estate 2021 sono iniziati i lavori che dovevano portare all'inaugurazione dell'hotel nel 2023, ma ritardi e cambiamenti della programmazione delle opere hanno fatto slittare l'inizio della ristrutturazione dell'edificio. Alla fine di dicembre 2021, il restauro preliminare della facciata storica è stato completato, consentendo la rimozione delle opere provvisorie. Contemporaneamente, nel gennaio 2022, sono iniziati i lavori di rimozione dell'amianto dagli edifici ai lati di quello storico, per procedere con le successive opere di demolizione.

Gli anni di abbandono e l'assenza di interventi hanno portato, il 15 giugno 2023, al verificarsi di un crollo dovuto al collasso della copertura. Un periodo di forti piogge aveva causato infiltrazioni d'acqua nelle strutture provocando il cedimento del tetto e del solaio dell'atrio.



Figura 23: Il prospetto su piazza XVIII Dicembre

I lavori di ristrutturazione daranno vita al Moxy Hotel, una società di proprietà del colosso Marriott, e sarà rivolto ad una clientela under 40 in cerca di un'ambiente giovane e dai prezzi contenuti.

La completa ristrutturazione dell'edificio, opera dell'architetto torinese Norberto Vairano, comprenderà una reception, la hall e un ristorante su due piani mentre

un lounge bar e spazi per riunioni occuperanno il piano superiore. Una nuova costruzione alta sette piani collegata con la stazione ospiterà 203 camere progettate dallo Studio di Architettura Lombardini 22 di Milano ¹⁵. Lo Studio, noto per la sua attenzione al riciclo e alla sostenibilità ambientale, prevede moduli abitativi in legno e acciaio preassemblati in fabbrica nell'ottica di ridurre al minimo l'impatto dei lavori e velocizzare l'installazione. La catena alberghiera Moxy, presente a Verona, Linate e Malpensa, oltre che in molte città europee, utilizza abitualmente le stesse tecniche costruttive sperimentate in altre sedi: anche a Torino, quindi, si vedrà l'utilizzo di legno certificato che porterà l'edificio ad ottenere la certificazione Leed Platinum ¹⁶.



Figura 24: Il complesso delle camere

¹⁵ Lombardini22 - Design Thinking, <https://www.lombardini22.com/>

¹⁶ Il Leed è un programma di certificazione applicabile a qualsiasi edificio e riguarda il suo ciclo di vita. Il suo scopo è quello di valutare le prestazioni degli edifici in termini energetici, idrici, di riduzione delle emissioni di CO² e nella scelta dei materiali.

L'intero complesso occupa una superficie di circa 8.000 metri quadrati, è si chiamerà Scalo 1856 in riferimento all'anno di costruzione dell'ormai dismessa stazione.

3.3 - Il progetto della Torre per uffici delle Ferrovie dello Stato

Quella che resta la maggiore fra le opere incompiute dell'area di Porta Susa è sicuramente la realizzazione della Torre per uffici delle Ferrovie dello Stato. Il bando di gara, indetto nel 2001, riguardava la progettazione del fabbricato viaggiatori della nuova stazione di Torino Porta Susa e di una Torre per uffici. L'idea era quella di realizzare l'edificio, nell'area compresa tra la nuova stazione ad Alta Velocità e Corso Vittorio Emanuele II, a fianco del nuovo grattacielo Sanpaolo, di modo tale da ubicarlo in maniera simmetrica rispetto al Viale della Spina.

La costruzione della Torre, in principio rinviata, è stata poi esclusa dai lavori a causa di problemi economici ed è stata quindi data priorità all'ultimazione di altre aree lungo la Spina Centrale. Ai progettisti era richiesto di soddisfare una serie di requisiti che riguardavano l'attuazione del disegno urbano del PRG e un'organica integrazione del complesso architettonico di progetto nell'impianto urbanistico torinese. Era inoltre necessario prevedere una separazione funzionale delle attività (albergo, uffici), l'economicità dei costi di costruzione e di gestione dell'edificio e una progettazione orientata al massimo risparmio energetico. Un preciso dimensionamento degli spazi e l'adozione di puntuali soluzioni tecnologiche completavano le richieste del Bando.

La Torre doveva essere alta al massimo 100 metri, di complessivi 35.000 metri quadrati di superficie calpestabile, esclusi i parcheggi e i magazzini. L'immobile era destinato ad ospitare un albergo a quattro stelle, con 250 stanze doppie con bagno e una superficie minima di circa 25 metri quadrati, un albergo a tre stelle dotato di 150 stanze doppie con bagno di 20 metri quadrati e un residence di 100 appartamenti di circa 40 metri quadrati ognuno.

Il grattacielo doveva ospitare uffici per una superficie calpestabile di circa 13.000 metri quadrati e l'organizzazione degli spazi doveva consentire l'adattabilità a tutte le possibili trasformazioni funzionali, organizzative e tecnologiche; particolare attenzione era posta all'utilizzo dell'illuminazione naturale per favorire una dimensione umana e qualitativa dell'ambiente di lavoro. Erano inoltre previsti servizi commerciali, con sportello bancario, servizi postali e boutiques oltre che locali destinati alla ristorazione, e servizi generali come un centro fitness, area relax, salette, caffetteria e un'area riunioni e affari con servizi di segreteria.

Completavano il quadro delle linee guida del Bando i parcheggi interrati, le aree di sosta in prossimità dell'ingresso per la sosta di taxi e navette, i magazzini, i depositi, gli spazi di servizio e i locali per gli impianti tecnologici.

Per quanto riguarda la circolazione interna, lo schema distributivo doveva ottimizzare i collegamenti orizzontali e verticali, con cura del dimensionamento e del numero degli ascensori e delle scale di sicurezza.

L'idea progettuale del Gruppo AREP, vincitore del concorso, prevedeva una Torre composta da quattro piastre che costituivano la base di una struttura verticale di ventisette piani a forma leggermente ricurva e svasata.

Le quattro piastre di base componevano un corpo a gradoni rivestito da una collina verde, che esprimeva formalmente da un lato continuità volumetrica con la copertura del fabbricato viaggiatori e dall'altro rappresentava un importante contenitore di servizi destinati al pubblico in genere e di ulteriori servizi al viaggiatore per una piacevole, temporanea sosta.



Figura 25: Rendering della Torre progettata dal Gruppo AREP

Nelle intenzioni dei progettisti, il dinamismo strutturale, caratteristico della forma della copertura della nuova stazione, si integrava e andava a completarsi nella forma assunta dalla Torre, quale naturale epilogo di uno svolgersi delle architetture.

Le soluzioni tecnologiche si basavano sui principi della sostenibilità energetica, con particolare attenzione al risparmio di risorse, alle problematiche ambientali e al rapporto uomo - edificio. Lo studio dei sistemi impiantistici per il complesso edilizio si ispirava, mediante l'individuazione di adeguate soluzioni e componenti, al conseguimento di una serie di obiettivi qualitativi come l'affidabilità di esercizio, la ridotta manutenzione, una flessibilità di utilizzo e il contenimento dei costi di gestione tramite lo sfruttamento delle fonti di energia rinnovabile con l'adozione di proposte impiantistiche di tipo bioclimatico sia ai fini del risparmio energetico che della qualità ambientale.

Al piano terra erano previsti ristorante, fast-food, sportello bancario, servizi postali, boutiques e negozi in genere. Al piano primo, collegato al fabbricato viaggiatori mediante una passerella pedonale, trovavano collocazione il centro fitness, l'area relax, una caffetteria, un'area riunioni e servizi di segreteria. Al piano ventiseiesimo era prevista una piscina con solarium, sauna e spogliatoi, utilizzabile dai clienti del complesso e dal pubblico esterno attraverso accesso controllato. Al piano ventisettesimo, accessibile tramite ascensori esterni vetrati, sarebbe realizzata una terrazza panoramica protetta. Tale terrazza si collegava verso sud con il giardino pensile, andando a creare un volume di copertura della piscina sottostante.



Figura 26: Rendering della veduta generale

Ad oggi l'area in questione rimane al centro di numerose idee progettuali che la rendono da oltre un decennio, sia per la sua collocazione centrale che per la facilità di accesso alle limitrofe infrastrutture di trasporto, una delle superfici in vendita di più alto valore immobiliare, per un totale di 320 mila metri quadrati di diritti edificatori.

FS Sistemi Urbani si sta quindi preparando a lanciare un'offerta, una volta risolta la questione del Lingotto, per l'area di Porta Susa ¹⁷. Le richieste economiche sono attualmente invariate, nonostante la richiesta del Comune di ridurle per attrarre investitori. Il progetto prevede un aumento della quota di costruzioni residenziali che rappresenta un cambiamento significativo rispetto all'idea originale.

¹⁷ A luglio 2023 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il bando per i lavori, finanziati in parte con fondi del PNRR, del passante ferroviario sotterraneo che conetterà Porta Nuova e Porta Susa e il cui completamento è previsto entro il 2026.

Se inizialmente si pensava di costruire un grattacielo speculare a quello Intesa Sanpaolo, ora si preferisce creare un quartiere di piccoli edifici interconnessi con abitazioni di lusso al posto degli uffici.

CAPITOLO 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

Fin dalla loro nascita nel XIX secolo le stazioni ferroviarie hanno sempre rappresentato un simbolo di modernità costituendo i "monumenti" da cui si sono sviluppate le grandi città. L'architettura della stazione è al tempo stesso utile e narrativa e la straordinaria combinazione di nuove tecnologie e riferimenti al passato permette alla città di creare una sua essenza.

Per Marcel Proust *«le stazioni contengono l'essenza della città nello stesso modo in cui ne riportano il nome su un cartello segnaletico»*¹⁸. Esse ne rivelano l'essenza poiché, in certa misura, ne sono lo specchio: le loro dimensioni, la loro struttura ed ampiezza ne evocano e suggeriscono i caratteri e lo stile di vita. Allo stesso tempo, sono l'espressione delle tendenze architettoniche e artistiche del tempo in cui sono state realizzate e di cui costituiscono talvolta il manifesto più significativo.

Quando, intorno alla metà dell'Ottocento, questa nuova tipologia architettonica ha preso forma, le grandi innovazioni tecnologiche e l'impiego diffuso del ferro,

¹⁸ Il romanziere francese Marcel Proust (1871-1922) analizza spesso il tema dei viaggi in treno arrivando a definire, nella sua opera *La Recherche*, le stazioni come "luoghi meravigliosi e tragici" dove si parte per una destinazione lontana dalla quale non è certo fare ritorno. Rinaldi N., *Il centenario di Proust. "A la recherche du temps perdu" come riflessione sul viaggio*, ReWriters, dicembre 2022, <https://rewriters.it/il-centenario-di-proust-e-a-la-recherche-du-temps-perdu-come-riflessione-sul-viaggio/>

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

della ghisa e del vetro, hanno fatto della tettoia dei treni l'elemento più spettacolare, in cui il nuovo ambito funzionale finisce per identificarsi.

Obiettivo di questa rassegna è quello di proporre una serie di esempi di architetture ferroviarie raccolte in tre categorie; la prima riguardante il recupero e l'estensione delle grandi stazioni esistenti, la seconda comprendente le nuove stazioni costruite all'interno delle città ed un'ultima tipologia alla quale appartengono i poli d'interscambio del territorio.

Per quanto riguarda la prima tipologia la scelta della Waterloo International Terminal di Londra è stata dettata dalla somiglianza strutturale con la nuova stazione di Porta Susa. Tale struttura però, a differenza della stazione di Torino, si inserisce meglio e con maggior relazione tra gli edifici che costituiscono l'area circostante. Nell'area attorno alla stazione sono infatti presenti diversi palazzi di destinazione terziaria che con le loro architetture in stile moderno riescono a dialogare con la copertura della stazione costruita in acciaio e ferro.

La Bahnhof Wilhelmshöhe di Kassel in Germania risulta interessante per la sua capacità, pur essendo un edificio di nuova costruzione, di inserirsi in un contesto urbano storico grazie ad una struttura esile e permeabile che non costituisce una barriera architettonica o visiva.

Con la sua grande pensilina, la stazione è infatti riuscita a dare vita ad una "piazza aperta" al servizio del quartiere; lo stesso obiettivo che aveva la stazione di Porta Susa ma che, nei fatti, non è riuscita a concretizzare.

Il Terminal di Roissy, nei pressi dell'aeroporto parigino Charles de Gaulle, è un grande nodo intermodale in grado di gestire flussi di milioni di passeggeri all'anno da e verso l'aeroporto. La stazione ospita le linee ad Alta Velocità su

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

cui viaggia il TGV e, nonostante la sua posizione lontana da centri urbani, è riuscita a diventare un polo attrattivo grazie alla presenza di gallerie commerciali e ospitando eventi pubblici e concerti.

4.1 - Waterloo International Terminal, Nicholas Grimshaw & Partners,

Londra, 1988-1993

Nuova e raffinata porta d'Europa posta nel cuore della capitale britannica, la stazione Waterloo International, progettata dallo Studio di Architettura Grimshaw & Partners ¹⁹, è stata concepita e realizzata in tempi molto brevi. Si trattava di una soluzione temporanea in attesa della realizzazione del progetto di costruzione del Terminal di St Pancras di Norman Foster e del collegamento ferroviario ad Alta Velocità con il tunnel sotto la Manica e Londra attraverso i sobborghi orientali della capitale.

Il progetto di Nicholas Grimshaw ha risposto con efficacia all'esigenza, posta dal programma, di una stazione che simboleggiasse la nuova era del viaggio in treno ad Alta Velocità, che funzionasse come un aeroporto e che regolasse un flusso di quindici milioni di passeggeri all'anno. La sua realizzazione ha inoltre risolto con semplicità ed eleganza il tema dell'interfaccia con gli altri mezzi di comunicazione presenti nelle vicinanze: autovetture, treni nazionali e regionali, metropolitana.

La stazione non si presenta come un nuovo edificio autonomo, bensì come l'estensione della preesistente Waterloo Station, inaugurata nel 1922 e dominata

¹⁹ Grimshaw Architects, <https://grimshaw.global/projects/rail-and-mass-transit/international-terminal-waterloo/>

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

da due immense gallerie curve a capriate in ferro e vetro che si intersecano ortogonalmente, e da un edificio frontale, anch'esso dall'andamento curvo, in pietra e mattoni. L'estensione si inserisce in una fascia di terreno lunga e stretta che lambisce la parte occidentale dell'esistente galleria dei treni. I nuovi binari sono leggermente sopraelevati rispetto a quelli della stazione principale e ne seguono la curva formando una pianta a ventaglio.

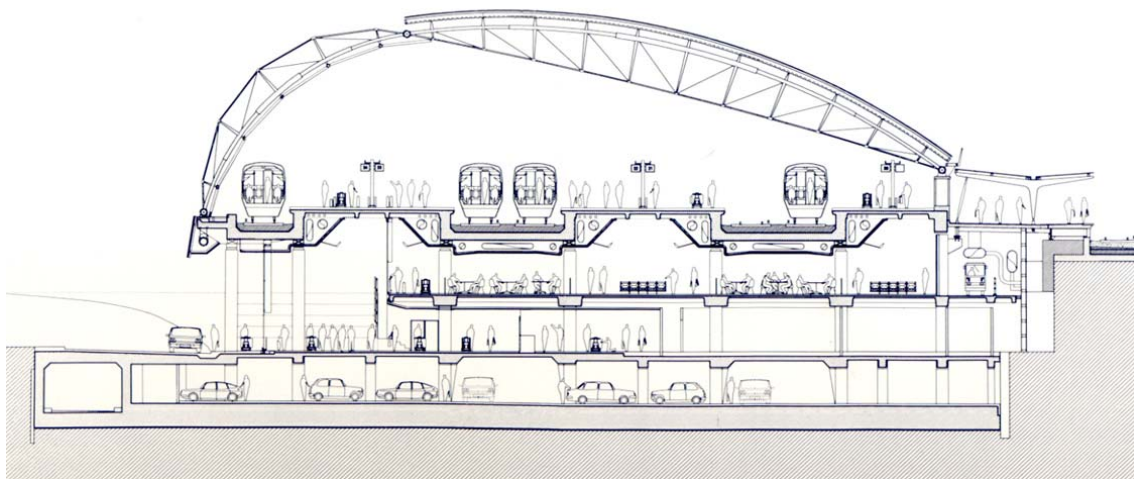


Figura 27: Sezione trasversale attraverso la galleria dei treni

Questa particolarità del sito ha comportato, dal punto di vista tipologico, il disegno di un unico volume compatto, distribuito su più livelli, e, dal punto di vista strutturale, la creazione di un viadotto che culmina in un'ingegnosa struttura in metallo e vetro le cui campate, di forma e dimensione variabili, assorbono l'andamento curvo e a ventaglio della piattaforma ²⁰. In sezione, il progetto occupa un lotto corrispondente alla larghezza dei cinque binari e dei

²⁰ *The glazed roof of the Waterloo International Terminal*, Billings Design Associates, <https://www.billingsdesign.ie/waterloo-international-terminal>

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

rispettivi marciapiedi, ed è costituito da tre parti sovrapposte: nel sottosuolo, un parcheggio per automobili, dove erano situate le vecchie linee della metropolitana, le cui colonne e i cui muri di irrigidimento formano le fondazioni del terminal; nella parte centrale, due livelli di sale e di servizi destinati ai passeggeri; nella parte superiore, l'ampia galleria dei treni con una copertura in acciaio e vetro che ricorda i grandi volumi per l'arrivo e la sosta delle locomotive a vapore del XIX secolo. L'immenso lavoro di consolidamento delle fondazioni e di creazione di una nuova struttura in calcestruzzo capace di assorbire il peso dei treni ad Alta Velocità in frenata, ha permesso di rendere più elastica e leggera la struttura sovrastante.



Figura 28: Veduta esterna del complesso

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

La parte destinata alle sale degli arrivi e delle partenze, rigorosamente separate tra loro come in un aeroporto, è illuminata dalla lunga parete di vetro che disegna la facciata dell'edificio sulla York road. Nella zona degli arrivi una successione di rampe e di nastri a scorrimento automatico conduce il viaggiatore direttamente dal treno all'uscita del terminal. La parte destinata alle partenze è più accogliente, anche se la forma lunga e stretta e il tipo di arredamento trasformano questa sala d'aspetto in una bassa galleria dal decoro un po' asettico.

La zona partenze è collegata tramite piccoli passaggi laterali a un corridoio parallelo ad essa, in aggetto sull'atrio delle partenze, la cui lunga vetrata è l'unica fonte di luce naturale. In questa zona possono accedere unicamente i viaggiatori muniti di biglietto, i quali hanno un tempo di attesa estremamente limitato. Al livello superiore, la galleria dei treni, spazio raffinato e dal volume ampio e dilatato, presenta una copertura in lastre di vetro e di acciaio portate da capriate metalliche ²¹. Di una lunghezza di 400 metri e di una larghezza variabile da 50 a 35 metri, la sezione asimmetrica della galleria, ad arco ribassato diviso in tre settori, nasce dall'impianto decentrato dei binari.

Tale impianto ha portato gli architetti a inclinare verso l'alto la struttura, in modo da ottenere un'arcata più ampia, la cui vetrata lascia intravedere i treni in arrivo e in partenza. Quest'ingegnosa e poetica struttura trasparente, che doveva nello stesso tempo permettere al viaggiatore in arrivo a Londra di vedere

²¹ La copertura è un esempio di progettazione parametrica; gli archi che la compongono hanno infatti la luce e la freccia legate da questo tipo di relazione. La sua progettazione è stata possibile grazie anche all'utilizzo dei primi strumenti software come il CAD per sviluppare i modelli strutturali.

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

Westminster e le rive del Tamigi, è ora resa opaca da una serie di tendoni tesi sotto le vetrate che hanno lo scopo di regolare l'illuminazione naturale.



Figura 29: Vista notturna della copertura dei binari

Tra le stazioni ad Alta Velocità costruite in Europa negli ultimi anni, Waterloo International è l'unica ad aver proposto un insieme di spazi chiusi non comunicanti tra loro. Come in un aeroporto, il viaggiatore segue il percorso che gli viene imposto al momento dell'arrivo. Questa particolarità è senza dubbio dovuta alla scelta di isolare completamente tra loro le linee ad Alta Velocità da quelle tradizionali, raggruppate nella vicina Waterloo Station, e di adottare un sistema più rigoroso di controllo dei biglietti. Dal punto di vista compositivo, essa ha ripreso l'impostazione di alcune stazioni delle linee urbane della fine del XIX e dell'inizio del XX secolo con la grande volta di copertura dei treni in ferro e vetro posta al culmine del fabbricato che è diventata l'emblema di tutto l'edificio.

4.2 - Bahnhof Wilhelmshöhe, Andreas Brandt, Rudolf Bottcher, Kassel, 1986-1991

La nuova stazione ferroviaria di Kassel in Germania sorge ai margini del centro storico, lungo un importante asse, la Wilhelmshöhe Allee, che collega il centro città con il castello barocco sulla vicina collina ed è stata progettata dagli architetti Andrea Brandt e Rudolf Bottcher ²².

La realizzazione di un nuovo edificio ferroviario in quest'area leggermente decentrata consente di deviare il traffico ferroviario, sia regolare che ad Alta Velocità, dalla stazione centrale, creando al contempo un nuovo centro cittadino che ricollega le due parti di città divise dalla ferrovia.

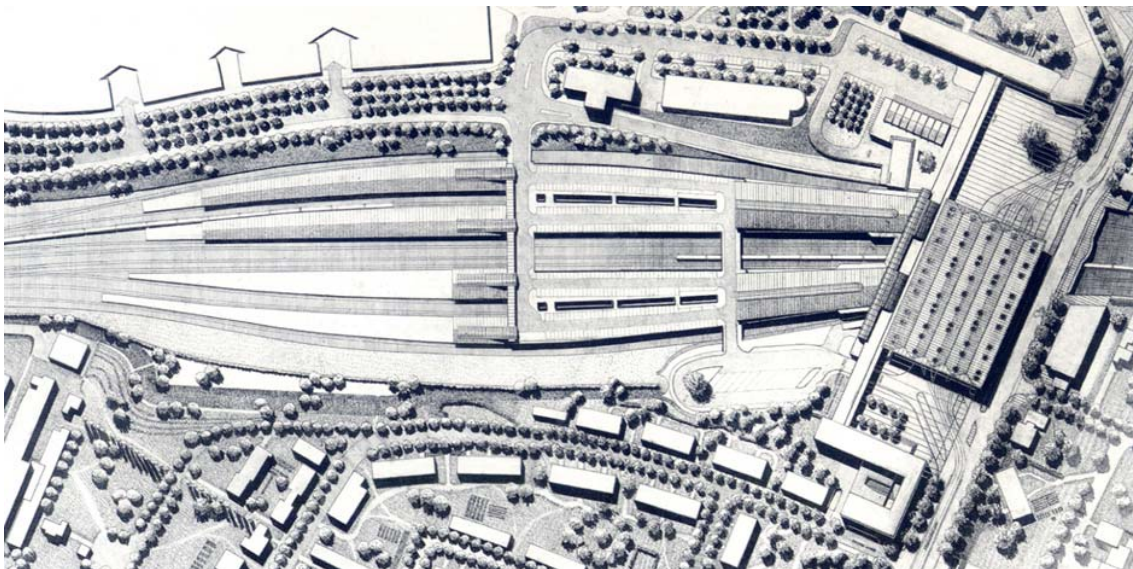


Figura 30: Planimetria generale

²² De Michelis M., *Andreas Brandt & Rudolf Bottcher. Architetture*, Mondadori Electa, Milano, 1994.

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

Questo intervento ha dato il via a un periodo di fermento culturale in Germania per quanto riguarda il restauro dell'immagine delle principali stazioni ferroviarie e dell'area urbana limitrofa. Il risultato di questo fenomeno è stato quello di promuovere diversi concorsi per il restauro di numerosi edifici ferroviari e la riqualificazione di intere nei quartieri limitrofi.

Rispetto al progetto ideato da Yadegar Asisi, Andreas Brandt, e Giovanna Signorini in un concorso del 1982 ²³, l'edificio terminato presenta molti cambiamenti. Il leggero ponte pedonale sulla linea ferroviaria, destinato a collegare i due edifici principali, ha preso la forma di un lungo edificio collegato a quello dell'isolato vicino. L'area di servizio per i passeggeri, le sale d'attesa, i negozi e le biglietterie si trovano in questo edificio a ponte, alto due piani e lungo 200 metri, che scavalca le linee ferroviarie.



Figura 31: La piazza antistante l'ingresso alla stazione con la pensilina

²³ Mazzoni C., *Stazioni architetture 1990-2010*, Motta Editore, Milano, 2001.

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

Tramite una piattaforma sono state coperte le linee sottostanti e su questa superficie, a 16 metri dal suolo, si trova una foresta di pilastri che sostengono una tettoia rettangolare che ricorda la loggia-atrio della vecchia stazione. In quest'area, che ospita le stazioni degli autobus e dei tram, i passaggi pedonali e le aree di accesso agli edifici per i viaggiatori sono inquadrati tra file regolari di colonne che ne guidano i percorsi. I binari e le banchine sono posti sul retro, a un livello inferiore.



Figura 32: Veduta notturna del piazzale

Nonostante i cambiamenti apportati al progetto iniziale siano stati significativi, la stazione ha mantenuto l'idea originale di una combinazione di diverse parti ognuna con la propria immagine distintiva; la grande pensilina davanti alla stazione, le tettoie delle banchine e dei binari e l'edificio a ponte ideato come quinta scenografica della piazza ²⁴.

²⁴ *Bahnhof Wilhelmshoehe*, Arketipo - Architettura del fare, settembre 2007, <https://www.arketipomagazine.it/bahnhof-wilhelmshoehe/>

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

La struttura in ferro dell'edificio a ponte, lasciata a vista, ha la capacità di organizzare lo spazio in maniera geometrica semplice e funzionale. Gli atri destinati agli arrivi e alle partenze, separati da locali commerciali, sono inseriti in un unico volume con ampie vetrate e percorsi pedonali dotati di rampe e scale.

La volta ad arco ribassato che ricopre il fabbricato è visibile sia dalla zona atrio sia dalla galleria dei passeggeri, situata nella parte posteriore e aperta sui binari. Sulla piazza si affacciano inoltre le attività commerciali e di servizio ai passeggeri che sono situate sotto un lungo porticato. Le pareti dei locali dedicati al commercio riflettono il design e i materiali della facciata dell'edificio, creando un dialogo tra l'ambiente urbano esterno e l'interno della stazione.

La stazione ferroviaria di Kassel, con la sua loggia poggiata su di una serie di colonne, è riuscita a creare un nuovo spazio con una forte identità. L'edificio si associa per analogia ad altri esempi di architettura degli spazi pubblici, come le logge degli antichi mercati, e si collega alla tradizione delle stazioni ferroviarie del XIX secolo, per il modo in cui enfatizza una delle sue parti distintive, ovvero l'ampia galleria in ferro che qui si trasforma in un moderno spazio ipostilo.

4.3 - Gare TGV Roissy - Charles De Gaulle, Jean-Marie Duthilleul, Paul Andreu, Roissy, 1989-1994

L'espansione dell'aeroporto internazionale Charles de Gaulle ha rappresentato un importante cambiamento nel disegno del sistema di trasporti e del traffico

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

della regione di Parigi, iniziata nel 1935 con il Piano Regionale di Henri Prost ²⁵.

La realizzazione del terminal dell'aeroporto e delle stazioni dei treni regionali e ad Alta Velocità faceva parte di questo ampio progetto di connessioni volto a razionalizzare e velocizzare il traffico a lunga distanza da e verso la capitale.



Figura 33: Atrio centrale ed accesso ai binari

Al centro del nuovo aeroporto, la stazione di Roissy è uno dei principali nodi di trasporto multimodale europei. Il Terminal costituisce un polo d'interscambio tra il traffico ferroviario, stradale e l'aeroporto e realizza uno dei più grandi sogni degli architetti d'avanguardia degli anni Venti, ovvero la creazione di una vera e propria

²⁵ Henri Prost (1874 - 1959) è stato un architetto e urbanista francese cofondatore della *Société française des urbanistes*. Ricordato in modo particolare per la sua opera in Marocco, ha preso parte, tra il 1928 e il 1935, al progetto di pianificazione per la regione di Parigi. <https://www.sapere.it/enciclopedia/Prost%2C+Henri.html>

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

"macchina" in periferia ²⁶, capace di coordinare il flusso di passeggeri provenienti dalle parti più remote del mondo.

Visto dall'alto, il complesso si delinea come un reticolato di linee ferroviarie, bretelle di raccordo, autostrade, piste di decollo e elementi architettonici ad anello, concavi e convessi. La stazione, circondata da boschi e grandi aree verdi, è uno degli elementi portanti della realizzazione della Grand Paris, non più legato alle cinture periferiche della capitale ma studiato in funzione del territorio nazionale e internazionale.



Figura 34: Area d'attesa alle banchine dei binari

La stazione è stata studiata come un susseguirsi di ampi terrazzi aperti gli uni sugli altri; l'edificio, composto da cinque piani, è sostanzialmente ipogeo e una strada sopraelevata, su cui si trovano gli accessi per il traffico privato e pubblico,

²⁶ Ferrarini A., *Stazioni dalla Gare de l'Est alla Penn Station*, Mondadori Electa, Milano, 2004

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

lo collega all'intricato sistema autostradale. Ai livelli sottostanti sono presenti i servizi ferroviari, la linea di collegamento tra il Terminal 1 e 2, le passerelle di accesso all'aeroporto e i binari delle linee regionali che portano verso la città di Parigi. Più in profondità si trovano i binari della RER e del TGV con le relative banchine, che corrono a circa 10 metri sotto l'aeroporto. L'interscambio tra le varie tipologie di traffico è organizzato da un ampio atrio attraversato dai vari percorsi di cui rappresenta il fulcro. L'atrio, grazie alla sua trasparenza e all'alternarsi di piani e scale mobili, mette in evidenza la sua composizione geometrica e, sopra di esso, sono presenti un hotel della catena Sheraton e un centro conferenze che sfruttano i benefici dell'illuminazione naturale data dalla loro collocazione.



Figura 35: La grande copertura a capriate metalliche rovesciate

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

Nello spazio progettato per i passeggeri in transito, l'interazione tra elementi strutturali in acciaio, cemento e vetro si risolve in una struttura portante, volutamente trasparente, che permette ai viaggiatori di spaziare con lo sguardo verso le piste dove si trovano gli aerei decollano e rullano. Le due tettoie vetrate, che seguono un piano inclinato, ricoprono l'atrio e le linee ferroviarie, per circa cento metri prima di ritrovare un andamento piano e forniscono un'illuminazione naturale alle banchine per tutta la loro lunghezza ²⁷.

Oltre allo studio sulle trasparenze e l'irraggiamento naturale, risulta evidente la ricerca effettuata su forme e materiali utilizzati. La copertura vetrata si sostiene su capriate metalliche di diversa lunghezza che prendono la forma di un ventaglio. Le capriate sono collegate da una serie di pilastri e tiranti che rendono ancora più leggera l'intera copertura. I suoi materiali contrastano volutamente con quelli dell'edificio centrale, l'unico non trasparente, realizzato in pietra chiara. La stazione è comunque riuscita, nel suo complesso, a creare un dialogo con i piccoli centri urbani sparsi nel territorio circostante sul modello delle stazioni studiate dalle avanguardie del movimento moderno.

²⁷ *Gare TGV Roissy - Charles-de-Gaulle*, Arketipo - Architettura del fare, settembre 2007, <https://www.arketipomagazine.it/gare-tgv-roissy-charles-de-gaulle/>

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

Le stazioni ferroviarie sono, più di qualunque altro spazio urbano, sempre state a rischio di degrado sociale essendo poli di attrazione per diverse forme di disagio. Questo rischio si è accentuato con i progressi tecnologici che hanno fatto sì che le stazioni non richiedano più la presenza del personale ferroviario, ma siano gestite centralmente in sale operative distanti anche centinaia di chilometri. Questa evoluzione insieme allo sviluppo economico, ha reso possibile la costruzione di grandi Hub di collegamento tra scali aeroportuali e linee ad Alta Velocità.

Se da un lato le stazioni esterne alle città rappresentano nodi di traffico intermodale di importanza vitale per le economie del territorio, è anche vero che possono essere considerate come delle “cattedrali nel deserto” lontane dai contesti urbani e dalla vita sociale ad essi legata.

Al contrario le stazioni ferroviarie presenti all'interno delle città costituiscono poli di aggregazione indipendenti dal sistema treni. In questi casi la stazione non è più solamente punto di passaggio destinato ai viaggiatori ma diventa luogo d'incontro sociale, culturale o di shopping, utilizzato anche da persone per nulla interessate al viaggio in treno. La realizzazione di centri commerciali, gallerie d'arte o spazi verdi contribuisce sicuramente a mantenere “vivo” l'edificio stazione anche nelle ore non di punta, quando aumenta il numero dei viaggiatori. Pertanto le nuove stazioni urbane hanno il vantaggio di rivestire un duplice ruolo; oltre ad essere, sin dalla loro costruzione, dei punti di riferimento del territorio, possono diventare il fulcro della vita cittadina, considerata anche la loro posizione strategica.

Capitolo 4 - Casi a confronto: recupero e restauro di stazioni europee

Se le stazioni non sono più solo punti di partenza e di arrivo, ma "piazze" urbane, devono essere trattate dalle istituzioni locali con la stessa cura degli altri spazi urbani, per garantire a coloro che le utilizzano, che usufruiscano o meno dei servizi ferroviari, lo stesso livello qualitativo e di sicurezza degli altri luoghi pubblici. La loro riqualificazione può essere dunque un'occasione straordinaria per riassegnare qualità della vita a parti importanti della città e avviare processi di rigenerazione che si estendono all'intera compagine urbana.

CAPITOLO 5 - Aspetti e problemi della trasformazione dell'area: una lettura critica

5.1 - Le difficoltà della riqualificazione

La realizzazione dei lavori previsti per Spina 2 e la conseguente riqualificazione dell'area di Porta Susa sono ovviamente legate alle trasformazioni e varianti apportate negli anni al PRG vigente. Il Piano è riuscito a superare il paradigma fordista su cui si era basata la città fino agli anni Ottanta. Ha inoltre contribuito alla creazione di un'organizzazione tecnica di grande qualità e ha aiutato a superare la mancanza di risorse umane che caratterizzava gli enti locali.

Le esigenze amministrative di una città moderna e le sue dinamiche di trasformazione, frutto dei numerosi cambiamenti e delle crisi economiche dell'ultimo decennio, sembrano praticamente incompatibili con l'approccio metodologico molto prescrittivo e rigido del Piano. Per tale motivo, nel corso degli ultimi anni sono state redatte numerose varianti.

Le ragioni per cui si è ricorso all'utilizzo di queste varianti sono diverse e comprendono sia varianti strategiche, cioè varianti necessarie per realizzare interventi importanti, come quelli relativi ai Giochi Olimpici del 2006, sia varianti sviluppate su richiesta di operatori che intendono investire nelle aree in

trasformazione. Anche gli adeguamenti alle normative legate all'entrata in vigore di nuove leggi e la conseguente necessità di adeguare il PRG, così come le modifiche operative e la correzione di errori tecnici, hanno portato alla redazione di oltre 500 varianti.

A queste si sono poi aggiunti altri strumenti operativi come i Programmi Urbani Complessi (PUC) e il Programma di Riqualificazione Urbana (PRiU).

L'attenzione principale dei PUC è rivolta alla riqualificazione urbana e ambientale, alla creazione di opportunità di sviluppo sociale che possono generare un senso di appartenenza dei cittadini al proprio territorio.

Il PRiU è essenzialmente un piano urbanistico attuativo caratterizzato da una pianificazione coordinata degli interventi del settore pubblico e privato finalizzati alla riqualificazione di aree degradate o abbandonate.

È all'interno di questo complesso scenario che si sviluppano i processi di riqualificazione dell'area di Porta Susa soggetti alle varie dinamiche in atto.

La riqualificazione urbana richiede l'utilizzo di strumenti urbanistici che consentano di riprogettare parti rilevanti della città nell'ottica di un loro riutilizzo. A partire dal 2000, questa trasformazione è stata affrontata attraverso la rigenerazione urbana, ovvero interventi in aree degradate con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo dell'area interessata e del territorio nel suo complesso. La rigenerazione urbana ha il pregio di promuovere un approccio integrato ai problemi urbani come "metodo" di intervento.

Torino si trasforma a partire dalla Spina Centrale che però trova attuazione soltanto in parte. Infatti, fin dall'approvazione del PRG, è iniziato un processo di profondo ripensamento delle strutture e dell'uso dell'intera area.

Capitolo 5 - Aspetti e problemi della trasformazione dell'area: una lettura critica

Il punto importante non è che il progetto iniziale non sia stato realizzato, ma che è stato difficile definire un quadro d'insieme dinamico, che integrasse ogni nuovo elemento coinvolto nel processo, mantenendo allo stesso tempo costanti gli obiettivi di qualità urbana da perseguire.

La prima modifica del Piano in Spina 2 è derivata dalla decisione di conservare alcuni edifici storici esistenti nell'area, in contrasto con il PRG. Le Carceri Nuove sono state vincolate dalla Soprintendenza, mentre il Politecnico ha deciso di utilizzare una parte dell'edificio delle ex Ferrovie per un progetto di raddoppio. Allo stesso modo, si è deciso di conservare i grandi volumi a "H" delle OGR che rappresentano uno degli edifici più caratteristici dell'industria torinese. La tendenza alla conservazione è alimentata anche dalle preoccupazioni per il futuro del patrimonio industriale, che rischia di scomparire in pochi anni.

È evidente che il Piano è indifferente alle condizioni ambientali della città, soprattutto dei quartieri più antichi vicini alla Spina contraddistinti da un'elevata densità edilizia. Inoltre, presta poca attenzione al patrimonio culturale che ha caratterizzato numerosi impianti industriali nel corso della storia di Torino.

Se da un lato il piano preserva la città barocca e i suoi beni più importanti, riconducibili alla tipologia delle abitazioni e dei servizi pubblici, dall'altro prevede la demolizione o la trasformazione radicale di preziosi esempi di architettura industriale meritevoli di ulteriore attenzione.

Gli sforzi compiuti dopo l'approvazione del Piano per salvare dalla demolizione edifici prestigiosi come le Officine Grandi Motori di corso Novara hanno dato i loro

frutti ²⁸.

Il Passante è stato un elemento chiave per il lancio di altre iniziative innovative nella zona, ma nonostante se ne parli da quasi un secolo, l'idea di costruire un boulevard non è ancora stata pienamente compiuta. La sua realizzazione non corrisponde pienamente al carattere previsto della strada, poiché la qualità dell'architettura, unita alla carenza di attività commerciali e all'alta velocità del traffico motorizzato, lo rendono poco fruibile dai pedoni.

Come per la Spina 3 e la Spina 4, le grandi dimensioni e la concentrazione dei lotti di sviluppo immobiliare non garantiscono infatti una varietà di interventi, creando un effetto "arcipelago" caratterizzato da grandi zone residenziali inserite tra grandi lotti liberi. L'alternanza di blocchi residenziali ad alta densità circondati da centri commerciali con ampi parcheggi non favorisce il formarsi di un'identità urbana e di un senso di appartenenza al nuovo quartiere.

Soprattutto la trasformazione delle aree industriali ha seguito criteri di massimizzazione delle rendite fondiarie, con difficoltà del controllo pubblico ed esiti di scarsa qualità sia edilizia, sia urbanistica.

Il processo di riqualificazione è stato inevitabilmente influenzato anche dal quadro di incertezza economica. Infatti, un altro fattore negativo è rappresentato dagli elevati indici di edificabilità fissati per le aree immobiliari. Questo fattore ha creato un paradosso; da un lato le amministrazioni che hanno imposto indici di edificabilità elevati nella speranza di rendere più attraenti le aree alle operazioni immobiliari, garantendosi così i costi di urbanizzazione necessari per la

²⁸ L'approvazione del progetto di ristrutturazione dell'area delle OGM è stata votata all'unanimità dal Consiglio Comunale cittadino nel gennaio 2023

trasformazione pubblica, e dall'altro i costruttori che temono costi troppo elevati per una domanda edilizia già debole. La crisi finanziaria ha portato buona parte delle imprese a non preoccuparsi particolarmente di produrre modelli abitativi innovativi, ma piuttosto a scommettere sulla tenuta della domanda di alloggi di media qualità ²⁹.

Non sono inoltre mancate le critiche mosse dall'architetto Agostino Magnaghi autore, con il gruppo AREP, del progetto della nuova stazione di Porta Susa.

Intervistato da La Stampa nel 2017, Magnaghi sostiene che ci sia stato uno sconvolgimento dell'idea generale per colpa di una gestione approssimativa, che non è riuscita a sanare quella frattura che tagliava la città da nord a sud determinando quindi non solo un costo economico ma anche sociale. Teme che gli ostacoli burocratici e amministrativi annullino parte della ristrutturazione faticosamente ottenuta dalla città e la trascinino nuovamente al degrado.

L'architetto inoltre lamenta che *«il modello operativo doveva essere la stazione Alexanderplatz di Berlino. Ci siamo battuti per avere la metropolitana integrata nella stazione; nel nostro intento gli utenti avrebbero potuto fare shopping utilizzando la metropolitana. Invece è il deserto. Non c'è nemmeno una farmacia o il bancomat, e spesso bisogna fare centinaia di metri prima di trovare i servizi igienici o anche semplicemente l'edicola dei giornali. Eppure nel progetto i servizi erano previsti in abbondanza.*

Manca l'organizzazione del comfort dei passeggeri. La mancanza di punti di riferimento e di segnaletica provoca quello che è il disagio maggiormente avvertito dai viaggiatori, disorientati dalla loro totale assenza. Il fabbricato dei

²⁹ Crivello S., Davico L., *Qualità dell'architettura torinese. La parola ai protagonisti*, Celid Editore, Torino, 2007.

viaggiatori è uno spazio concepito secondo parametri funzionali di alto livello, eppure la sensazione diffusa è proprio quella sopra enunciata.

La lunghezza delle banchine di sosta dei treni aveva suggerito ai progettisti la necessità di collocare panchine per la sosta temporanea dei viaggiatori, ma RFI intendeva invece favorire la frequentazione dei passeggeri verso ristoranti e altri servizi che peraltro non danno segni di vita»³⁰.

Risale all'anno trascorso un'interrogazione a FS Sistemi Urbani, da parte di alcuni consiglieri comunali, circa il gran numero di locali ancora sfitti all'interno della nuova stazione di Porta Susa. La difficoltà di ricucitura degli spazi urbani al di qua e al di là della stazione è dovuta anche alla chiusura degli attraversamenti a causa delle infrastrutture del passante che non sono state studiate in funzione dei percorsi pedonali.

Con la realizzazione del Passante la Città di Torino e le Ferrovie dello Stato hanno avviato una collaborazione che ha reso concreto un progetto ambizioso, contribuendo ad un grande processo di trasformazione e ammodernamento della città, sotto il profilo urbanistico e della funzionalità dei trasporti.

Dal punto di vista urbanistico sono stati creati spazi verdi e parcheggi, riqualificate vaste aree urbane, si è resa più scorrevole la circolazione automobilistica e, soprattutto, si sono potute congiungere zone un tempo separate grazie alla copertura della linea ferroviaria per 7 chilometri su una lunghezza complessiva di 12 chilometri.

Il Passante ha innalzato lo standard qualitativo, potenziamento e fluidità, del

³⁰ Luise C., *L'accusa dell'architetto: Sognavamo Berlino*, in "La Stampa", dicembre 2017, <https://www.lastampa.it/torino/2017/12/03/news/l-accusa-dell-architetto-sognavamo-berlino-1.34078966/>

trasporto ferroviario, rivoluzionando il traffico su rotaia, soprattutto regionale. Un nuovo spazio lineare che rielabora il tema del boulevard che ha contribuito all'immagine di Torino e lo esprime con un linguaggio che rompe con la tradizione urbana. La sezione stradale è stata riorganizzata per coprire la ferrovia esistente e quella di nuova costruzione, raddoppiando la superficie disponibile.

La forza del Piano risiede fundamentalmente in due scelte; nel concentrarsi sulla competizione fra Torino e altre città nazionali e internazionali e sui benefici della rendita fondiaria accumulata nel centro città e promossa dal PRG.

L'obiettivo è quello di preparare la città in una prospettiva competitiva, concentrando e rafforzando le funzioni avanzate di cui Torino ha da tempo bisogno, come il turismo e la finanza.

Uno dei principali meriti del progetto è l'aumento dell'importanza nel panorama internazionale soprattutto a fronte della realizzazione del "Corridoio 5", la linea europea Alta Velocità che collega Lisbona con Kiev, del quale la nuova stazione fa parte.

Insieme all'elevata accessibilità all'area metropolitana, il progetto ha aumentato le potenzialità di trasformazione della zona creando nuove opportunità di investimento, tanto private quanto pubbliche, in un'area in continuo sviluppo.

La possibilità di realizzare nuove soluzioni intermodali di trasporto, ha particolarmente inciso sul potenziamento e miglioramento della viabilità urbana e allo sviluppo di una mobilità sostenibile grazie anche alla nuova metropolitana.

Tutta l'area limitrofa ha tratto numerosi benefici dagli interventi di riqualificazione fatti per favorire il recupero e il riuso degli edifici industriali abbandonati rendendo possibile l'edificazione di nuove aree.

L'apertura all'internazionalizzazione del territorio ha costituito un importante incentivo per grandi progetti. Vi è indubbiamente stata una riqualificazione urbanistica delle aree limitrofe grazie alle varianti al PRG e alla vicinanza con le istituzioni culturali, amministrative ed economiche. In questo quadro si inserisce la conclusione, nel gennaio 2024, dei lavori di realizzazione della nuova linea ferroviaria che collega la stazione di Porta Susa con l'aeroporto di Caselle; nelle previsioni questo collegamento ha l'ambizioso compito di completare la trasformazione della città in una vera e propria meta turistica internazionale.

Restano ancora da ultimare parte dei lavori necessari per il miglioramento dell'accessibilità pedonale e lo sviluppo di opzioni per la multi-modalità tramite l'irrobustimento delle connessioni urbane, con la realizzazione della seconda linea della metropolitana.

5.2 - I progetti interrotti e le prospettive attuali

Oltre alla già citata Torre per uffici delle Ferrovie dello Stato, occorre ricordare anche altri due importanti progetti non completati riguardanti l'area ex Westinghouse ³¹, un lembo di terreno particolarmente esteso e racchiuso tra Via Paolo Borsellino, C.so Vittorio Emanuele, Via Vittorio Ferrero e Via Nino Bixio.

Il primo caso è quello della nuova Biblioteca Civica Centrale. Oggetto di un concorso internazionale vinto dall'architetto milanese Mario Bellini, la nuova biblioteca doveva, nelle intenzioni del Comune, andare a sanare quella carenza

³¹ Fondata a Torino nel 1906 la Compagnia Italiana Westinghouse era specializzata nella produzione di freni per l'industria automobilistica. Più volte bombardata durante l'ultimo conflitto mondiale, venne in seguito ricostruita per continuare l'attività fino agli anni ottanta.

Capitolo 5 - Aspetti e problemi della trasformazione dell'area: una lettura critica

cronica di servizi pubblici già acclarata nell'area di Porta Susa. Il progetto prevedeva la costruzione di un centro culturale che avrebbe riqualificato gran parte del giardino dell'ex Caserma Lamarmora con una biblioteca, due teatri per un totale di 1.200 posti, una stazione multimediale, spazi per istituzioni culturali straniere, strutture di accoglienza, orientamento e ricreazione ³².



Figura 36: Render della nuova biblioteca

L'intero intervento occupava una superficie di circa 40.000 metri quadrati. Grazie alle pareti in vetro, il progetto della nuova biblioteca permetteva di mostrare il movimento delle persone nelle varie sale e il trasporto dei libri su nastri trasportatori che collegavano i piani interrati con le sale di lettura.

³² Palladino F., *La nuova biblioteca di Torino*, Archimagazine, <http://www.archimagazine.com/abellini.htm>

Capitolo 5 - Aspetti e problemi della trasformazione dell'area: una lettura critica

A nord, un edificio di quattro piani dal profilo sinuoso doveva formare una terrazza affacciata sul grande parco con la caserma Lamarmora. Il movimento armonioso di ogni piano dava vita a un volume di forma tronco-conica rovesciata costituito da una torre di sei piani. All'ultimo piano della torre erano previste destinazioni e funzioni più specializzate come ristoranti, librerie e Internet Café.

Sopra il nuovo centro doveva essere costruito anche un belvedere panoramico e la struttura comprendeva inoltre due teatri, uno all'aperto e uno all'interno con una capacità di circa 1.000 posti a sedere.

La progettazione dell'edificio sul sito dell'ex Westinghouse è costata 16,5 milioni di euro, mentre per la realizzazione dell'intero centro culturale sarebbero stati necessari circa 220 milioni di euro; un progetto troppo costoso e pertanto mai realizzato.

I costi del progetto diventano così oggetto di critiche da parte della politica e dei cittadini. Il progetto, negli anni, si ridimensiona: da 220 milioni si riduce a 120, eliminando i teatri, ma ciononostante, nel 2015 la Guardia di Finanza, su mandato della Corte dei Conti, acquisisce i relativi documenti negli uffici dell'Urbanistica in Comune con l'ipotesi di danno erariale, ponendo così fine alla possibilità di vedere realizzata la nuova biblioteca.

Il secondo progetto, attualmente in corso, riguarda la realizzazione di un Centro Congressi con una capacità di 5.000 persone, a cui il Comune di Torino prevede di aggiungere diritti edificatori per attività di servizio a cittadini e imprese, che porteranno alla costruzione di un supermercato e di un albergo.



Figura 37: Plastico della biblioteca

Come indicato nel Piano Esecutivo Convenzionato approvato nel 2023, le strutture da costruire sul sito saranno costituite da un mix di strutture pubbliche (75%) e strutture e private di carattere commerciale (25%).

Il progetto, di cui si è occupato lo Studio Rolla nel 2012 su richiesta del Comune di Torino è stato completato per Esselunga nel 2021, prevede la costruzione di due lotti e interesserà molti siti ed edifici esistenti. Oltre all'ex sito Westinghouse, sarà riqualificata la struttura dell'ex Fabbrica Nebiolo, compreso l'edificio dell'ex Caserma Lamarmora e i giardini adiacenti.

L'attuale progetto del Centro Congressi prevede un nuovo edificio di 21.000 metri quadrati, che comprenderà spazi per eventi, locali di ristorazione, spazi espositivi, parcheggi sotterranei e sale riunioni.

Sul sito dell'ex Fabbrica Nebiolo è in previsione anche la costruzione di un hotel

Capitolo 5 - Aspetti e problemi della trasformazione dell'area: una lettura critica

che sfrutterà l'edificio industriale presente tramite il suo recupero e un parziale ampliamento per la realizzazione, su circa 8.000 metri quadrati, delle strutture che ospiteranno 180 camere e spazi comuni.



Figura 38: Render dell'area ex Westinghouse

Pur essendo il più piccolo, in termini di superficie occupata, dei tre interventi previsti, la realizzazione del supermercato è quella che ha suscitato le maggiori critiche. Infatti l'edificio è un'attività commerciale privata che ha ben poco a che fare con lo spazio pubblico. Il complesso di nuova edificazione occupa il 20% dell'intero sito e al suo interno si troverà un negozio della catena Esselunga con parcheggi interrati. L'interesse per lo spazio verde pubblico, che stando al progetto sarà drasticamente ridotto, ha provocato un notevole malcontento tra i residenti e ha persino portato alla formazione di un comitato contro il progetto.



Figura 39: Render del Centro Congressi

La maggiore critica riguarda il fatto che sarà costruito sopra l'attuale parco dei Giardini della Caserma. La futura cementificazione del parco, uno spazio verde pubblico di circa 17.000 metri quadrati, ha portato alla formazione del Comitato “EsseNon”³³ che, oltre a varie proteste, ha occupato parte del sito e la vicina caserma nel 2023.

Dopo polemiche e rinunce sembra comunque che la riqualificazione dell'area stia per realizzarsi, riuscendo a soddisfare sia una domanda di tipo privato, come nel caso dell'Hotel e del negozio Esselunga, sia di tipo pubblico con la costruzione del Centro Congressi. Per vedere realizzate e aperte al pubblico le opere si dovrà però aspettare fino al 2027; infatti i lavori, che dovrebbero durare tre anni, inizieranno solo verso la fine del 2024.

Questo caso è tipico della gestione degli spazi industriali torinese e degli interessi

³³ Caracciolo P., *Blitz del comitato “EsseNon”, murato l'ingresso dell'Esselunga di corso Bramante*, in “La Stampa”, 05/07/2023, https://www.lastampa.it/torino/2023/07/05/news/esselunga_ingresso_murato_comitato_essenon-12925196/

particolari che si sono infiltrati nell'amministrazione comunale e dimostra quanto sia difficile immaginare come evolverà la situazione. Come in molte storie di riqualificazione urbana, il rischio è che l'attore pubblico e il privato si uniscano per generare profitti di breve periodo a discapito della rigenerazione e riqualificazione.

È anche su questo che dovrà intervenire la futura revisione del PRG. Il Piano pensato negli anni Novanta, non risponde più alle esigenze della città e della popolazione e la sua spinta propulsiva sembra ormai essersi esaurita. È infatti necessario un processo di ridefinizione, di fatto una ristrutturazione profonda degli indirizzi e dei contenuti. Dopo la revisione generale avviata dalla giunta precedente, l'attuale Amministrazione propone la redazione di un nuovo Piano Regolatore di Torino. Pertanto, dal giugno 2023, il Comune ha iniziato un processo di ascolto dei cittadini attraverso varie attività volte a raccogliere opinioni e suggerimenti dalla comunità. È necessario creare uno strumento in grado di promuovere una città più incentrata sulla qualità e meno sulla quantità, in grado di distribuire meglio i servizi sul territorio, più in relazione con la scala metropolitana e regionale, nazionale e internazionale. Un "restyling" del Piano vigente, in grado di rendere più agili le procedure e più vicino ai cittadini l'apparato normativo.

Il Piano guiderà la crescita e la governance dell'area metropolitana torinese e incoraggerà la cooperazione tra i soggetti interessati e le autorità della cintura di Torino. Promuoverà l'uso misto e sosterrà la creazione di quartieri vivaci ed economicamente diversificati che attrarranno un'ampia gamma di residenti e imprese, combinando usi residenziali, commerciali, terziari e manifatturieri

avanzati e permettendo la coesistenza di funzioni provenienti da diverse parti della città.

Il nuovo Piano dovrà anche capire come interpretare il ruolo della città nell'ambiente europeo, una dimensione che deve essere presa in considerazione prevedendo una strategia precisa, inserita in un quadro metodologico in grado di gestire sia il riutilizzo di luoghi specifici sia la ridefinizione delle reti che Torino tesse in un'area geografica più ampia.

La redazione del nuovo PRG dovrà essere un processo corale che coinvolge tutte le parti interessate e la società civile nel suo complesso, compresi gli attori sociali ed economici, i residenti e gli utenti urbani, le associazioni e gli intermediari, le autorità pubbliche e gli esperti.

I fondi del PNRR e altre forme di finanziamento costituiscono un'occasione unica e devono essere gestiti con consapevolezza. La città dovrà investire questi fondi in modo strategico, in progetti in grado di produrre benessere per i cittadini e generare investimenti economici su tutto il sistema. Si spera che, con l'utilizzo di questi fondi Torino faccia un salto di qualità su molte infrastrutture come quelle legate alla salute, alla scuola, alla cultura ma anche relative alla mobilità pubblica, alla rete ferroviaria e ai sistemi paesaggistici.

La sfida è quella di cooperare nella realizzazione e gestione delle trasformazioni della città, garantendo una guida pubblica e approfittando delle possibilità legate alla collaborazione con i privati laddove l'obiettivo è comune. Questo può essere realizzato nelle grandi aree ma anche in modo più diffuso sul territorio, ad esempio negli spazi pubblici.

CONCLUSIONI

A partire dall'analisi degli interventi che hanno dato forma all'area di Porta Susa ed alla nuova stazione, lo studio effettuato si è posto l'obiettivo di valutarne la reale efficacia in termini di fruibilità da parte dei cittadini.

Alla luce di queste considerazioni si può affermare che la stazione del futuro dovrà necessariamente rivestire un doppio ruolo: non più soltanto cardine del sistema dei trasporti su rotaia ma anche punto di riferimento della vita cittadina.

Se nel corso del passato infatti lo scopo principale della stazione ferroviaria è stato quello di guidare il flusso di passeggeri in modo veloce ed efficace verso le banchine di partenza, oggi l'esigenza è quella di renderla un polo attrattivo per il commercio e le manifestazioni culturali di modo tale da aumentarne le possibilità di utilizzo anche per quella parte di cittadini che non risultano interessati al viaggio in treno.

Poiché la stazione di Porta Susa ha determinato l'assetto urbanistico di una porzione significativa della città, è necessario capire su quali interventi concentrarsi per far rivivere l'area di Porta Susa come importante centro urbano e bene pubblico. L'analisi condotta attraverso la pubblicistica e i testi principali, ha consentito di capire la difficoltà degli interventi in un ambiente urbano in corso di definizione e il valore dell'edificio nella complessa griglia urbana.

Il disegno urbano previsto dal Piano si è configurato tramite la realizzazione di

interventi puntuali che non hanno però avuto la capacità di mettere in relazione tra loro gli edifici di nuova edificazione con quelli preesistenti.

Tutti gli interventi nell'area di Porta Susa, da corso Vittorio Emanuele II a piazza XVIII dicembre, sembrano mancare di una visione generale d'insieme riguardante le scelte progettuali che si risolve in un'alternanza di volumi architettonici che non riescono a dialogare tra loro o con il contesto storico all'interno del quale si inseriscono.

A causa della posizione centrale l'area, ad eccezione del giardino Nicola Grosa ai piedi grattacielo Sanpaolo, lamenta da sempre una carenza di spazi verdi. Purtroppo il Piano non ha previsto per quest'area il disegno di nuovi parchi, giardini e spazi pubblici, che avrebbero potuto mitigare l'impatto delle strutture realizzate nel contesto circostante.

Se per la zona molto è stato realizzato, per le due stazioni, al contrario, rimane ancora molto il lavoro da fare. La riqualificazione dell'edificio storico di Piazza XVIII Dicembre completerà i lavori di tutta la Spina 2, dove, da molti anni, il Comune vorrebbe sanare il deterioramento sociale e urbano che l'edificio generava nel suo stato di abbandono. La costruzione dell'Hotel rappresenta una soluzione ottimale per l'intera area, un volano per la riqualificazione della vicina stazione. In attesa di ciò, si tratta di riuscire a rilanciare il fabbricato viaggiatori rendendolo più appetibile dal punto di vista del commercio, per attirare finanziatori privati, e più attrattivo per i torinesi.

Come già visto, per quest'area il Piano prevedeva una destinazione terziaria, con servizi di tipo commerciale e turistico. Porta Susa sarebbe stata collocata al centro di un quartiere innovativo dal punto di vista direzionale, incentrato sul

grattacielo di Renzo Piano, sull'edificio ex RAI e sul Palazzo di Giustizia, lungo la nuova Spina. Porta Susa avrebbe dovuto sostituire l'ormai obsoleta Porta Nuova, importante nodo ferroviario di Torino. Da qui nasceva l'idea di realizzare una galleria commerciale così come già successo per la stazione di Porta Nuova.

Nei fatti questo non si è ancora realizzato. Oggi la nuova stazione si presenta ai viaggiatori come un edificio ancora in divenire, ben lontano dall'essere terminato; un contenitore "vuoto" che aspetta di essere completato. Gli ampi spazi, unitamente alla mancanza di evidenti punti di riferimento, generano nel visitatore un senso di smarrimento e disorientamento. Nonostante il suo indiscutibile valore architettonico, la stazione risulta essere quasi "aliena" nel tessuto urbano, non ancora entrata nell'immaginario collettivo della città. Al suo interno la maggior parte dei locali risulta essere ancora in allestimento e le poche attività commerciali sono le due biglietterie, gli uffici della Polizia Ferroviaria, una agenzia per il noleggio automobili, un fast food McDonald's, alcuni bar e una tabaccheria. Gli uffici dell'azienda di trasporti GTT sono stati chiusi nel dicembre del 2020. Mancano una farmacia, ristoranti, edicole, agenzie di viaggio e turistiche, minimarket e bancomat in grado di rispondere alle esigenze dei viaggiatori, per i quali la stazione rappresenta una vetrina della città.

Per quel che riguarda la viabilità urbana e la mobilità pedonale dell'area di Porta Susa non sembra essere stata mantenuta quella promessa di permeabilità dichiarata inizialmente dal progetto, che doveva azzerare la barriera costituita dalla linea ferroviaria.

I principali flussi veicolari di attraversamento restano concentrati su Corso Vittorio Emanuele II e piazza Statuto, nonostante l'apertura di un varco in corrispondenza

di Corso Matteotti. Questo nuovo passaggio non è però sufficiente a decongestionare il traffico, specialmente nelle ore di punta, anche a fronte dell'eliminazione del cavalcaferrovia che sorgeva in corrispondenza dell'edificio storico e che permetteva di collegare velocemente via Cernaia con Corso Inghilterra.

Gli attraversamenti pedonali della nuova stazione, fatta eccezione per quello di Via Duchessa Jolanda, non sono stati completati a causa delle infrastrutture di servizio del passante sotterraneo. I percorsi obbligati sono troppo distanziati e, oltre a non incentivare il senso di sicurezza percepito dal viaggiatore in particolar modo nelle ore notturne, non hanno risolto il problema della permeabilità della stazione, che costituisce una barriera rispetto alla mobilità pedonale.

Grazie alle potenzialità della struttura del fabbricato viaggiatori, sono comunque numerose le proposte e le idee dalle quali si potrà attingere in futuro per risollevarne le sorti. All'interno della nuova stazione possono essere inseriti spazi per eventi e riunioni, un mercato coperto, una nuova area espositiva delle gallerie del Museo di Pietro Micca, e locali per funzioni collegate al futuro vicino hotel come ad esempio palestra o SPA. Tale soluzione permetterebbe un miglioramento qualitativo della struttura alberghiera garantendo una sinergia tra i due edifici.

Il Comune di Torino è in possesso anche di diverse collezioni d'arte, donate alla città da privati, per le quali non si è ancora trovata una collocazione e che potrebbero eventualmente trovare spazio in questi locali ³⁴.

Inoltre un nuovo percorso del Museo Pietro Micca potrebbe essere incorporato

³⁴ Sanino L., *Adaptive Reuse: ipotesi di riutilizzo della stazione di Porta Susa*, Tesi di laurea magistrale, relatore Isabella M. Lami, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, a.a. 2020-21.

nell'edificio passeggeri. Infatti, collegando il piano interrato della stazione con alcune delle gallerie difensive, si potrebbe creare un punto di arrivo per il percorso di visita, con uno spazio espositivo e un negozio di libri per spiegare la storia di Torino e di questo edificio. Si tratterebbe di una scelta importante, utile non soltanto al turismo ma anche al coinvolgimento dei cittadini nella conoscenza della storia della città e del suo sviluppo. La compresenza di più funzioni diverse ha l'evidente finalità di rendere la stazione usufruibile, a tutte le ore del giorno, da un pubblico diversificato, rendendo così finalmente "viva" la stazione di Porta Susa e tutta l'area circostante.

Il completamento delle opere previste e l'incremento delle attività proposte potrebbero essere elementi determinanti per assegnare finalmente a questa nuova centralità urbana il ruolo di condensatore sociale che le spetta proponendo una visione urbana aggiornata e di qualità.

BIBLIOGRAFIA

- *Il lungo viaggio del treno dal vapore all'alta velocità*, Touring Club Italiano, 1992.
- De Michelis M., *Andreas Brandt & Rudolf Bottcher. Architetture*, Mondadori Electa, Milano, 1994.
- Tagliaventi G., *La stazione come spazio della città. L'architettura della stazione*, in "A&C International" n. 4, 1996.
- Villa M., *Alta velocità europea: le ragioni di uno sviluppo*, in "Domus Dossier" n. 4, 1996.
- Mazzocchi Bordone G., *Alta velocità. Treni e stazioni*, in "Domus Dossier" n. 4, 1996.
- Parissien S., *Station to Station*, Phaidon Press, Londra, 1997.
- Mazzoni C., *Stazioni architetture 1990-2010*, Motta Editore, Milano, 2001.
- FS Sistemi Urbani, *Il nodo urbano*, L'Arca Edizioni, Milano, 2003.
- Ferrarini A., *Stazioni dalla Gare de l'Est alla Penn Station*, Mondadori Electa, Milano, 2004.
- *Torino Energia*, Archivio Storico della città di Torino, collana blu, Torino, 2007.
- Crivello S., Davico L., *Qualità dell'architettura torinese. La parola ai protagonisti*, Celid Editore, Torino, 2007.
- Dansero E., *Olimpiadi, piano e città* in "Atti e Rassegna Tecnica", n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 166-173.
- Davico L., *1995-2007: anni di cambiamenti e di permanenze* in "Atti e Rassegna Tecnica", n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 197-207.
- De Rossi A., *La costruzione di Spina 2. Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza* in "Atti e Rassegna Tecnica", n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 145-157.

- Gazzaniga G., *Lo stato del PRG alla fine del 2006* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 137-144.
- Mellano F., *I prodromi del P.R.G. di Torino* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 34-44.
- Oliva F., *Il PRG di Torino: una prospettiva storico-critica* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 45-54.
- Quirico G., *Bilancio sullo stato di attuazione degli interventi di urbanizzazione nelle Z.U.T.* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 174-176.
- Radicioni R., *Dieci anni di Piano Regolatore Generale* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 189-196.
- Spaziante A., *Tredici anni di attuazione del PRG di Torino raccontati e commentati da protagonisti ed osservatori* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 15-33.
- Villa M., *Il ruolo delle infrastrutture e dei trasporti* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXII, Marzo - Aprile 2008, pp. 158-165.
- Nigro G., *Piani regolatori generali di ultima generazione. Argomenti di riflessione e letture di piani locali*, Gangemi Editore, Roma, 2008.
- D'Ascanio F., *Pianificazione strategica e strutturale. Verso il nuovo piano*, Gangemi Editore, Roma, 2008.
- Montanari G., *Torino: nuovi paesaggi urbani e sociali nella ex città fabbrica*, in Manzo E. (a cura di), *La città che si rinnova*, Franco Angeli, Milano, 2012.
- Tasso E., *Sviluppo operativo del piano, iniziativa privata e VAS: un'analisi critica delle varianti n. 293 e n. 160 al PRG di Torino*, Tesi di laurea, relatore Carlo Alberto Barbieri, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, a. a. 2014-15.
- Montanari G., *Torino, la nascita della città postindustriale. Quale bilancio?* in Armano E., Dondona C. A., Ferlaino F. (a cura di), *Postfordismo e trasformazione urbana*;

- casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche del territorio torinese*, IRES Piemonte, Torino, 2016.
- Bigli S., *Le aree dismesse nella riqualificazione e nella rigenerazione urbana a Torino*, in Armano E., Dondona C. A., Ferlaino F. (a cura di), *Postfordismo e trasformazione urbana; casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche del territorio torinese*, IRES Piemonte, Torino, 2016.
 - Derossi D., *La trasformazione urbana tra grandi interventi e architetture "ordinarie"*, in Armano E., Dondona C. A., Ferlaino F. (a cura di), *Postfordismo e trasformazione urbana; casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche del territorio torinese*, IRES Piemonte, Torino, 2016.
 - Di Buono G., Zappulla M., *Il sito web del progetto "Immagini del cambiamento Torino prima e dopo", tra memoria e trasformazione*, Tesi di laurea, relatore Luca Davico, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, a. a. 2016-17.
 - Prato B., *Porta S'Usa: proposta di rigenerazione urbana*, Tesi di laurea magistrale, relatore Mauro Berta, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, a. a. 2017-18.
 - Greco E., *Il progetto preliminare di Piano regolatore del 1980: parabola di una visione politica* in "Atti e Rassegna Tecnica", n. LXXII, Giugno 2018, pp. 194-200.
 - Magnaghi A., *Il difficile innesto: "Modernità versus Tradizione"* in "Atti e Rassegna Tecnica", n. LXXII, Giugno 2018, pp. 201-206.
 - Montanari G., *Beni culturali ambientali, paesaggio e territorio* in "Atti e Rassegna Tecnica", n. LXXII, Giugno 2018, pp. 188-193.
 - Viglino M., *Il valore del tessuto urbano in Torino, non solo nella città barocca* in "Atti e Rassegna Tecnica", n. LXXII, Giugno 2018, pp. 173-181.
 - Rabuano M., *Il ruolo della stazione ferroviaria nella città del futuro*, Tesi di laurea magistrale, relatore Patrizia Lombardi, Politecnico di Torino, Collegio di Architettura, a. a. 2018-19.

- Crivello S., Pede E., *Ripensare spazi e luoghi del passato industriale. Una lettura tra identità e resilienza: il caso delle OGR a Torino* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXXIII, Settembre 2019, pp. 125-130.
- Russi N., Robiglio M., *Background. Il progetto del vuoto*, Quodlibet, Macerata, 2019.
- Vitale Brovarone E., *Trasformazioni* in Rapporto Giorgio Rota, *Futuro rinviato. Ventesimo rapporto Giorgio Rota su Torino*, Centro Einaudi, Torino, 2019, pp. 153-172.
- Sanino L., *Adaptive Reuse: ipotesi di riutilizzo della stazione di Porta Susa*, Tesi di laurea magistrale, relatore Isabella M. Lami, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, a. a. 2020-21.
- Robiglio M., Frassoldati F., *Regolare la città per la sua trasformazione: spunti da un dialogo con la Città di Torino*, Franco Angeli, Milano, 2021.
- Montanari G., *Torino Futura*, Celid Editore, Torino, 2021.
- Caldarice O., Pochettino T., *Ripensare la regolazione urbana per la resilienza. Una proposta di interpretazione normativa per l'integrazione dell'adattamento nella revisione del Piano Regolatore di Torino* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXXV, Dicembre 2021, pp. 29-35.
- Gilardi R., *Innovare i processi di pianificazione* in “Atti e Rassegna Tecnica”, n. LXXV, Dicembre 2021, pp. 93-94.
- Sugoni G., *La revisione del Piano Regolatore Generale Comunale della Città di Torino. Analisi e linee guida a supporto della Valutazione Ambientale Strategica*, Tesi di laurea, relatore Giulio Mondini, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, a. a. 2021-22.
- Senafè M., *Aggiornamento dei servizi urbanistici di Torino – Una riflessione sul quadro normativo nazionale e regionale*, Tesi di laurea, relatore Carolina Giaimo, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, a. a. 2022-23.

SITOGRAFIA

- Città di Torino, "*Piano Regolatore Generale di Torino, Progetto definitivo, Relazione illustrativa, Volume I, Descrizione del Piano*", Torino, dicembre 1993, http://geoportale.comune.torino.it/web/sites/default/files/mediafiles/Relazione_Illustrativa_volume_I.pdf
- Città di Torino, "*Piano Regolatore Generale di Torino, Progetto definitivo, Relazione illustrativa, Volume II, Temi e ricerche*", Torino, dicembre 1993, http://geoportale.comune.torino.it/web/sites/default/files/mediafiles/Relazione_Illustrativa_volume_II_0.pdf
- Città di Torino, "*Piano Regolatore Generale di Torino, Progetto definitivo, Relazione illustrativa, Volume III, La struttura del Piano*", Torino, dicembre 1993, http://geoportale.comune.torino.it/web/sites/default/files/mediafiles/Relazione_Illustrativa_volume_III.pdf
- Città di Torino, "*Piano Regolatore Generale di Torino, Quaderni del Piano*", Torino, dicembre 1994, http://geoportale.comune.torino.it/web/sites/default/files/mediafiles/citta_di_torino_-_prg_-_dic_1994_-_progetti_per_il_prg.pdf
- Radicioni R., *Torino: tra Piano e Mercato. Origine e affermazione del PRG del 1995*, <https://www.politichepiemonte.it/argomenti/colonna1/ambiente-e-territorio/448-torino-tra-piano-e-mercato-origine-e-affermazione-del-prg-del-1995>
- *Politecnico di Torino - Edifici di scavalco*, XIX congresso del Collegio dei Tecnici dell'Acciaio, settembre 2003, Acai Servizi srl, Milano, <http://www.setecoge.it/upload/pubblicazioni/1d2f55ebaa2a2e3c25bdb1a9542a6d8e.pdf>

- *Opera per Torino di Per Kirkeby*, Progetto Arte Pubblica e Monumenti settore decoro urbano, Città di Torino, 2005, http://www.comune.torino.it/papum/user.php?context=opere&submitAction=dettaglio&ID_opera=M121
- *Gare TGV Roissy - Charles-de-Gaulle*, Arketipo - Architettura del fare, settembre 2007, <https://www.arketipomagazine.it/gare-tgv-roissy-charles-de-gaulle/>
- *Bahnhof Wilhelmshehe*, Arketipo - Architettura del fare, settembre 2007, <https://www.arketipomagazine.it/bahnhof-wilhelmshehe/>
- *La polemica per il grattacielo più alto della Mole*, Archiworld Network, ottobre 2007, <http://www.old.awn.it/AWN/Engine/RAServePG.php/P/60771AWN0300/C/1>
- Paolo Hutter, *Non Grattiamo il Cielo di Torino. Fatecelo dire*, Il Fatto Quotidiano, settembre 2010, <https://www.ilfattoquotidiano.it/2010/09/09/paolo-hutter-non-grattiamo-il-cielo-di-torino-fatecelo-dire/58725/>
- *Cittadella Politecnica*, Museo Torino, 2011, <https://www.museotorino.it/view/s/c79a73bacb314afeb77dc4bdd93e1587>
- *Parco Dora Turin*, Latz + Partner Landschafts Architekten, 2012, <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/>
- *Metamorfosi della città, Torino e la Spina 3*, IRES Piemonte, novembre 2012, https://www.ires.piemonte.it/convegni/Spina3_pubblicazioneires-regionepiemonte14-12-12.pdf
- *La storia della città per capire il rilievo urbano per capire borghi e borgate di Torino*, Edizioni del Politecnico di Torino, 2014, pag. 46, <https://www.museotorino.it/resources/pdf/books/552/files/assets/common/downloads/page0046.pdf>
- *Nasce il nuovo Parco di Spina 4 Aurelio Peccei*, Vicini.to.it, maggio 2015, <https://www.vicini.to.it/2015/05/nasce-il-nuovo-parco-di-spina-4-aurelio-peccei/>
- Martinenghi S., *Torino, 16 milioni sprecati per la maxibiblioteca mai nata*, La Repubblica, giugno 2015, https://torino.repubblica.it/cronaca/2015/06/03/news/sedici_

- milioni_per_la_maxibiblioteca_mai_nata_la_corte_dei_conti_chiede_i_soldi_a_giunta_e_consiglieri-115941630/
- *Ex Stazione di Porta Susa*, Museo Torino, 2017, <https://www.museotorino.it/view/s/686730238a0d47afacb91aca27a57df9>
 - Luise C., *L'accusa dell'architetto: Sognavamo Berlino*, in "La Stampa", 03/12/2017, <https://www.lastampa.it/torino/2017/12/03/news/l-accusa-dell-architetto-sognavamo-berlino-1.34078966/>
 - *Masterplan, processo per lo sviluppo strategico degli spazi di Ateneo*, masterplan.polito.it, 2019, <https://www.masterplan.polito.it/missione>
 - Gibello L., *Urban Lab Torino, come raccontare la città che cambia*, Il Giornale dell'Architettura, novembre 2020, <https://ilgiornaledellarchitettura.com/2020/11/11/urban-lab-torino-come-raccontare-la-citta-che-cambia/>
 - *Biblioteca civica Centrale - Ente*, Museo Torino, 2020, <https://www.museotorino.it/view/s/cd96ca4a84c64f6c91571b3be52b14c9>
 - *Palazzo di Giustizia Torino, dal foro boario a oggi*, Moleventiquattro, 21/12/2020, <https://mole24.it/2020/12/21/palazzo-di-giustizia-torino-2/>
 - Mazzoleni P., *Verso un nuovo progetto urbanistico per Torino*, www.urbanisticainformazioni.it, marzo 2022, <http://www.urbanisticainformazioni.it/Verso-un-nuovo-progetto-urbanistico-per-Torino.html>
 - *Torino Porta Susa - Un "Hotel Ikea" nella Vecchia Stazione Ferroviaria*, Urbanfile la voce delle città, novembre 2022, <https://blog.urbanfile.org/2022/11/02/torino-porta-susa-un-hotel-ikea-nella-vecchia-stazione-ferroviaria/>
 - Rinaldi N., *Il centenario di Proust. "A la recherche du temps perdu" come riflessione sul viaggio*, ReWriters, dicembre 2022, <https://rewriters.it/il-centenario-di-proust-e-a-la-recherche-du-temps-perdu-come-riflessione-sul-viaggio/>

- *Il progetto architettonico: tra innovazione e sostenibilità*, Intesa Sanpaolo, 2023, <https://group.intesasanpaolo.com/it/sezione-editoriale/grattacielo-intesa-sanpaolo/progetto-architettonico>
- Raffaelli C., *Ex Officine Grandi Motori, in dirittura d'arrivo il nuovo assetto urbanistico*, CittAgora, gennaio 2023, <http://www.comune.torino.it/cittagora/altre-notizie/ex-officine-grandi-motori-in-dirittura-darrivo-il-nuovo-assetto-urbanistico.html>
- *Torino | Porta Susa - Quale futuro per l'ex Grattacielo Rai?* Urbanfile la voce delle città, aprile 2023, <https://blog.urbanfile.org/2023/04/12/torino-porta-susa-quale-futuro-per-lex-grattacielo-rai/>
- *Un nuovo piano regolatore per Torino. Le linee guida approvate oggi dalla Giunta comunale*, www.Torinoclick.it, giugno 2023, <http://www.torinoclick.it/?p=112067>
- *Aperta un'inchiesta per crollo colposo sul cedimento del tetto nell'ex Porta Susa*, La Repubblica, giugno 2023, https://torino.repubblica.it/cronaca/2023/06/16/news/aperta_uninchiesta_per_crollo_colposo_sul_cedimento_del_tetto_nellex_porta_susa-404657115/
- *Ferrovie da riqualificare, si comincia dal Lingotto ma nel mirino c'è anche Porta Susa*, Torino Today, giugno 2023, <https://www.torinotoday.it/attualita/riqualificazione-aree-ferrovie-lingotto-porta-susa.html>
- Caracciolo P., *Blitz del comitato "EsseNon", murato l'ingresso dell'Esselunga di corso Bramante*, in "La Stampa", 05/07/2023, https://www.lastampa.it/torino/2023/07/05/news/esselunga_ingresso_murato_comitato_essenon-12925196/
- Gullace F., *Torino Cenisia - Ecco il Progetto per riqualificare l'area Ex Westinghouse*, Urbanfile, la voce delle città, 12/07/2023, <https://blog.urbanfile.org/2023/07/12/torino-cenisia-ecco-il-progetto-per-riqualificare-larea-ex-westinghouse/>
- Gullace F., *Torino Porta Susa - Lavori in corso per l'ex Grattacielo Rai*, Urbanfile, la voce delle città, 20/09/2023, <https://blog.urbanfile.org/2023/09/20/torino-porta-susa-lavori-in-corso-per-lex-grattacielo-rai/>

- Palladino F., *La nuova biblioteca di Torino*, Archimagazine, <http://www.archimagazine.com/abellini.htm>
- AREP – Architecture, Research, Commitment, <https://www.arep.fr/en/home-english/>
- Uberti M., *Il Museo del Carcere “Le Nuove” di Torino*, Due passi nel mistero, <https://www.duepassinelmistero2.com/studi-e-ricerche/arte/italia/piemonte/le-nuove/>
- Lombardini22 - Design Thinking, <https://www.lombardini22.com/>
- Grimshaw Architects, <https://grimshaw.global/projects/rail-and-mass-transit/international-terminal-waterloo/>
- *The glazed roof of the Waterloo International Terminal*, Billings Design Associates, <https://www.billingsdesign.ie/waterloo-international-terminal>

RINGRAZIAMENTI

Nel concludere questa tesi vorrei citare tutte le persone senza le quali non sarei riuscito a realizzarla.

Innanzitutto, desidero ringraziare il Professore Guido Montanari per i suoi preziosi consigli, la sua disponibilità e il materiale fornitomi per la stesura.

Ci tengo inoltre a ringraziare tutte le persone che sono riuscite a darmi le giuste motivazioni per proseguire con entusiasmo e determinazione questo lungo viaggio. A partire dalla mia famiglia, mia moglie Mirna, mia figlia Elena, i miei genitori e gli amici che hanno avuto il merito di aspettare senza mai smettere di incoraggiarmi.

Un grazie particolare va anche all'amico Architetto Cosimo Golia per avermi dato un'occasione per terminare finalmente questo percorso di studi.