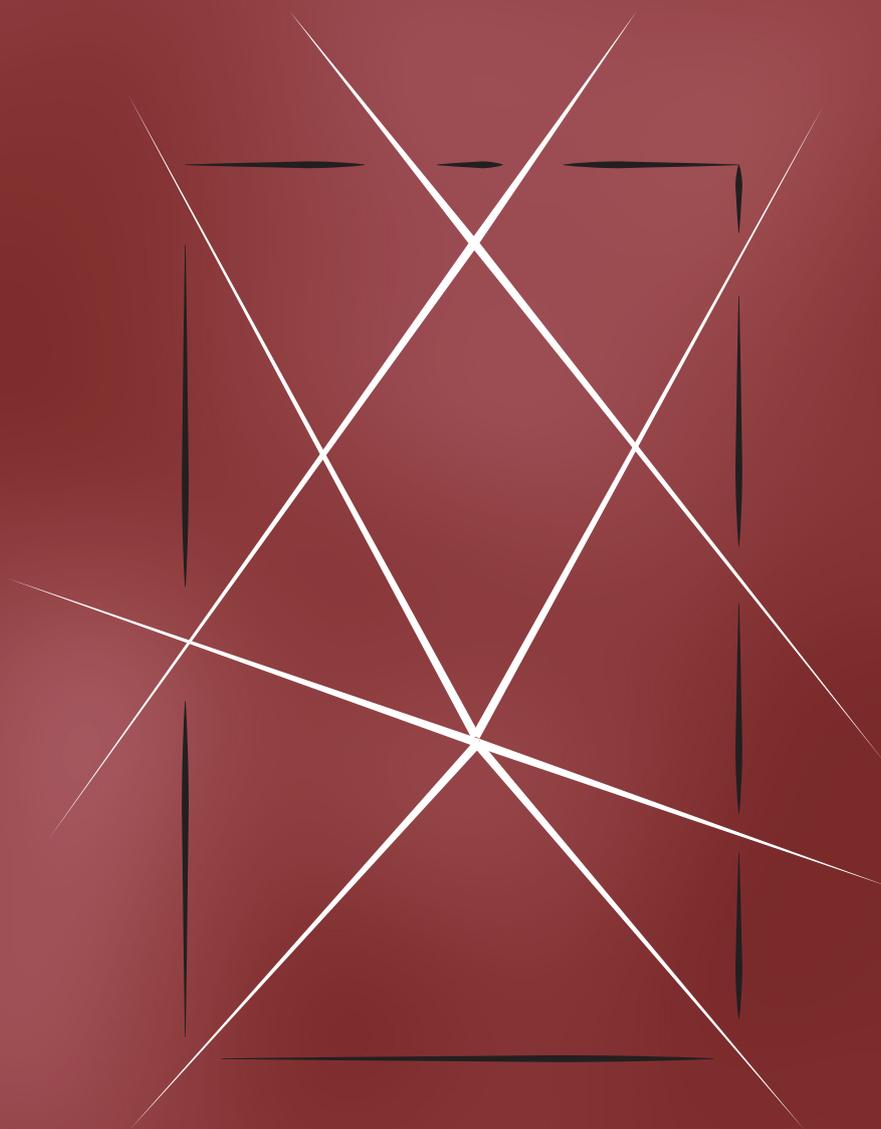


OLTRE LA FABBRICA

Un progetto di riqualificazione delle ex OGM
tra innovazione e identità



Chiara Dorato
Letizia Rosso



Politecnico di Torino

Dipartimento di Architettura e Design
Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città
Anno Accademico 2024/2025

OLTRE LA FABBRICA

Un progetto di riqualificazione delle ex OGM
tra innovazione e identità

Relatore

Giorgio Garzino

Correlatore

Carlo Deregibus

Candidati

Chiara Dorato

Letizia Rosso



ABSTRACT [ITA]

Torino è una città profondamente segnata dal suo passato industriale, oggi impegnata nella ricerca di nuove vocazioni urbane.

Tra le numerose aree dismesse in attesa di una nuova identità, questa tesi pone l'attenzione sul caso emblematico delle ex Officine Grandi Motori, un'ex area industriale che aspira ad essere riqualificata per ritrovare una funzione attiva e significativa nel contesto della città contemporanea.

Il percorso proposto si articola in due macro-sezioni: una prima fase di ricerca ed una seconda di progetto. Dopo un inquadramento storico e territoriale, il lavoro analizza le fasi di nascita e ampliamento del complesso, individuando tre edifici di particolare valore architettonico e identitario: il "Lingottino", la "Basilica" e le "Officine Fenoglio".

Questa lettura preliminare orienta da subito la ricerca verso un approccio integrato, capace di coniugare gli aspetti economici, sociali e ambientali con il rispetto per l'identità storica del luogo.

La strategia si fonda su tre ambiti principali: le prescrizioni urbanistiche, l'archeologia industriale e la riflessione sui brownfields.

A scala urbana il masterplan affronta temi quali spazi aperti, connessioni, funzioni e la loro distribuzione, ricercando un

equilibrio tra esigenze diverse.

A scala architettonica, il progetto si concentra su due interventi: la riconversione del "Lingottino" in residenza universitaria e della "Basilica" in spazio commerciale e di ristorazione. Entrambi sono sviluppati nel rispetto delle preesistenze e in coerenza con i più recenti indirizzi forniti dagli strumenti urbanistici.

La tesi intende contribuire alla riflessione sul futuro del patrimonio industriale dismesso, proponendo un modello di riuso capace di combinare innovazione, identità e inclusione urbana.

ABSTRACT

[ENG]

Turin is a city deeply marked by its industrial past, now engaged in the search for new urban vocations. Among the many abandoned areas awaiting a new identity, this thesis focuses on the emblematic case of the former Officine Grandi Motori, a former industrial site that aspires to be redeveloped in order to regain an active and meaningful role within the context of the contemporary city.

The proposed path is structured into two main sections: a first phase of research and a second dedicated to design. After a historical and territorial overview, the study analyzes the development and expansion phases of the complex, identifying three buildings of particular architectural and symbolic value: the "Lingottino," the "Basilica," and the "Officine Fenoglio".

This preliminary reading immediately guides the research towards an integrated approach, capable of combining economic, social, and environmental aspects with respect for the historical identity of the site.

The strategy is based on three main areas: urban planning regulations, industrial archaeology, and a reflection on brownfields.

At the urban scale, the masterplan addresses topics such as open spaces, connections, functions, and their

distribution, seeking a balance between different needs.

At the architectural scale, the project focuses on two interventions: the conversion of the "Lingottino" into student housing and the transformation of the "Basilica" into a commercial and dining space. Both are developed in respect of the existing structures and in coherence with the most recent guidelines provided by urban planning tools.

This thesis aims to contribute to the discussion on the future of abandoned industrial heritage, proposing a reuse model capable of combining innovation, identity, and urban inclusion.

01

IL PATRIMONIO INDUSTRIALE TORINESE

1.1 Trasformazione industriale della città	18
1.2 Dal periodo postbellico agli anni '70	22
1.3 La dismissione industriale	24
1.4 Uno sguardo su Torino nord	26
1.5 Il PRG del 1995	28
1.6 Dal 1995 a oggi	30
1.6.1 L'asse della spina centrale	
1.6.2 Olimpiadi invernali 2006	
1.6.3 Piano d'azione Torino 2030	

02

LE OFFICINE GRANDI MOTORI

2.1 Trasformazione del sito	36
2.2 Fasi costruttive	42
2.3 Gli edifici di valore storico	50
2.3.1 Il "Lingottino"	
2.3.2 La "Basilica"	
2.3.3 Le "Officine Fenoglio"	

03

ANALISI PRELIMINARE AL PROGETTO

3.1 Inquadramento territoriale	72
3.2 Destinazioni d'uso	74
3.3 Viabilità	76
3.4 Aree verdi	78
3.5 Prescrizioni del PRGC	80
3.6 PRIN del 2007	82
3.6.1 Approfondimento del PRIN	
3.7 Nuova variante al PRG	88
3.7.1 Approfondimento della variante al PRG	
3.8 Varianti degli strumenti urbanistici	94
3.9 Indagine fotografica	96

04

STRATEGIE DI INTERVENTO

4.1 Aree dismesse come vuoti urbani	104
4.2 Archeologia industriale	106
4.3 I brownfields	108
4.3.1 Le dinamiche dei brownfields	
4.3.2 Perché investire nei brownfields	
4.3.3 Strategie di riqualificazione	

05

PROPOSTA PROGETTUALE

5.1 La strategia di progetto	122
5.1.1 Analisi critica del PRIN	
5.1.2 Archeologia industriale	
5.1.3 Riqualificazione dei brownfields	
5.2 Il Masterplan	134
5.2.1 Il progetto dello spazio aperto	
5.2.2 Viabilità e accessi	
5.2.3 Spazi collettivi	
5.2.4 Funzioni	

06

APPROFONDIMENTO LA "BASILICA"

6.1 Esempi autorevoli	146
6.2 Il progetto	152
6.2.1 Ingresso e flussi	
6.2.2 Fronti edilizi	
6.2.3 L'offerta commerciale	
6.2.4 Approfondimento ristorante	
6.2.5 Elaborati grafici	

07

APPROFONDIMENTO IL "LINGOTTINO"

7.1 Quadro normativo	178
7.1.1 Tipologia di alloggi	
7.1.2 Le funzioni	
7.2 Università e studentati a Torino	182
7.2.1 L'offerta dei posti letto a Torino	
7.3 Esempi autorevoli	186
7.4 Il progetto	194
7.4.1 Ingresso e flussi	
7.4.2 Studio del nuovo volume	
7.4.3 Tipologie distributive	
7.4.4 Moduli abitativi	
7.4.5 Aree funzionali	
7.4.6 Elaborati grafici	

08

CONCLUSIONI

8.1 Riflessioni finali	240
------------------------	-----

INDICE DELLE IMMAGINI

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

Prima parte

ANALISI

01

**IL PATRIMONIO
INDUSTRIALE TORINESE**

1.1 Trasformazione industriale della città

A seguito l'unificazione del Regno, Torino fu scelta come capitale, dopo aver ricoperto il medesimo ruolo nello Stato Sabauda.

Nel 1861 si contavano 52.000 addetti all'industria, l'80% dei quali lavorava in botteghe artigiane. Le attività legate all'abbigliamento dominavano con 24.000 addetti, seguite dalle industrie alimentari che contavano 6.000 addetti.¹ In entrambi i settori, le produzioni di lusso collegate al ruolo di capitale rivestivano un'importanza significativa: sartoria, confezioni in seta, dolciumi e liquori.

Gli impianti erano di dimensioni ridotte, con una forte prevalenza di imprese familiari e lavoro a domicilio.

Gli unici stabilimenti rilevanti, sia per dimensioni che per numero di lavoratori, erano quelli legati allo Stato: la Manifattura Tabacchi con oltre 2.000 dipendenti, per tre quarti donne; seguiva l'Opificio arredi militari, con 720 dipendenti; l'Arsenale, la Fabbrica d'armi e la Fonderia impiegavano solo uomini. Anche l'iniziativa privata contribuì alla nascita di stabilimenti, soprattutto nei campi del tessile e del metallurgico-meccanico. Il maggior impianto erano le Officine ferroviarie, attive come concessionarie dello Stato.

Sebbene siano presenti imprese nel settore metalmeccanico, nella produzione di carrozze, nella lavorazione delle pelli e nella fabbricazione di

sapone, concimi e prodotti chimici, esse non riescono a dare una spinta decisiva all'industrializzazione.

Nell'ultimo quarto del XIX secolo, alcuni eventi hanno rallentato lo sviluppo industriale di Torino.

Nel 1864, Torino perse il ruolo di capitale. La posizione sua geografica, considerata troppo periferica, e l'esigenza di conferire un'orientamento più italiano alle politiche dei Savoia, portarono alla decisione di trasferire la capitale a Firenze con lo spostamento delle maggiori istituzioni statali, insieme agli uffici, alla tesoreria e alla pubblica amministrazione.

A seguito del trasferimento della capitale, il settore edilizio, l'artigianato e il commercio subirono un forte calo del giro d'affari. Molte piccole imprese abbandonarono la città e una parte significativa della popolazione tornò nelle campagne.

La municipalità scelse di mettere in atto delle strategie per affrontare la crisi imminente. Nel decennio 1865-1875 vennero elaborati piani per lo sfruttamento delle acque a fini industriali, concessi incentivi tramite esenzioni fiscali e rafforzata la rete di trasporti mediante l'ampliamento delle linee ferroviarie.

A seguito dell'ascesa della "sinistra" al governo, nel marzo 1876, si verificò una conversione dei capitali verso l'industrializzazione attraverso il rinnovamento degli impianti e dei sistemi di lavorazione e ad una maggiore

attenzione alla formazione della forza lavoro.

L'Esposizione Generale del 1884 rappresentò un'opportunità ideale per l'avvio del settore industriale a Torino offrendo alla società del tempo un'occasione assai riuscita per rappresentare se stessa.²

Allo stesso tempo, la crisi agraria portò molte famiglie ad abbandonare le campagne, alla ricerca di impiego come operai e manovali.

Inoltre, la caduta del Banco di Sconto nel 1885, ma soprattutto della Società Tiberina e della Società dell'Esquilino impegnate nelle speculazioni sulle aree fabbricabili a Roma e Napoli, causò la perdita di centinaia di milioni di risparmio a Torino, dove tali società avevano la principale base finanziaria; la crisi alimentò la diffidenza del ceto medio verso gli investimenti immobiliari, accrescendo le difficoltà del ceto medio verso gli investimenti mobiliari, accrescendo le difficoltà di finanziamento delle industrie.³

A queste difficoltà aggiunsero problemi derivanti dagli accordi con la Francia, tra cui l'introduzione di tasse doganali che rallentavano lo scambio tra i due paesi danneggiando i produttori di seta e tutti coloro che esportavano beni.

In un contesto che non permise di superare la dimensione artigianale e di avanzare sul piano industriale, negli anni '80 del XIX secolo il settore tessile, in

particolare quello del cotone, si sviluppò significativamente nell'area torinese. Questo sviluppo fu reso possibile dalla costruzione di grandi opifici nella zona della Barriera di Milano e lungo il fiume Dora, rendendo il tessile, insieme all'industria dell'abbigliamento, una componente centrale dell'economia locale. Allo stesso tempo, vide l'insediamento di aziende di spessore che avrebbero segnato la storia industriale torinese, come Elli Zerboni, Nebiolo, Ferriere Piemontesi, Officine Michele Ansaldo e Società Nazionale Officine Savigliano.

L'elemento decisivo per lo sviluppo dell'economia industriale è la fondazione a Torino della Società Elettrica Alta Italia, nel 1896. Essa forniva energia elettrica a basso costo alle industrie, grazie allo sfruttamento dei bacini alpini, garantendo agli opifici di non dipendere più dalla prossimità ai corsi d'acqua. Nel periodo compreso tra il 1895 e il 1910, l'industria torinese attraversò un profondo cambiamento.

L'Esposizione del 1898 si focalizzò sulle innovazioni scientifiche e tecnologiche: vennero presentati nuovi mezzi di trasporto come la bicicletta e l'automobile.⁴

Questo evento favorì la nascita di nuove aziende legate al settore automobilistico, tra cui la più rilevante fu la Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT), costituita con atto notarile l'11 luglio

¹ L. Gambino, S. Musso, *Il sogno della città industriale: Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri Editore, Torino, 1994, p. 11.

² F. Levi, in *Storia di Torino, Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Vol. VII, Einaudi, Torino, 2001.

³ L. Gambino, S. Musso, *Il sogno della città industriale: Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri Editore, Torino, 1994, p. 12.

⁴ P. L. Bassignana, in *Storia di Torino, Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Vol. VII, Einaudi, Torino, 2001.

1899.

Durante il primo decennio del XX secolo si consolidarono i settori chiave destinati a segnare la storia di Torino: metallurgico, elettrico, chimico e meccanico. Questi sono strettamente connessi a quello automobilistico, che si svilupperà velocemente, occupando un ruolo centrale nell'economia di Torino.

Il censimento industriale del 1911 registrò le trasformazioni intervenute: il settore metalmeccanico era giunto a occupare un terzo del totale degli addetti all'industria, seguito da quello del vestiario, del tessile, della lavorazione del legno e dell'industria alimentare.⁵

Negli anni '20, la cinta daziaria, edificata nel 1853 delimitando i confini della città, fu ampliata per includere alcune aree periferiche dove stavano sorgendo nuovi impianti industriali. Questo processo favorì lo sviluppo demografico e urbanistico delle periferie, tra cui Barriera di Milano, che divenne un quartiere operaio.

Dichiarando guerra all'Austria, nel 1915, l'Italia entra in guerra.

L'aumento degli ordini bellici favorì una maggiore attività nelle imprese dei settori chimico, elettrico, estrattivo, della gomma e, in modo particolare, in quello metallurgico-meccanico, portando a un incremento delle assunzioni.

A Torino, le prime aziende coinvolte furono la Diatto, la Spa, l'Ansaldo, e, naturalmente, la Fiat.

Al termine del conflitto, ebbe inizio una fase di smantellamento, caratterizzata dalla riconversione industriale che riportò la produzione ai livelli prebellici provocando un calo occupazionale e diversi licenziamenti.

Negli anni '20, il potere del fascismo portò a un periodo di oppressione, ma questo non arrestò la crescita dell'industria.

Nel corso dei vent'anni di fascismo, la FIAT acquisì sempre maggiore rilevanza, affermandosi come una delle principali potenze nell'industria metalmeccanica italiana.

Tuttavia, Torino subì una drastica riduzione della produzione a causa dei frequenti bombardamenti che colpirono la città tra il 1940 e l'aprile del 1945.

Fino a quel momento, lo sviluppo industriale aveva rappresentato la forza trainante dell'economia cittadina, ma in questa fase il settore attraversò una profonda crisi.



FIG 1.
Il Lingotto nel 1931

⁵ L. Gambino, S. Musso, *Il sogno della città industriale: Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri Editore, Torino, 1994, p. 16.

1.2 Dal periodo postbellico agli anni '70

I primi anni del dopoguerra furono segnati da profonde difficoltà: il patrimonio edilizio e le fabbriche subirono danni ingenti.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, quasi il 40% delle abitazioni risultava distrutto o compromesso, mentre la densità di popolazione era aumentata per effetto dell'immigrazione proveniente da diverse regioni italiane.

Dal 1949 iniziarono a manifestarsi i primi segnali di ripresa, infatti lo sviluppo e il boom economico entrarono in pieno regime.¹

La popolazione crebbe, tra il 1951 e il 1961, da 720.000 a 1.020.000 abitanti con un aumento del 42,5% in soli dieci anni. Nella seconda metà degli anni Cinquanta le ondate di immigrati dal Meridione superarono le tradizionali correnti dalle campagne piemontesi e dal Veneto.²

La conseguenza fu l'incremento del numero di operai impiegati nelle fabbriche a scapito di coloro che lavoravano nell'agricoltura.

La crescita risulta in gran parte determinata dalla richiesta, proveniente sia dall'interno che dall'esterno, di beni di consumo quali automobili ed elettrodomestici.³

I primi segni di rilancio economico furono guidati dall'industria automobilistica, che divenne un settore trainante della ripresa nazionale. In particolare, la produzione della Fiat 600 nel 1955

e della Fiat 500 nel 1957 contribuì in modo decisivo a far ripartire il comparto industriale, segnando un momento cruciale per l'intero sistema produttivo italiano. Questi modelli, accessibili e innovativi, permisero a un numero crescente di famiglie di acquistare un'automobile, favorendo una più ampia diffusione della motorizzazione privata. L'automobile diventerà così il segno tangibile della rinascita economica e sociale del Paese, nonché un simbolo di modernità e progresso. La fabbrica, nel frattempo, guidò l'espansione della città, determinando profondi cambiamenti nella sua struttura. Il tessuto urbano si arricchì progressivamente di una costante sovrapposizione tra aree di lavoro e di residenza, tra stabilimenti industriali e quartieri operai, in un intreccio senza interruzioni che definì nuove modalità di vita quotidiana e relazioni sociali. Tuttavia, a partire dalla seconda metà degli anni Settanta, il sistema economico iniziò a entrare in crisi, rallentando e riducendo l'espansione industriale che aveva caratterizzato i decenni precedenti. Questo periodo segnò l'inizio di una fase di incertezza e trasformazione, che avrebbe profondamente influenzato il futuro del modello di sviluppo italiano.



FIG 2.
Catena di montaggio Fiat 600 stabilimento Mirafiori nel 1955

¹ S. Rosso, J. Sirigu, S. Musso, *Officine Grandi Motori, generatore Urbano: la mixité riusa l'industria*, Tesi di laurea magistrale in Architettura Per Il Progetto Sostenibile, Politecnico di Torino, A.A. 2013/2014, p. 58.

² G. Berta, *Torino industria: persone, lavoro, imprese, Archivio storico della Città di Torino*, Torino, 2008, p. 144.

³ E. Miletto, *Torino '900: La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno, Torino, 2008, p. 108.

1.3 La dismissione industriale

Tra la fine degli anni Settanta e la prima metà degli Ottanta, Torino è stata al centro di un ampio processo di dismissione industriale.

Le trasformazioni demografiche tipiche delle società industriali si sovrappongono a quelle causate dalla profonda ristrutturazione del sistema produttivo.

Nel caso dell'industria automobilistica essa avanza tramite una riorganizzazione interna e una redistribuzione territoriale del ciclo produttivo dell'automobile, estesa sia a livello nazionale che internazionale.

La natura "monoindustriale" di Torino aggrava la crisi, anche se sarà proprio in questi anni che emergerà la tendenza ad una maggiore diversificazione dell'apparato produttivo torinese, destinata ad accentuarsi in seguito.¹

Il numero di lavoratori nell'industria diminuisce, una riduzione solo in parte bilanciata dall'aumento dell'occupazione nel settore terziario.

Numerosi stabilimenti vennero chiusi, lasciando gli edifici abbandonati. Le Officine Grandi Motori (OGM) cessarono l'attività nel 1971, seguite dalla maggior parte degli stabilimenti della Lancia.

La chiusura dello stabilimento Fiat del Lingotto, avvenuta nel 1982, divenne il simbolo della dismissione e segnò la fine di Torino come città fordista.²

Ebbe inizio un periodo di profonda trasformazione dell'immagine della città.

Il centro e la periferia furono segnati dall'invasione di aree dismesse.

A metà degli anni '80 si stimava che le superfici dismesse ammontassero già tra i 3 e i 3,5 milioni di mq.

Non si può dire che i settori industriali si fossero fermati, soprattutto quello meccanico, che a Torino dava ancora lavoro a circa il 70% delle piccole e medie imprese, ma sicuramente le nuove trasformazioni sul sistema produttivo furono molto impattanti.

Innanzitutto gli stabilimenti subirono una delocalizzazione, vennero spostati in sedi dove il costo della manodopera fosse di maggiore convenienza. Diverse aziende si ridussero di dimensioni, investendo, in compenso, in nuovi macchinari tecnologici per meglio adattarsi alle nuove richieste di mercato, infine qualcuno scelse di convertire la produzione e investire in nuovi campi.

I primi anni '80 rappresentano un importante punto di svolta per la città, in quanto si apre una fase di ricerca: Torino che fin ora era sempre stata considerata il centro dell'industria, inizierà a investire sul policentrismo con altri campi innovativi come tecnologia, ricerca, cultura, mobilità e turismo. In questa transizione giocherà un ruolo fondamentale il nuovo Piano Regolatore Generale, che verrà redatto pochi anni dopo con l'obiettivo di guidare il nuovo disegno della città.



¹ E. Dansero, *Dentro ai vuoti : dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Libreria Cortina, Torino, 1993, p. 64.

² I. Sassi, *Costruire nel costruito : le Officine Grandi Motori : nuove residenze nella "basilica"*, Tesi di laurea magistrale in Architettura (costruzione), Politecnico di Torino, A.A. 2004/2005.

FIG 3.
La dismissione delle Ex officine Grandi motori

1.4 Uno sguardo su Torino nord

Nel periodo successivo all'unità d'Italia la zona nord della città si distingue per un rapido sviluppo, sia manifatturiero che residenziale.

Tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, le fabbriche si stabilirono prima all'interno della cinta daziaria e successivamente nelle aree esterne, ancora agricole.

La cinta daziaria era un muro che racchiudeva un'area di 16,60 km², proposto nel 1849 dall'allora sindaco Demargherita al Ministro dell'interno, per ripristinare il diritto di riscossione diretta del dazio sui generi di consumo. La richiesta venne accolta nel 1852. Esso delimitava il territorio cittadino alla sinistra del Po e prevedeva dodici accessi verso l'esterno, in corrispondenza delle principali vie, dette barriere, dove le merci in entrata e in uscita venivano controllate dalle guardie. Il tracciato comprendeva anche parte di Torino nord, fino all'odierno Corso Vigevano e presentava un'apertura in corrispondenza di Piazza Crispi, chiamata Barriera di Milano.

Col tempo questo confine non riuscì più a contenere lo sviluppo della città, tant'è che abitazioni, esercizi commerciali ed industrie iniziarono a nascere e ampliarsi al di fuori, anche per una questione di convenienza. Per fronteggiare questa situazione ormai fuori controllo, nel 1912 la prima Cinta venne demolita a favore di una nuova, più ampia, che comprendesse anche le ultime fasi di espansione della città.

La zona nord di Torino riveste grande importanza grazie alla presenza della Dora, fondamentale risorsa idrica, lungo la quale sorsero i primi stabilimenti industriali del territorio.

Inoltre, l'insediamento industriale nella parte nord della città è agevolato anche dalla realizzazione della linea ferroviaria. In particolare, dal borgo Dora partiva la stazione di testa della ferrovia Torino-Ceres, anche detta "stazione di Torino Porta Milano" di corso Giulio Cesare o "Trincerone", realizzata tra il 1912 e il 1921, che serviva da collegamento con la ferrovia per Milano, ma già nel 1990 venne dismessa e ad oggi risulta un vuoto urbano in stato di abbandono.

Dai primi anni del '900, a nord della Dora si stabiliscono importanti fabbriche che contribuiscono in modo determinante alla specializzazione metalmeccanica: la Società Nazionale delle Officine di Savigliano, la FIAT Ferriere, la CIMAT Costruzioni Meccaniche e il complesso per la produzione di pneumatici della Michelin Dora.¹

Nella zona a nord ovest, grazie alla localizzazione della ferrovia si sviluppano il settore conciario e tessile.

Parallelamente al settore tessile, visto il periodo florido per l'industria, Torino nord vede nascere al suo interno industrie metalmeccaniche e manifatturiere come la fabbrica di Armamenti Michele Ansaldo, acquisita successivamente dalla Fiat che tra il 1905 e il 1923 vi impianta

gli lo stabilimento FIAT Grandi Motori.

Complessi come Officine Grandi Motori (OGM) affiancate dall'INCET divengono polarità essenziali, che in gran parte indirizzano lo sviluppo residenziale e commerciale dei quartieri.

Nella seconda fase bellica i grandi impianti come i complessi siderurgici e metalmeccanici legati alla FIAT, gli stabilimenti CEAT e Michelin, in cui la produzione era meccanizzata e standardizzata, hanno avuto un notevole sviluppo.

Durante la guerra, l'industria torinese si era impegnata a rispondere alle necessità belliche, avviando così una fase di espansione. Purtroppo, i bombardamenti su Torino, destinati a fermare la fabbricazione di armamenti, distrussero i principali complessi produttivi, riducendo significativamente la produttività industriale.²

In questo periodo a causa delle limitate regole di controllo delle trasformazioni dentro ai comparti e agli isolati, emerge la tendenza alla saturazione interna dei siti industriali con l'aggiunta di fabbricati. L'incremento economico e la richiesta di lavoratori nelle fabbriche torinesi attirano numerosi migranti dal sud Italia, per i quali Torino rappresenta una possibilità di miglioramento delle loro condizioni. La parte nord della città diventa il principale luogo di insediamento per questi migranti, grazie alla vicinanza agli impianti produttivi.

Negli anni '70 prese avvio a Torino un graduale processo di dismissione industriale, che interessò in modo significativo anche la zona nord della città, tradizionalmente caratterizzata da una forte presenza di attività produttive e infrastrutture legate all'industria manifatturiera. Il fenomeno ebbe inizio con l'abbandono delle aree destinate al deposito e allo stoccaggio, per poi estendersi progressivamente ai comparti produttivi veri e propri, segnando una trasformazione profonda del tessuto urbano e sociale. Questo processo si protrasse per tutto il decennio successivo, consolidandosi negli anni '80 con una sempre più marcata riduzione delle attività industriali tradizionali. In questo stesso periodo, l'introduzione della robotica e dell'elettronica all'interno dei cicli produttivi contribuì ulteriormente a ridurre il fabbisogno di manodopera, accelerando così il calo occupazionale e accentuando il senso di crisi e trasformazione in molte aree urbane. Le aree dismesse iniziarono così a essere percepite dalla cittadinanza e dagli osservatori urbani come "vuoti", spazi privi di funzione e identità, spesso degradati e abbandonati, in attesa di nuove strategie di sviluppo urbano, in grado di restituire valore e significato a questi territori.

¹ R. Maspoli, A. Spaziante, *Fabbriche, borghi, memorie: processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Alinea, Firenze, 2012, p. 105.

² A. Cuccarollo, *Officine Grandi Motori: progetto di recupero e riqualificazione di un'area industriale a Torino*, Tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, A.A. 2012/2013.

1.5 Il PRG del 1995

Fino alla fine degli anni 90, Torino rimase sotto la guida del Piano Regolatore del 1959, redatto dagli urbanisti Luigi Piccinato, Giovanni Astengo e Gino Levi-Montalcini sotto il mandato del sindaco Amedeo Peyron. Come ci suggerisce anche la data, il Piano era nato con il compito principale di ridisegnare una città che, ferita dalla guerra, doveva ritrovare il nuovo assetto.

Date le numerose trasformazioni che da lì ai decenni successivi si verificarono, è facile immaginare che il panorama cittadino cambiò a tal punto che lo strumento urbanistico vigente non era più adatto.

Fu così che, proprio a partire questi anni, alcuni studiosi iniziarono a mobilitarsi per formulare delle proposte di nuovo PRG.

Un primo progetto preliminare venne presentato nel 1980 dalla professoressa Vera Comoli, direttrice dell'istituto di Storia dell'Architettura del Politecnico. Si evince da subito una particolare attenzione al centro storico e al patrimonio culturale e architettonico, essendo il piano redatto in conformità con la legge regionale del Piemonte n. 56 del 1977 "Tutela ed uso del suolo". Il piano, però, nonostante rappresentasse già una spinta importante per la città, non venne mai approvato definitivamente.

Un secondo tentativo venne attuato nel 1986, quando venne incaricato lo Studio Gregotti Associati di redigere il nuovo

piano regolatore, ponendo l'attenzione sui principali temi di attualità dell'epoca: il riuso delle aree industriali dismesse in modo da limitare il consumo di suolo ed evitare lo sprawl urbano.

La delibera programmatica del piano viene adottata nel 1989 e segna l'inizio di un progetto che intende sanare circa tre milioni di metri quadri.

Nel 1991 viene adottato il progetto preliminare.

Si confermavano quindi l'asse di corso Marche, la Spina centrale e l'Asse del Po e a essi si aggiungeva la direttrice delineata dalla porzione Nord dell'ipotesi di tracciato della linea 2 della metropolitana.¹

- A corso Marche è attribuita la funzione di asse baricentrico dello sviluppo metropolitano, come cerniera tra Torino e la cintura²
- Elemento baricentrico è anche la Spina centrale, intesa in questo caso a livello geografico rispetto alla città
- All'area circostante il Po viene infine attribuito il ruolo di asse del loisir, riconoscendone la valenza culturale e paesaggistica.²

Nel frattempo venne nominato il nuovo sindaco, il prof. Valentino Castellani che, insieme all'Assessore all'Urbanistica prof. Franco Corsico, prendendo in esame il progetto preliminare del piano regolatore in itinere, decide di rimanere

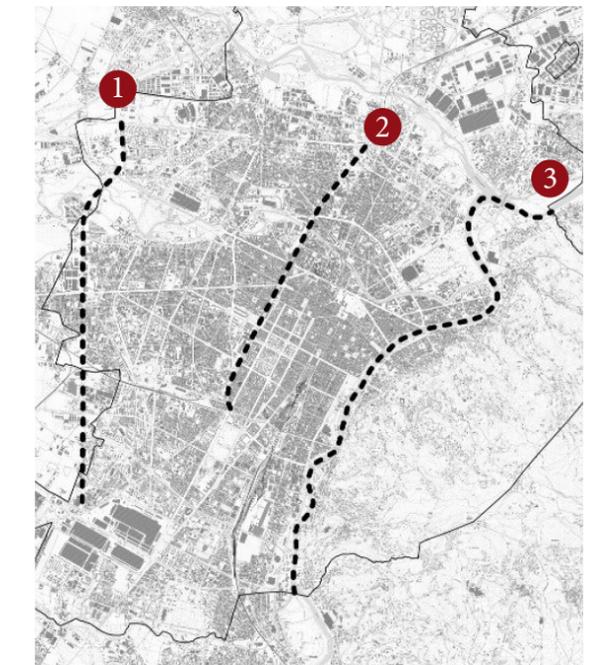
su quella linea d'azione, salvo alcune modifiche, per procedere con l'adozione. Così nel 1993 il progetto venne adottato. Questo nuovo piano regolatore è il primo che nasce non con l'intenzione di ampliare ed estendere la città, ma di lavorare sul già costruito per riconvertirlo e renderlo un elemento connesso ad un insieme ben organizzato. Emergeva l'interesse di riequilibrare la coesistenza tra aree verdi ed edificate, in quanto nel trascorrere degli anni quelle urbanizzate avevano preso il sopravvento su quelle naturali.

Dopo un periodo di due anni di osservazioni pubbliche, nel 1995 il nuovo piano regolatore viene approvato ufficialmente. Esso viene introdotto in un momento di forti tensioni interne alla città. Oltre ai vuoti urbani si registrano anche quartieri che lamentano condizioni precarie e di insicurezza. Viene introdotto il principio di integrazione come strumento di valutazione del piano, ma attuato al solo livello di mix funzionale non è sufficiente. È necessario intervenire a più livelli, creare una rete di attori e investitori disposti a cooperare, considerare le relazioni storiche e sociali. Per via della complessità dell'operazione, in parallelo al Piano Regolatore, strumento ordinario, nascono altri strumenti, straordinari, d'intervento chiamati "programmi complessi" (PUC). La loro particolarità è che non operano più a livello urbanistico/immobiliare, ma

considerano anche gli aspetti economici e sociali. Inoltre, a differenza del piano attuativo, possono ricorrere all'accordo di programma per avviare una procedura accelerata di variazione al piano.

Nei quasi 25 anni che sono passati dalla sua approvazione (nel 1995), il Piano regolatore generale di Torino ha attraversato diverse fasi ed è stato soggetto a oltre 300 varianti, più e meno significative.³

FIG 4.
I tre assi del Piano regolatore (Asse 1: Corso Marche, Asse 2: Spina Centrale, Asse 3: Lungo Po)



¹ Centro Einaudi, *Ventesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino. Capitolo 8 – Trasformazioni*, Torino, 2019, p. 154.

² Centro Einaudi, *Ventesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino. Capitolo 8 – Trasformazioni*, Torino, 2019, p. 157.

³ Centro Einaudi, *Ventesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino. Capitolo 8 – Trasformazioni*, Torino, 2019, p. 153.

1.6 Dal 1995 a oggi

1.6.1 L'asse della spina centrale

Come anticipato, il nuovo Piano Regolatore Generale di Torino si fondava su tre principali assi strategici di intervento.

“Dei tre assi portanti del PRG, la Spina centrale è quello lungo il quale le trasformazioni previste hanno avuto maggiore attuazione [...] il suo ruolo di asse centrale di ‘rinnovamento urbano’ ha senza dubbio preso forma.”¹

Esso, infatti, si sviluppava lungo il tracciato ferroviario della linea Torino-Milano, che attraversava in senso longitudinale l'intera città.

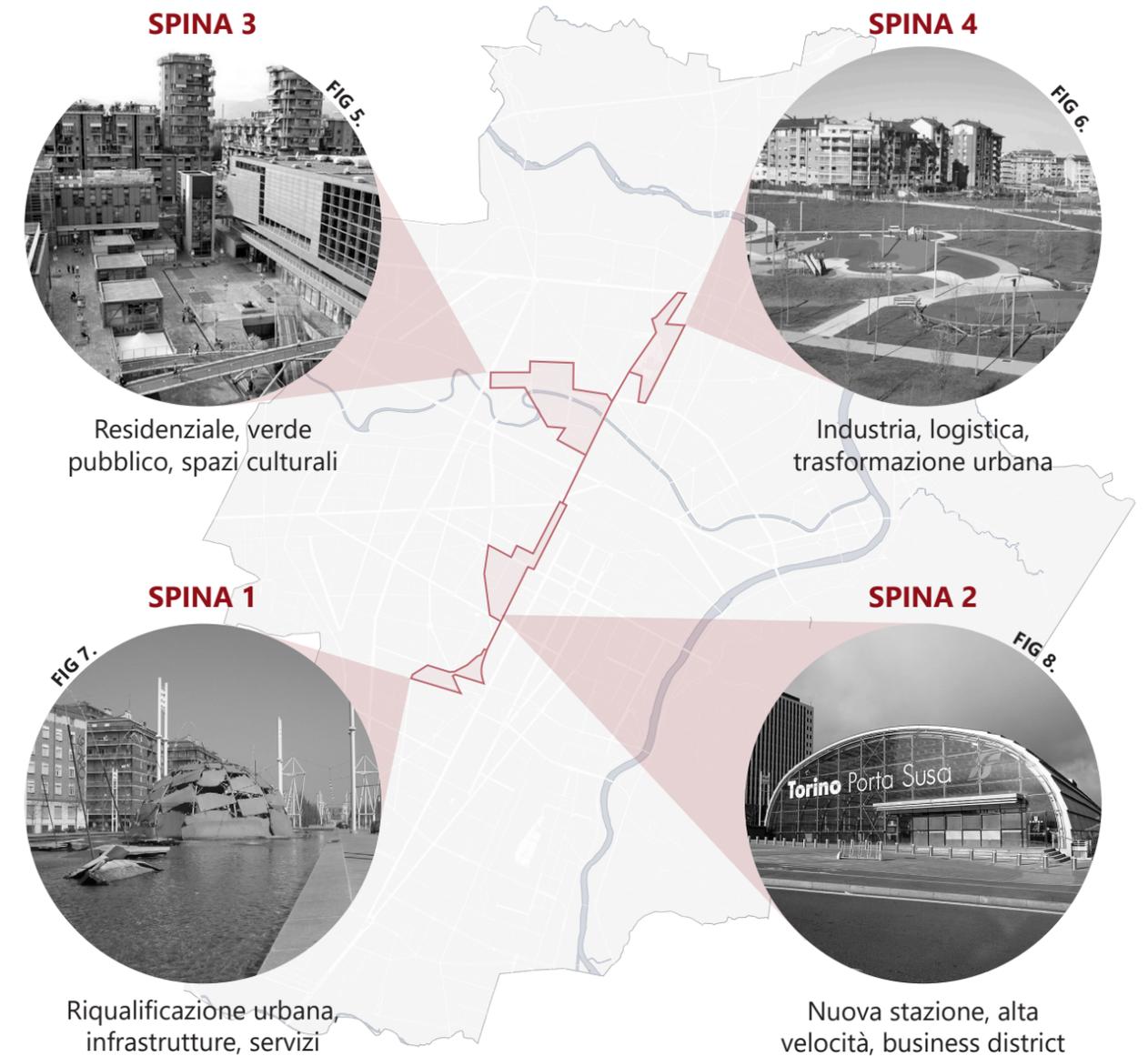
L'interramento della linea ferroviaria tra la fine degli anni '90 ha portato alla liberazione di una fascia di territorio strategica: uno spazio lineare di circa 7 chilometri, esteso da nord a sud, destinato a diventare il nuovo asse di rigenerazione urbana.

Grazie a questa operazione si è potuto dare avvio a una vasta serie di interventi di riconversione delle ex aree industriali adiacenti, creando nuove funzioni urbane e ridefinendo il volto di quartieri fino ad allora marginalizzati. La centralità del progetto derivava quindi dalla posizione baricentrica, dalla capacità di innescare effetti visibili e immediati e dal suo valore economico e simbolico per una città che cercava di reinventarsi dopo la crisi della monocultura industriale.

Ad oggi, la Spina Centrale rappresenta

l'unico dei tre grandi assi progettuali del PRG del 1995 a essere stato completamente realizzato, mentre gli altri due – di portata più settoriale e con ricadute territoriali meno estese – risultano ancora in fase di sviluppo o pianificazione, con alcune trasformazioni previste nei prossimi anni.

Va inoltre ricordato che il progetto della Spina Centrale è stato articolato in quattro tratti principali, noti come Spina 1, 2, 3 e 4, corrispondenti ad altrettante porzioni del territorio cittadino, da nord a sud. Ciascun tratto è stato oggetto di interventi urbanistici mirati, calibrati sulle caratteristiche e sulle esigenze specifiche del contesto urbano attraversato. A partire dalla seconda metà degli anni Novanta, questi interventi hanno progressivamente trasformato ex aree ferroviarie e industriali in nuovi poli di attrazione urbana, integrando edilizia residenziale, uffici, servizi, parchi pubblici e nuove infrastrutture.



¹ Centro Einaudi, *Ventesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino. Capitolo 8 – Trasformazioni*, Torino, 2019, p. 158.

1.6.2 Olimpiadi invernali 2006

Il PRG ebbe un ruolo fondamentale nel dare una nuova spinta alla città e ad esso seguirono numerosi altri piani e programmi. In particolare, però, negli anni successivi, fu significativo l'impatto che ebbero le Olimpiadi del 2006, tenute a Torino.

In vista di questo evento, venne redatto il "Piano Strategico Torino" del 1998, completato grazie alla collaborazione di sociologi, urbanisti, politici e architetti, con l'obiettivo di rendere la città più moderna, competitiva e attrattiva a livello internazionale. Si trattava di un documento di indirizzo che stabiliva obiettivi e strategie di sviluppo a medio-lungo termine per la città, ma non avendo valore normativo diretto non costituì una variante al Piano Regolatore. Ebbe comunque un forte impatto in quanto, per realizzare le opere previste, furono necessarie diverse varianti urbanistiche, per adattare la città alle nuove esigenze infrastrutturali, sportive e di riqualificazione urbana.

In particolare assistiamo alla riqualificazione di alcuni ambiti:

- aree dismesse: convertite con nuove funzioni residenziali, commerciali, congressuali
- infrastrutture di trasporto: linea metropolitana, linea ferroviaria e nuove arterie stradali
- impianti sportivi: alcune importanti

strutture sono state modernizzate e rimesse in funzione per ospitare gli eventi sportivi

- spazi pubblici e verde urbano: ricerca di maggiore decoro urbano e sostenibilità.

Sebbene queste iniziative siano nate dalle Olimpiadi, tutte le importanti trasformazioni urbane attuate hanno contribuito a valorizzare la città anche negli anni a seguire e hanno poi influenzato le successive strategie di sviluppo della città, inclusi i piani per Torino 2030.

1.6.3 Piano d'azione Torino 2030

Sulla scia della strategia adottata in occasione dei Giochi del 2006, nasce, 10 anni dopo, un'iniziativa del comune di Torino, elaborata durante il mandato della sindaca Chiara Appennino. A partire dal 2016 sono stati condotti delle ricerche e delle elaborazioni, coinvolgendo diversi quartieri, che sono culminati in una conferenza stampa nel 2018. È stato formulato in piena sintonia con l'Agenda 2030 dell'Onu e i 17 obiettivi di sviluppo sostenibile.

I risultati di questo movimento possono essere visti nella presenza all'interno dell'Agenda 2030 di un obiettivo con un focus totalmente incentrato sulla città e lo sviluppo urbano, l'obiettivo di sviluppo sostenibile: rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili.²

A livello più pratico, la strategia è organizzata in una struttura ramificata, partendo da quattro macrotemi:

- Città partecipata
Una città di cittadine, cittadini e quartieri attivi
- Città dinamica
Una città ricca di cultura, innovazione, opportunità e talenti
- Città vivibile
Una città accessibile, circolare, sana e verde
- Città solidale
Una città dei diritti

Questi vedono poi l'attuazione attraverso delle azioni, iniziative e programmi mirati che fungono da incentivi per il rilancio del settore.

Ognuna di queste azioni è stata studiata in modo tale da corrispondere a una o più delle 17 sfide individuate dall'ONU come parte del programma europeo.



FIG 9. Copertina immagine del "Piano d'Azione Torino 2030" che presenta la visione a medio termine delle scelte dell'Amministrazione.

² F. Barbera et al., *Torino 2030. A prova di futuro*, Torino, Luca Sossella Editore, 2021, p. 90.

02

**LE OFFICINE
GRANDI MOTORI**

2.1 Trasformazione del sito

Nel periodo compreso tra il 1865 e il 1875 la municipalità elaborò un piano volto allo sfruttamento industriale dei canali della Dora. La costruzione degli opifici e dell'impianto manifatturiero fu promossa attraverso una politica di esenzioni fiscali e la costruzione di nuovi canali idrici. Nel 1868, la realizzazione del Canale Ceronda segnò l'avvio del processo di industrializzazione a Torino che negli anni Ottanta dell'Ottocento favorì la nascita e la crescita di numerose fabbriche.

Nel 1884, iniziano le attività delle officine meccaniche Michele Ansaldo e, grazie al buon andamento della produzione, lo stabilimento originario di via Ponte Mosca 40 venne ampliato.

Verso fine 1800, l'azienda Meccanica Ansaldo, specializzata nella produzione di macchine utensili, scelse di ampliare il proprio stabilimento grazie al continuo incremento produttivo, collocando la nuova sede in un'area di 25.000 mq compresa tra via Cuneo, corso Vercelli e Vigevano.

Nel 1889 la progettazione del nuovo impianto, adibito alla produzione di macchine utensili, fu affidata all'architetto Pietro Fenoglio e fu collocato nell'isolato a nord di via Cuneo, all'angolo con Via Luigi Damiano.

L'attività architettonica di Pietro Fenoglio si sviluppa in un arco temporale relativamente breve, dal 1889 al 1912-13. Questo periodo si contraddistingue per

la rapida affermazione dell'Art Nouveau in Italia, di cui Fenoglio fu un esponente di spicco, e per l'aumento di diffusione dei brevetti per il cemento armato, che trasformarono le tecniche costruttive. Contestualmente, l'11 luglio del 1899, nacque a Torino la Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT).

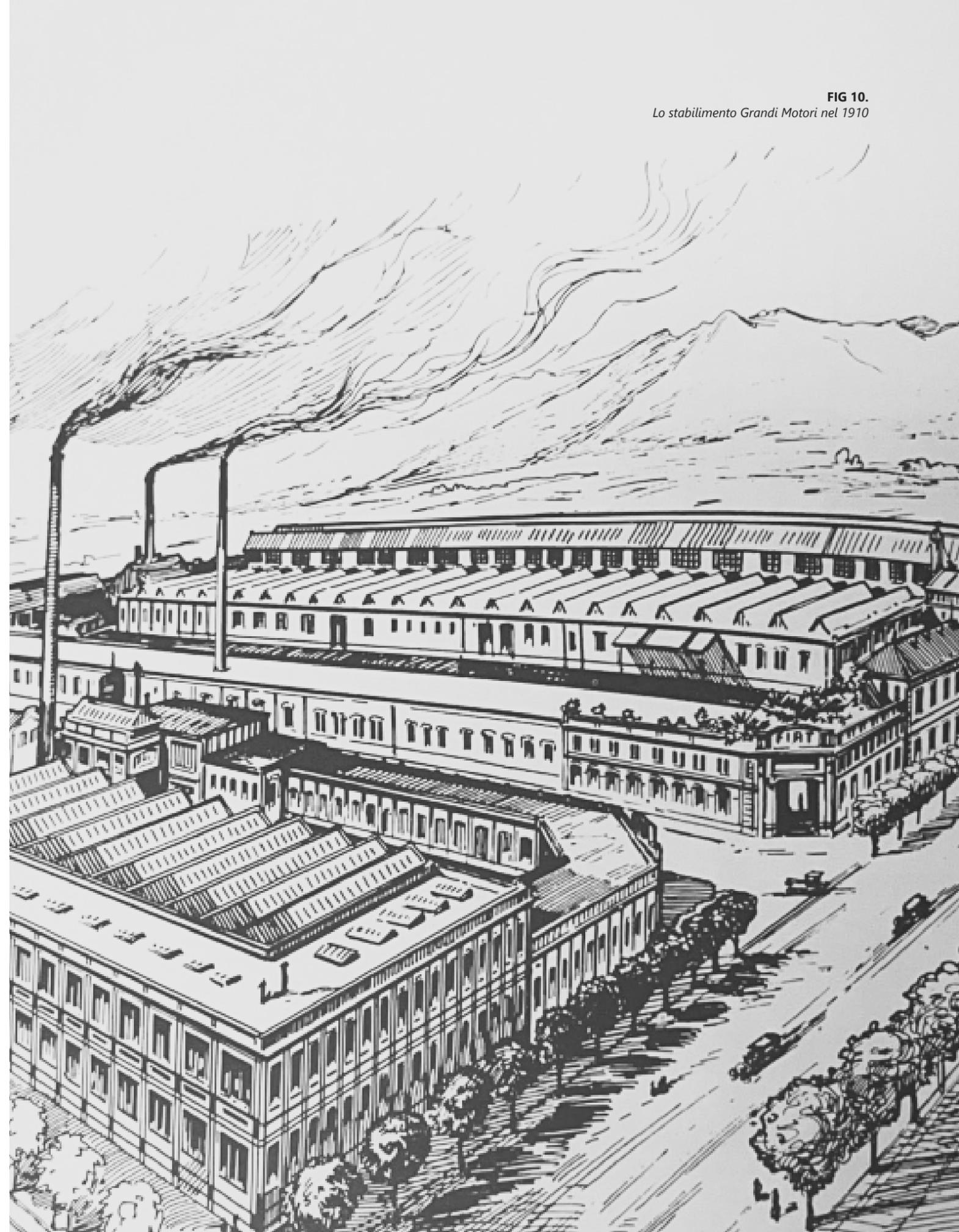
Lo sviluppo successivo del complesso Grandi Motori fu associato al contributo dell'ingegnere Giacomo Mattè Trucco, che appena laureatosi in ingegneria meccanica presso la facoltà di Torino, fu assunto dalle Officine Meccaniche Ansaldo diventando direttore del reparto officine meccaniche e fonderie nel 1906. Mantenne questo ruolo fino al 1912, anno in cui la Fiat lo incaricò di dedicarsi alla progettazione del Lingotto.

La Fiat acquisì lo stabilimento nel 1905 in seguito a un accordo tra Giovanni Agnelli e Michele Ansaldo, segnando la nascita delle Fiat-Ansaldo specializzata nella produzione di vetture leggere a quattro cilindri.

L'accordo si rivelò di breve durata in quanto, nel 1906, Ansaldo abbandonò la posizione di consigliere delegato nella nuova società e cedette le proprie quote societarie.

Tra il 1911 e il 1913, il complesso fu ampliato per iniziare la produzione di motori navali a benzina e, in via sperimentale, a diesel. Questo comportò l'acquisizione di nuove aree su corso Vigevano e via Cigna portando alla

FIG 10.
Lo stabilimento Grandi Motori nel 1910



costruzione di diversi edifici di pregio tra cui la "Basilica".

Nel periodo compreso tra il 1910 e il 1917 la produzione dello stabilimento si concentrava principalmente sui motori per il settore navale.

In questo periodo, questo settore di produzione fu trasferito al gruppo genovese Ansaldo, assumendo nome di Ansaldo S. Giorgio.

Da allora e fino alla conclusione della Prima Guerra Mondiale, la fabbrica si concentrò sulla produzione bellica utilizzando non solo motori per navi, ma anche tubi di lancio per siluri, mine galleggianti e motori di aviazione per velivoli militari.

Nel 1923, la Fiat riacquistò l'intera area e prese il nome di Sezione Grandi Motori. Da quel momento lo stabilimento iniziò a dedicarsi alla produzione di motori diesel per vari settori, oltre a quello marino diventando un polo industriale di grande importanza per il quartiere e per la Fiat stessa.

Lo stabilimento fu ulteriormente ampliato grazie ai progetti dell'ingegner Chiesa tra il 1923 e il 1935. Durante questo periodo, furono completamente coperti alcuni cortili, ampliati gli impianti per i motori di media grandezza, costruita una nuova fonderia, realizzato un capannone per il montaggio e la prova dei motori.

Inoltre, fu realizzato il "Lingottino" e dismessi gli impianti di fucinatura, portando la superficie occupata dal

complesso industriale a 115.000 mq.

Durante la Seconda Guerra Mondiale l'area fu oggetto di numerosi attacchi aerei. Il 28 novembre e l'8 dicembre 1942 si verificarono le prime incursioni danneggiando sia il complesso di via Cuneo generando danni ai vetri e alle coperture di numerosi reparti sia quello di via Cigna dove incendi e crolli danneggiarono il magazzino generale e i capannoni.

Tuttavia, nell'estate dell'anno seguente si registrarono le devastazioni maggiori. Nella notte tra il 12 e il 13 luglio 1943, la fabbrica fu colpita da 25 bombe e 130 spezzoni incendiari, che causarono danni nell'area delimitata da Corso Vigevano, Corso Vercelli, Via Cuneo e Via Mondovì. Un esempio è il "Lingottino" che sarà ricostruito e ampliato con un nuovo piano al termine del conflitto.

Tra il 13 e il 16 agosto, lo stabilimento fu nuovamente bersagliato dalle bombe ma questa volta i danni più devastanti interessarono le abitazioni civili della Barriera di Milano.

Il 17 agosto, i lavoratori della Grandi Motori, esausti dai bombardamenti, iniziarono uno sciopero. Poco dopo scoppiò un grave scontro in quanto i militari aprirono il fuoco contro i lavoratori causando sette feriti e la morte di un fornitore.

La notizia si diffuse rapidamente nelle fabbriche torinesi che avviarono uno sciopero generale, il quale si concluse il



FIG 11.
Stabilimento FIAT Grandi Motori, Via Cuneo (Via Carmagnola). Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea del 13 luglio 1943

21 dello stesso mese.

A seguito dei bombardamenti, si verificò lo sfollamento di molti operai della Grandi Motori.

La Grandi Motori è fortemente associata al movimento resistenziale poiché fu uno dei suoi centri più combattivi.

Antonio Banfo, operaio alla Fiat Grandi Motori, fu una figura centrale della lotta antifascista torinese, diventando un punto di riferimento per i lavoratori. Il 18 aprile 1945 dirige lo sciopero pre-insurrezionale, ma il giorno dopo viene trovato morto davanti ai cancelli della fabbrica.

Soltanto dalla fine degli anni Quaranta si inizia a intravedere una ripresa delle attività industriali. Nei primi anni Cinquanta si sviluppano studi per ampliare lo stabilimento e aggiornare

i mezzi di produzione, in modo di rendere la fabbrica competitiva con la concorrenza estera.

Nel 1948 fu acquistata una nuova area tra via Cuneo e via Carmagnola, dove vennero edificati nuovi fabbricati destinati principalmente ai test di motori speciali.

Nei primi anni Sessanta, la Grandi Motori appariva in piena ripresa: si estendeva su una superficie di 182.000 metri quadrati, di cui 85.000 coperti, e impiega circa 4.000 lavoratori impegnati nella realizzazione di motori Diesel, turbine, macchine utensili, ricambi e lavorazioni per conto terzi.

Questo periodo di rinnovato splendore fu presto seguito da una fase di crisi. L'area entrò in declino e si concluse nel 1971 con l'interruzione della produzione,

l'abbandono degli stabilimenti e la cessione degli immobili da parte della Fiat.

Dopo anni di abbandono e degrado, all'inizio degli anni 2000 l'area delle OGM è stata inclusa nel nuovo disegno della città di Torino, diventando nel 2005 una ZUT.

Un gruppo di investitori ha avanzato una proposta per il recupero e la valorizzazione dell'area, prevedendo la demolizione totale degli edifici, la costruzione di un centro commerciale, la cessione di una porzione dell'area al Comune per ospitare il mercato dei fiori e la creazione di un museo dedicato alle macchine industriali del Politecnico di Torino.

L'architetto Carmassi è riuscito ad ottenere la rielaborazione del piano

riuscendo a vincolare alcuni edifici, ovvero, il "Lingottino" e le facciate dell'edificio Fenogliano.

Attraverso il programma integrato "Ambito 9.33 Damiano", nel 2010 è iniziata la rimozione di più dell'80% dei fabbricati presenti nell'area. Tuttavia, a causa di difficoltà finanziarie, il processo di trasformazione e di demolizione non è stato completato lasciando l'area vuota e abbandonata.

Nell'autunno del 2017 sono stati presentati gli ultimi progetti per l'area, quando la società "Esselunga", in collaborazione con l'assessorato all'urbanistica ha delineato le linee guida per il recupero e la riqualificazione della zona.



FIG 12.
Grandi motori in costruzione



FIG 13.
Veduta delle Officine Grandi Motori oggi

2.2 Fasi costruttive

Verso la fine dell'Ottocento si assiste a una svolta significativa nell'architettura industriale, favorita dall'evoluzione delle tecniche costruttive, tra cui spicca l'introduzione del calcestruzzo armato. Allo stesso tempo, il mondo produttivo cambia profondamente: la gestione artigianale e familiare lascia spazio a una produzione organizzata su scala industriale, trainata dai grandi gruppi manifatturieri.

Questo doppio processo incide profondamente sul modo di costruire: si passa da edifici modesti, come cascate adattate e piccoli capannoni, a fabbricati di ben altra scala, progettati per rispondere a nuove esigenze funzionali. Aumentano la superficie coperta, l'altezza, il numero di piani, e con essi la capacità di accogliere imponenti macchinari e intere squadre di operai.

Nella pagina seguente viene proposto un confronto tra l'assetto dell'area nord alla fine del XIX secolo e la massima espansione delle Officine Grandi Motori, raggiunta nella seconda metà del Novecento.

Segue l'illustrazione delle principali fasi di densificazione dell'area, con l'obiettivo di ricostruire, secondo un ordine cronologico, le progressive trasformazioni morfologiche e funzionali che hanno condotto dal paesaggio originario alla configurazione finale di massima edificazione raggiunta dal complesso industriale.

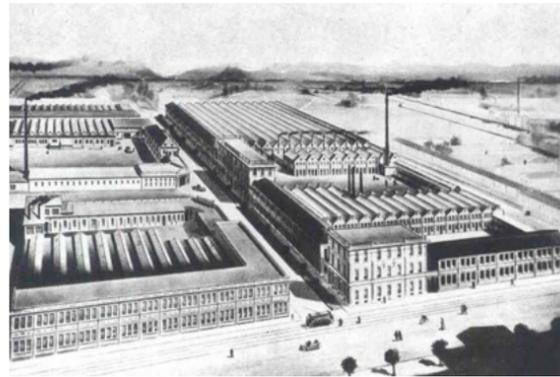


FIG 14.
Veduta dell'isolato tra Corso Vigevano e Via Carmagnola prima delle Officine Grandi Motori



FIG 15.
Veduta delle Officine Grandi Motori nella seconda metà del XX secolo

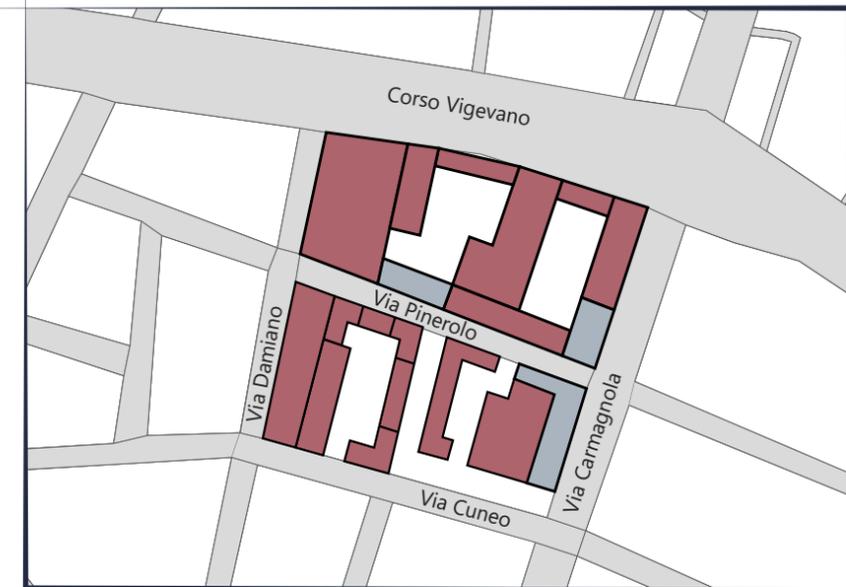


FIG 16.
Planimetria concettuale dei fabbricati ubicati nell'area settentrionale fino al 1899

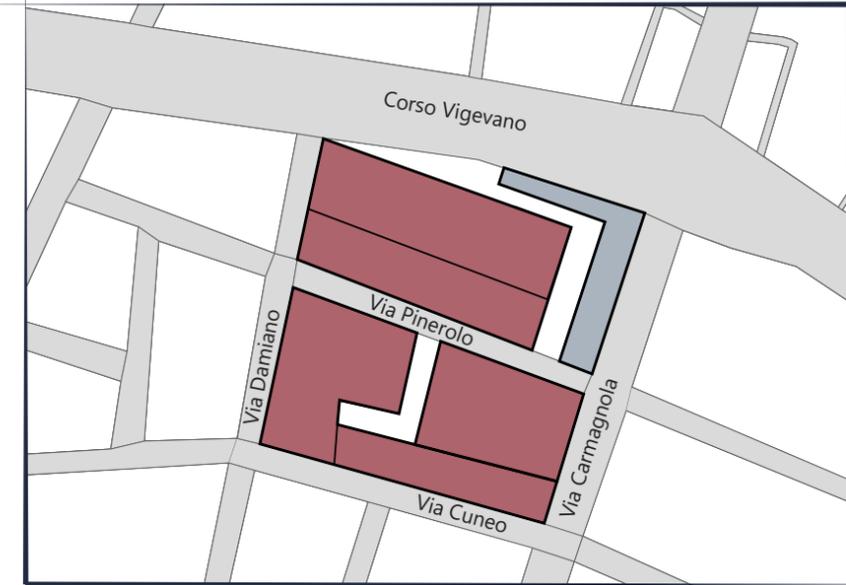


FIG 17.
Planimetria concettuale dei fabbricati ubicati nell'area settentrionale a partire dalla seconda metà del XX secolo

■ Attività industriale ■ Direzione ed uffici

1909

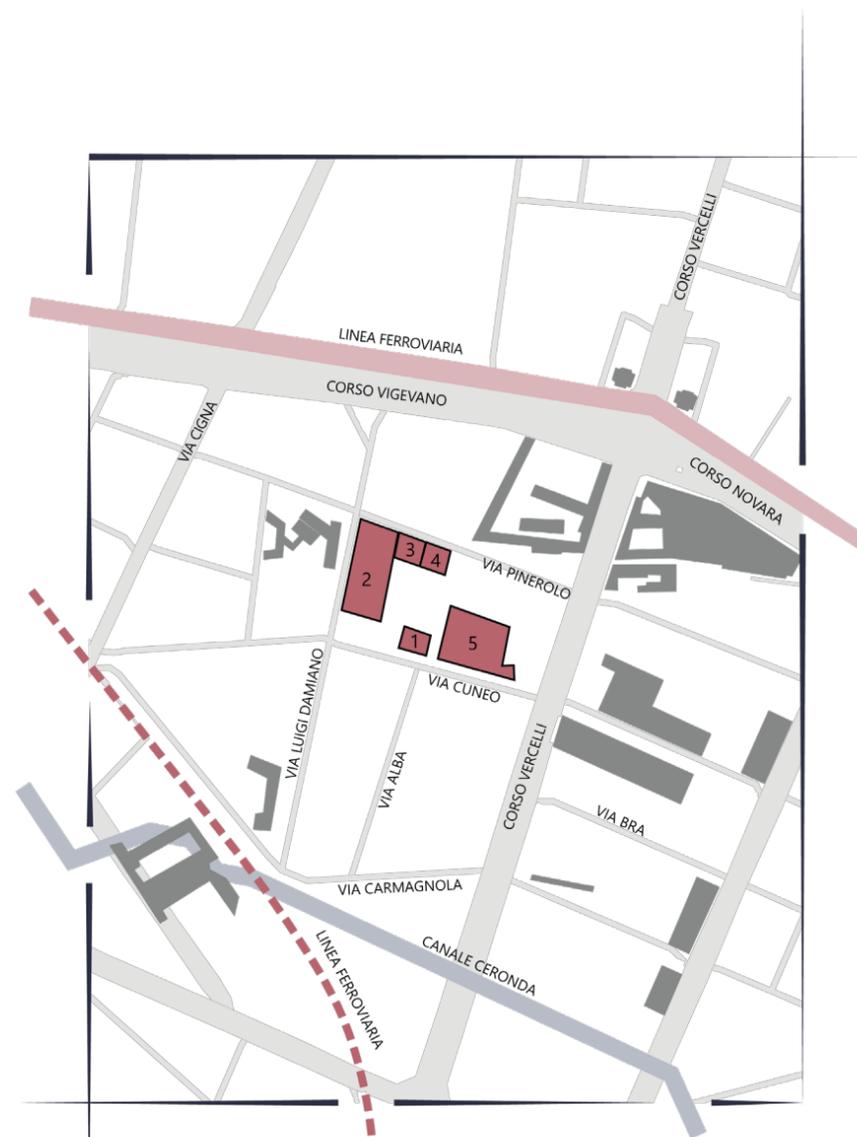


FIG 18.
Mappa del sito Officine Grandi Motori



1. Direzione ed uffici/ 2. Lavorazioni meccaniche/ 3. Fucinatura/ 4. Sala prove motori/ 5. Fonderia

1915

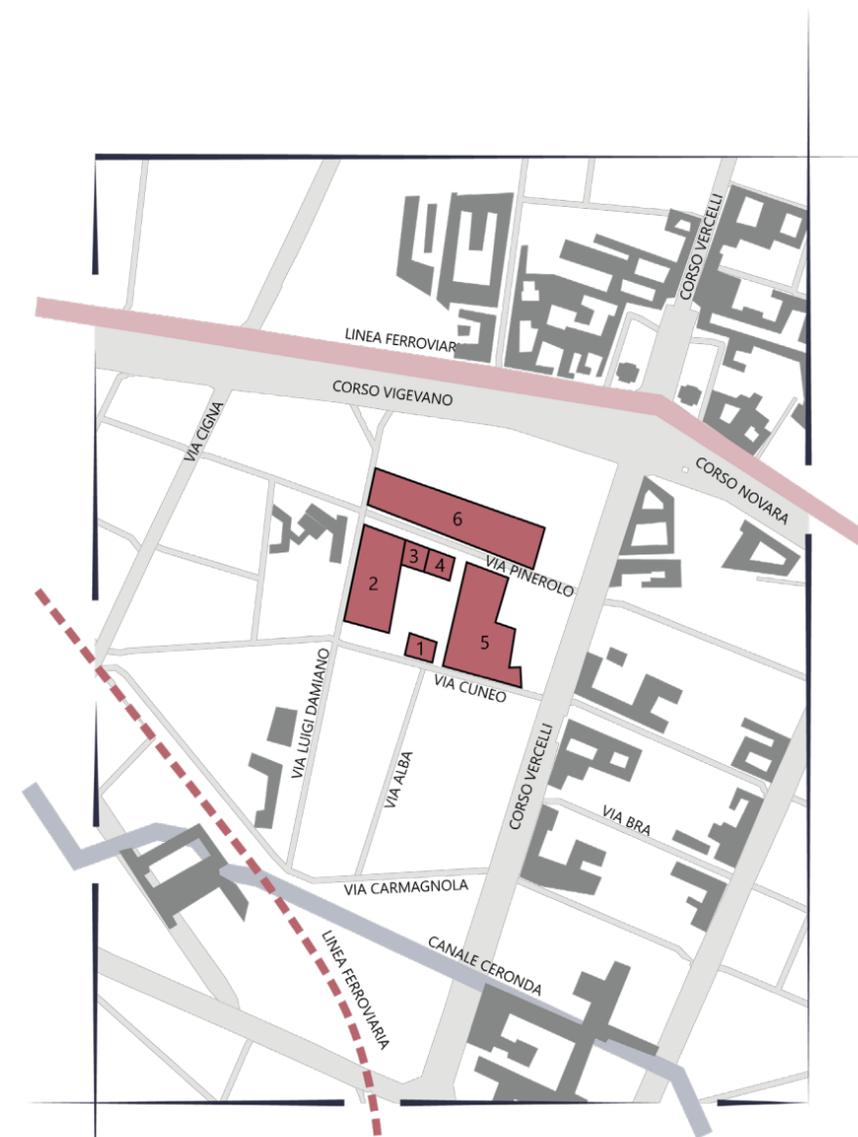


FIG 19.
Mappa del sito Officine Grandi Motori



1. Direzione ed uffici/ 2. Lavorazioni meccaniche/ 3. Fucinatura/ 4. Sala prove motori/ 5. Fonderia/ 6. Lavorazione, montaggio sala prove motori grandi

1922

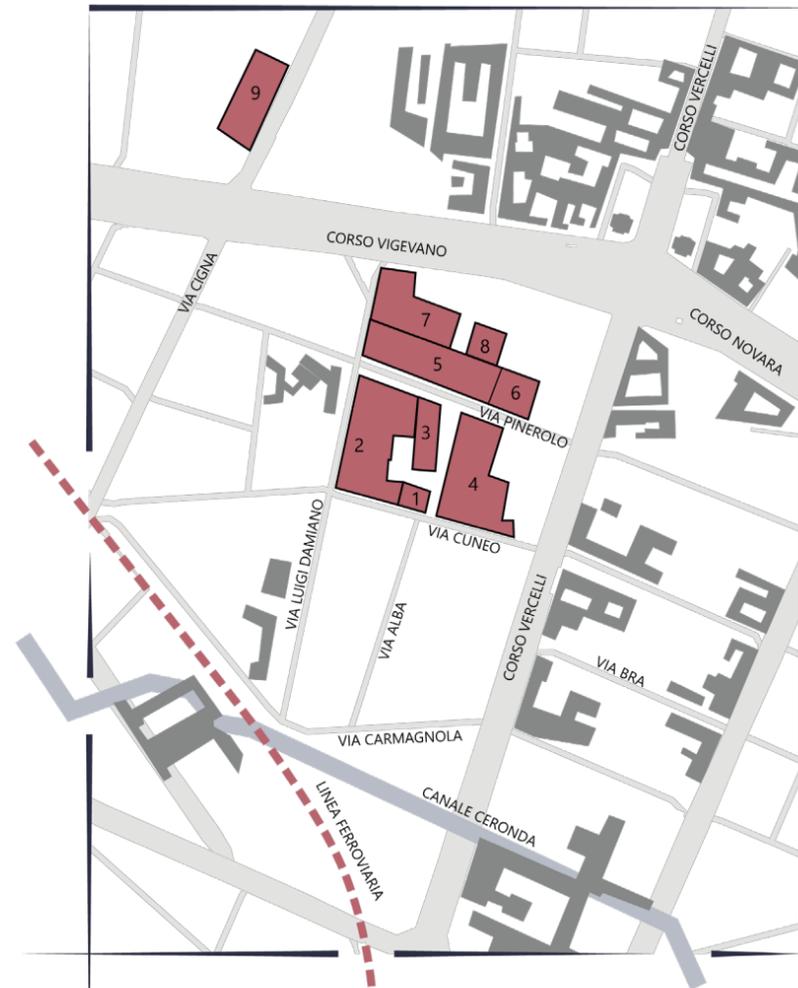


FIG 20.
Mappa del sito Officine Grandi Motori



1. Direzione ed uffici/ 2. Lavorazione pezzi medi motori/ 3. Montaggio motori piccoli/ 4. Fonderia/ 5./6. Lavorazione, montaggio motori grandi e sala prove/ 7. Magazzino generale/ 8. Sala prove motori testa calda/ 9. Lavorazione e montaggio gruppo motore vettura Ansaldo

1930

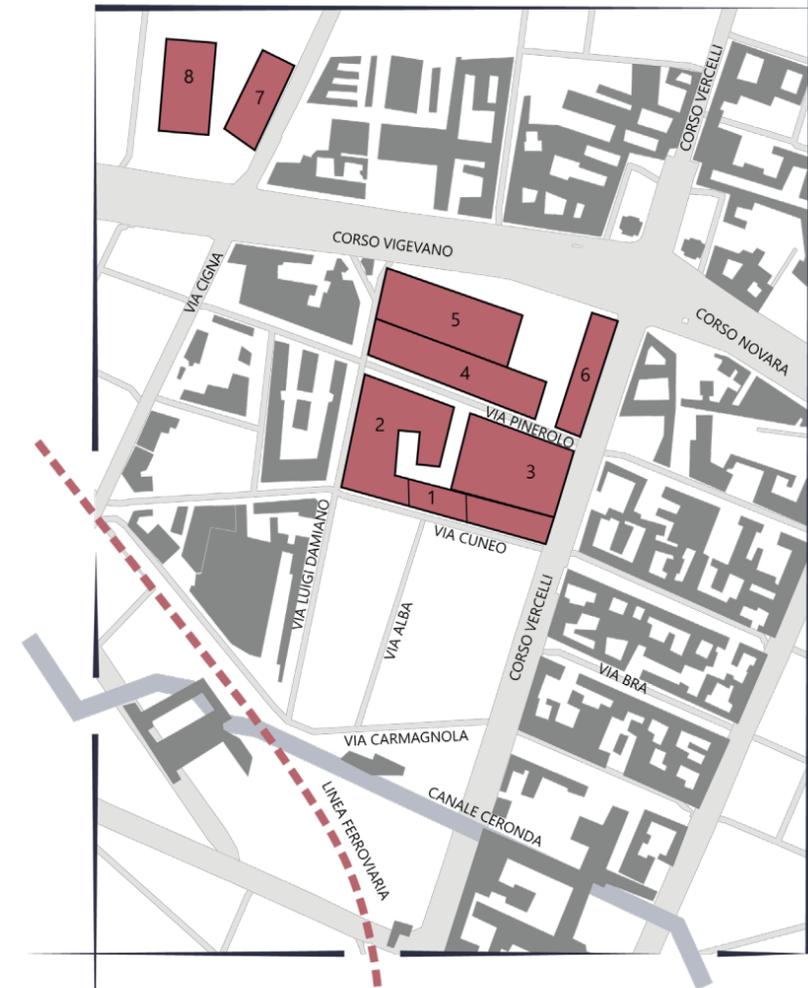


FIG 21.
Mappa del sito Officine Grandi Motori



1. Direzione ed uffici/ 2. Lavorazione pezzi medi motori, centrale elettrica e termica/ 3. Fonderia/ 4. Lavorazione pezzi grandi e piccoli motori/ 5. Montaggio e sale prove motori/ 6. Magazzino generale/ 7. Officina ausiliaria/ 8. Tettoia per deposito materiale

1950



FIG 22.
Mappa del sito Officine Grandi Motori



- 1. Direzione ed uffici/ 2. Lavorazione pezzi medi motori/ 3. Fonderia/ 4. Lavorazione pezzi grandi e piccoli motori/
- 5. Montaggio e sala prove motori/ 6. Pressatura/ 7. Uffici tecnici e magazzino generale/ 8. Officina ausiliaria/
- 9. Magazzino ricambi/ 10. Montaggio macchine utensili

1962

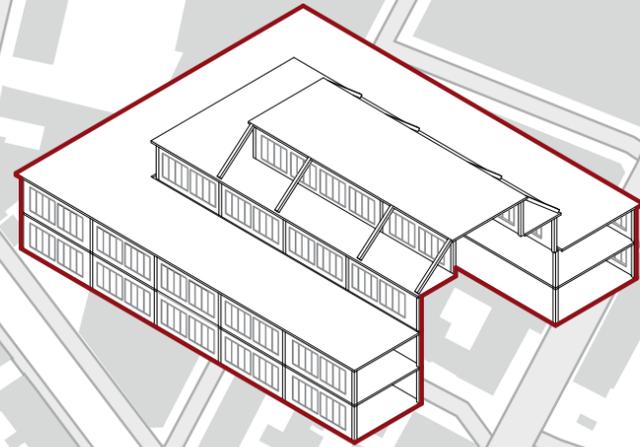


FIG 23.
Mappa del sito Officine Grandi Motori



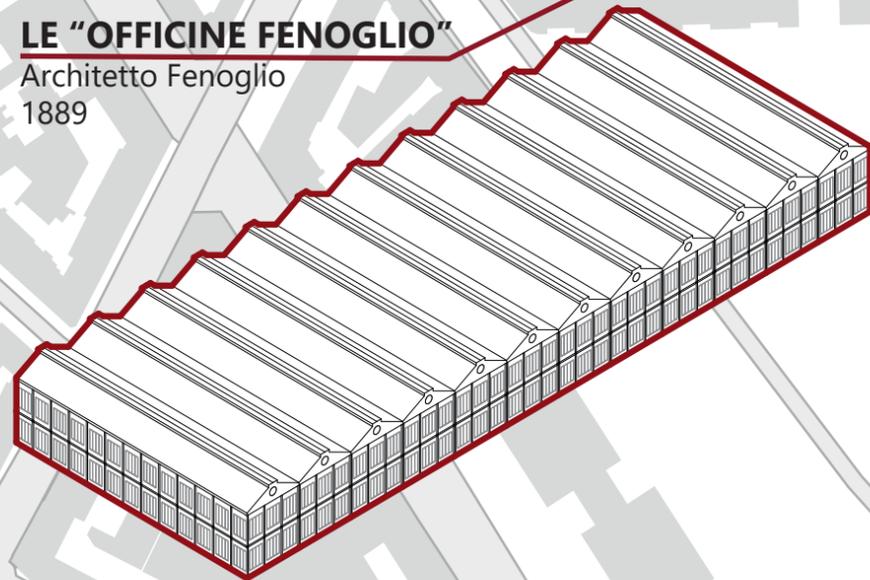
- 1. Direzione ed uffici/ 2. Lavorazione pezzi medi motori/ 3. Lavorazione pezzi medi e montaggio motori piccoli/
- 4. Lavorazione pezzi grandi motori/ 5. Montaggio motori grandi e sala prove/ 6. Uffici tecnici, depositi materiali, lavorazione di precisione/ 7. Fonderie/ 8. Trattamenti termici/ 9. Lavorazione pezzi piccoli/ 10. Sbavatura /
- 11. Deposito materiali/ 12. Officina ausiliaria/ 13. Lavorazione pezzi grandi motori/ 14. Montaggio macchine utensili/ 15. Lavorazione e sala prove turbine

2.3 Gli edifici di valore storico

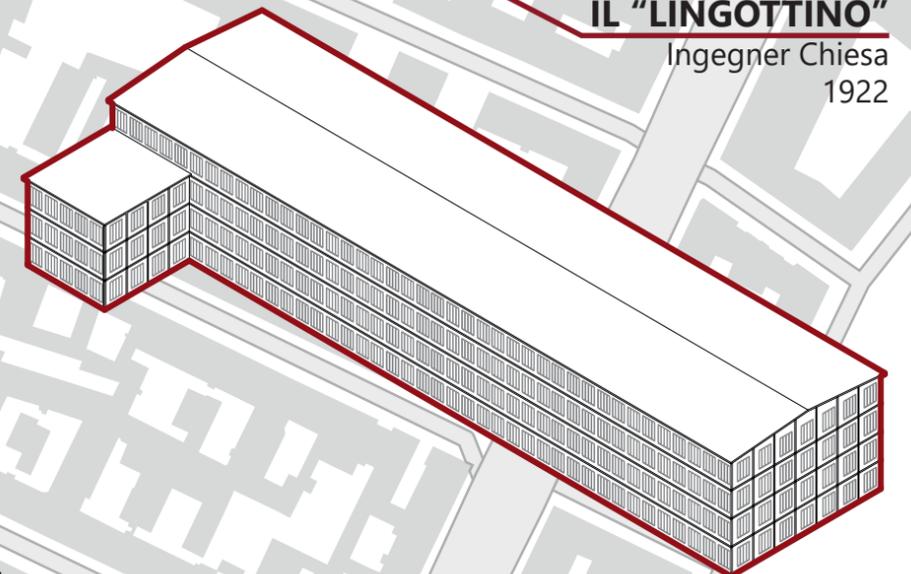


LA "BASILICA"
Ingegner Matte' Trucco
1911-1913

LE "OFFICINE FENOGLIO"
Architetto Fenoglio
1889



IL "LINGOTTINO"
Ingegner Chiesa
1922



CORSO VIGEVANO

VIA PINEROLO

CORSO VERCELLI

CORSO NOVARA

VIA CIGNA

VIA CUNEO

VIA LUIGI DAMIANO

CORSO VERCELLI

VIA BRA

VIA CARMAGNOLA



FIG 24.
Mappa edifici storici



FIG 25.
Il "Lingottino"

2.3.1 Il "Lingottino"

Il "Lingottino", si trova all'angolo nord-est tra corso Vercelli e corso Vigevano. L'ingegner Giovanni Chiesa lo progettò e realizzò nel 1922 e la comunità locale lo soprannominò "Lingottino" in riferimento al celebre stabilimento del Lingotto situato in via Nizza progettato da Mattè Trucco. L'edificio occupa una superficie di 25.000 mq, con una forma a "L", composta da due volumi distinti: uno più alto, con tre piani fuori terra, e l'altro più basso, con due piani fuori terra.

In origine l'edificio era composto da una sola manica lunga 104 metri e largo 24 metri, con una struttura portante in cemento, formata da tre piani, ma nel 1955 il volume originario venne innalzato di un piano a cui successivamente venne addossato un secondo volume di altezza inferiore.

Una caratteristica preminente dell'edificio è il ritmo compositivo dei prospetti, in cui si alternano ampie finestre a tutta altezza e sottili lesene che scandiscono i fronti in una sequenza di ordini sovrapposti. Analizzando con cura la facciata, una differenza si può notare tra il lato est e ovest. Il primo integra l'elevazione risalente al 1955 all'interno di un ordine gigante; invece, il secondo evidenzia l'elevazione separandola in un ulteriore ordine sovrapposto.

L'interno del "Lingottino" si caratterizza per un'unica fila di pilastri centrali che

mantengono un interasse di 6 metri lungo tutta la lunghezza e da due corpi scala situati nella manica prospiciente Corso Vercelli.

Nel periodo di attività dello stabilimento, l'edificio era adibito a magazzino con annessi uffici.

Attualmente si trova in uno stato di abbandono con evidenti segni di degrado come vetri e finestre rotti e assenza di serramenti e, inoltre, la manica più bassa su corso Vigevano, è stata parzialmente demolita durante gli interventi del 2010.

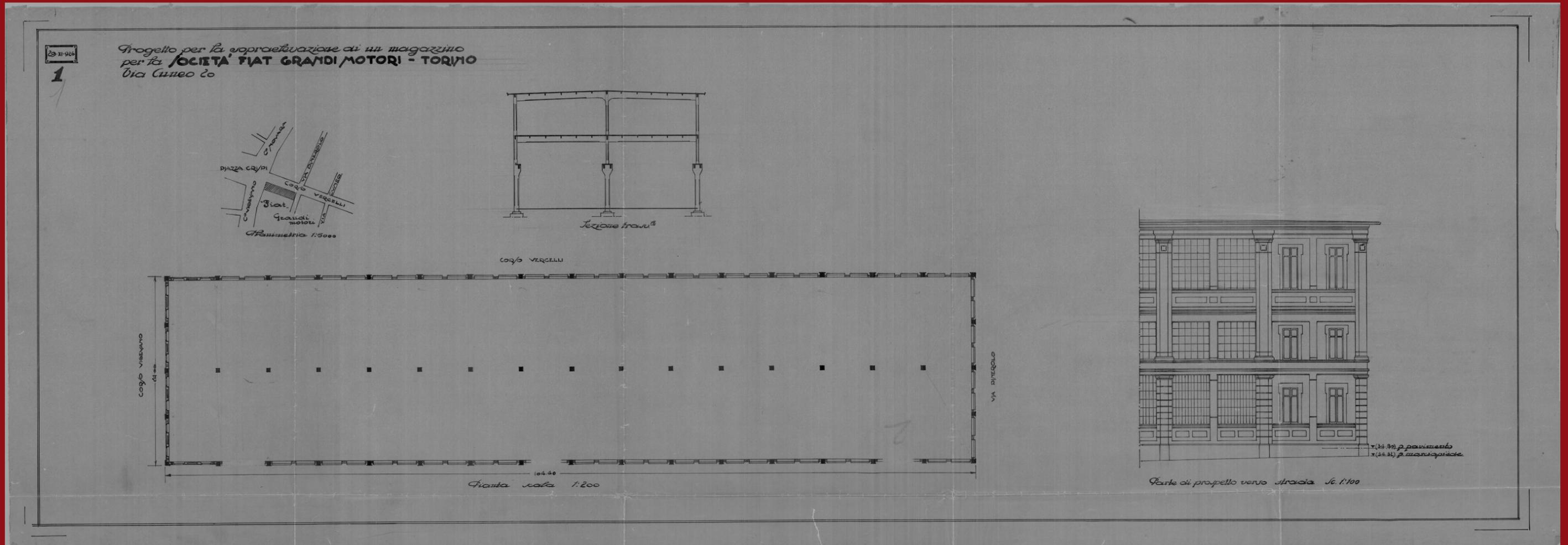
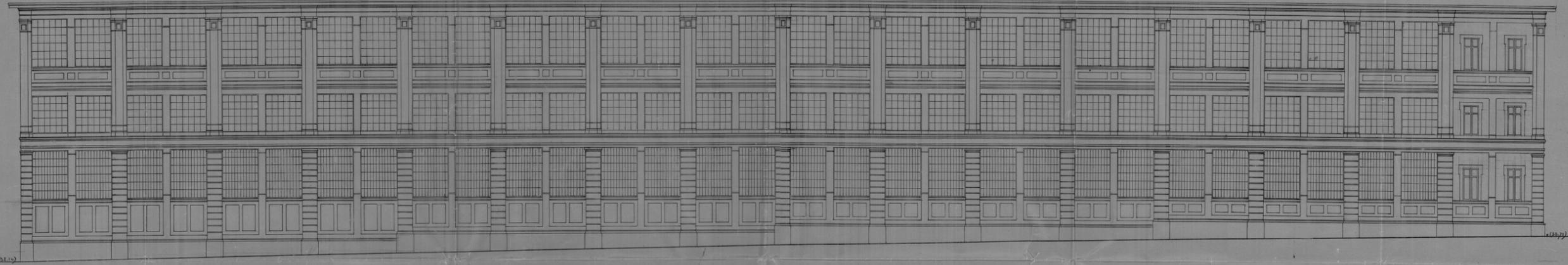


FIG 26.
 Pianta e prospetto

6759
7.12.926

13

FIAT MOTORI - TETTOIA MAGAZZINO - TORINO - *Facciata verso Corso Vercelli - scala 1:100*



Società Forbiceggi Ing. G. A.

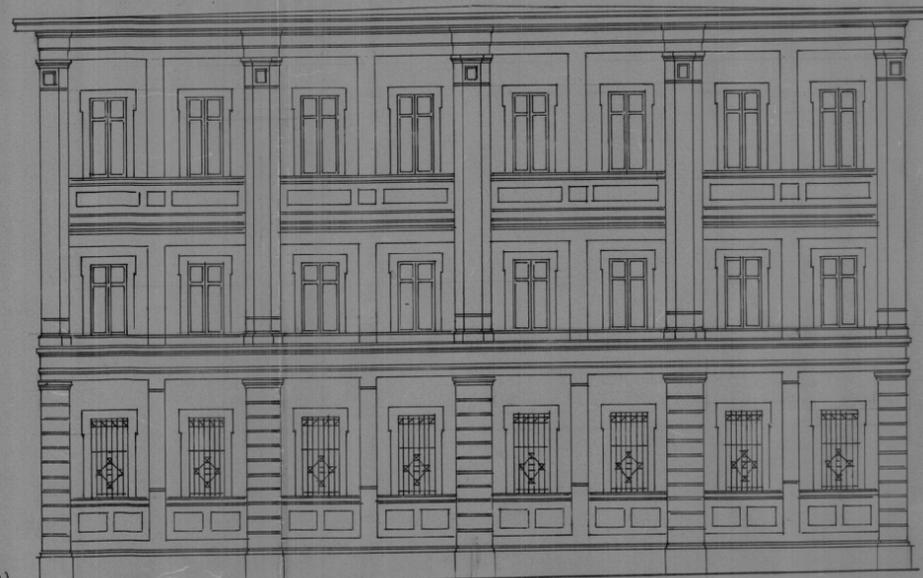
FIG 27.
Prospetto verso Corso Vercelli

6579
24.1.927

14

FIAT MOTORI - TETTOIA MAGAZZINO - TORINO - *facciate verso le vie laterali - scala 1:100*

Facciata verso Corso Vigevano



Corso Vercelli (33.71)

Facciata verso Via Pinerolo



(32.10) Corso Vercelli

Società Forchettini Ing. G. A. - Torino

FIG 28.
Prospetto verso corso Vigevano/Prospetto verso via Pinerolo



FIG 29.
La "Basilica"

2.3.2 La "Basilica"

La "Basilica" è collocata nella parte Nord-Ovest dell'area all'angolo tra via Pinerolo e via Generale Luigi Damiano, di fronte al "Lingottino".

L'edificio venne realizzato su progetto dell'ingegnere Giacomo Mattè Trucco e fu completato in due fasi durante l'ampliamento del 1911-1913.

Il fabbricato che misura 160 metri di lunghezza e 35 metri di larghezza, risulta essere uno degli edifici più significativi della zona grazie alla sezione gradonata che lo contraddistingue e che definisce tre navate lungo l'asse est-ovest facendogli guadagnare il nome di "Basilica".

Le due navate laterali si innalzano fino a un'altezza di 10,20 metri, mentre quella centrale si sviluppa fino a 15 metri, con una luce di 19 metri, dimensioni che consentivano le lavorazioni sui grandi motori navali.

La conformazione planimetrica segue il tracciato delle strade, con il fronte su via Damiano disposto in modo leggermente inclinato per seguire l'andamento della via.

Una delle caratteristiche più significative di questo edificio è il suo orientamento Nord-Sud, lungo l'asse trasversale, realizzato in modo che tutti i lucernari, posti lungo l'asse longitudinale, prendessero luce per tutta la durata della giornata.

Nella seconda fase di costruzione,

furono aggiunte otto campate all'edificio esistente, senza alterarne le caratteristiche dimensionali; l'unione tra le due parti avvenne grazie all'accoppiamento dei due pilastri contigui tra la porzione completata e quella ancora da iniziare.

La struttura portante è realizzata in calcestruzzo armato con un "sistema a portale" e i due travoni longitudinali della navata principale fungevano da carroponete. Nella parte superiore della navata centrale, il sistema "a portale" fu rinforzato da due contrafforti laterali, realizzati in calcestruzzo armato anch'essi.

La struttura è formata da travi principali pari a un metro di altezza mentre le travi secondarie hanno un'altezza di 30 cm; questo permise di realizzare ambienti molto alti e ampi senza ricorrere alla presenza di pilastri centrali, offrendo così versatilità nella destinazione d'uso degli spazi.

Attualmente, l'edificio si trova in uno stato di abbandono; dopo le demolizioni avvenute nel 2010 rimane soltanto una piccola parte di fabbricato tra via Cuneo e via Damiano.

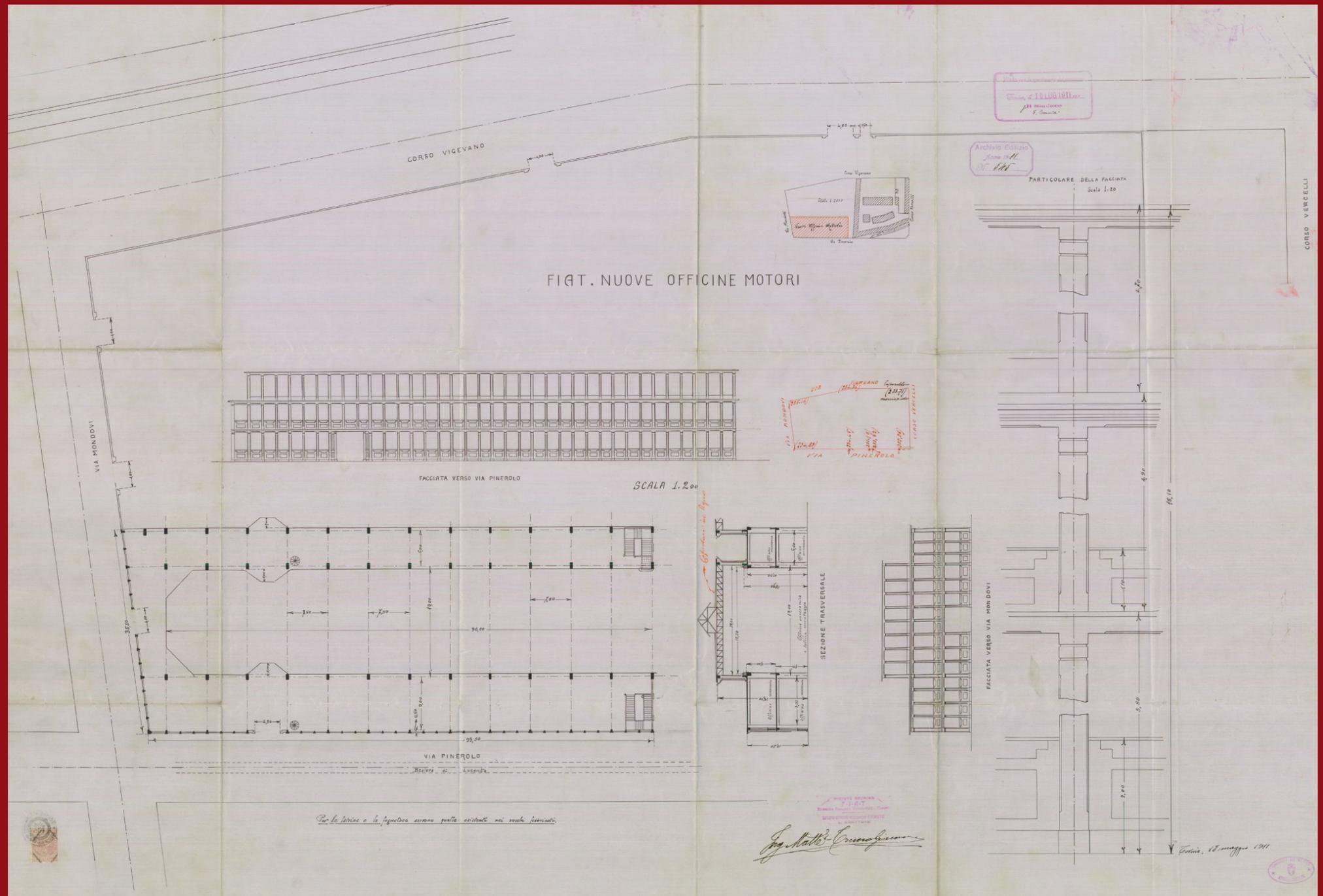


FIG 30.
Pianta, prospetto, sezione

FIAT FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

RIPARTO OFFICINE MECCANICHE E FONDERIE — VIA CUNEO 20.



PROGETTO DI AMPLIAMENTO DELLE OFFICINE MOTORI

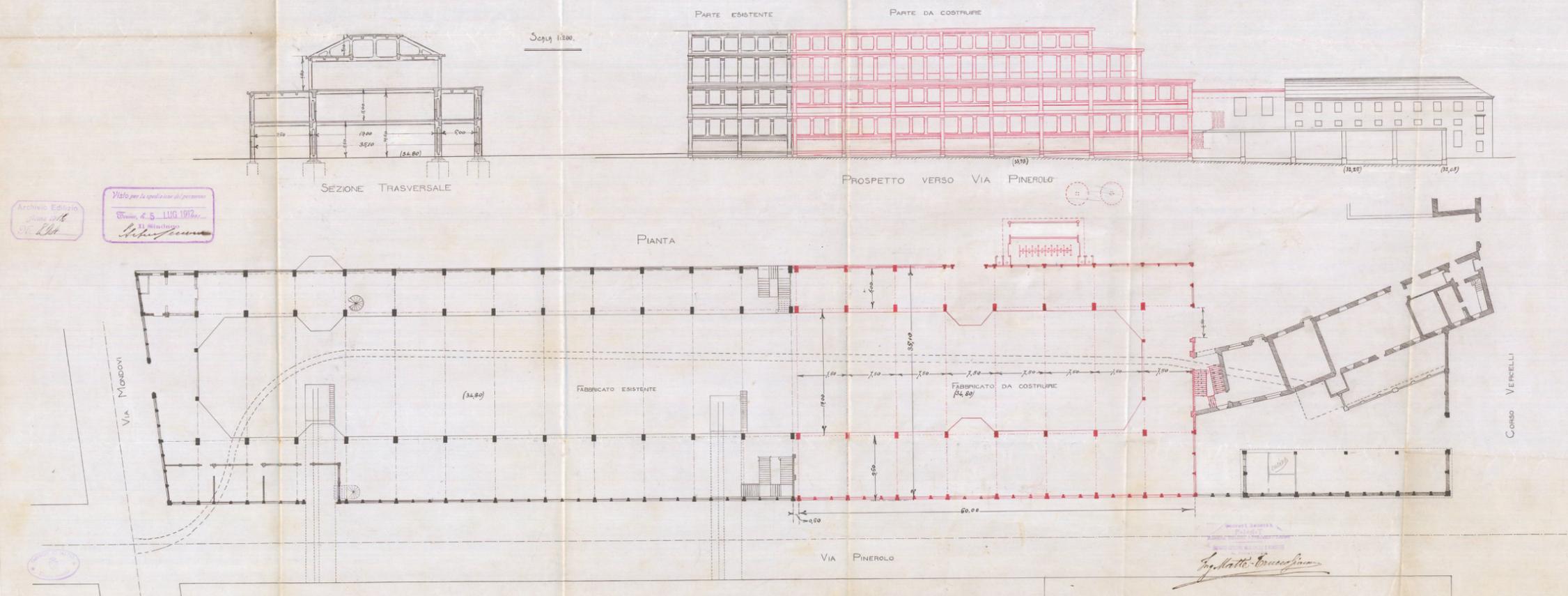


FIG 31.
Pianta, prospetto, sezione



FIG. 32.
Le "Officine Fenoglio"

2.3.3 Le "Officine Fenoglio"

L'edificio, realizzato nel 1889, è l'unico fabbricato rimasto del primo intervento realizzato dall'architetto Pietro Fenoglio, rappresentante emblematico della diffusione dell'Art Nouveau in Italia e soprattutto a Torino.

Il manufatto si affaccia su via Luigi Damiano, confinando a sud con via Cuneo e, a nord, con via Pinerolo, in prossimità dell'edificio noto come "la Basilica". Quest'ultima strada venne eliminata all'interno dell'area su richiesta dell'ingegner Ansaldo.

Nel 1906 con il trasferimento alla proprietà Fiat vennero addossati alcuni edifici al manufatto di Fenoglio, il quale venne poi esteso fino a via Cuneo con l'aggiunta di un modulo realizzato dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, mantenendo lo stile originario dell'architetto. Nello stesso periodo all'interno del corpo di fabbrica fu aggiunta una parte soppalcata progettata dall'ingegnere Angelo Frisa.

L'edificio misura 100 metri di lunghezza e 36,5 metri di larghezza, con una superficie lorda di pavimento di circa 4700 mq ed è realizzato con una copertura a shed.

La facciata occidentale del fabbricato in laterizio è attualmente vincolata, ma vi sono ulteriori elementi di valore che meriterebbero tutela: la struttura metallica interna, la copertura e il sistema

delle finestre.

Nel manufatto si può riconoscere la dicotomia strutturale caratteristica degli stabilimenti progettati dall'ingegnere: l'uso del laterizio per le facciate esterne come materiale tradizionale e l'uso della ghisa come materiale innovativo per le strutture interne portanti.

Il corpo di fabbrica, attualmente, si presenta in condizioni di degrado, evidenziato dalla vegetazione all'interno e dalle strutture metalliche ormai arrugginite e pericolanti.

Inoltre, la parte di edificio che venne addossata al fronte est nascondendo alla vista il prospetto fenogliano, è stata oggi demolita.

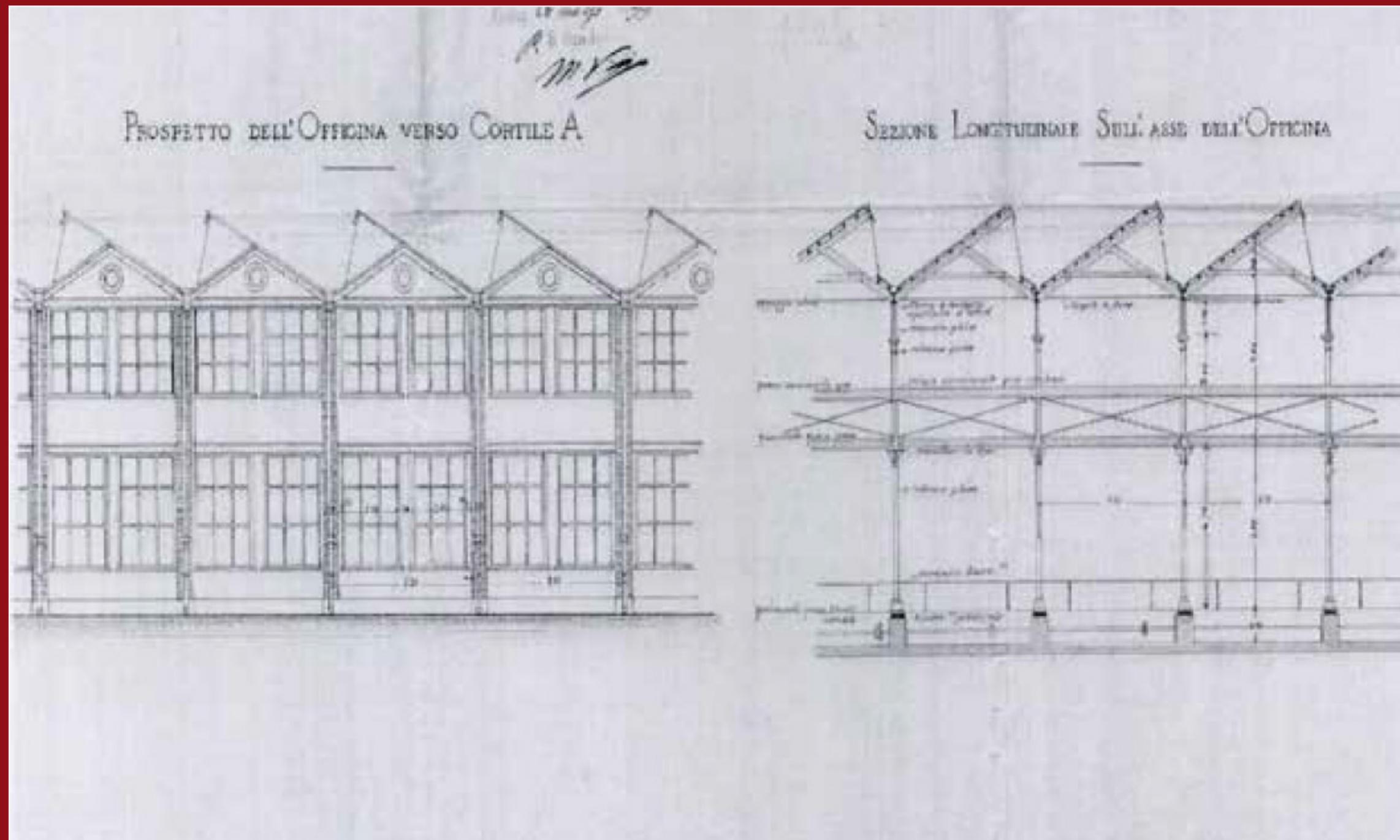


FIG 33.
Prospetto, sezione

03

**ANALISI PRELIMINARE
AL PROGETTO**

3.1 Inquadramento territoriale

Il complesso delle ex Officine Grandi Motori (OGM) si colloca nella zona nord-orientale della città di Torino, all'interno del quartiere Regio Parco, in un'area di margine tra il centro storico e la periferia industriale, sul confine settentrionale del borgo Aurora.

Il complesso presenta un area di 72000 mq ed è delimitato a nord da Corso Vigevano, a est da Corso Vercelli, a ovest da Via Luigi Damiano e a sud da Via Carmagnola mentre è attraversato, a metà, da Via Cuneo.

Geograficamente, l'area si trova nel bacino della Dora Riparia, importante affluente di destra del Po, che attraversa trasversalmente il tessuto urbano e ha storicamente costituito un asse privilegiato per l'insediamento di impianti produttivi, per la disponibilità di acqua e la vicinanza alle reti di trasporto. Infatti il sito è inserito in un contesto urbano caratterizzato da una forte presenza di archeologia industriale, testimone della vocazione produttiva che ha segnato lo sviluppo della città tra Ottocento e Novecento.



FIG 34.
Macro-inquadramento territoriale

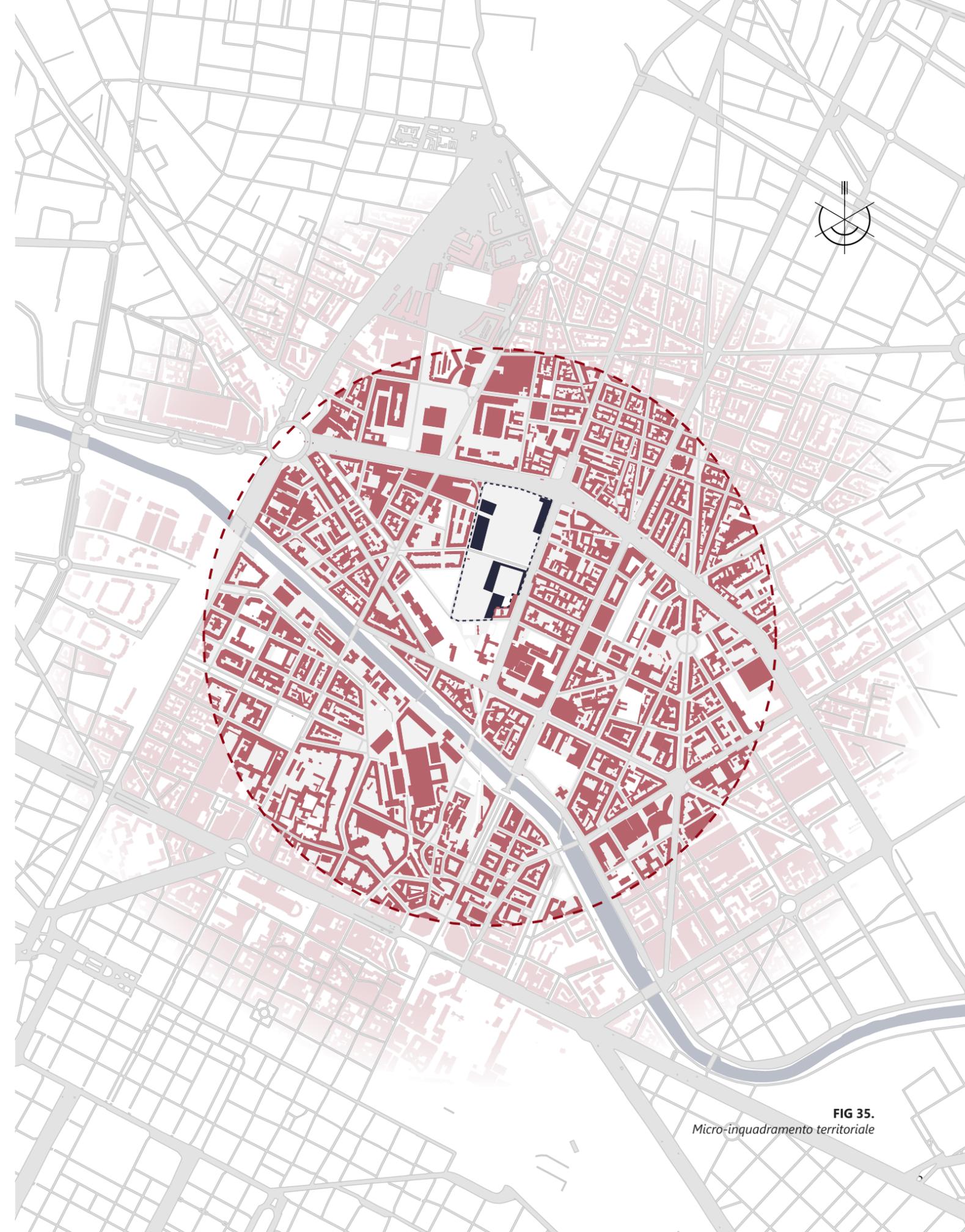


FIG 35.
Micro-inquadramento territoriale

3.2 Destinazioni d'uso

La prima mappa proposta prende in esame le destinazioni d'uso dei fabbricati presenti nel contesto urbano circostante il sito di progetto. I dati raccolti permettono di evidenziare una serie di considerazioni utili all'elaborazione della futura proposta progettuale. In particolare, emerge la presenza predominante di edifici adibiti a uso residenziale, molti dei quali rappresentano testimonianze storiche dell'edilizia popolare sviluppata durante il periodo industriale, quando la zona era fortemente legata alle attività produttive delle Officine Grandi Motori e di altri impianti limitrofi. Questi edifici, pur mantenendo in parte la loro destinazione originaria, si inseriscono oggi in un tessuto urbano che ha subito trasformazioni rilevanti.

Nel corso degli anni, infatti, si è assistito a un progressivo processo di riconversione funzionale e di riattivazione urbana, che ha portato all'insediamento di numerose attività commerciali. Tali attività si distribuiscono sia al piano terra delle palazzine esistenti sia all'interno di edifici appositamente realizzati o riconvertiti a questo scopo.

Parallelamente, è stata condotta un'analisi più dettagliata relativa alla presenza e alla tipologia delle funzioni terziarie, con un particolare focus sul settore dei servizi. L'indagine si è concentrata su un raggio di circa 400-500 metri dal sito dell'Ex Officine Grandi Motori, al fine di

restituire un quadro rappresentativo del livello di accessibilità e di prossimità ai servizi pubblici e collettivi.

L'analisi condotta evidenzia come la maggior parte dei servizi si concentri lungo l'asse di Corso Giulio Cesare, che si configura come una delle principali direttrici infrastrutturali e commerciali della zona. Qui si trovano infatti numerose attività di vicinato ed esercizi di media distribuzione, nonché una serie di presidi pubblici che contribuiscono a strutturare un'offerta funzionale consolidata. Al contrario, man mano che ci si allontana da tale asse, la distribuzione dei servizi tende a diventare più rarefatta. In particolare, si nota una presenza più frammentata lungo Corso Vercelli, Corso Vigevano e Corso Emilia, dove le funzioni sono distribuite in maniera meno sistematica. Lungo Via Cigna, infine, si riscontra una diffusa carenza di servizi, probabilmente legata alla storica funzione industriale dell'area e alla mancata riconversione di molte superfici dismesse, che oggi risultano ancora sottoutilizzate o in attesa di nuova destinazione.



FIG 36.
Mappa territoriale delle destinazioni d'uso

3.3 Viabilità

La carta della viabilità rappresenta uno strumento fondamentale per comprendere la rete di connessioni e il grado di accessibilità dell'area, nonché il suo potenziale ruolo come nodo di collegamento all'interno della città. Come si può osservare dalla mappa, il quartiere è delimitato e attraversato da alcune importanti arterie viarie, che costituiscono i principali assi di scorrimento sia per il traffico locale sia per quello a scala urbana. In particolare, si segnalano Corso Giulio Cesare, Corso Vigevano, Corso Vercelli e Corso Principe Oddone.

Queste arterie non solo permettono un facile accesso da e verso il Borgo Aurora, ma lo inseriscono in una rete infrastrutturale più ampia, che valorizza la sua posizione strategica. Un elemento di particolare rilievo è la vicinanza dell'area alla cosiddetta "Spina Centrale", il grande asse infrastrutturale urbano nato in seguito alla dismissione dello scalo ferroviario, che rappresenta oggi una dorsale di trasformazione e rigenerazione urbana.

Dal punto di vista della mobilità, la rete stradale presente nell'area è in gran parte destinata alla percorrenza carrabile, con una prevalenza di traffico automobilistico. Tuttavia, dall'analisi emergono alcuni segnali di transizione verso una mobilità più sostenibile. Negli ultimi anni sono stati infatti realizzati alcuni interventi mirati alla promozione

degli spostamenti dolci, in particolare tramite la creazione di piste ciclabili. Tra queste, si segnalano quelle recentemente realizzate lungo Corso Vigevano e Corso Vercelli, che si configurano come primi tentativi di strutturare una rete ciclabile più organica e continua.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, l'area risulta complessivamente ben servita. Le linee di autobus e tram che attraversano i principali corsi garantiscono una fitta rete di fermate, che permette di raggiungere agevolmente sia il centro cittadino sia le zone più periferiche.

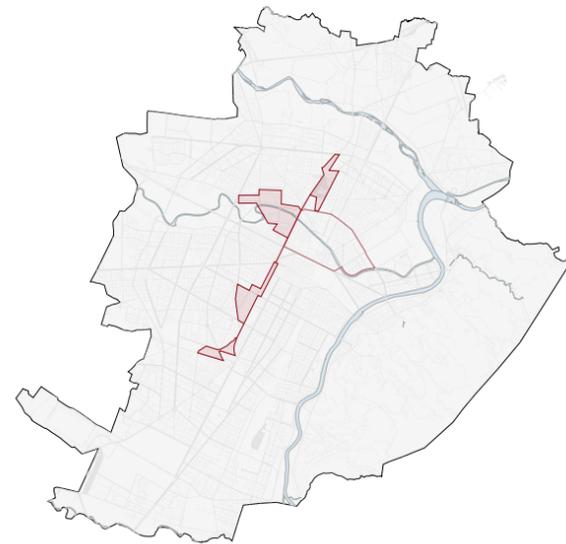


FIG 37.
La "Spina Centrale", diramata in Spina 1, Spina 2, Spina 3 e Spina 4

- Asse spina centrale
- Viabilità principale
- Viabilità secondaria
- Viabilità terziaria
- Viabilità carrabile e ciclabile
- Snodi di traffico
- Fermate trasporto pubblico
- Fiume Dora Riparia
- Rete stradale
- Area di progetto
- Fabbricati ex OGM

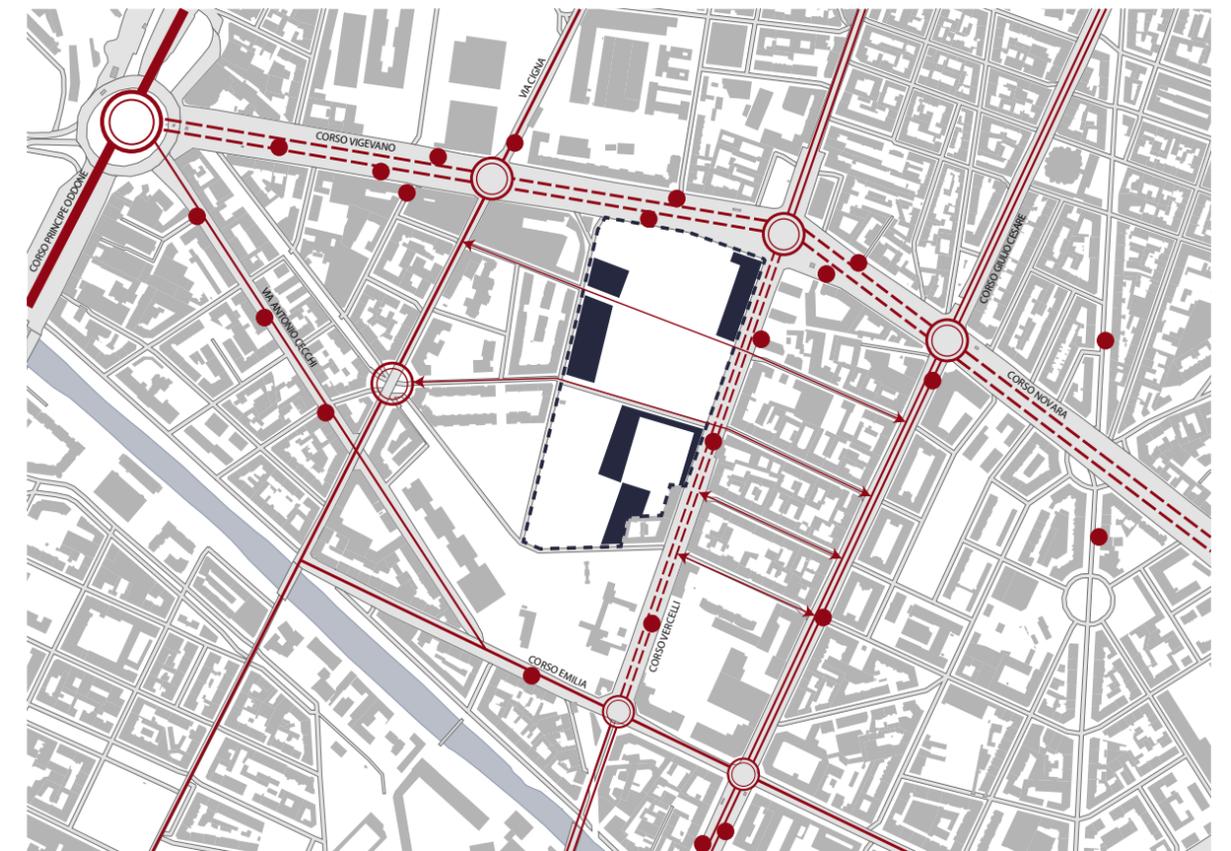


FIG 38.
Mappa territoriale della viabilità

3.4 Aree verdi

La presenza di spazi verdi nel Borgo Aurora risulta attualmente piuttosto limitata, rappresentando uno dei principali punti critici dell'area.

L'analisi della distribuzione del verde urbano mostra, infatti, come non vi siano, nelle immediate vicinanze, parchi o giardini pubblici di dimensioni significative, in grado di assolvere efficacemente alla funzione di polmone verde o di luogo di aggregazione per la comunità. Il parco più esteso e strutturato risulta essere il Parco Dora, situato però a circa 2 chilometri di distanza e dunque non facilmente accessibile soprattutto per le fasce più fragili della popolazione, come anziani, bambini e persone con disabilità.

All'interno del quartiere, si individuano solamente piccoli giardini o aree verdi marginali, spesso inglobate nel tessuto edilizio esistente. Questi spazi, sebbene importanti dal punto di vista del microclima e della permeabilità del suolo, non sono sufficienti a soddisfare il fabbisogno di aree verdi per la popolazione residente. In molti casi, si tratta di giardini condominiali o piccoli spazi interstiziali che non assumono un ruolo pubblico né sociale significativo. Una delle poche eccezioni alla scarsa presenza di verde strutturato è rappresentata dall'area adiacente al fiume Dora, che conserva ancora porzioni di vegetazione spontanea lungo le sponde, offrendo un valore ecologico

potenziale.

Un altro spazio che merita attenzione è l'area in cui un tempo correva il tracciato dell'ex linea ferroviaria, nota come "Trincerino".

Nel tempo, questa ex infrastruttura è stata progressivamente invasa dalla natura, ma l'assenza di interventi di manutenzione, pulizia e sicurezza ha trasformato quella che poteva diventare una risorsa urbana in uno spazio abbandonato e degradato non percorribile e non sicuro.

Un quadro leggermente più positivo emerge se si considera il trattamento del verde lungo le strade, in particolare nei tratti principali. Come osservabile, infatti, diversi assi viari nelle vicinanze dell'area, tra cui Corso Vercelli, Corso Vigevano e Via Cigna, presentano alberature ai lati della carreggiata. Questi viali alberati, seppur non sostitutivi di veri e propri parchi urbani, svolgono un ruolo importante dal punto di vista ambientale e percettivo. Essi contribuiscono alla riduzione delle isole di calore, al miglioramento della qualità dell'aria e alla creazione di un ambiente più gradevole per i pedoni. Inoltre, dal punto di vista estetico e paesaggistico, costituiscono una componente fondamentale del carattere urbano del borgo, introducendo elementi naturali in un contesto prevalentemente costruito.

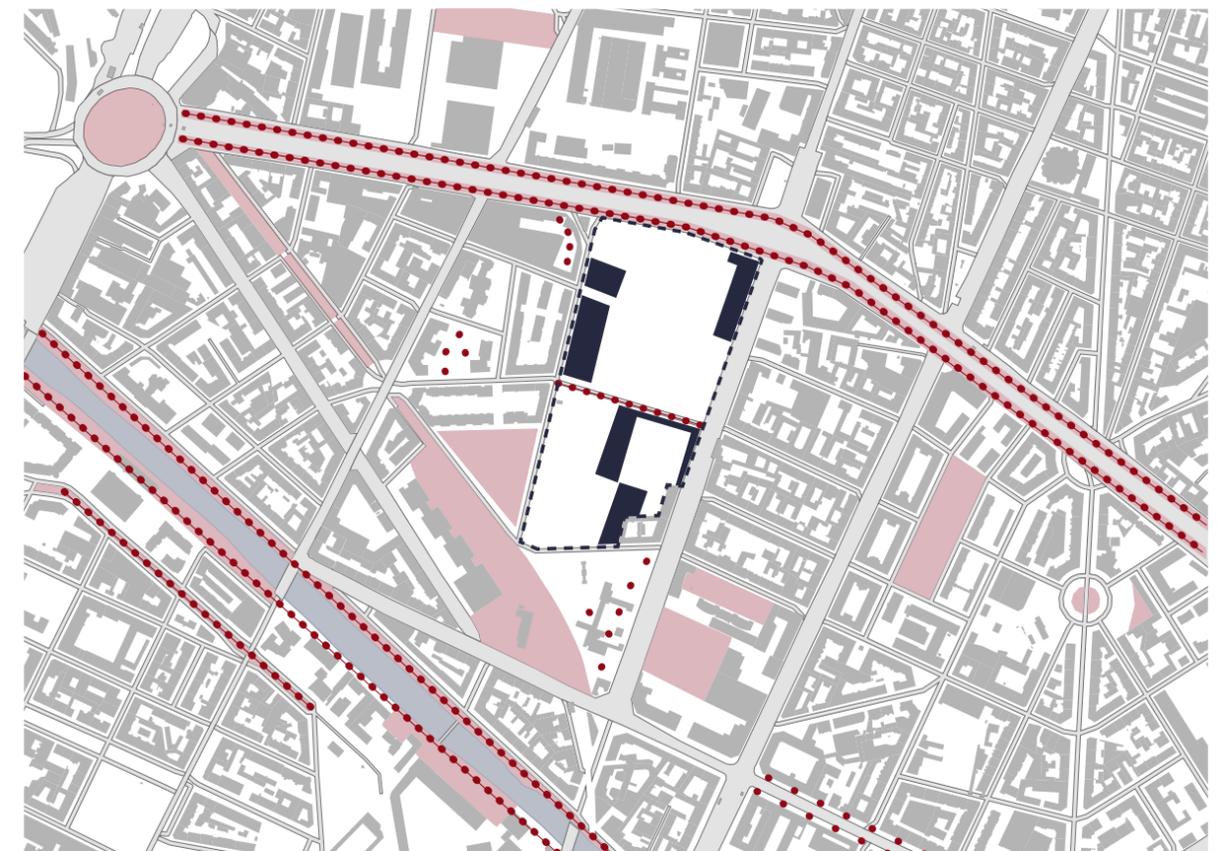


FIG 39. Mappa territoriale delle aree verdi pubbliche

3.5 Prescrizioni del PRGC

L'area delle ex Officine Grandi Motori (OGM), è stata oggetto di particolare attenzione nel Piano Regolatore Generale del comune di Torino del 1995, redatto dallo studio Gregotti Associati. Il PRG riconosce l'importanza strategica di questo ambito nel quadro della rigenerazione urbana post-industriale, collocandolo tra le aree a più alto potenziale trasformativo della cosiddetta "Spina 4", ovvero la porzione nord della dorsale infrastrutturale individuata per connettere il centro storico con le ex aree industriali dismesse lungo l'asse ferroviario.

L'area è identificata nel PRG con la sigla "Damiano 9.33", che designa uno specifico ambito di trasformazione urbana, inserito all'interno delle ZUT (Zone Urbane di Trasformazione). Le ZUT rappresentano le porzioni di territorio che il piano individua come prioritarie per un intervento organico di riqualificazione, in quanto caratterizzate da dismissione, degrado, sottoutilizzo o da una significativa discontinuità urbana. L'attribuzione di questa classificazione consente la previsione di interventi complessi, di natura integrata, orientati alla rigenerazione funzionale, spaziale e ambientale dei tessuti urbani.

Il Piano Regolatore Generale del 1995 prevedeva per l'ambito una destinazione funzionale fortemente residenziale, prescrivendo l'80% delle funzioni a residenza e riservando il restante 20% ad

ambiti strategici di progetto integrato (ASPI).

Una svolta significativa si registra nel 2006, con l'adozione della Variante n. 38 al PRG: pur mantenendo la classificazione dell'area come Zona Urbana di Trasformazione (ZUT) 9.33, la variante modifica radicalmente le percentuali funzionali, proponendo un 20% di residenziale, un 50% di ASPI e introducendo la funzione terziaria.

L'obiettivo è quello di riequilibrare la composizione funzionale del quartiere, evitando la creazione di aree esclusivamente residenziali e promuovendo una maggiore integrazione tra abitazione, lavoro e servizi.

Questo passaggio segna l'inizio della definizione di un progetto integrato e organico per la rigenerazione dell'area.

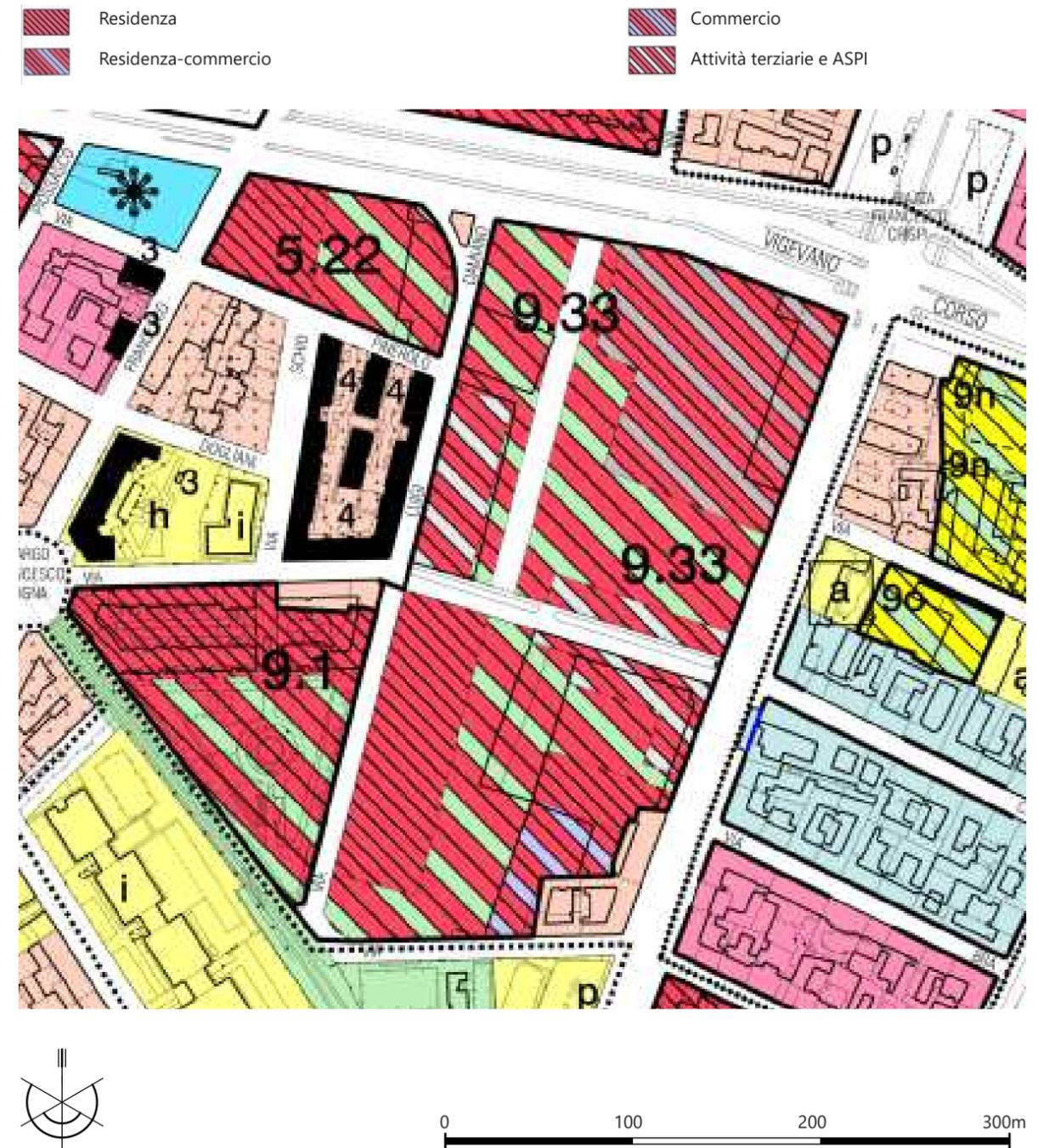


FIG 40. Estratto di PRGC, Comune di Torino

3.6 PRIN del 2007

Come già accennato, il PRG, a seguito della nuova variante, individua l'area Damiano 9.33 all'interno di una Zona Urbana di Trasformazione (ZUT) e, più precisamente, come ambito ASPI (Ambito Strategico di Progetto Integrato). Questa doppia classificazione implica che ogni intervento previsto sull'area debba essere preceduto da un progetto di pianificazione complesso e coordinato, capace di affrontare in maniera strategica la trasformazione urbana, secondo una visione d'insieme che integri funzioni, spazi e servizi.

Per rispondere a tale esigenza, il PRG prevede la redazione di uno strumento attuativo specifico: il PRIN (Programma di Riqualificazione Integrata). Questo programma rappresenta l'elaborazione progettuale necessaria per rendere operativi gli indirizzi e gli obiettivi del PRG, traducendoli in una proposta concreta, articolata e pienamente attuabile.

Il 29 ottobre 2007, con la Delibera del Consiglio Comunale n. 109, viene approvato il primo PRIN relativo all'area. Il promotore e investitore è Esselunga, che affida il progetto urbanistico e architettonico allo studio Mellano Associati, avente sede a Torino.

Questo documento integra e approfondisce le direttive contenute nel PRG, definendo con maggiore precisione diversi aspetti fondamentali.

In particolare, stabilisce gli oggetti da

demolire (circa l'80% dei manufatti esistenti), specifica le metrature previste per il progetto, prevede interventi sia sulla viabilità esistente che su quella di nuova realizzazione, e propone una suddivisione dell'area in due macro-zone, nord e sud.

Questa distinzione è importante per la distribuzione delle funzioni, mantenute invariate da PRG: la porzione meridionale è destinata prevalentemente ad uso residenziale, mentre la zona settentrionale è destinata a funzioni commerciali e artigianali.

A ciascuna destinazione d'uso viene inoltre associata una specifica percentuale di edificabilità.

Nella tabella seguente vengono riportati i principali dati contenuti nel documento

SUPERFICIE	Interna alla Z.U.T. 9.33 Damiano	72.062 mq	FUNZIONI
	Esterna alla Z.U.T. (viabilità, ecc.)	19.105 mq	
	Indice di edificabilità	0,7 mq SLP/mq ST	
	SLP massima realizzabile	50.443 mq	
	Proprietà privata	46.670 mq	
	Proprietà comunale	3.773 mq	
RIPARTIZIONI	Residenza (max)	22.250 mq	FUNZIONI
	Terziario (max)	6.000 mq	
	ASPI (max)	12.610 mq	
	ASPI art. 3, punto 4A1 lett. a)	1.200 mq	
	ASPI artigianale/terziario/comunale	8.383 mq	
	Servizi pubblici Minimo	46.121 mq	
Parco pubblico	15000 mq		
Zona sud di Via Cuneo: residenziale, verde, percorsi pedonali, due fabbricati ex-industriali ristrutturati			
Zona nord di Via Cuneo: commerciale, artigianale, fabbricato per servizi pubblici			

FIG 41.
Schema PRIN 2007

PROMOTORE: Esselunga

STUDIO DI PROGETTAZIONE: Studio Mellano Associati

Percentuali PRG ■
 Percentuali PRIN 2007 ■



FIG 42.
 Planivolumetrico dell'intervento previsto dal PRIN del 2007



- Perimetro del programma integrato d'intervento
- Perimetro della Z.U.T.-Ambito 9.33 Damiano
- Verde pubblico
- Verde privato
- Aree Pedonali Attrezzate E Sistemazioni A Verde
- * Aree escluse dall'ambito d'intervento

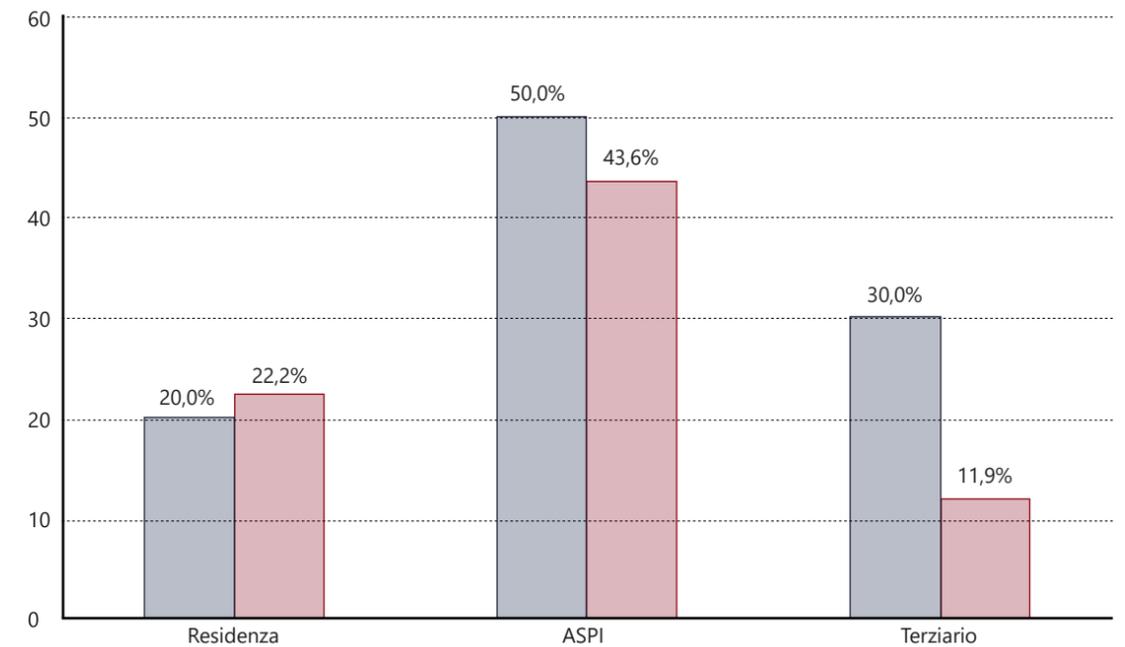


FIG 43.
 Confronto tra destinazioni d'uso: PRG vs PRIN 2007

Il grafico mostra chiaramente come le scelte progettuali si siano mosse nei margini della normativa, ma con alcune deviazioni. Si può infatti notare come la percentuale assegnata alla residenza

sia stata leggermente sfiorata: questo probabilmente è dovuto a valutazioni strategiche o deroghe concordate in sede di approvazione.

3.6.1 Approfondimento del PRIN

AREA SUD

- Realizzazione di due edifici ex novo lungo Via Damiano e una torre di 22 pian
- Mantenimento e ristrutturazione di due degli ex manufatti industriali presenti, da destinare a attività sportive, di svago ed espositive
- Aree verdi e percorsi pedonali

AREA NORD

- Tra Corso Vercelli e Corso Vigevano si prevede una destinazione commerciale che ospiti una grande struttura di vendita
- Tra Via Damiano e Corso Vigevano si prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato per servizi pubblici
- Tra Via Cuneo o Via Damiano si prevede di ospitare attività artigianali, integrate da residenze e attività per l'esercizio di arti e professioni.

PARCHEGGI PUBBLICI

- A raso sia al fondo di via Damiano che a nord di via cuneo, sulla soletta di copertura del parcheggio interrato di pertinenza delle attività commerciali
- Al primo piano interrato, cui si accede al livello di Via Cuneo e al secondo piano interrato dell'ambito adiacente alle attività commerciali e terziarie

VIABILITA'

- Sui tratti di Via Cuneo, Via Damiano, Corso Vercelli e Via Carmagnola prevista la regolarizzazione delle carreggiate, la creazione di nuove rotonde e l'inserimento di spazi per parcheggio
- Nuovo tratto carrabile parallelo a Via Damiano, per creare collegamento tra via Cuneo e Corso Vigevano
- Nuovo tratto pedonale in prosecuzione a Via Pinerolo, per migliorare l'accesso ai parcheggi del centro commerciale

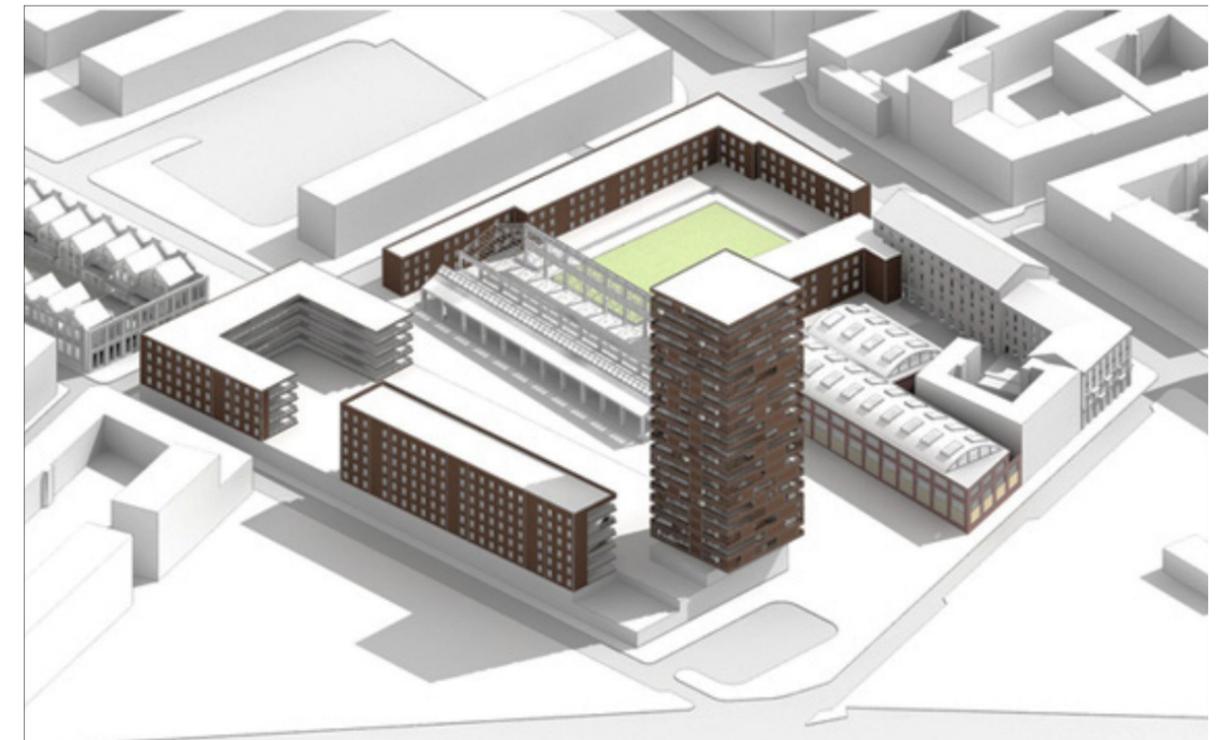


FIG 44.

Proposta di progetto preliminare in corso nel 2007

3.7 Nuova variante al PRG

Il 18 ottobre 2010 iniziano ufficialmente i lavori di demolizione e bonifica dell'area. Tuttavia, subito dopo le prime operazioni, il cantiere viene interrotto. Le cause principali di questo stallo sono riconducibili a complicazioni di natura burocratica e agli elevati costi di bonifica del terreno.

La situazione di blocco permane fino al 2017, quando Esselunga, insieme a CDP immobiliare, avanza una nuova proposta progettuale, elaborata principalmente in collaborazione con lo studio Metrogramma Milano. La proposta viene sviluppata in accordo con il Comune di Torino, che, nel frattempo, aveva espresso la necessità di una visione più attuale e sostenibile, in linea con le mutate esigenze della città.

Rispetto al PRIN del 2007, la variante modifica in maniera significativa la distribuzione delle destinazioni d'uso.

Maggiore attenzione viene posta alla valorizzazione delle preesistenze architettoniche, evitando demolizioni indiscriminate e favorendo invece strategie di riuso. Viene assegnata una nuova posizione prioritaria agli spazi pubblici pedonali e al verde urbano, con l'obiettivo di migliorare la qualità ambientale e sociale dell'intero ambito.

Per consentire una gestione più efficace degli interventi, la nuova proposta suddivide l'area in quattro U.M.I. (Unità Minime di Intervento). Ciascuna UMI è dedicata a un comparto funzionale

specifico, tra quelli previsti dagli strumenti urbanistici.

La variante viene discussa e perfezionata nei successivi anni, finché il progetto giunge al Consiglio Comunale, che nel gennaio 2023 lo approva all'unanimità, sancendo formalmente l'avvio della fase attuativa.

Tra la fine del 2023 e il 2024 viene avviato l'iter esecutivo.

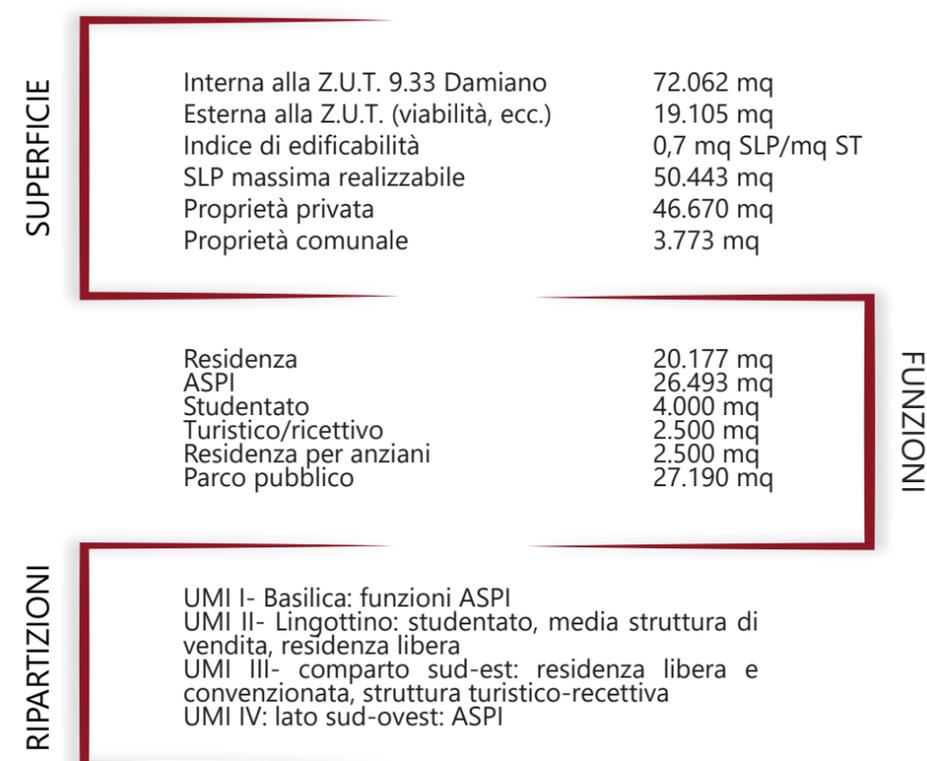


FIG 45.
Schema nuova variante al PRG

PROMOTORE: Esselunga e CDP immobiliare
STUDIO DI PROGETTAZIONE: Studio Metrogramma Milano

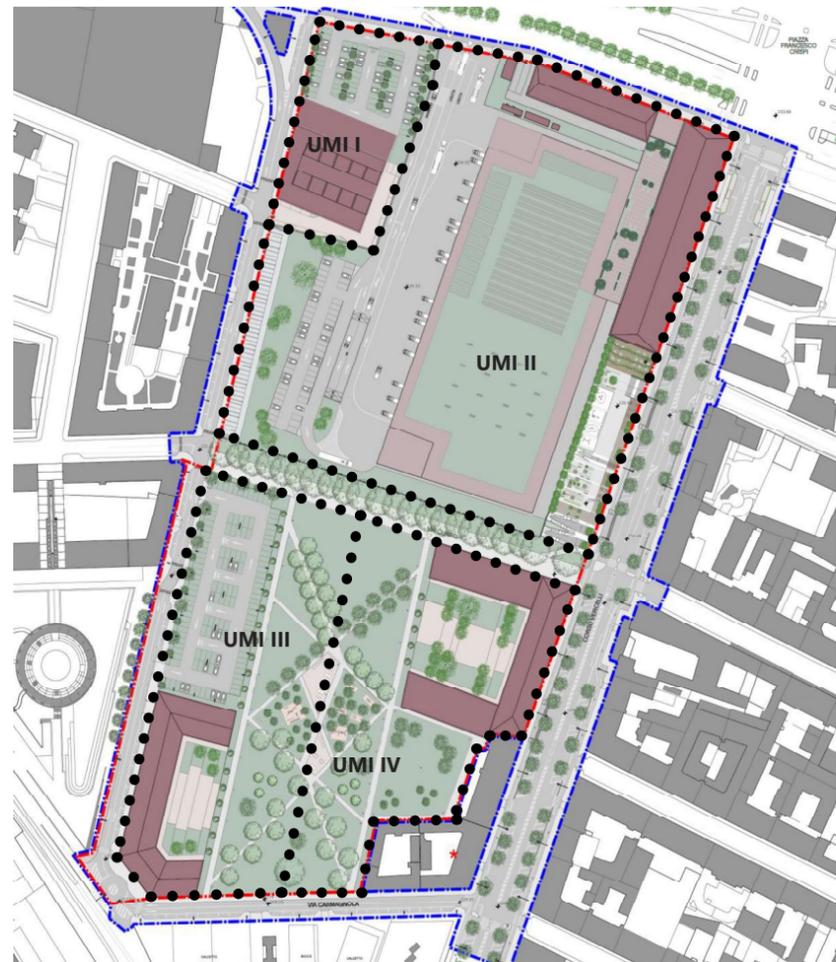


FIG 46.
 Planivolumetrico dell'intervento previsto dalla variante del 2017



- Perimetro del programma integrato d'intervento
- Perimetro della Z.U.T.-Ambito 9.33 Damiano
- Verde pubblico
- Aree Pedonali Attrezzate E Sistemazioni A Verde
- Divisione UMI
- * Aree escluse dall'ambito d'intervento

Percentuali PRIN 2007 ■
 Percentuali variante 2017-2019 ■

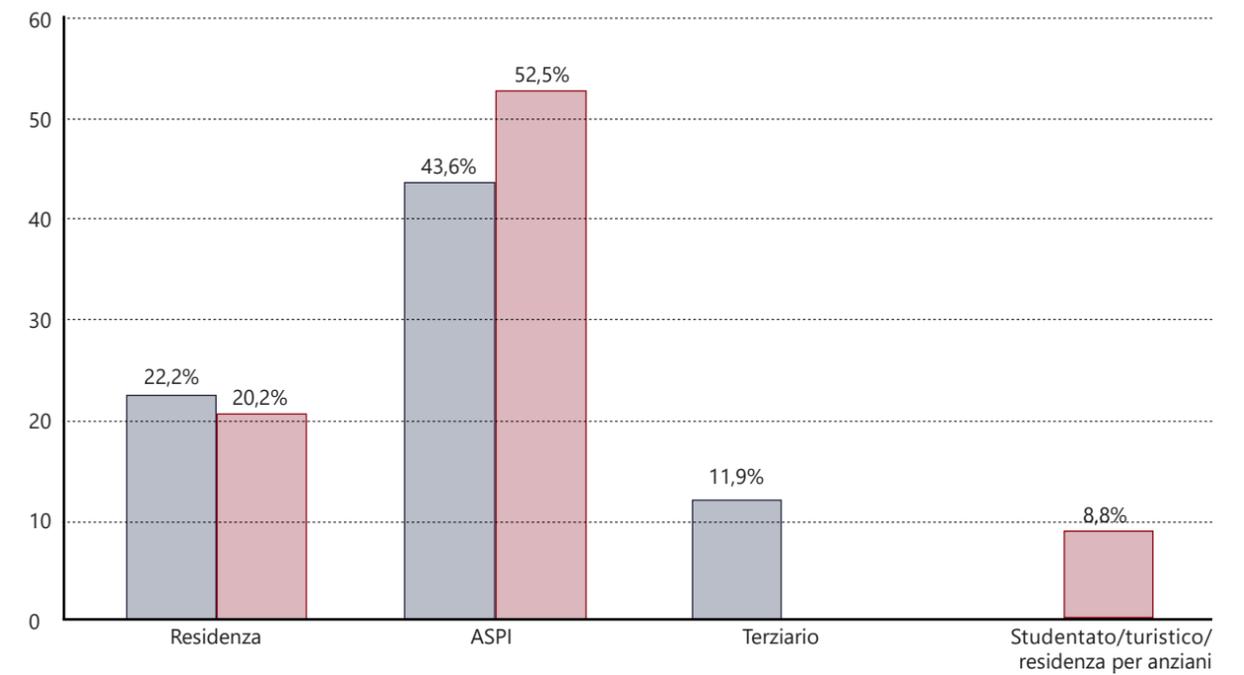


FIG 47.
 Confronto tra destinazioni d'uso: PRIN 2007 vs nuova variante

Come si può notare dal grafico, vengono introdotte alcune nuove funzioni recettivo-residenziali. Il terziario scompare come categoria autonoma e viene assorbito dall'ASPI che acquisisce

sempre più importanza. Questo cambiamento è risultato di un passaggio da funzioni individuali ad un mix più articolato ed organico.

3.7.1 Approfondimento della variante al PRG

ATTIVITÀ COMMERCIALE

- Non più la grande struttura di vendita di destinazione commerciale
- Un polo logistico per l'e-commerce di smistamento e stoccaggio merci acquistate online di circa 14000 mq, accessibile direttamente dal controviale di Corso Vigevano, che prevederà quindi anche spazi di manovra dedicati ai mezzi.
- Media Struttura di Vendita (MSV) ai piani terra e ammezzato del "Lingottino", direttamente collegata al nuovo spazio pedonale a sud del medesimo fabbricato

RESIDENZE

- L'edificio più a nord dell'isolato, costruito ex novo su Corso Vercelli in adiacenza all'appendice più bassa del "Lingottino" e i piani superiori di quest'ultimo, sono destinati ad ospitare residenze universitarie e saranno dotati di un parcheggio privato interrato che assolverà al quantitativo richiesto dalla Legge Tognoli (L. 122/1989).
- A sud di via Cuneo si prevede la realizzazione di edifici destinati ad attività turistico-recettive e socio-assistenziali, affiancate da una grande area verde pubblica

SPAZI APERTI

- Prevista una nuova piazza lineare pedonale attrezzata, all'angolo tra Via Cuneo e Corso Vercelli, sopraelevata rispetto alla strada ed estesa fino al fronte sud del "Lingottino", per ospitare interazioni sociali, attività di studio e relax, zona gioco per i bambini e area bar. Il tutto sarà collegato alla MSV che vedrà il proprio accesso proprio da questo spazio
- Le aree destinate al verde copriranno una superficie di 27.190 mq, pari al 28,22% dell'estensione della superficie complessiva della zona.

ARTIGIANALE E TERZIARIO

- Le attività commerciali extra alimentari saranno ospitate nella Basilica e avranno a disposizione un parcheggio a raso ad uso pubblico, tra Corso Vigevano e Via Damiano.



FIG 48.
Proposta di progetto in variante al PRG

3.8 Varianti degli strumenti urbanistici

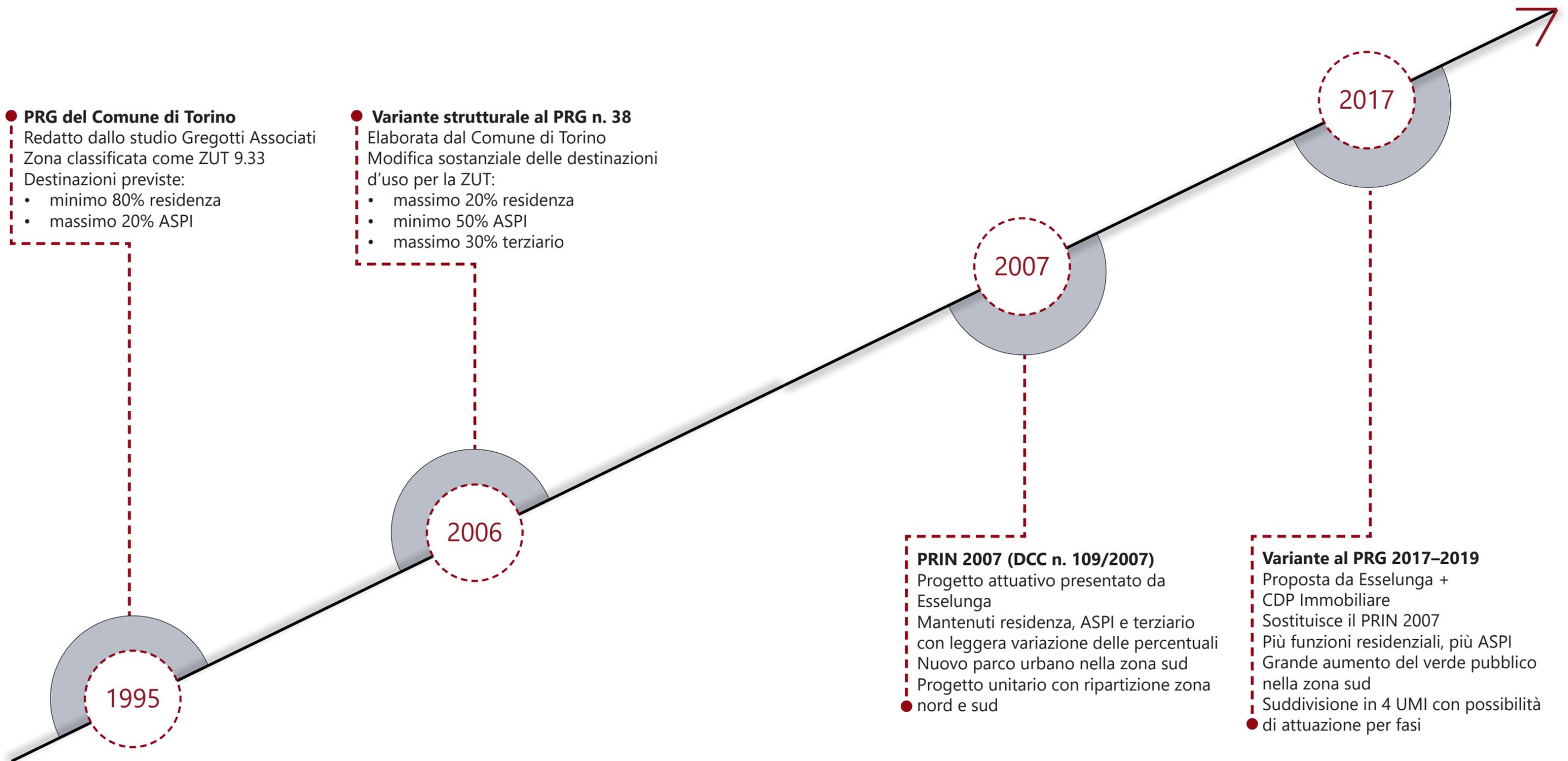


FIG 49.
Schema varianti strumenti urbanistici

3.9 Indagine fotografica

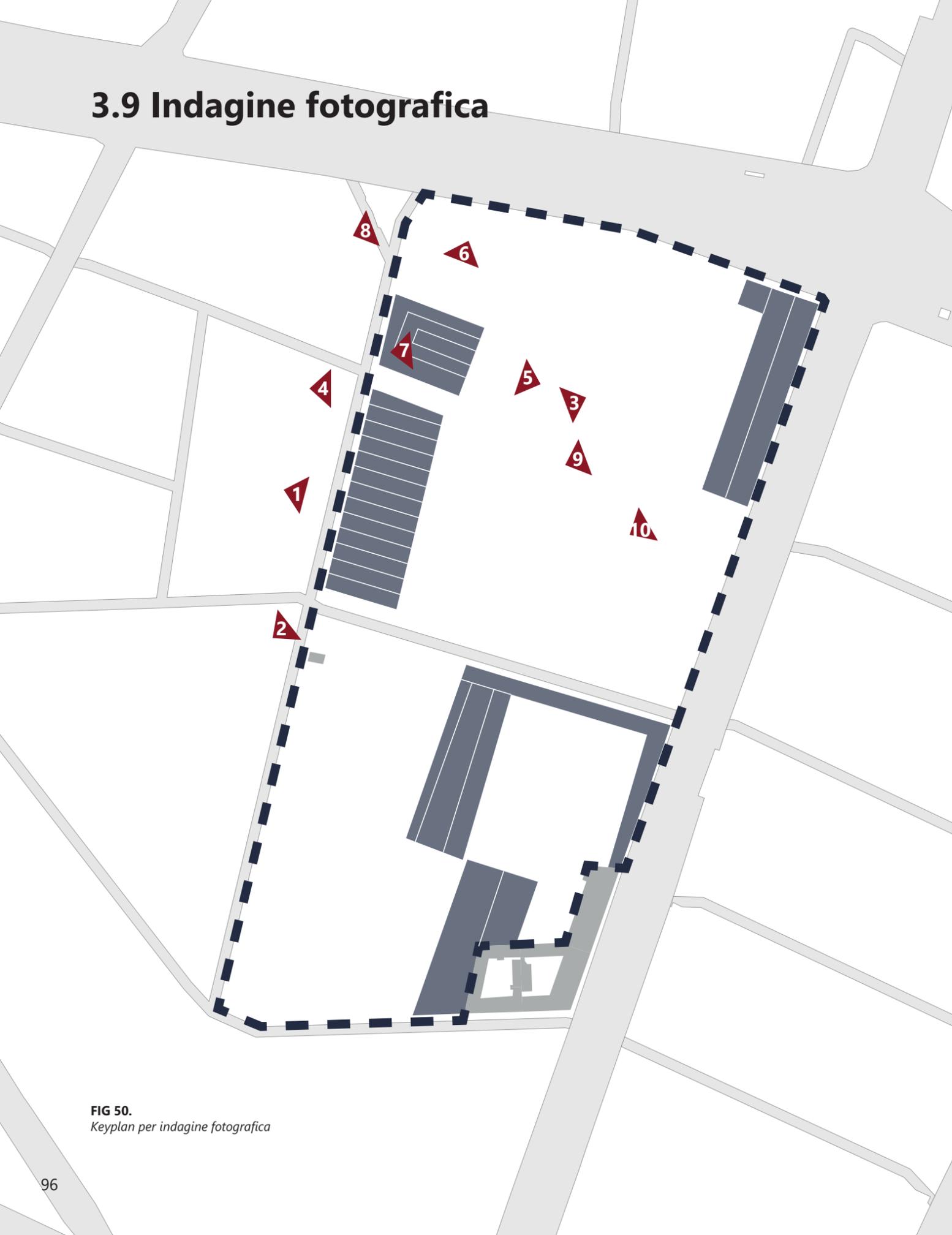


FIG 50.
Keyplan per indagine fotografica



1

FIG 51. Fotografia delle ex "Officine Fenoglio", fronte esterno



2

FIG 52. Fotografia delle ex "Officine Fenoglio", angolo via Damiano



3

FIG 53. Fotografia delle ex "Officine Fenoglio", fronte interno



5

FIG 55. Fotografia della "Basilica", fronte interno



4

FIG 54. Fotografia delle ex "Officine Fenoglio", fronte esterno



6

FIG 56. Fotografia della "Basilica", fronte laterale



7

FIG 57. Fotografia della "Basilica", interni



9

FIG 59. Fotografia del "Lingottino", fronte interno



8

FIG 58. Fotografia della "Basilica", muro esterno



10

FIG 60. Fotografia del "Lingottino", vista d'angolo

04

**STRATEGIE DI
INTERVENTO**

4.1 Aree dismesse come vuoti urbani

"Brownfield is previously-developed land that has been abandoned or underused, and which may carry pollution, or a risk of pollution, from industrial use"¹.

Questi spazi rappresentano una componente sempre più rilevante del paesaggio urbano contemporaneo, soprattutto nei contesti post-industriali, dove il cambiamento del sistema economico e produttivo ha lasciato dietro di sé vaste porzioni di territorio prive di funzione.

"Brownfield land [...] requires further development before reuse."²

Molto spesso, tali aree sono percepite come "vuoti urbani", luoghi cioè che, pur avendo avuto un ruolo centrale nel passato, oggi appaiono scollegati dal tessuto urbano attivo, privi di identità e incapaci di rispondere ai bisogni contemporanei. Questa condizione è spesso derivata dall'incapacità della pianificazione urbana di prevedere un riutilizzo efficace e dalla una gestione inadeguata delle risorse e delle opportunità territoriali.

In questo contesto si inserisce la metafora della "scatola vuota", introdotta per la prima volta da Stefano Boeri, che evoca un'immagine efficace per descrivere la natura ambigua e latente di questi spazi. La scatola, pur essendo fisicamente presente e riconoscibile, è priva di contenuto e di funzione. Essa però, offre anche un potenziale: può essere riempita

nuovamente, reinterpretata, rigenerata. La metafora invita a non considerare queste aree come scarti, ma come risorse in attesa di una nuova narrazione.

Tuttavia, ogni intervento su queste aree deve essere affrontato con consapevolezza e rispetto per il loro valore intrinseco. Non si tratta di semplici vuoti da riempire in modo meccanico, ma ciascuna area dismessa racchiude una storia specifica, un'identità.

Il rischio, se non si adotta un approccio attento e integrato, è quello di proporre soluzioni superficiali, scollegate dal contesto, incapaci di generare valore nel lungo termine.

Per questo motivo, la progettazione su aree dismesse dovrebbe fondarsi su una duplice attenzione. Da un lato, è fondamentale conservare e valorizzare gli elementi storici, culturali e architettonici, riconoscendo il potenziale patrimonio di molte strutture, anche quando non vincolate formalmente. Dall'altro lato, è necessario immaginare nuovi usi e funzioni, capaci di rispondere ai bisogni attuali e futuri della comunità, contribuendo alla coesione sociale, alla sostenibilità ambientale e alla rigenerazione economica dei quartieri.

Il termine "area dismessa" è spesso usato in modo generico perché include una vasta gamma di situazioni molto diverse tra loro, per caratteristiche fisiche e dimensionali, collocazione, stato di conservazione, accessibilità e valore simbolico. Di conseguenza, risulta difficile applicare un'unica strategia d'intervento a tutte le aree dismesse.

Una prima e utile distinzione può essere fatta sulla base della strategia di riqualificazione più adeguata, che deve essere calibrata in funzione delle condizioni specifiche del sito.

RIUTILIZZO TEMPORANEO

Prevede l'uso provvisorio di spazi in attesa di un progetto definitivo, per attività come eventi culturali, mercati, installazioni artistiche o orti urbani. Questa strategia è utile per attivare da subito il luogo, favorendo il coinvolgimento della comunità.

RICONVERSIONE FUNZIONALE

Comporta un cambiamento di destinazione d'uso, come nel passaggio da un'area industriale a una residenziale, commerciale o culturale.

È una strategia frequente nei centri urbani in trasformazione, che consente di rispondere a nuove esigenze abitative o di servizi.

RIGENERAZIONE URBANA

Interviene senza snaturare le funzioni originarie, cercando invece di migliorarne la qualità e la fruibilità. Spesso include il recupero architettonico, l'adeguamento degli spazi pubblici e il potenziamento dei servizi.

DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE

Rappresenta l'intervento più radicale, da adottare solo quando il recupero non è tecnicamente o economicamente sostenibile. Consiste nell'abbattimento dell'esistente e nella progettazione di un nuovo impianto edilizio, con funzioni completamente rinnovate.

RINATURALIZZAZIONE

Consiste nel riportare la natura all'interno della città, trasformando l'area dismessa in parco, bosco urbano o zona umida. Questa strategia risponde sia a bisogni ambientali (riduzione delle isole di calore, aumento della biodiversità), sia sociali (spazi di svago e benessere).

PROGETTI MISTI

Spesso le strategie non si escludono a vicenda ma possono essere combinate. Un'area può ad esempio ospitare funzioni temporanee mentre si progettano interventi strutturali di rigenerazione, oppure integrare spazi naturalizzati con edifici recuperati.

¹ Environmental Law Institute, *Glossary of Brownfields Terms*, Brownfields Center, Washington D.C., 2015.

² J. Jacek, A. Rozan, M. Desrousseaux, I. Combroux, *Brownfields over the years: from definition to sustainable reuse*, in «Environmental Reviews», vol. 30, 2021, pp. 50-60, DOI: 10.1139/er-2021-0017.

4.2 Archeologia industriale

L'espressione "archeologia industriale" fu introdotta in Inghilterra negli anni Cinquanta da Michael Rix, professore presso l'università di Birmingham, nel suo articolo *Industrial Archeology*, pubblicato sulla rivista *The Amateur Historian*.

Questo termine nacque in un periodo storico in cui numerose nazioni europee erano impegnate a fronteggiare le conseguenze della Seconda Guerra Mondiale, ricostruendo le città devastate dai bombardamenti, che avevano causato gravi danni e perdite al patrimonio industriale. Rix si poneva l'esigenza di intervenire a difesa del valore storico culturale degli edifici industriali, sottolineando ampiamente la necessità di porre un freno agli abbattimenti e alle distruzioni cui andava incontro il patrimonio industriale inglese.¹

In Italia, il termine fu impiegato per la prima volta nel 1977 durante il Congresso Internazionale svoltosi a Milano, in occasione della mostra dedicata alla comunità settecentesca di filatori di seta di Caserta, intitolata "San Leucio: archeologia, storia, progetto". Negli stessi anni si forma la Società Italiana per l'Archeologia Industriale assieme al Centro di Documentazione e ricerca archeologia industriale, evidenziando una crescente consapevolezza della presenza, in tutte le regioni italiane, di tracce del processo di trasformazione industriale, come i luoghi e gli oggetti

legati alla vita operaia.

Il termine "archeologia industriale" ricorre alla figura retorica dell'ossimoro, accostando due termini dal significato opposto per esprimere un concetto.

La parola "archeologia" deriva dal greco ed è composta dai termini "antico" e "discorso". Etimologicamente, indica lo studio delle "cose antiche" e, più in generale, delle civiltà e delle culture umane del passato, analizzando reperti di epoche molto lontane.

Il termine "industria" invece significa "attività" o "operosità", indicando l'abilità e la destrezza nel lavoro manuale. Si riferisce alle civiltà più avanzate e sviluppate, in particolare a quelle protagoniste della Rivoluzione Industriale, avvenuta tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento.

L'archeologia industriale si occupa quindi dello studio dell'Industrial Heritage, ovvero del patrimonio archeologico-industriale. Questo include i manufatti, che hanno contribuito alla formazione del paesaggio urbano industriale a partire dal XVIII secolo, rappresentando le trasformazioni ambientali e sociali portate dalla rivoluzione industriale. Rientrano in questa categoria aree industriali abbandonate o riconvertite, stazioni ferroviarie, officine, depositi, reti stradali, canali, ponti, gallerie, cave, miniere e villaggi operai.

La definizione di archeologia industriale non si limita a includere solo il patrimonio

materiale tangibile, ma include anche aspetti immateriali come la memoria scritta e orale, le tradizioni, il sapere tecnico e i metodi di produzione: "un insieme, dunque, composto da tutto quello che deriva dall'intreccio tra attività industriale, l'ambito territoriale, i gruppi umani".²

OBBIETTIVO

Sin dalla sua origine, l'archeologia industriale si propone come obiettivo primario la salvaguardia e la protezione di questi luoghi dalla distruzione, dall'oblio e dalla "tabula rasa" promuovendone la valorizzazione, la rifunzionalizzazione e il riutilizzo, per trasformarli in simboli di un passato prospero per il territorio di riferimento.

STRATEGIA

L'archeologia industriale si compone di tre diverse fasi:

1. Studio del patrimonio industriale: analizza vecchie fabbriche, stabilimenti, miniere, ferrovie e altre strutture legate alla produzione.
2. Documentazione e conservazione: raccoglie archivi, fotografie e testimonianze orali per ricostruire la memoria del lavoro.
3. Riqualificazione e recupero: molti spazi dismessi vengono trasformati in musei, centri culturali o spazi residenziali.



FIG 61.
Schema sull'archeologia industriale

¹ A. Nesti, *L'archeologia industriale in Italia tra storia dell'architettura e storia economica*, in «Storia economica», Vol. VIII, 2005.

² R. Curti, A. Spaziante, *Macchine, tecnologie, forme del sapere tecnico: il contesto del patrimonio industriale*, in *Archeologia industriale e scuola*, Marietti Scuola, Casale Monferrato, 1989, p. 185.

4.3 I brownfields

I brownfields sono siti inquinati nei quali gli interventi di riutilizzo o trasformazione d'uso, valorizzandone le caratteristiche e collocazione geografica, sono in grado di produrre benefici economici uguali o superiori ai costi relativi alle opere di trasformazione e alle opere di bonifica o messa in sicurezza. Si tratta, spesso, di siti inquinati compresi in ambito urbano o di immediata periferia, già dotati di tutte le opere di urbanizzazione (luce, acqua, gas, rete fognaria ecc.) e prossimi a linee e raccordi di trasporto¹.

Il termine si è diffuso a partire dagli anni '90 negli Stati Uniti e nel Regno Unito, nel contesto di politiche urbanistiche e ambientali volte al recupero delle aree industriali dismesse.

Etimologicamente la parola è composta dal termine "brown", che simboleggia un suolo inquinato o deteriorato e "field", che indica un'area o un terreno. Questo termine si contrappone al "greenfield", che, al contrario, indica un'area libera e inutilizzata, non occupata da attività antropiche, dunque tendenzialmente incontaminata dal punto di vista ambientale e aperta a qualsiasi tipo di trasformazione.

Sebbene sia possibile formulare una definizione generale, è facile immaginare che questo termine includa al suo interno esempi anche molto diversi tra loro. Questo perché ogni nazione, con il trascorrere degli anni, ha

elaborato un'interpretazione più affine alle proprie esigenze, tanto che ad oggi, alcuni stati associano il termine al tema dell'abbandono, ma sono anche diffuse versioni che trattano di rigenerazione e riutilizzo. Rimanendo però sulla definizione più generale e accreditata, questi terreni si distinguono innanzitutto per il loro precedente uso²:

- Distretti industriali;
- Operazioni minerarie;
- Complessi ferroviari;
- Complessi militari;
- Strutture di servizi pubblici comunali;
- Zone costiere

Una ricerca condotta nel 2006 da ARPAT (Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana) ha evidenziato la scarsità di dati comparabili sui brownfields, dovuta alla mancanza di definizioni e metodi uniformi. Nonostante ciò, per comprendere le dinamiche internazionali, è riuscita a raccogliere informazioni da alcuni tra i principali paesi europei e dagli Stati Uniti.

128.000 ettari in Germania,
39.600 ettari nel Regno Unito,
20.000 ettari in Francia,
10.000 ettari nei Paesi Bassi,
450.000 brownfields negli Stati Uniti

Come si può notare, si tratta di un problema esteso a livello internazionale in quanto molte regioni del mondo hanno attraversato l'era industriale che ha lasciato in eredità numerose aree dismesse, spesso contaminate o inutilizzate.

Ebbene è proprio a partire dallo stesso contesto internazionale che, già dagli ultimi decenni del secolo scorso, sono nate le prime iniziative a carattere politico, mirate alla sensibilizzazione sul tema e alla ricerca di nuove soluzioni.

NEGLI USA

I primi dati risalgono agli anni '80 del '900, quando viene approvato il Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act (CERCLA), noto come Superfund, una legge federale statunitense, considerata una delle normative ambientali più importanti per affrontare la bonifica dei siti contaminati e la responsabilità ambientale.

Negli anni '90 il termine brownfield viene formalizzato a livello istituzionale negli USA con il Brownfields Program dell'EPA (Environmental Protection Agency), lanciato nel 1995. Questo programma mira a incentivare la bonifica e il riutilizzo di aree contaminate.

NELL'UNIONE EUROPEA

Il primo passo importante avviene nel

2000 con la Strategia di Lisbona e le successive politiche di rigenerazione urbana, mirate a promuovere la bonifica e il riutilizzo delle aree industriali dismesse come strumento per limitare l'espansione urbana e favorire uno sviluppo sostenibile.

Nel 2007, con la firma del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), gli articoli 191-193 stabiliscono la competenza dell'UE in materia ambientale, includendo la gestione dei rifiuti e la bonifica dei siti contaminati.

IN ITALIA

Anche a livello nazionale, intorno ai medesimi anni, sono state prese una serie di iniziative per dare maggiore risalto al problema. Furono infatti disposti diversi strumenti urbanistici e incentivi economici a servizio della rigenerazione urbana.

Nello specifico è importante menzionare il Quadro legislativo nazionale D.Lgs. 152/2006 – Testo Unico Ambientale, che illustra la procedura di bonifica dei siti inquinati, prevedendo diverse fasi:

- fase di analisi e caratterizzazione del conteso
- fase di redazione del progetto preliminare e definitivo di bonifica
- fase di esecuzione dei lavori e certificazione finale

¹ APAT, IUAV, *Proposte di linee guida per il recupero ambientale e la valorizzazione economica dei brownfields*, ISPRA, Roma, 2007, p. 14.

² L. Lorber, R. Matlovič, Z. Stiperski, *Brownfields, geography and geographers in CEE countries – holistic approach*, Geographical Review – Scientific Journal for Geography, n. 37, 2016, pp. 9–33, DOI: 10.35666/23038950.2016.37.09.

4.3.1 Le dinamiche dei brownfields

La nascita di un brownfield è il risultato di un processo graduale che si sviluppa nel tempo in risposta a dinamiche economiche, sociali e ambientali.

In questo ambito sono importanti i contributi di progetti europei come CLARINET¹, ma vi sono anche diverse ricerche accademiche che studiano il fenomeno.

In particolare da queste ultime abbiamo tratto una prima spiegazione: "Nowadays, however, many industrial areas—built during those years of strong expansion—are into disuse and waste [...] Too often, the areas in property of that companies were not decommissioned nor reclaimed. If the abandoned space is polluted, then any hypothesis of transformation is discarded due to the high impact of decontamination costs. Today in Italy, there are many disused industrial sites so-called 'brownfields.'"² Tutto ha inizio con la dismissione di un'attività produttiva a causa della crisi di un settore o della delocalizzazione della produzione.

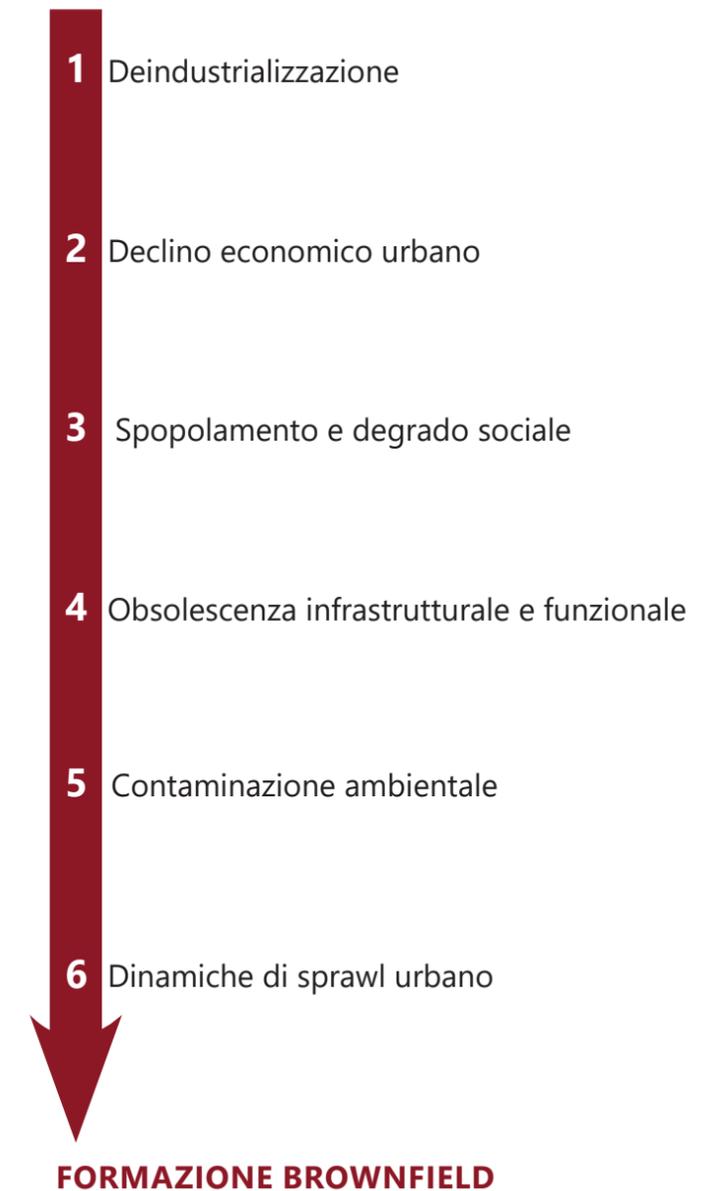
Una volta cessata l'attività, l'edificio o l'area restano inutilizzati. L'assenza di manutenzione porta a un progressivo degrado fisico della struttura, mentre la mancanza di nuovi investimenti frena ogni possibilità di riattivazione. In molti casi, il sito è affetto da forme più o meno gravi di contaminazione ambientale

(suolo, acque sotterranee), dovute all'uso prolungato di sostanze chimiche o materiali inquinanti.

Col tempo, il degrado fisico si riflette anche sul contesto urbano e sociale circostante. Il valore immobiliare dell'area diminuisce, scoraggiando ulteriormente l'intervento di attori pubblici e privati. Si innesca così un circolo vizioso: la zona viene evitata, la popolazione si riduce, aumentano fenomeni di marginalità sociale e criminalità, e l'intero quartiere può entrare in una fase di progressivo declino.

In parallelo, le dinamiche urbane spingono lo sviluppo verso l'esterno, attraverso processi di espansione periferica (urban sprawl), lasciando vuoti e frammentazioni all'interno del tessuto urbano consolidato.

Il risultato è un'area in stato di abbandono, percepita come problematica, difficile da riconvertire e con un alto rischio di esclusione.



¹ (Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies) iniziativa finanziata dalla Commissione Europea, mirata a sviluppare un approccio integrato per la gestione sostenibile dei terreni contaminati in Europa.

² U. Mecca, P. Piantanida, F. Prizzon, M. Rebaudengo, *Impact of Brownfield Sites on Local Energy Production as Resilient Response to Land Contamination: A Case Study in Italy*, Sustainability, vol. 11, n. 8, 2019, art. 2328, DOI: 10.3390/su11082328.

FIG 62.
Schema sulla formazione dei brownfields

4.3.2 Perché investire nei brownfields

Prima che il tema della rigenerazione urbana acquisisse rilevanza, le città tendevano a espandersi verso le aree periferiche non urbanizzate, i cosiddetti greenfields.

Questi territori erano privilegiati perché offrivano numerosi vantaggi: disponibilità di suolo incontaminato, maggiore flessibilità progettuale e minori vincoli normativi o ambientali.

Negli ultimi decenni, tuttavia, studiosi come Nico Groenendijk¹, stanno sensibilizzando all'opportunità, apparentemente controintuitiva, di investire nei brownfields, le aree già edificate ma dismesse o degradate.

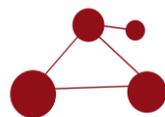
Sebbene tali siti comportino costi iniziali più elevati, dovuti a interventi di bonifica e messa in sicurezza, nel lungo periodo, questi investimenti possono generare benefici economici pari o superiori rispetto a quelli derivanti dalla trasformazione dei greenfields.

Inoltre, il recupero dei brownfields contribuisce alla sostenibilità ambientale a benefici sociali e alla valorizzazione del patrimonio urbano esistente.



VANTAGGI INFRASTRUTTURALI

Questi terreni, avendo già ospitato attività in passato, sono dotati di infrastrutture esistenti. Di conseguenza, sarà sufficiente un intervento di ammodernamento, un processo generalmente più semplice ed efficace rispetto alla realizzazione di nuove opere.



VANTAGGI SOCIALI

L'eliminazione di problemi socio-economici porta anche alla rigenerazione e rivitalizzazione del centro urbano e dei suoi abitanti e rappresenta un'efficace strategia ai fini del raggiungimento di uno sviluppo sostenibile.



VANTAGGI DI POSIZIONE

Si tratta spesso di terreni nelle vicinanze di risorse idriche, ferrovie o altri collegamenti strategici; Si collocano tra gli spazi urbani, quindi possono godere di forte visibilità ed essere facilmente raggiungibili per ridurre gli effetti negativi dei trasporti.



VANTAGGI ECONOMICI

Riqualificare queste aree significa restituirle alla comunità, trasformandole in un motore di sviluppo per la creazione di nuove opportunità lavorative e contribuendo a rilanciare l'economia locale e il tessuto urbano.



VANTAGGI AMBIENTALI

Intervenire in queste aree implica anche risanarle e depurarle da eventuali inquinanti, guadagnando quindi spazi urbani salubri; Ponendo l'attenzione su terreni già "usati" si limita lo sfruttamento di nuovo suolo, privilegiando un atteggiamento più sostenibile.

¹ Economista politico olandese, esperto di governance europea, politiche pubbliche e rigenerazione urbana, già professore all'Università di Twente.

4.3.3 Strategie di riqualificazione

Gli stessi studi hanno condotto ad alcune strategie da adottare per la risoluzione di questi luoghi.

Esse si basano principalmente su una sintesi critica tra principi dell'urbanistica contemporanea, approcci alla rigenerazione urbana sostenibile e casi studio di successo.

ACCESSIBILITÀ' E MOBILITÀ'

Creare spazi pubblici di qualità come piazze, parchi, prati, cortili aperti offre un terreno utile sia per l'esercizio dell'attività libera che per l'accoglienza di eventi o attività programmate provvisorie. Devono essere progettati come luoghi di relazione, non solo come aree residuali perché sono elementi fondamentali per il senso di appartenenza e per la coesione sociale. Questa offerta incentiva la partecipazione attiva degli abitanti.

Come sottolinea Gehl¹, lo spazio pubblico è l'elemento principale per generare socialità, sicurezza e identità urbana. Piazze, parchi e spazi aperti multifunzionali diventano vere e proprie infrastrutture sociali, se progettati alla scala umana.

Superamento della dimensione del comparto, frammentato e isolato dall'intorno a favore di apertura, accessibilità e riconoscibilità

Rimozione barriere e disposizione di accessi comodi e visibili; tracciamento di percorsi sicuri, continui, integrati con il trasporto pubblico urbano e dedicati alla mobilità dolce.

Secondo il pensiero di Campos Venuti² il disegno urbano dovrebbe promuovere l'intermodalità, la mobilità dolce e l'accessibilità universale. La pianificazione di percorsi ciclopeditoni e la connessione con il trasporto pubblico migliorano l'integrazione dell'area con il contesto urbano esistente.

SPAZI PUBBLICI COME INFRASTRUTTURA SOCIALE

RIGENERAZIONE AMBIENTALE E RESILIENZA

Obiettivo auspicabile è quello di raggiungere l'"effetto città", creando un polo di servizi attraverso la disposizione di molteplici funzioni a servizio del quartiere. Bisogna quindi offrire la possibilità di trovare destinazioni miste pubbliche, private, residenziali, terziarie, culturali e commerciali, ognuna delle quali capace di dare una nuova spinta economica e sociale al settore a cui appartiene.

"La città è fatta di luoghi differenziati e relazionati tra loro, che devono offrire una pluralità di funzioni e opportunità d'uso per essere riconosciuti come ambiti vitali".³

Integrazione di infrastrutture verdi e blu, come parchi, giardini filtranti e bacini di laminazione, insieme a interventi di bonifica del suolo e a una gestione sostenibile delle acque piovane. Oltre a migliorare il microclima urbano e a favorire la biodiversità, queste soluzioni contribuiscono a rendere l'area più resiliente rispetto a fenomeni climatici estremi, come le alluvioni. Si tratta di un approccio di rigenerazione basato sulla natura, che unisce sostenibilità ambientale, sicurezza idraulica e qualità dello spazio pubblico.

Come sottolineano Boeri e Pastore⁴, l'integrazione di elementi naturali nelle strutture urbane può contribuire significativamente alla sostenibilità e al benessere urbano.

EFFETTO CITTÀ

¹ J. Gehl, *Cities for People*, DC: Island Press, Washington, 2010.

² G. Campos Venuti, *Antologia dell'urbanistica riformista*, Etas Libri, Milano, 1991.

³ P. Peretti, *Architettura e trasformazione urbana*, FrancoAngeli, Milano, 2008, p. 84.

⁴ S. Boeri, G. Pastore, *Nuove forme di natura: Il verde pensile per rigenerare le città*, Genova University Press, Genova, 2021.

MIXITÀ FUNZIONALE

Coinvolgere attivamente cittadini, associazioni e imprese fin dalle fasi iniziali del processo, introducendo usi temporanei come eventi, orti urbani e installazioni, pensati come anticipazioni del masterplan. La temporaneità diventa così uno strumento per testare soluzioni, attivare relazioni sociali, generare senso di comunità e suscitare interesse verso l'area ancor prima della trasformazione definitiva.

"Le pratiche dell'urbanistica temporanea si propongono come strumenti di attivazione e sperimentazione, capaci di mobilitare energie sociali e di influenzare nel tempo gli indirizzi progettuali più strutturati."⁵

Le monofunzionalità generano "vuoti temporali" che diventano facilmente calamite per attività illecite. Invece, inserire più funzioni porta ad un'animazione urbana che si può protrarre a tutte le ore della giornata, lasciando gli ambienti sempre custoditi o sorvegliati e stimolando la socialità, la sicurezza e l'economia locale.

Oltre alla prolungata animazione, più funzioni hanno anche la capacità di attirare un'utenza più vasta e più varia.

"La multifunzionalità è una delle condizioni per la creazione di luoghi urbani vitali, frequentati da una molteplicità di soggetti e capaci di generare controllo sociale spontaneo."⁶

PARTECIPAZIONE E USI TEMPORANEI

⁵ A. Coppola, *La città come progetto collettivo. Pratiche di rigenerazione urbana in Italia*, Donzelli Editore, Roma, 2013, p. 98.

⁶ A. Coppola, *La città come progetto collettivo. Pratiche di rigenerazione urbana in Italia*, Donzelli Editore, Roma, 2013, p. 112.

ATTIVAZIONE ECONOMICA E INNOVAZIONE LOCALE

Anche gli spazi culturali contribuiscono a rafforzare l'economia locale e la visibilità del luogo.

L'inserimento di un nuovo edificio museale nel complesso può rafforzare l'identità e l'unione del quartiere, ma anche attirare nuovi flussi esterni, incrementando la ricchezza dell'area e conferendole maggiore centralità nel panorama Torinese.

"Il recupero delle architetture dismesse, soprattutto quelle di matrice industriale, è spesso orientato non solo al riutilizzo funzionale, ma anche alla costruzione di nuove narrazioni urbane che mantengano un legame con le identità storiche dei luoghi."⁷

⁷ A. Coppola, *La città come progetto collettivo. Pratiche di rigenerazione urbana in Italia*, Donzelli Editore, Roma, 2013, p. 57.

⁸ P. Peretti, *Architettura e trasformazione urbana*, FrancoAngeli, Milano, 2008, p. 84.

Per riqualificare un'area urbana è importante intervenire a partire dalle dinamiche locali. L'economia diventa un motore fondamentale di rigenerazione, Bisogna quindi innescare i processi di autoimprenditorialità per aumentare l'occupazione e l'autonomia. A questo fine può diventare un buon investimento la realizzazione di spazi che ospitino co-working, start-up, fablab, spazi per eventi.

"Il progetto urbano deve essere in grado di attivare dinamiche economiche sostenibili, prevedendo luoghi di produzione culturale, artigianale e commerciale che si integrino con i servizi e le residenze."⁸

ATTIVAZIONE CULTURALE

Seconda parte

PROGETTO

05

**PROPOSTA
PROGETTUALE**

5.1 La strategia di progetto

Perché l'intervento possa dirsi di successo, è necessario che le azioni dei processi fungano da stimolo per lo sviluppo e la competitività dell'area.

Questo avviene quando un luogo, da mero spazio fisico, viene inserito in una visione urbana reticolare e condivisa e diventa uno snodo per l'ecosistema sociale ed economico

È possibile raggiungere questa visione se si guarda al progetto con un approccio multilaterale, considerando le istanze che lo compongono.

- **PRIN:** ha un ruolo fondamentale in quanto costituisce il documento ufficiale che prescrive indicazioni per tutti gli elementi presenti nel lotto. In particolare la lettura critica delle sue pagine deve garantire la formazione di un progetto consapevole e rispettoso, ma anche auspicabilmente migliore.
- **Archeologia industriale:** andando ad operare in un'ex area industriale, la preesistenza gioca un ruolo determinante. Entrare nell'ottica di questa disciplina, significa avere un approccio rispettoso verso gli edifici storici, conservandoli e cercando di valorizzarli il più possibile.
- **Riqualificazione e rigenerazione del "brownfield":** oltre la preesistenza, questi tipi di aree sono

spesso caratterizzate da problemi di dismissione e inquinamento, che compromettono la sfera ambientale, ma anche sociale ed economica. Per questo è importante attuare delle strategie che rendano nuovamente salubre, permeabile e praticabile uno spazio che prima era inaccessibile e inquinato.

Come si può notare, i tre punti precedentemente spiegati non sono isolati e indipendenti, ma al contrario profondamente intrecciati e influenti gli uni sugli altri.

Tenendo conto di questa dinamica è possibile progettare un intervento che coinvolga gli edifici presenti nell'area, a partire da quelli preesistenti e dallo spazio aperto, avviando delle dinamiche territoriali capaci di dare un nuovo slancio che diventi anche di natura economica, sociale e ambientale.

Perseguendo questi fini, attuare una strategia in modo critico, significa mettere a confronto le scelte progettuali derivate da ognuna dei tre filoni e, ogni volta che essi sono in contrasto tra loro, scegliere quale privilegiare in vista del risultato finale.

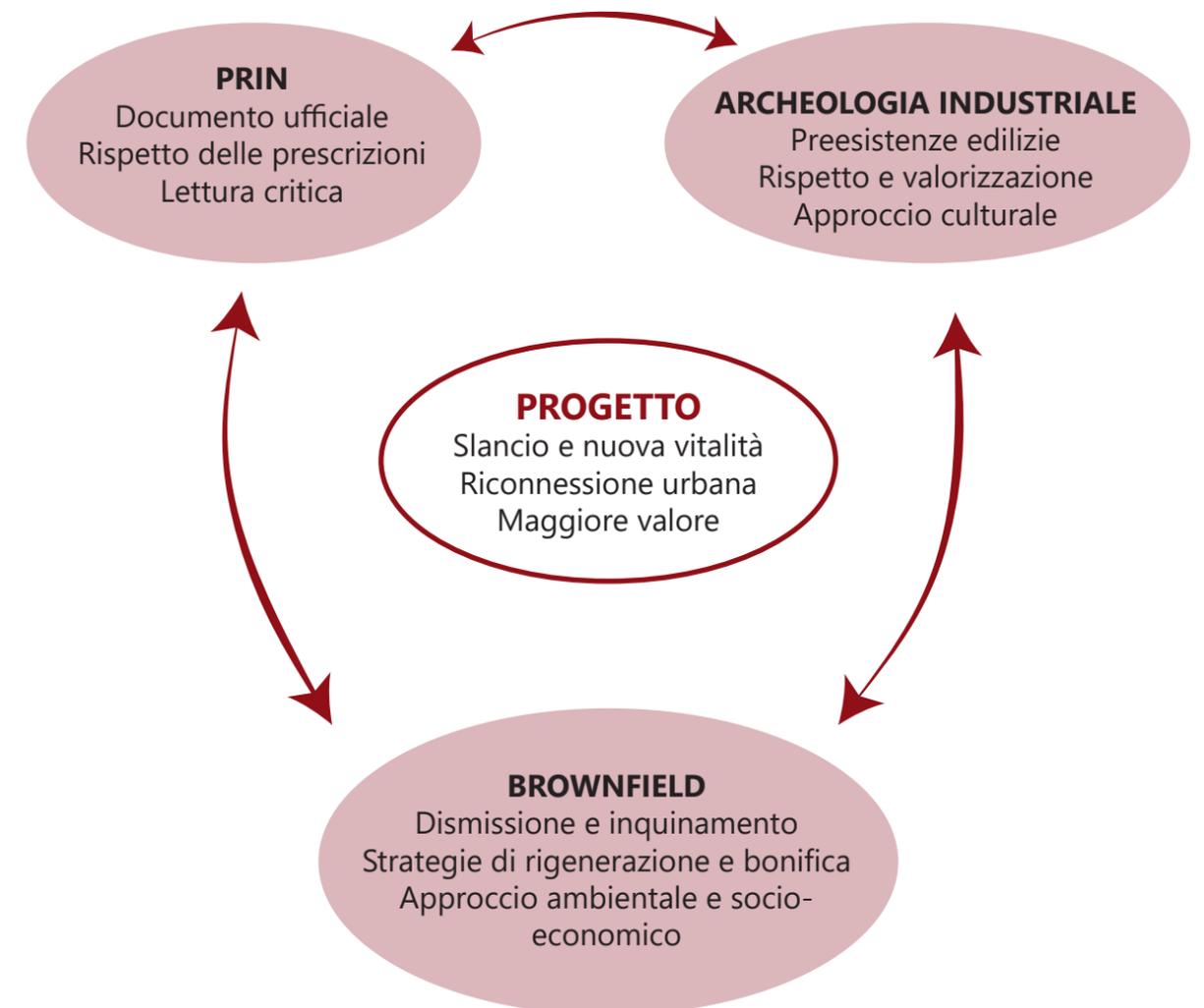


FIG 63.
Schema della strategia di progetto

5.1.1 Analisi critica del PRIN

Come già detto, il PRIN ha fornito le prime linee guida alla progettazione. Esso infatti propone un progetto di riqualificazione che ha un ruolo fondamentale nella lettura critica. Esso in parte è stato mantenuto, in parte è stato modificato.

DIVERSE PORZIONI

Sebbene il lotto di progetto in termini catastali venga identificato come unico (Area Damiano 9.33), in termini progettuali viene a sua volta scomposto in diverse UMI (Unità Minime d'Intervento) che si distribuiscono, rispettivamente, le prime due nella porzione di area sita a nord, le ultime due in quella a sud.

La ricerca storica svolta nelle prime pagine ci ha permesso di comprendere quali dei fabbricati originari dell'ex area industriale godessero di valore storico. Le tre strutture individuate, il "Lingottino", la Basilica e le ex "Officine Fenoglio", sono ubicate nella porzione settentrionale.

Si è quindi scelto di prendere in esame specificatamente le UMI che ospitassero i fabbricati storici, quindi la I e la II, rispettando la suddivisione imposta da PRIN.

LETTURA PRELIMINARE

Una volta definita l'area di intervento, è necessario stabilire quali delle prescrizioni date dagli strumenti urbanistici si vogliono mantenere e quali si intendono cambiare.

Partendo da un confronto tra lo stato di fatto attuale e il progetto proposto dal PRIN, è possibile individuare, da parte di quest'ultimo, due approcci diversi.

- In parte tiene conto della persistenza riqualificandola e ridestinandola a nuove funzioni, come nel caso di dei fabbricati "Basilica" e "Lingottino".
- In altre situazioni, invece, propone nuovi volumi e nuovi spazi, che si pongono anche in sostituzione alle strutture storiche. È evidente, in questo caso, l'imponente magazzino e-commerce dell'Esselunga che occupa la maggior parte dello spazio centrale del lotto e che, affiancato ad un parcheggio a raso, sostituisce lo storico fabbricato delle "Officine Fenoglio".

È importante specificare come si tratti di una proposta ancora aperta, non confermata, in quanto ad oggi Esselunga, proprietaria del sito ex industriale, non ha ancora richiesto il permesso di costruire, continuando a prolungare una già duratura fase di stallo.

ANALISI SUI CENTRI DI SMISTAMENTO

Come possiamo dedurre anche dal PRIN, nel contesto delle trasformazioni urbane contemporanee, la logistica urbana assume una posizione di grande rilevanza, proprio per il suo ruolo teso alla gestione efficiente della dialettica "a-spaziale" individui-oggetti.¹

Tuttavia, tale funzione si traduce in una materialità ben concreta: non va mai dimenticato che i centri di stoccaggio e smistamento si articolano in grandi oggetti territoriali, che fungono, a loro volta, anche da attrattori di traffico² su larga scala.

Non a caso, si stima che già oggi il 20% del traffico urbano e 30% delle emissioni in ambito urbano siano generate dalla logistica. Questo impatto ha portato a una crescente attenzione verso le criticità ambientali e infrastrutturali connesse alla presenza di tali funzioni nei contesti urbanizzati.

Come evidenziato dal Position Paper n.1 "La logistica urbana in una visione integrata" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2020), le città sono luoghi che raramente dispongono di spazi atti ad ospitare le attività e i mezzi previsti per questa nuova forma di commercio. Parliamo di "piazzole dedicate per il carico e scarico e di spazi per strutture logistiche. Mancanze che hanno spinto gli operatori

logistici negli anni al fenomeno di sprawl logistico, ovvero alla delocalizzazione ed alla concentrazione di piattaforme logistiche nelle aree suburbane."

Questa tendenza alla delocalizzazione logistica costituisce oggi una delle principali strategie per ridurre l'impatto della movimentazione merci nei centri urbani, razionalizzando la catena distributiva attraverso una nuova relazione tra infrastrutture logistiche, mobilità e spazio urbano.

RAPPORTO CON IL PRIN

A seguito delle analisi riportate giunge innanzitutto la scelta di considerare lo strumento urbanistico non come rigidamente vincolante, ma come traccia che, come tale, permetta flessibilità.

Da questo nuovo approccio scaturisce la scelta di non mantenere i nuovi magazzini dell'Esselunga, guidata da diversi fattori.

- Non fanno parte della preesistenza né sono mai stati confermati come progetto per via della situazione di incertezza da parte dei proprietari
- La realizzazione andrebbe in contrasto con la nuova tendenza di delocalizzazione logistica

¹ *Economia trentina, rivista trimestrale della Camera di Commercio di Trento, anno LXX, n. 2, Trento, 2021, p. 12.*

² *Economia trentina, rivista trimestrale della Camera di Commercio di Trento, anno LXX, n. 2, Trento, 2021, p. 12.*

Diverso è l'approccio per quanto riguarda i volumi già esistenti.

Bisogna specificare che, secondo il Programma Integrato, soltanto il "Lingottino" e la "Basilica" verrebbero mantenuti, mentre le "Officine Fenoglio" verrebbero demolite.

In questo caso la scelta progettuale è di seguire parzialmente le prescrizioni, riqualificando i primi due edifici menzionati e ridestinandoli coerentemente secondo il PRIN.

Ne consegue che il "Lingottino" sia convertito in una residenza per studenti, mentre la "Basilica" in un centro commerciale.

Le "Officine Fenoglio", contrariamente alle prescrizioni, vengono mantenute in virtù del loro provato valore storico e ritrovano dignità attraverso una nuova destinazione d'uso: il co-working.

Infine si avanzano proposte riguardo all'inserimento di nuovi volumi e spazi pubblici, che trovano possibilità di insediamento grazie all'ampio ingombro liberato dalla rimozione del magazzino e-commerce.

Per quanto riguarda il costruito, si individuano due nuovi edifici: uno collocato in una porzione di territorio attualmente libera, pensato in armonia con gli altri fabbricati, ospiterà un polo museale, l'altro sarà comunicante con il "Lingottino" e ospiterà un magazzino per la fornitura di prodotti della Esselunga, ponendosi quindi, almeno in parte, in

sostituzione del magazzino previsto dal PRIN.

Infine lo spazio aperto sarà occupato da un vasto cortile pubblico che si porrà come elemento di connessione tra i fabbricati. La scelta non è casuale, infatti ampliando lo sguardo sul PRIN si nota come la stessa area, nella porzione meridionale, sia organizzata intorno ad un parco.

L'intenzione quindi è quella di proseguire quest'ultimo anche a nord, in modo da creare un legame forte tra le due parti e quindi un'identità più unitaria possibile. Questa scelta richiama anche vantaggi di altro tipo, in particolare quelli legati alla sfera ambientale e sociale, favorendo la salubrità e la comunità.

In sintesi quindi il PRIN è stato rispettato esclusivamente per quanto riguarda le prescrizioni in merito alle strutture già esistenti, mentre per il resto del progetto si è preferito favorire strategie diverse, capaci di valorizzare maggiormente la qualità progettuale.

PROPOSTA DEL PRIN

PROPOSTA NUOVA

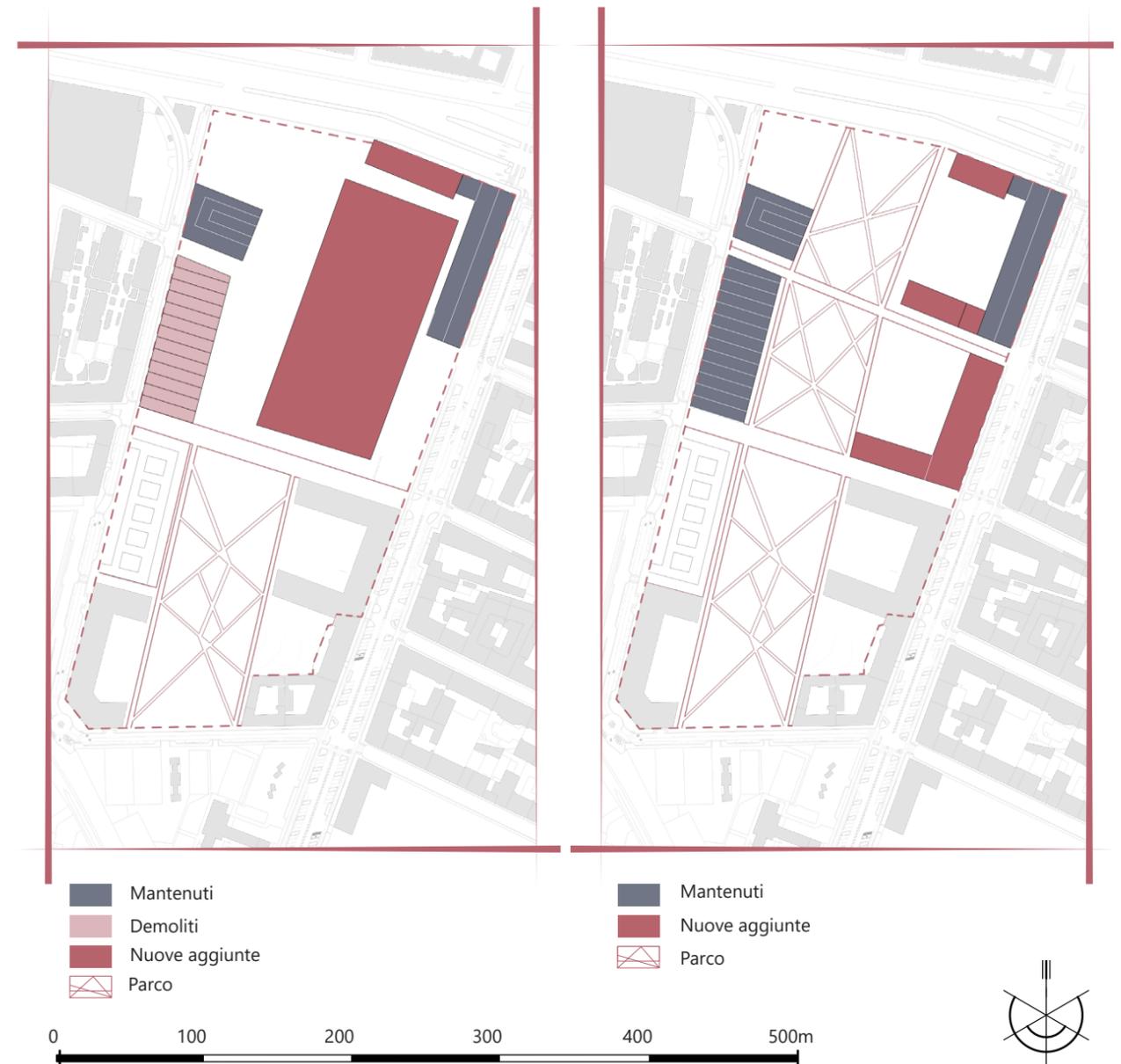


FIG 64.

Schema comparativo tra proposta del PRIN e proposta di progetto

ANALISI DELLE SUPERFICI

Per comprendere più a fondo i miglioramenti apportati da questa nuova proposta rispetto alla precedente, e per evidenziarne eventuali criticità, risulta utile un confronto tra alcuni dati relativi alla suddivisione delle superfici all'interno dell'area di progetto.

In particolare, ci si concentra su due aspetti fondamentali: le superfici destinate all'edificazione e quelle dedicate al verde pubblico.

Per quanto riguarda la superficie edificata, i grafici riportati nella pagina a fianco mostrano come non si registrino variazioni particolarmente significative tra le due soluzioni. Si passa infatti da circa 29.520 mq nella proposta originaria a circa 24.275 mq in quella attuale, con una riduzione contenuta.

Decisamente più rilevante è invece il cambiamento relativo alle superfici destinate a verde pubblico. Per facilitare il confronto, nella proposta precedente è stata considerata esclusivamente l'area verde più estesa e strutturata, ovvero il grande parco centrale situato nell'area sud, pari a circa 14.680 mq. Nella nuova proposta, tale superficie viene quasi raddoppiata, grazie all'inserimento di un secondo grande parco nella porzione nord del sito. In totale, la nuova proposta prevede quindi circa 28.540 mq di verde pubblico, considerando soltanto questi due principali spazi.

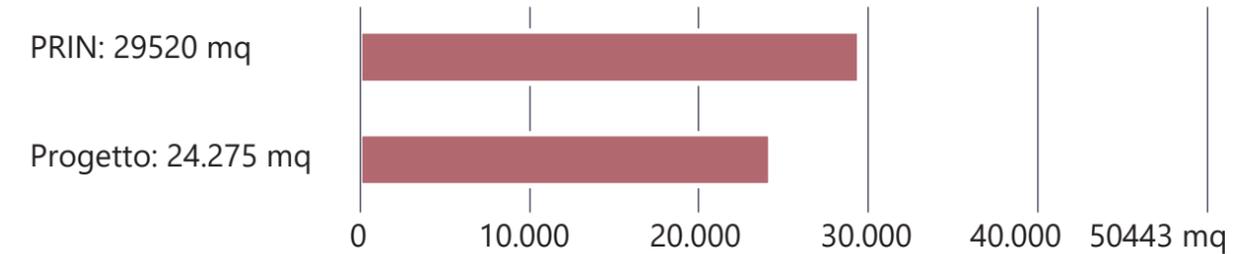
Un'ulteriore considerazione riguarda

le superfici permeabili. L'intervento proposto modifica sensibilmente la configurazione della zona nord, trasformando un'area precedentemente edificata in uno spazio centrale permeabile. Mentre nella proposta originaria il terreno permeabile era limitato a sottili fasce marginali, ora assume un ruolo più rilevante e strategico all'interno della composizione urbana. In sintesi, pur mantenendo pressoché invariata la quantità di superficie edificata, il progetto riesce a valorizzare in modo significativo il verde pubblico.

SUPERFICIE EDIFICATA

SLP edificabile complessiva 50443 mq.

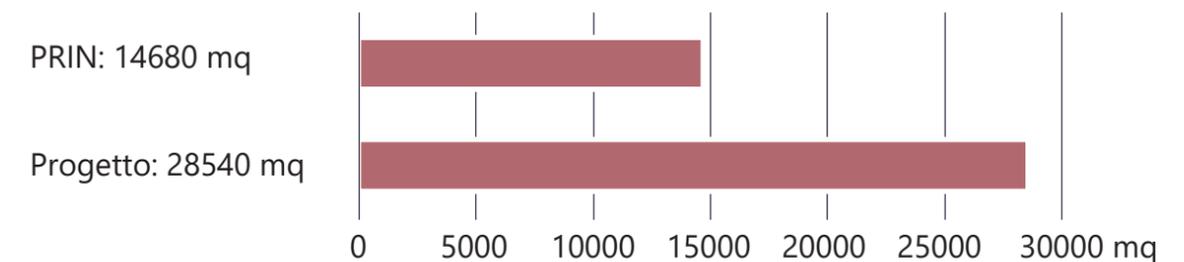
Valore fornito dall'ultima variante al PRG, 2017-2019



-10,42% di superficie edificata rispetto alla proposta del PRIN
(solo -5,45% di superficie se consideriamo tutti i 96.340 mq della ZUT)

SUPERFICIE A VERDE PUBBLICO

Considerando solo le porzioni centrali



+94,3% di superficie a verde pubblico rispetto alla proposta del PRIN

FIG 65.
Grafici comparativi tra proposta del PRIN e proposta di progetto

5.1.2 Archeologia industriale

Questo approccio della strategia riguarda l'aspetto più storico/culturale in quanto valorizza maggiormente il valore intrinseco del sito.

In particolare, il tema riguarda i tre edifici storici approfonditi nelle prime fasi della ricerca, che sono gli unici, rimasti nel sito, ad essere oggi interessati da una forma di tutela.

Si tratta del "Lingottino" e della "Basilica" che risultano attenzionati, mentre l'"Edificio Fenoglio" è vincolato in corrispondenza del fronte occidentale.

Questo significa che tutti gli edifici possono essere soggetti ad interventi e modifiche, le Officine comprese, ad esclusione del prospetto vincolato, ma sempre entro stringenti limiti che garantiscano il pieno rispetto della preesistenza, sia a livello strutturale che architettonico.

Per aderire a tali prescrizioni, il progetto prevede il mantenimento integrale dei fabbricati storici, intervenendo esclusivamente nei punti in cui il degrado o le demolizioni avvenute in seguito alla dismissione abbiano compromesso l'integrità edilizia. È il caso, ad esempio, del fronte mancante della "Basilica" o del volume parzialmente demolito del "Lingottino". Gli interventi progettuali non risultano mai invasivi, ma si sviluppano a partire dalle logiche compositive delle preesistenze, stabilendo con esse

un rapporto di continuità e coerenza formale.

A testimonianza dell'intento di valorizzare la memoria storica dell'area, il progetto prevede inoltre l'inserimento di un nuovo volume destinato a ospitare un polo museale. Questo intervento, coerente con la configurazione attuale del sito e in armonia con le caratteristiche architettoniche degli edifici storici, ha l'obiettivo di raccontare la storia dell'ex area industriale, rafforzando l'identità urbana del luogo e promuovendo la conoscenza e la coesione della comunità.

FIG 66.
Mappa degli interventi sulla preesistenza storica

Edificio storico "Basilica" attenzionato¹, prospetto mancante e prospetto preesistente in stato di abbandono

Edificio storico "Lingottino" attenzionato¹



Storico "Edificio Fenoglio" vincolato² sul fronte occidentale, da conservare e riqualificare

¹ Edificio attenzionato: sottoposto all'attenzione da parte delle autorità competenti per il suo potenziale valore, ma non ha ricevuto un formale vincolo da parte della soprintendenza.

² Edificio vincolato: immobile che presenta un interesse culturale, storico, artistico, architettonico o paesaggistico, e che è stato oggetto di una dichiarazione di interesse culturale da parte della Soprintendenza competente.

5.1.3 Riqualificazione dei brownfields

Alla base della trasformazione non c'è solo il recupero degli spazi esistenti, ma la capacità di generare nuove connessioni e opportunità, rendere l'area accessibile, superando il suo isolamento attraverso la rimozione del muro di contenimento preesistente e la formazione di percorsi sicuri, continui e ben visibili, che favoriscano la mobilità dolce rispetto a quella veicolare, anche grazie all'integrazione con il trasporto pubblico. Non a caso alcune delle principali vie di percorrimto dello spazio pubblico si diramano proprio a partire da Corso Vigevano, arteria stradale strategica adiacente al lotto e ospitante il maggior numero di fermate dei mezzi pubblici.

A proposito di spazio pubblico, esso gioca un ruolo centrale nel progetto: i cortili, parchi e sentieri di cui è composto, non vengono trattati come semplici ritagli di suolo, ma luoghi vivi di relazioni, capaci di ospitare attività spontanee e programmate, rafforzando la coesione sociale.

Questa eterogeneità di spazi capaci di creare occasioni assume ancora più importanza se si considera che il grande parco pubblico previsto nel cuore dell'area agisce da connettore tra le diverse funzioni e gli edifici che le ospitano.

In questo scenario, l'obiettivo auspicato

è l'ottenimento dell'“effetto città” attraverso la ricerca di una mixité funzionale, capace di prevenire il degrado e favorire la sicurezza attraverso un'animazione continua degli spazi. Anche l'inserimento di un presidio culturale quale il museo, assume in questo senso un significato strategico, poichè rafforza l'identità del luogo, ne consolida il legame con il contesto e ne incrementa l'attrattività anche verso l'esterno.

Un'area torna a essere parte integrante del tessuto urbano quando offre una varietà di servizi – pubblici, privati, residenziali, culturali e commerciali – in grado di attrarre diverse categorie di utenti e di produrre valore su più livelli.

A proposito di valore e di attrazione dell'area, l'economia locale rappresenta un altro fattore chiave della rigenerazione. Per incentivarla il progetto prevede l'inserimento di spazi per co-working, start-up, fablab e attività culturali, mirati alla promozione dell'autoimprenditorialità, che consentono di attivare dinamiche virtuose che generano lavoro, innovazione e identità.

Considerando questi elementi in modo integrato, sarà possibile restituire senso e centralità a un'area oggi marginale, rendendola nuovamente parte attiva e vitale della città.

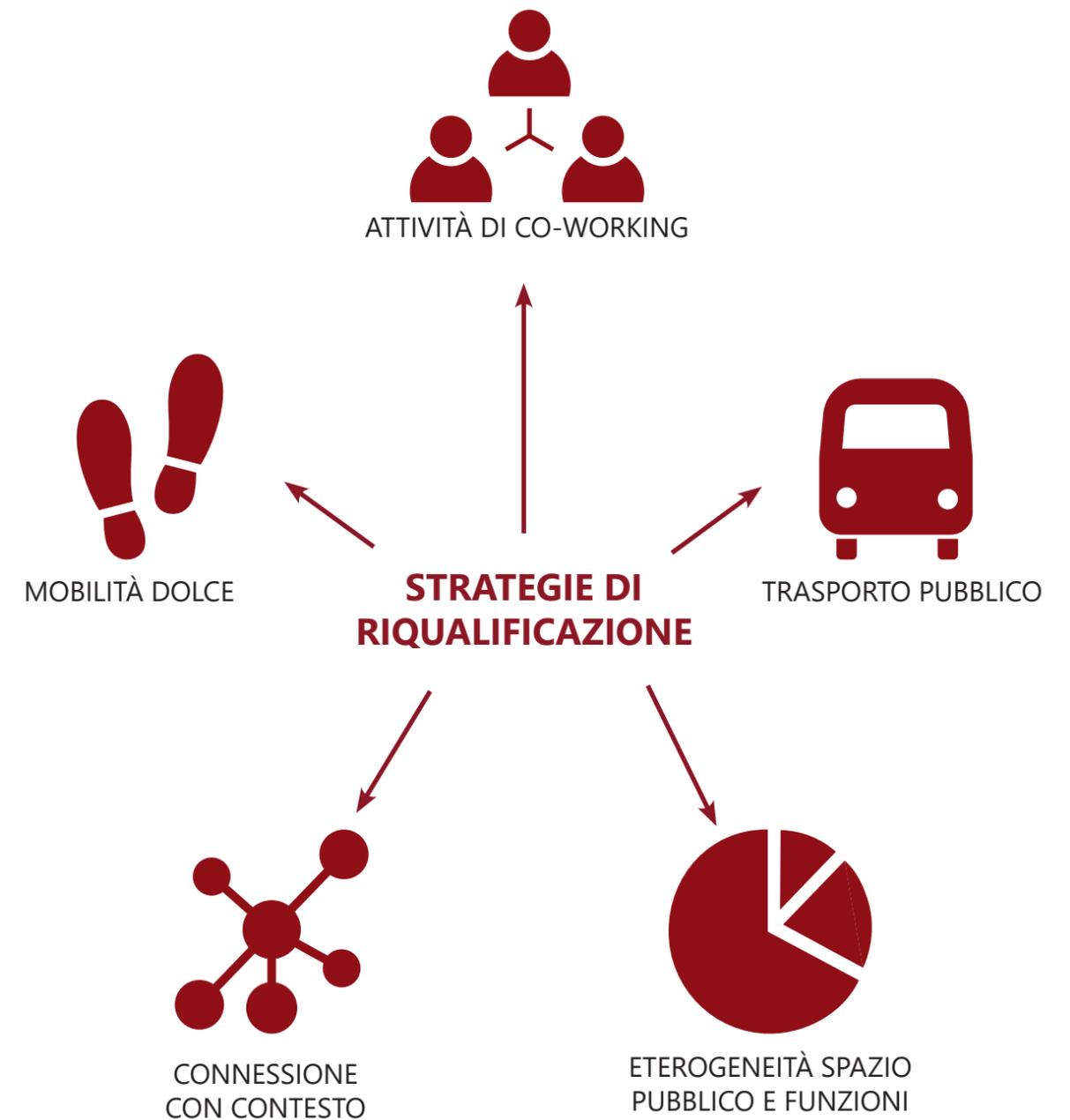


FIG 67.
Schema delle strategie di riqualificazione dei brownfields adottate

5.2 Il masterplan

Il progetto finale si presenta quindi come un intreccio di istanze diverse, dove emergono le prescrizioni del PRIN, la disciplina dell'archeologia industriale e il tema della riqualificazione dei brownfields.

Questi elementi sono i punti di riferimento per porre le basi dell'intervento, che poi, in fasi successive, verrà ulteriormente approfondito.

Rimanendo ad una scala di progettazione di masterplan, si passa a dettagliare il parco e a meglio definire le funzioni che si affacciano su di esso.

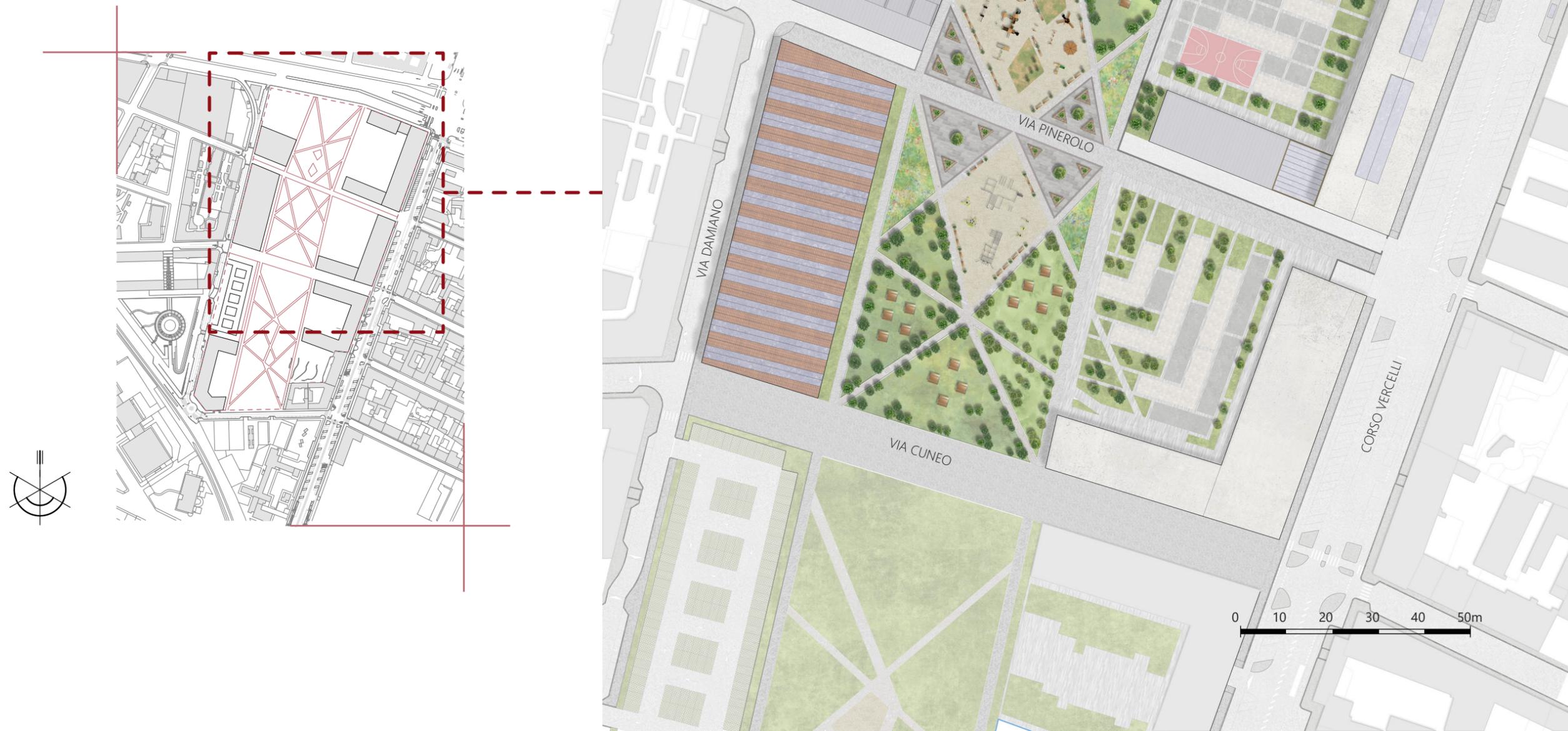


FIG 68.
Masterplan di progetto

5.2.1 Il progetto dello spazio aperto

Lo spazio aperto si articola in due principali categorie: quello pubblico e quello privato, inteso come pertinenza dei fabbricati.

La differenza tra i due si coglie soprattutto nel disegno, che risponde a strategie progettuali distinte.

Per gli spazi privati, la proposta si ispira a uno dei più emblematici esempi torinesi: il cortile del Lingotto.

Qui, il disegno del suolo rielabora in chiave astratta e orizzontale il prospetto dell'edificio. La facciata, con la sua rigorosa modularità e le fasce orizzontali, viene trasposta a terra, trasformandosi in un sistema di percorsi, aiuole e pavimentazioni che ne ricalcano la scansione.

Il parco assume così un duplice ruolo: spazio contemporaneo, accessibile e funzionale, ma anche dispositivo narrativo che restituisce memoria al luogo e coerenza all'intero progetto.

In questo dialogo tra costruito e naturale, verticale e orizzontale, si celebra l'identità industriale del sito, trasformandola in un paesaggio urbano simbolico, didattico ed evocativo.

Diverso è il discorso per quanto riguarda gli spazi pubblici. In questo caso l'effetto auspicato è un netto distacco visivo rispetto al privato.

A guidare questa scelta è l'intenzione di creare un paesaggio più aperto.

Un riferimento significativo è la Biblioteca degli Alberi di Milano, dove il disegno dello spazio pubblico si costruisce a partire da una maglia geometrica di base, successivamente deformata e reinterpretata in chiave organica.

La griglia iniziale viene piegata e frammentata per adattarsi ai percorsi reali, alle visuali e ai flussi urbani, dando forma a una rete di camminamenti curvilinei e attraversamenti incrociati.

Questo sistema produce un paesaggio accessibile e mutevole, in cui natura, città e persone si intrecciano in una trama fluida, capace di accogliere usi diversi e scenari in evoluzione.

SPAZIO APERTO PRIVATO

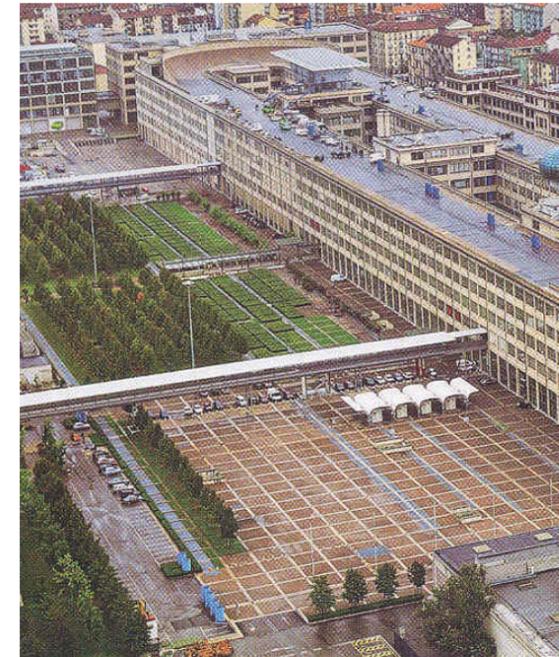


FIG 69.
Cortile del Lingotto a Torino

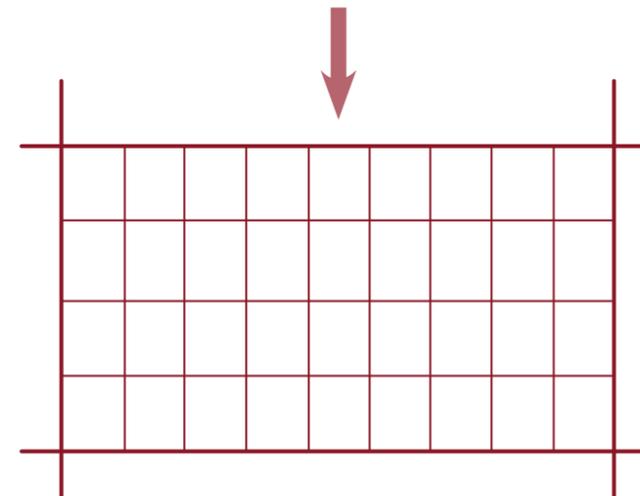


FIG 71.
Schema cortile del Lingotto a Torino

SPAZIO APERTO PUBBLICO

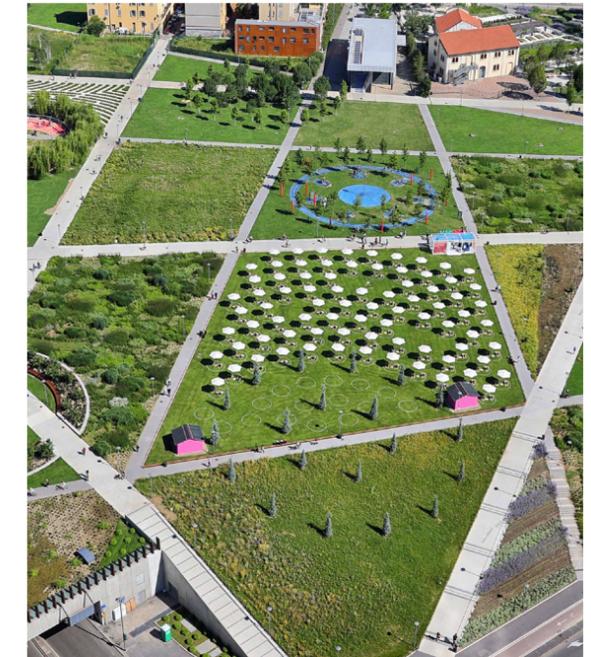


FIG 70.
Biblioteca degli alberi a Milano

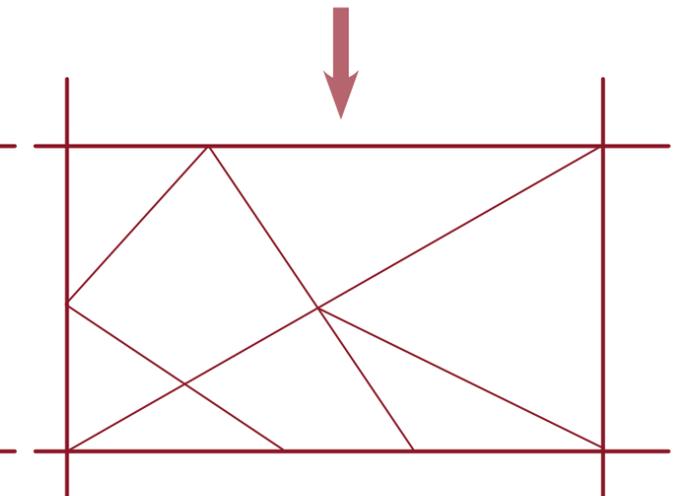


FIG 72.
Schema Biblioteca degli alberi a Milano

5.2.2 Viabilità e accessi

Come abbiamo detto, lo spazio pubblico parte dalla griglia, la stravolge e la reinterpreta, seguendo precise regole compositive.

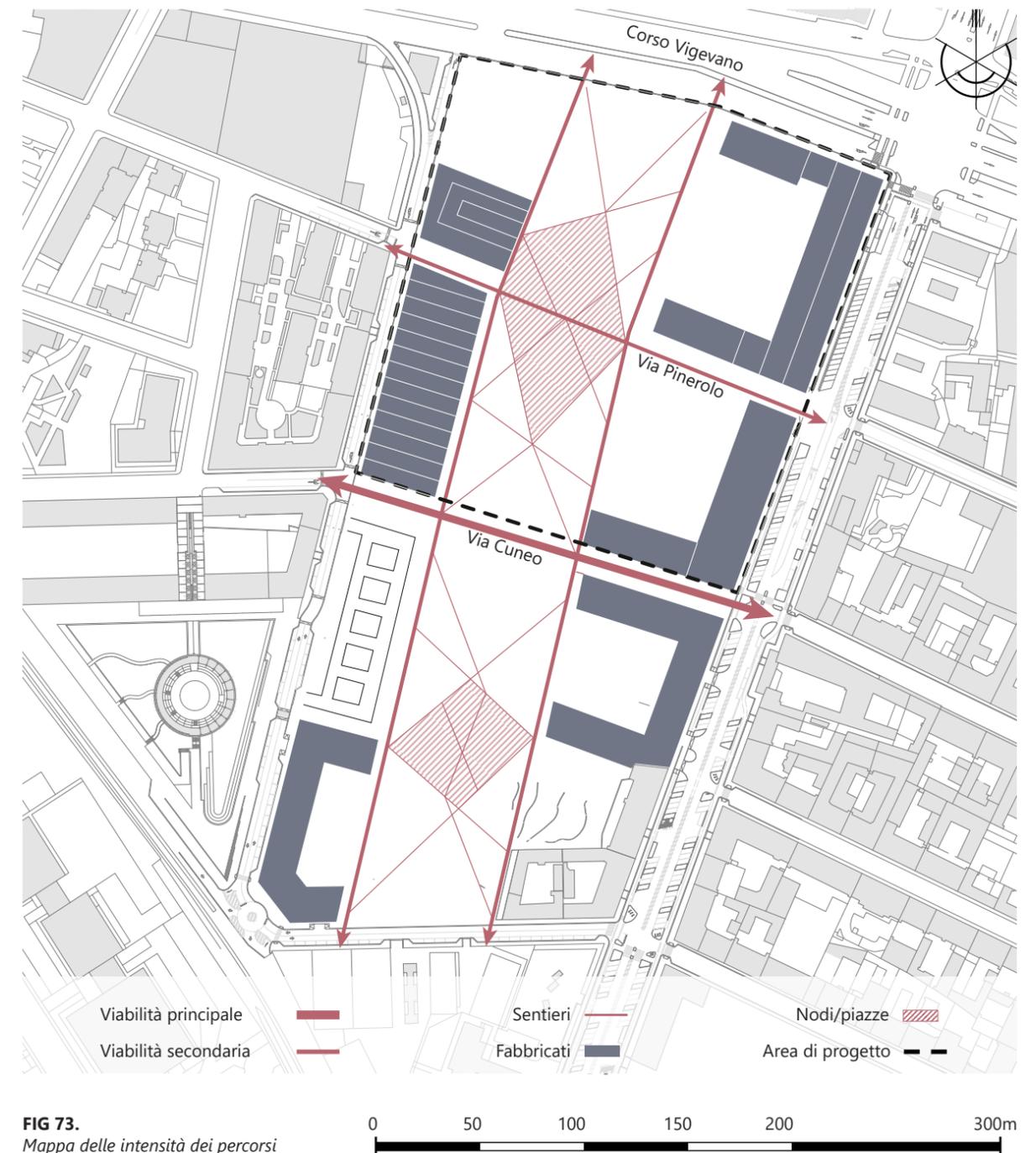
La prima riguarda le connessioni con il contesto urbano circostante, collocando alcuni degli accessi in prossimità di Corso Vigevano e via Cuneo, le due traverse più importanti che delimitano l'area.

Questo primo passaggio permette il tracciamento di due percorsi che attraversano longitudinalmente l'area, ponendosi in continuità con le due corrispondenti vie presenti nell'area sud. Un altro intervento significativo è la riapertura di un passaggio pedonale in corrispondenza di via Pinerolo, storicamente chiuso durante il periodo di attività industriale. Questa azione, oltre a simboleggiare la volontà di riapertura e riconnessione con il quartiere, migliora la permeabilità interna all'area, fungendo da nuovo asse trasversale che attraversa l'intero lotto e mette in relazione le sue diverse componenti.

Questi tre assi costituiscono la viabilità principale del sito e definiscono una struttura quasi ortogonale dello spazio, sulla quale si innesta la distribuzione funzionale secondo una logica a griglia. Per rafforzare l'orientamento e la leggibilità del progetto, risulta utile introdurre una gerarchia dei percorsi. Alle strade principali si affianca

infatti un secondo livello di viabilità, costituito da sentieri minori che, pur scostandosi dall'impianto regolare in quanto posizionati secondo direzioni diagonali, collegano puntualmente gli ingressi degli edifici e quindi le diverse funzioni, generando una rete interna che attraversa il parco, genera intrecci e piazze e connette i volumi tra loro e con gli assi principali.

In questo modo si struttura un sistema di percorsi articolato, che consente un passaggio fluido tra la scala urbana e quella locale, attraverso tre livelli progressivi: dalle arterie della città, agli assi portanti del progetto, fino ai percorsi secondari che disegnano la trama interna del comparto.



5.2.3 Spazi collettivi

I percorsi secondari, intrecciandosi all'interno della maglia principale, disegnano la trama interna del parco e svolgono anche l'importante funzione di suddividerlo in sezioni distinte, ciascuna con caratteristiche proprie. Le porzioni così individuate si presentano prevalentemente con forme geometriche semplici ma dinamiche, come triangoli e trapezi, che favoriscono una lettura varia e articolata dell'insieme. Ogni area accoglie diversi tipi di pavimentazione, arredi e soluzioni progettuali, ispirandosi in parte al disegno del parco sud, con l'obiettivo di rafforzare il senso di continuità e coerenza tra le diverse parti del complesso.

Una prima distinzione significativa viene fatta tra le zone più interne, pensate per l'interazione e l'attività fisica, e quelle più esterne, dedicate invece al relax e al contatto diretto con la natura.

Nelle aree centrali si concentrano le strutture per il gioco e il movimento: un parco giochi attrezzato per i bambini, concepito come uno spazio sicuro e stimolante, e un piccolo parchetto destinato all'outdoor training, rivolto a ragazzi e adulti, che offre attrezzi e spazi per l'esercizio fisico all'aria aperta. Attorno a questi nuclei attivi si sviluppano alcune piccole piazzette pavimentate, di disegno più geometrico e regolare, che fungono da zone di sosta e di incontro.

Oltre queste aree si estendono ampi giardini, interrotti solo da pochi sentieri secondari che li attraversano. In questi spazi si lascia volutamente la priorità alla natura: la vegetazione in prossimità dei percorsi accompagna il cittadino lungo sua passeggiata, mentre, addentrandosi nel prato, cresce in modo più spontaneo e diversificato, con alberi, cespugli e aiuole fiorite che creano ambienti più liberi e contemplativi, dove si può apprezzare il gioco libero, un picnic o la lettura, grazie anche alla presenza di tavoli e sedute sparsi che stimolano una fruizione flessibile dello spazio.

Come si evince dalla descrizione, l'intenzione progettuale è quella di creare una successione di ambienti eterogenei, in grado di rispondere a esigenze e desideri differenti, senza imporre comportamenti prestabiliti. Questa varietà d'uso non solo valorizza la libertà individuale, ma stimola anche una frequentazione continua e variegata, rendendo il parco un luogo vivo durante tutto l'arco della giornata e dell'anno. La costante presenza e il senso di appartenenza generato da questi spazi contribuiscono inoltre a rafforzare la percezione di sicurezza e benessere, fondamentali per un ambiente urbano inclusivo e accogliente.



FIG 74.
Mappa del parco pubblico



5.2.4 Funzioni

Come già spiegato precedentemente, l'obiettivo finale è la creazione di una mixité funzionale che risponda a esigenze diverse e funga da attrazione per l'esterno. A questo fine, ognuna delle funzioni selezionata per il progetto è dettata da scelte consapevoli, in base al rispetto dello stato di fatto e degli strumenti urbanistici e, dove questo non è possibile, ai potenziali vantaggi.

Questo procedimento ha portato alla seguente disposizione:

- Esselunga ai primi due piani del "Lingottino", con una superficie complessiva pari a 5200 mq;
- una residenza per studenti agli ultimi due piani dello stesso fabbricato e in tutti i quattro piani di cui è composto il volume nuovo integrativo. Raggiunge una superficie di 7700 mq;
- un centro commerciale nella "Basilica", distribuito su due piani, dove la piano terreno sono disposti i negozi di vendita, mentre al piano primo sono allestiti i locali della ristorazione. Complessivamente ammonta a 3000 mq;

- attività di co-working ospitata nelle ex "Officine Fenoglio", estese ad un solo piano, quello terra, di 3600 mq;
- un museo nel quarto volume, ovvero il fabbricato ex novo. Distribuito su due piani di cui il secondo presenta un ingombro ridotto, si sviluppa per 3900 mq.

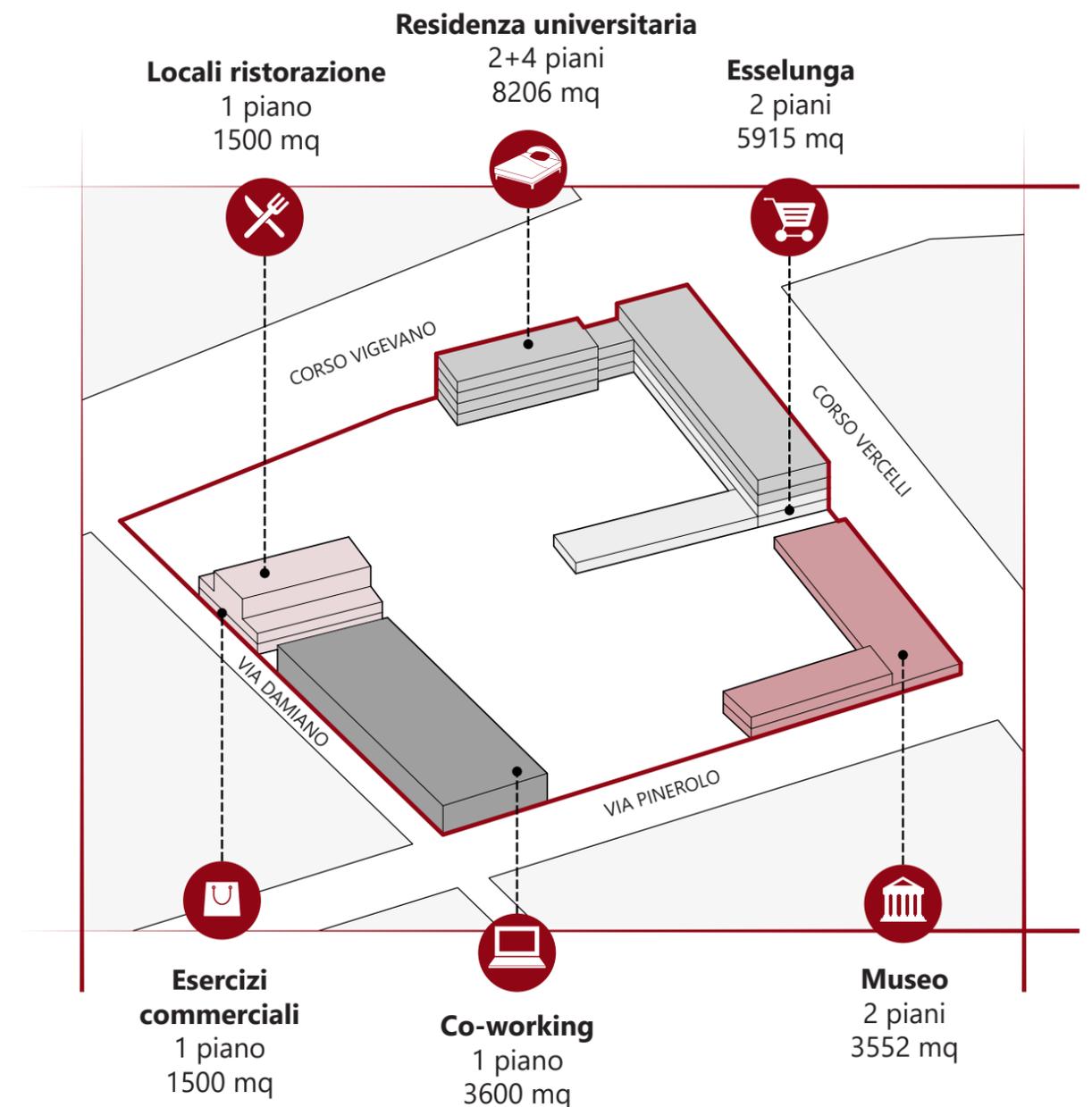


FIG 75.
Assonometria delle funzioni di progetto

06

**APPROFONDIMENTO
LA "BASILICA"**

6.1 Esempi autorevoli

Scuola di Medicina São José dos Campos

La Facoltà di Medicina di São José dos Campos, commissionata dall'Universidade Anhembi Morumbi, rappresenta un importante intervento di architettura accademica contemporanea in Brasile, firmato dallo studio KAAN Architecten, con sede a Rotterdam. Il complesso è collocato in un'area periferica della città, caratterizzata da un contesto naturale aperto e in fase di espansione urbana.

L'edificio si sviluppa su due livelli principali e adotta una composizione chiara, rigorosa e razionale. Il corpo edilizio è organizzato secondo un impianto longitudinale, che in pianta richiama, in chiave laica e contemporanea, la struttura di una basilica: un asse centrale distributivo, in cui si trovano due grandi scale-promenade monumentali a tutta altezza, collega visivamente e funzionalmente i due piani dell'edificio, accompagnando il movimento degli utenti. Ai lati di questo asse, come delle "navate laterali", si sviluppano in sequenza i diversi ambienti funzionali: aule, laboratori, spazi amministrativi, sale studio e aree comuni.

Gli ambienti sono disposti in sequenza e distribuiti in modo simmetrico rispetto all'asse centrale, secondo una logica ordinata e lineare.

La struttura portante è in cemento armato a vista, integrata da elementi

prefabbricati e superfici vetrate. Le facciate presentano un ritmo regolare di aperture piene, con aggetti e schermature che rispondono all'irraggiamento solare. L'edificio utilizza cortili interni, lucernari e ampie vetrate per garantire l'ingresso di luce naturale all'interno degli spazi. L'accesso principale avviene dal lato corto dell'edificio, conducendo direttamente all'asse distributivo interno. Le finiture privilegiano materiali durevoli e facilmente manutenibili, coerenti con la destinazione d'uso pubblica e didattica dell'edificio.

PAROLE CHIAVE

Impianto longitudinale
Struttura di basilica a tre navate
Asse distributivo centrale
Ambienti funzionali laterali
Scala-promenade monumentale

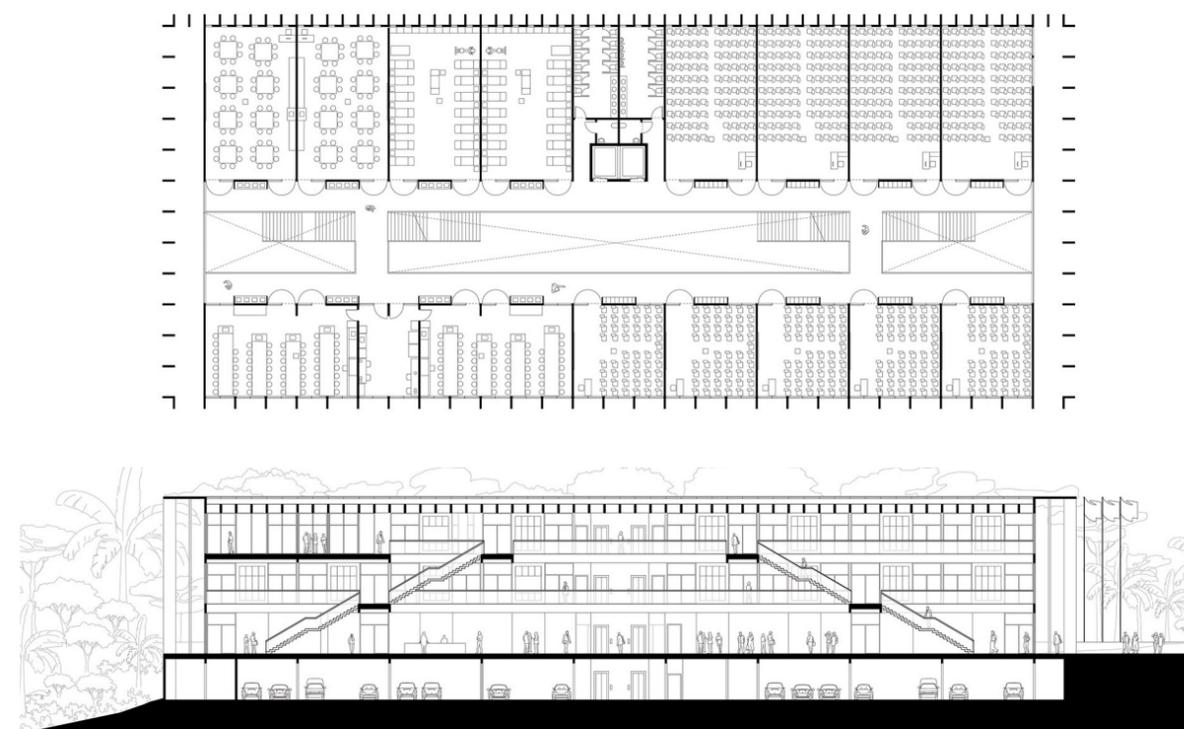


FIG 76.
Pianta e sezione della Scuola di Medicina São José dos Campos

ANNO DI REALIZZAZIONE

2022

AUTORE

KAAN Architecten, studio olandese

COLLOCAZIONE

Av. Dep. Benedito Matarazzo, 6070 - Jardim Aquarius,
São José dos Campos - SP, 12230-002, Brasile

Ex INCET

L'ex stabilimento INCET (Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino), situato nel quartiere Aurora, è uno degli esempi più rilevanti di archeologia industriale torinese del primo Novecento. Originariamente destinato alla produzione di cavi elettrici, l'impianto ha avuto un ruolo importante nello sviluppo industriale della città fino alla sua dismissione avvenuta nella seconda metà del XX secolo.

A partire dal 2010, l'area è stata oggetto di un articolato intervento di rigenerazione urbana promosso dal Comune di Torino, con il supporto di fondi europei e soggetti privati. La riqualificazione ha portato alla nascita di Open INCET, inaugurato nel 2015, un centro per l'innovazione civica e tecnologica, oltre a spazi destinati a co-working, laboratori, attività sociali, formative e culturali.

Dal punto di vista architettonico, il complesso si compone di diversi edifici a uno o due piani fuori terra, disposti attorno a una corte centrale. Le murature in mattoni pieni a vista costituiscono l'elemento materico dominante, spesso accoppiate a strutture metalliche per pilastri, travi e capriate. Le coperture sono a falde semplici o a padiglione, sorrette da capriate in acciaio oggi lasciate completamente a vista negli spazi interni riqualificati, valorizzando la spazialità e l'identità industriale del sito.

Le ampie finestrate e le altezze generose degli ambienti riflettono l'impianto originario, pensato per accogliere macchinari e attività produttive. L'intervento ha saputo mantenere leggibile la struttura storica, integrando materiali contemporanei in modo discreto e funzionale, trasformando l'ex INCET in un luogo attivo, aperto e riconoscibile nella Torino del presente.

PAROLE CHIAVE

Uno/due piani fuori terra
Capriate della copertura a vista
Ampie finestrate
Grandi altezze



FIG 77.
Interni dell'Ex INCET

ANNO DI RIQUALIFICAZIONE

2010-2015

AUTORE

Daniel Tarozzi

COLLOCAZIONE

Piazza Teresa Noce, 10155 Torino, TO, Italia

C&P Corporate Headquarters

Il C&P Corporate Headquarters, situato a Graz, in Austria, rappresenta una sintesi efficace tra identità aziendale, sostenibilità e innovazione architettonica. Progettata da INNOCAD Architecture, la sede centrale di C&P Immobilien AG si inserisce all'interno del quartiere Brauquartier come un landmark contemporaneo, pensato per esprimere trasparenza, apertura e un dialogo costante tra spazio interno ed esterno. L'edificio non è solo un luogo di lavoro, ma un ambiente integrato in grado di promuovere benessere, flessibilità e connessioni, in linea con i più aggiornati standard di workspace design.

Uno degli elementi più riconoscibili del progetto è senza dubbio la sua facciata, che si configura come una vera e propria griglia tridimensionale in grado di generare un ritmo visivo marcato e ordinato. Questa struttura, costituita da un telaio geometrico modulare, diventa un elemento identitario dell'architettura, coniugando funzione ed estetica. La griglia agisce come seconda pelle, svolgendo diverse funzioni: controlla l'irraggiamento solare, incornicia le viste e contribuisce alla composizione architettonica con un linguaggio formale coerente e ripetitivo, ma non statico.

L'alternanza di pieni e vuoti, ombre e riflessi, dona profondità al prospetto e riflette la modularità interna degli

spazi, suggerendo una corrispondenza tra struttura e distribuzione. Inoltre, l'aspetto quasi scultoreo della facciata, grazie all'uso di elementi sporgenti e arretrati, varia a seconda della luce e della posizione dell'osservatore, rendendo l'edificio dinamico nel suo rapporto con il contesto urbano.

In definitiva, la facciata del C&P Headquarters non è solo un rivestimento estetico, ma una componente architettonica attiva, capace di raccontare i valori dell'azienda attraverso il linguaggio del design: ordine, trasparenza, innovazione e rigore.

PAROLE CHIAVE

Griglia di facciata
Telaio modulare
Gioco tra pieni e vuoti



FIG 78.
Vista prospettica del fronte del C&P Corporate Headquarters

ANNO DI REALIZZAZIONE

2007

AUTORE

Studio di architettura INNOCAD

COLLOCAZIONE

Brauquartier 2, 8055 Graz, Austria

6.2 Il progetto

REALIZZAZIONE

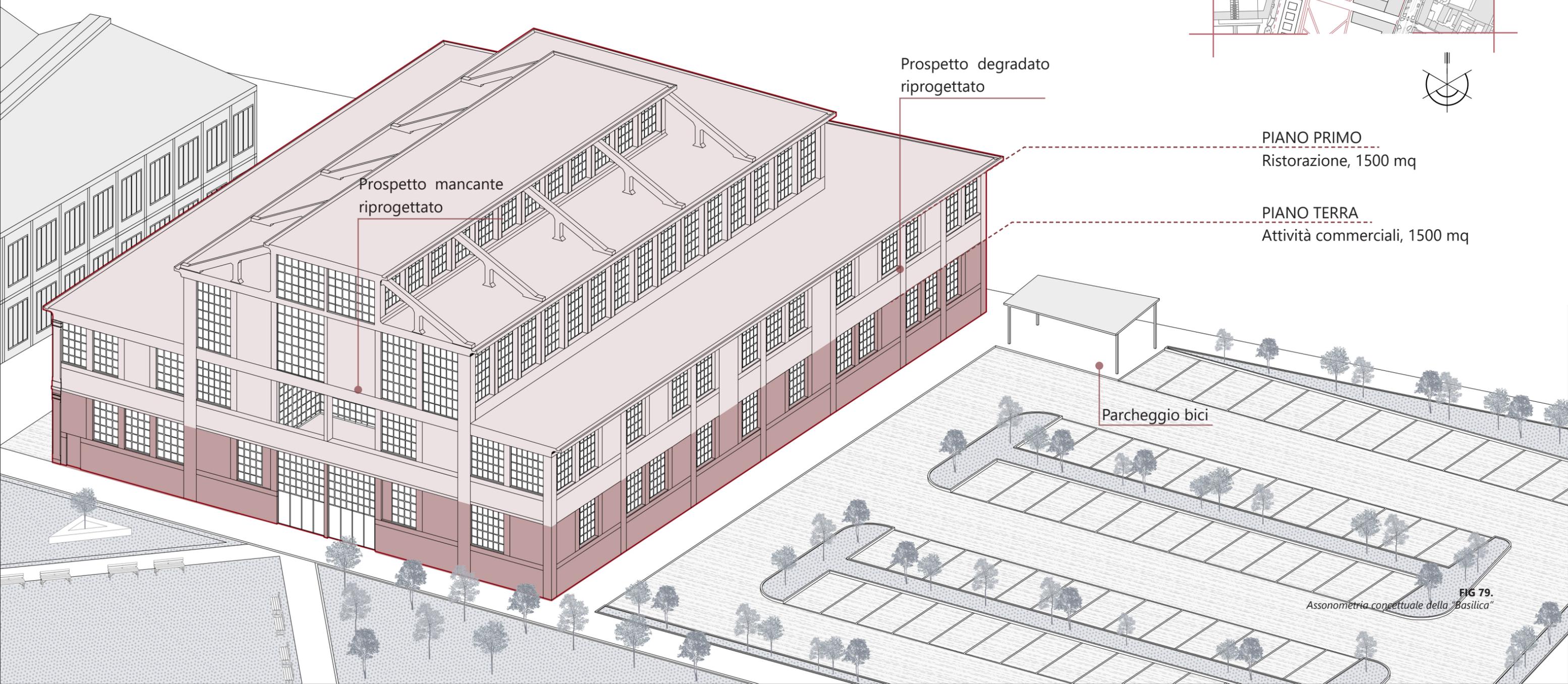
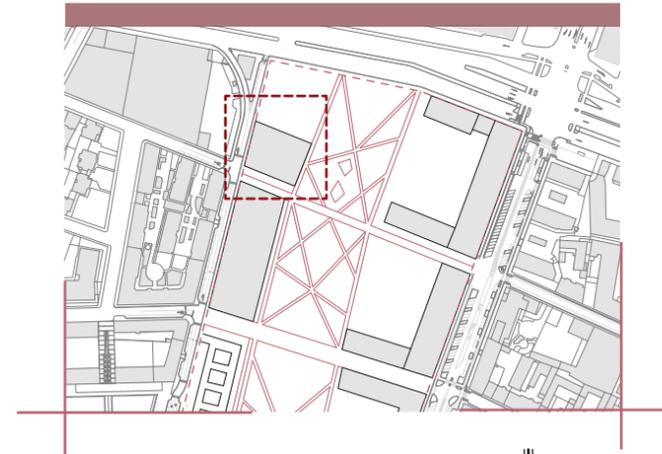
1911-1913
Ingegnere Giacomo Mattè Trucco

COLLOCAZIONE

Area ex Officine Grandi Motori, comparto nord, UMI II

INTERVENTO EDILIZIO

Recupero e riuso dell'edificio esistente, no demolizione



PIANO PRIMO
Ristorazione, 1500 mq

PIANO TERRA
Attività commerciali, 1500 mq

Parcheggio bici

FIG 79.
Assonometria concettuale della "Basilica"

6.2.1 Ingresso e flussi

La Basilica è situata a nord ovest dell'area di progetto e si affaccia su Corso Vigevano.

La sua area di pertinenza costituisce il primo ingresso comodo e accessibile dall'asse urbano, a sua volta collegato con la Spina Centrale e con il centro della città e questo garantisce una maggiore visibilità all'intera area.

INGRESSI DIFFERENZIATI

Giunti in corrispondenza dell'ingresso, si definisce una prima netta distinzione tra il percorso dei fornitori e dei clienti.

Entrambi accederanno all'area dal controviale di Corso Vigevano, ma i primi verranno indirizzati verso una strada secondaria che conduce a via Generale Luigi Damiano. Qui, dopo aver superato la Basilica, troveranno un'area di sosta riservata alle operazioni di carico e scarico merci. Questa posizione defilata è stata scelta per garantire che le attività di servizio, in termini di spazio e orari, non interferiscano con l'esperienza dei clienti.

Questi ultimi, al contrario, troveranno un accesso diretto al lotto dove potranno parcheggiare la loro auto in un'area apposita e successivamente incamminarsi verso uno dei due ingressi seguendo il percorso pedonale tracciato dai marciapiedi che circonda la struttura su tre dei quattro lati.

I due ingressi sono collocati su due lati opposti del fabbricato di cui uno si apre sul fronte stradale, mentre l'altro è affacciato al parco pubblico interno al lotto, quindi anch'esso oggetto di progettazione. Il collegamento tra i due genera un asse di percorrenza centralizzato che pone simbolicamente in connessione l'interno e l'esterno del lotto.

DISTRIBUZIONE INTERNA

All'interno lo spazio, progettato entro una sagoma quasi rettangolare, è scandito da dei pilastri appartenenti alla struttura preesistente del fabbricato, che si susseguono con ritmo costante formando due file e tre navate. Esse, orientate nella stessa direzione dell'asse di percorrenza tracciato dai due ingressi, lo enfatizzano e, per via della loro disposizione, suggeriscono una distribuzione basata su un ampio corridoio centrale di percorrenza e da una successione di ambienti laterali definiti dai pilastri.

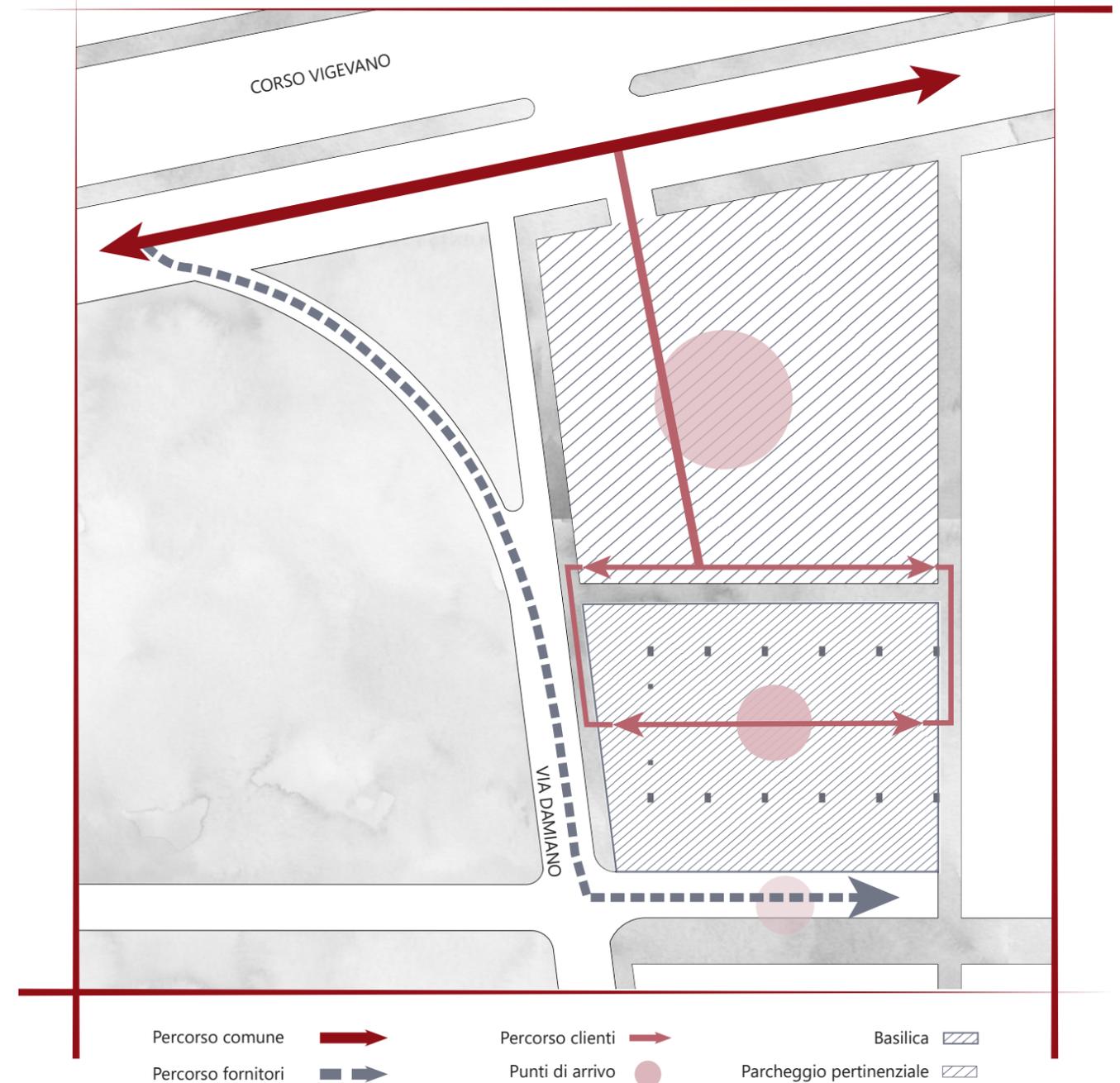


FIG 80.
Schema analisi dei flussi a partire da Corso Vigevano

6.2.2 Fronti edilizi

I PROSPETTI STORICI

La basilica si trova in uno stato di degrado che interessa diverse porzioni del fabbricato. In particolare un tema rilevante è quello delle facciate: attualmente solo quella occidentale e meridionale presentano un adeguato livello di conservazione.

Quella orientale manca del tutto e quella settentrionale era originariamente in comune con un altro fabbricato oggi interamente demolito. Essa non presenta le caratteristiche architettoniche adeguate per il nuovo ruolo di muro perimetrale, al pari dei due restanti prospetti intatti e va quindi anch'essa sottoposta ad un intervento di nuova progettazione.

IL PROGETTO DELLA FACCIATA

Per entrambe le facciate ricostruite è stato adottato un approccio progettuale che mira a instaurare un dialogo con la preesistenza, pur mantenendo un chiaro distacco e una riconoscibile autonomia espressiva. Un elemento compositivo fondamentale dell'edificio è la distribuzione a griglia, che organizza lo spazio secondo una scansione regolare e modulare. Questo schema è stato ripreso e reinterpretato nella progettazione dei nuovi interventi.

Ogni modulo della griglia diventa un'unità compositiva che può essere

occupata da un elemento vetrato o opaco, generando un gioco ritmico di pieni e vuoti.

Nel prospetto orientale, i pannelli opachi sono disposti secondo un andamento ascendente, che accentua la verticalità e la forma già slanciata della Basilica. Nel prospetto settentrionale, invece, il disegno si concentra sui primi due livelli, ovvero quelli precedentemente in adiacenza con l'edificio demolito. In questo caso, lo sviluppo è prevalentemente orizzontale, e si traduce in una composizione dinamica e ludica, basata sull'alternanza di superfici trasparenti e opache.

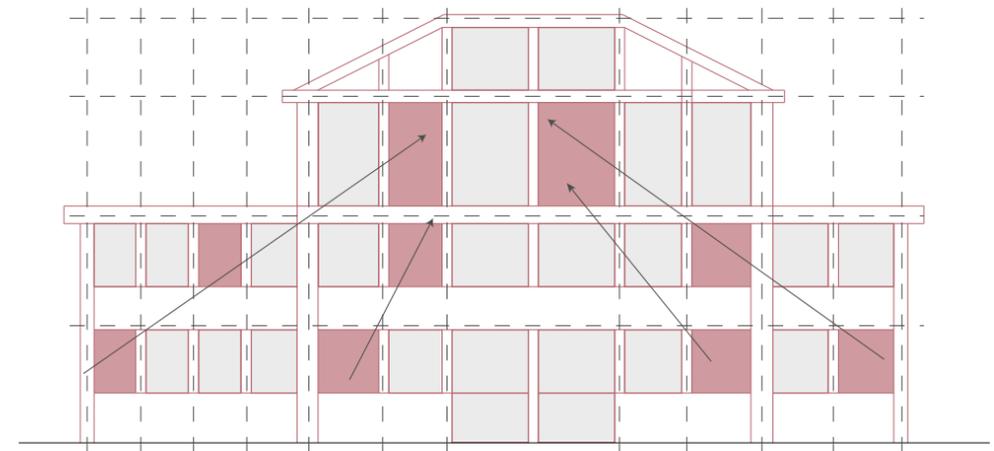


FIG 81.
Schema nuovo prospetto orientale

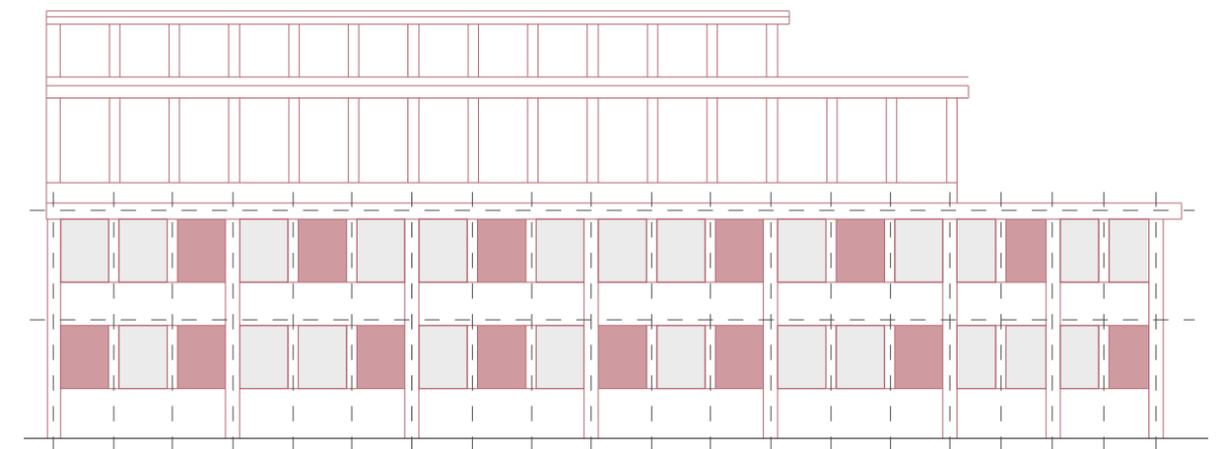


FIG 82.
Schema nuovo prospetto settentrionale

6.2.3 L'offerta commerciale

L'edificio sarà caratterizzato da una duplice destinazione d'uso, accogliendo al suo interno sia spazi commerciali che aree dedicate alla ristorazione. Questa scelta nasce dalla volontà di valorizzare le potenzialità tra le due funzioni, in quanto l'integrazione tra offerta commerciale e alimentare contribuisce a creare un'esperienza d'acquisto più completa e confortevole per l'utenza. Sempre più spesso, infatti, la presenza di un'offerta alimentare qualificata rappresenta un fattore determinante nella scelta di un centro commerciale.

In linea con questa tendenza, la "Basilica" ospiterà entrambe le funzioni, organizzate secondo una chiara distinzione funzionale: al piano terra si concentreranno i negozi, mentre al primo piano saranno collocati i locali destinati alla ristorazione.

Questa configurazione è il risultato di un'analisi dei flussi interni degli utenti, e mira a razionalizzare la fruizione degli spazi. L'asse centrale dell'edificio, definito dagli ingressi principali e dal corridoio distributivo, fungerà da direttrice organizzativa, diramandosi in due percorsi distinti e complementari: uno orientato all'attività commerciale, l'altro dedicato alla ristorazione. In questo modo si favorisce una gestione più ordinata degli spazi e una migliore esperienza per il visitatore.

PERCORSO DELLO SHOPPING

Il piano terra è stato concepito come un'area dedicata interamente allo shopping, dove i visitatori possono immergersi in un'esperienza di acquisto senza distrazioni. La concentrazione di negozi in quest'area crea un'atmosfera vivace e dinamica, ideale per chi è alla ricerca di prodotti e novità.

PERCORSO DELLA RISTORAZIONE

Il primo piano, invece, si trasforma in un'oasi di relax e ristoro, dove i visitatori possono concedersi una pausa dalle loro compere, fruire degli spazi di loisir, godersi un momento di svago e ammirare, nel frattempo, la vista panoramica della zona, ospitante il nuovo parco pubblico rivalificato.

AREA RISTORAZIONE

È stata progettata per ospitare tre tipologie di locali, ciascuna con caratteristiche e dimensioni diverse:

Un ristorante: ideale per chi desidera un pasto completo, può ospitare fino a 184 posti.

Un bar: Perfetto per una pausa veloce, un caffè o un aperitivo, con disponibilità di 86 posti.

Un chiosco: Un'opzione informale e veloce, ideale per chi ha poco tempo a disposizione.

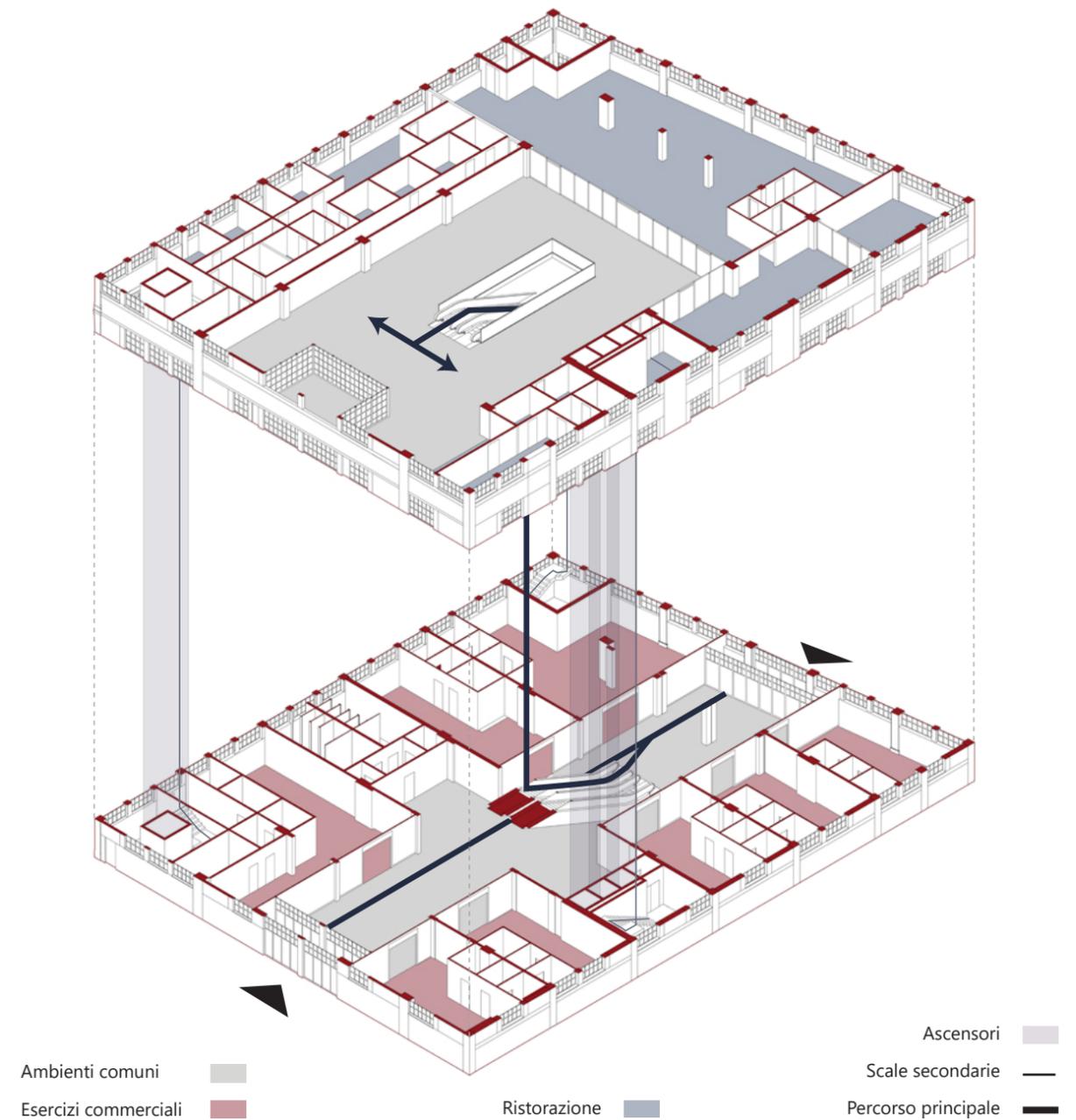


FIG 83.
Esplosa assometrica delle funzioni

FIG 84.
Render del progetto



Bar

Terrace

Coffee

TAKE IT
EASY

6.2.4 Approfondimento ristorante

Nel contesto del ristorante, si rende necessaria un'analisi approfondita degli spazi e dei servizi destinati al personale, al fine di garantire una gestione efficiente e conforme alle normative vigenti.

Per assicurare il corretto svolgimento del servizio alla clientela, è fondamentale prevedere la separazione dei flussi di accesso. A tal fine, sono stati individuati due ingressi distinti:

il primo è quello di rappresentanza, riservato alla clientela e per questo ben esposto;

il secondo, più defilato e funzionale, è destinato al personale, e consente l'accesso diretto tramite una scala dedicata situata al piano terra.

Raggiunto il piano primo, i percorsi interni si articolano in modo da distribuire il personale nei diversi ambienti di servizio, ciascuno destinato a specifiche categorie di operatori, in base alle mansioni svolte.

PERSONALE AMMINISTRATIVO

È previsto un ufficio amministrativo posizionato in prossimità della scala di servizio, facilmente accessibile dal personale, al fine di garantire una gestione burocratica rapida ed efficiente delle attività del ristorante.

CAMERIERI

Oltre a spogliatoi distinti per genere, il personale dispone di un deposito

dedicato per la gestione e lo stoccaggio delle stoviglie, nonché di un ambiente comune. Tutti questi spazi risultano facilmente accessibili tramite un corridoio di distribuzione che collega direttamente l'ingresso dalle scale di servizio alla sala destinata alla clientela.

CUOCHI

Anche il personale di cucina è tenuto a seguire un percorso dedicato, che prevede inizialmente l'accesso agli spogliatoi, distinti per genere, per poi proseguire verso l'area operativa della cucina.

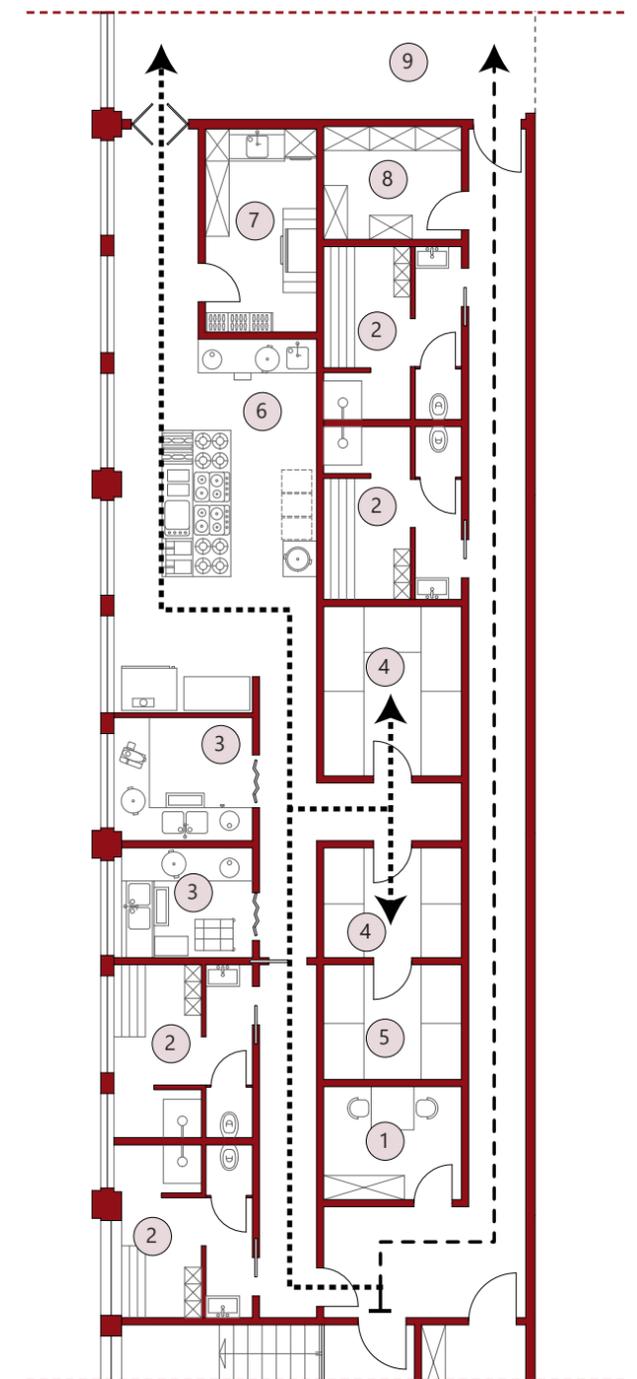
Quest'ultima è direttamente collegata alla dispensa e alla cella frigorifera per la corretta conservazione dei generi alimentari, e risulta organizzata in partite funzionali, ognuna destinata alla preparazione di specifiche categorie di alimenti. A completamento del layout, sono previste la zona cottura e l'area lavaggio stoviglie.

Al termine del processo di preparazione, cuochi e camerieri raggiungono la sala ristorante attraverso due ingressi adiacenti, così da ottimizzare i tempi di uscita dei piatti e garantire un servizio rapido ed efficiente al cliente.

1. Sala comune
 2. Spogliatoi
 3. Partite preparazione cibo
 4. Dispensa
 5. Cella frigorifera
 6. Zona cottura
 7. Zona lavaggio stoviglie
 8. Deposito stoccaggio stoviglie
 9. Sala clientela
- — Percorso camerieri
- - - Percorso cuochi

0 2 5m

FIG 85.
Pianta di dettaglio della cucina del ristorante



6.2.5 Elaborati grafici

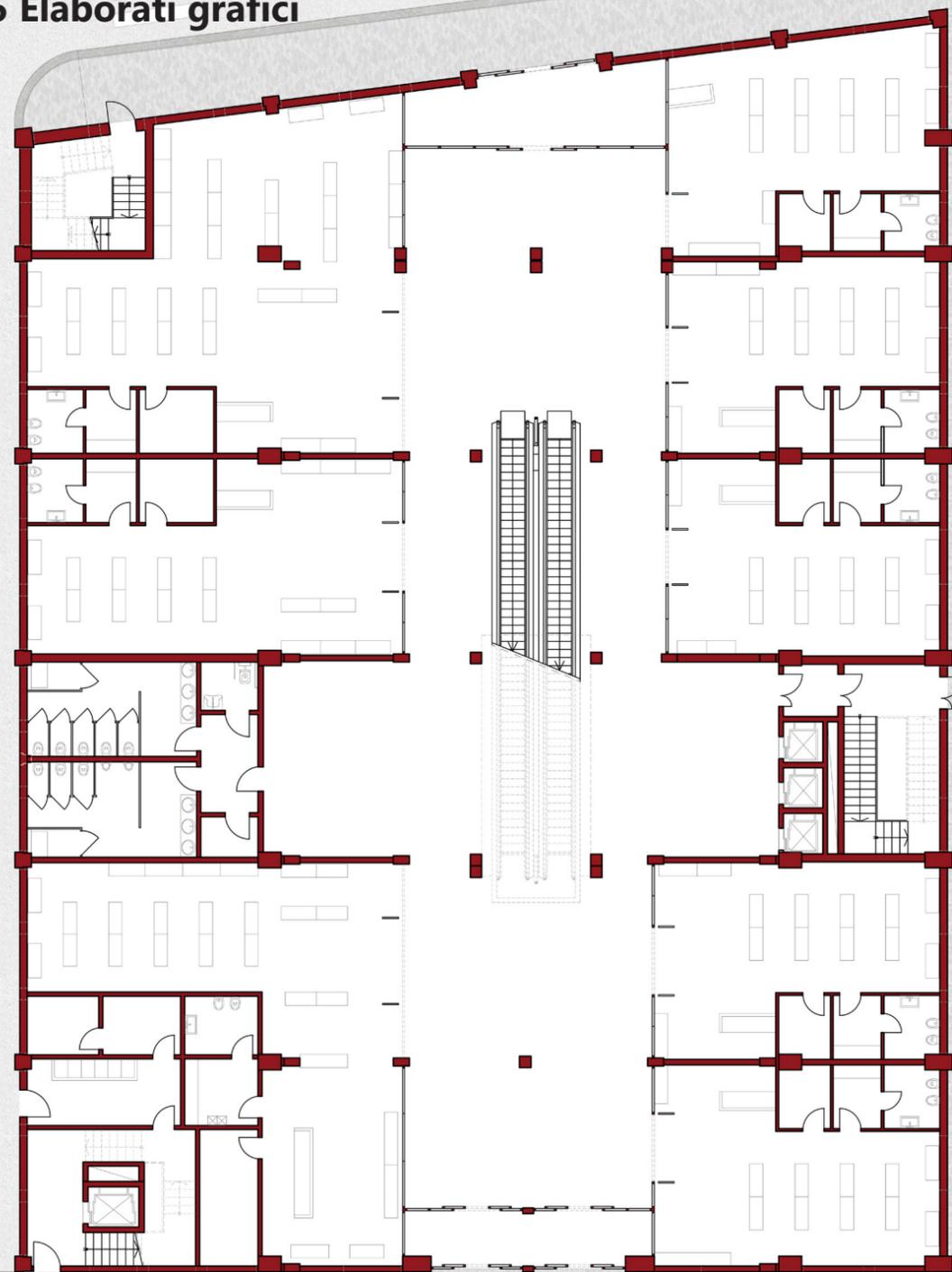


FIG 86.
Pianta piano terra della "Basilica"

0 5 10 20m



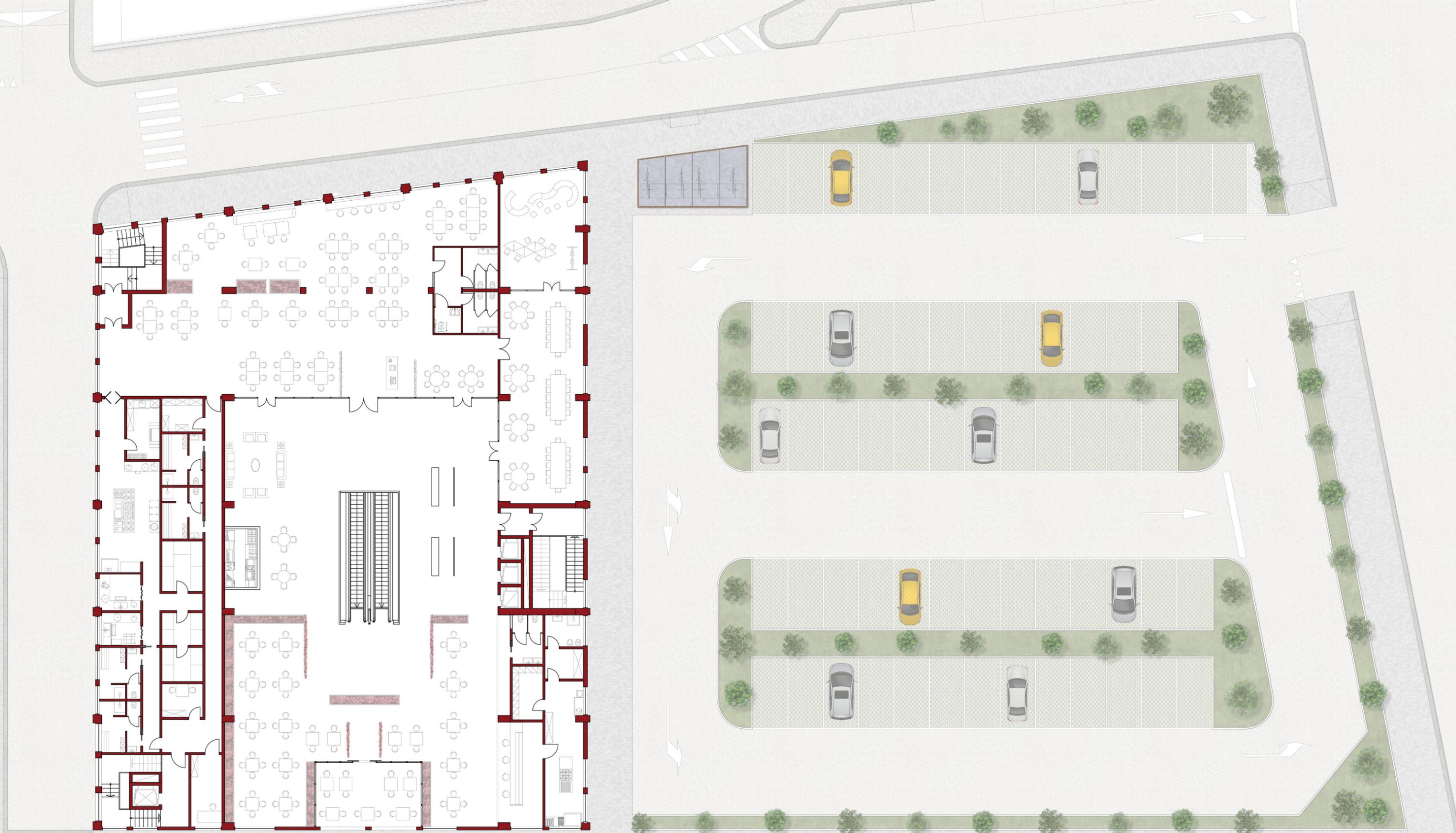


FIG 87.
Pianta piano primo della "Basilica"

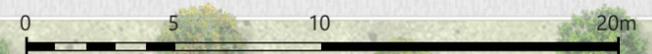


FIG 88.
Prospetto frontale della "Basilica"

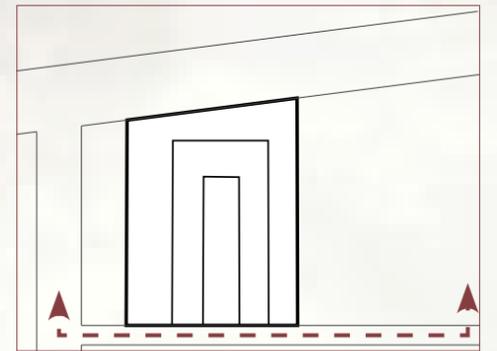


FIG 89.
Prospetto laterale della "Basilica"

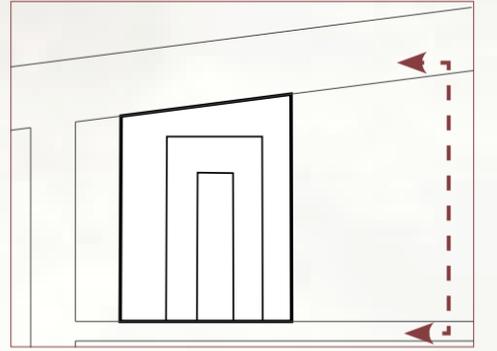


FIG 90.
Sezione longitudinale della "Basilica"

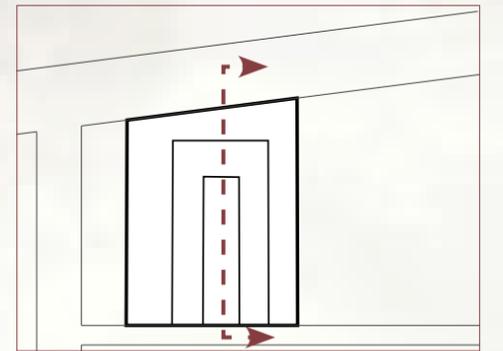


FIG 91.
Render del progetto



07

**APPROFONDIMENTO
"IL LINGOTTINO"**

7.1 Quadro normativo

7.1.1 Tipologia di alloggi

La tipologia edilizia rappresenta uno degli elementi distintivi fondamentali delle residenze destinate agli studenti universitari. La disposizione e il numero delle camere da letto, l'organizzazione funzionale degli spazi, il rapporto tra aree pubbliche e private e la distribuzione interna dell'intera struttura residenziale sono tutte scelte progettuali che possono essere definite fin dalle prime fasi del processo decisionale, ma che possono anche derivare da un'attenta e approfondita analisi preliminare. Quest'ultima considera variabili fondamentali come i diversi profili degli utenti, le loro esigenze abitative e relazionali, il contesto socio-culturale di riferimento, la posizione geografica del complesso e il rapporto che esso instaura sia con l'università di appartenenza sia con il tessuto urbano della città ospitante.

Il Decreto Ministeriale D.M. n.481 del 26/02/2024 (allegato C) articolata le tipologie di alloggio delle residenze universitarie nelle seguenti categorie:

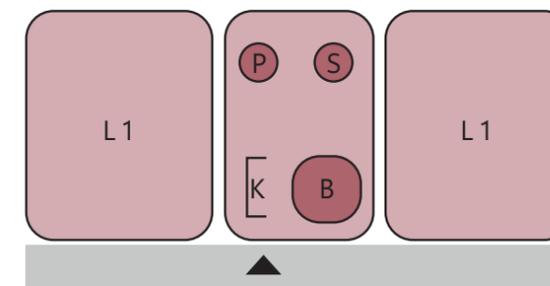
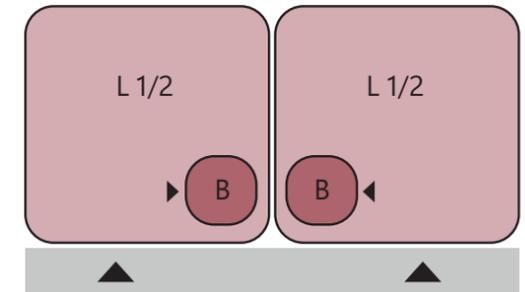
- ad albergo
- a minialloggi
- a nuclei integrati

a cui si aggiunge la tipologia mista nel caso siano compresenti due o più categorie.



AD ALBERGO

“L'organizzazione spaziale è generalmente impostata su corridoi sui quali si affacciano le camere singole (preferenziale) o doppie. Questo tipo è realizzabile preferibilmente con bagno di pertinenza. Al fine di ridurre i costi della struttura sono ammesse soluzioni nelle quali un bagno di pertinenza sia condivisibile da due stanze. I servizi residenziali collettivi sono concentrati in zone definite e separate dalle camere.”



A MINIALLOGGI

“Prevede l'alloggiamento degli studenti in veri e propri appartamenti di piccole dimensioni raggruppati intorno a zone di distribuzione. Ogni appartamento, destinato preferibilmente ad uno o due utenti, è autonomo in quanto dotato di zona cottura, servizio igienico ed eventuale zona giorno. Gli spazi comuni dell'intero complesso sono molto ridotti e riferiti a servizi essenziali.”

A NUCLEI INTEGRATI

“E' costituita da un numero variabile di camere, preferibilmente singole, in grado di ospitare generalmente da 3 a 8 studenti, che fanno riferimento per alcune funzioni (preparazione pasti, pranzo e soggiorno, ecc.) ad ambiti spaziali riservati, dando luogo a nuclei separati d'utenza.”

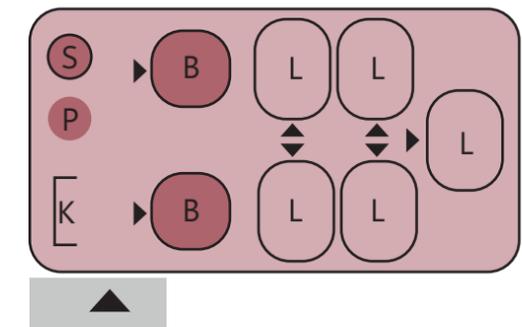


FIG 92. Schemi distributivi dei moduli abitativi

7.1.2 Le funzioni

Nelle residenze per studenti deve essere assicurata la coesistenza delle funzioni abitative e dei servizi correlati, in modo da soddisfare contemporaneamente le esigenze di privacy e di socializzazione. Il Decreto Ministeriale D.M. n.481 del 26/02/2024 (Allegato C) stabilisce che devono essere incluse le seguenti aree funzionali.

AF1 RESIDENZA:

“Comprende le funzioni residenziali per gli studenti.”

La superficie netta raccomandata per le funzioni di servizio per ogni posto alloggio è pari ad almeno 4,3 mq per tutte le tipologie di residenza.

Tale valore può essere ridotto a un minimo di 2,5 mq per posto letto esclusivamente nel caso di residenze a nuclei integrati. All'interno di questa superficie possono essere inclusi i Servizi culturali e didattici (AF2), i Servizi ricreativi (AF3) e i Servizi di supporto, gestionali e amministrativi(AF4).

AF2 SERVIZI CULTURALI E DIDATTICI:

“Comprende le funzioni di studio, ricerca, documentazione, lettura, riunione, ecc., che lo studente compie in forma individuale o di gruppo anche al di fuori del proprio ambito residenziale privato o semiprivato.”

AF3 SERVIZI RICREATIVI:

“Comprende le funzioni di tempo libero finalizzate allo svago, alla formazione culturale non istituzionale, alla cultura fisica, alla conoscenza interpersonale e socializzazione, ecc., che lo studente compie in forma individuale o di gruppo al di fuori del proprio ambito residenziale privato o semiprivato.”

AF4 SERVIZI DI SUPPORTO GESTIONALI E AMMINISTRATIVI:

“Comprende le funzioni che supportano la funzione residenziale dello studente e le funzioni esercitate dal personale di gestione in ordine al corretto funzionamento della struttura residenziale.”

ACCESSO E DISTRIBUZIONE:

“Comprende le funzioni di accesso, di accoglienza, di incontro e di scambio tra gli studenti e le funzioni di collegamento spaziale tra aree funzionali e all'interno di queste.”

PARCHEGGIO

“Comprende spazi di parcheggio auto/moto/biciclette e mezzi di mobilità urbana individuale per persone con disabilità fisiche o sensoriali e la dotazione di vani tecnici e servizi tecnologici in genere, tra i quali punti di ricarica per i mezzi a propulsione elettrica.”



7.2 Università e studentati a Torino

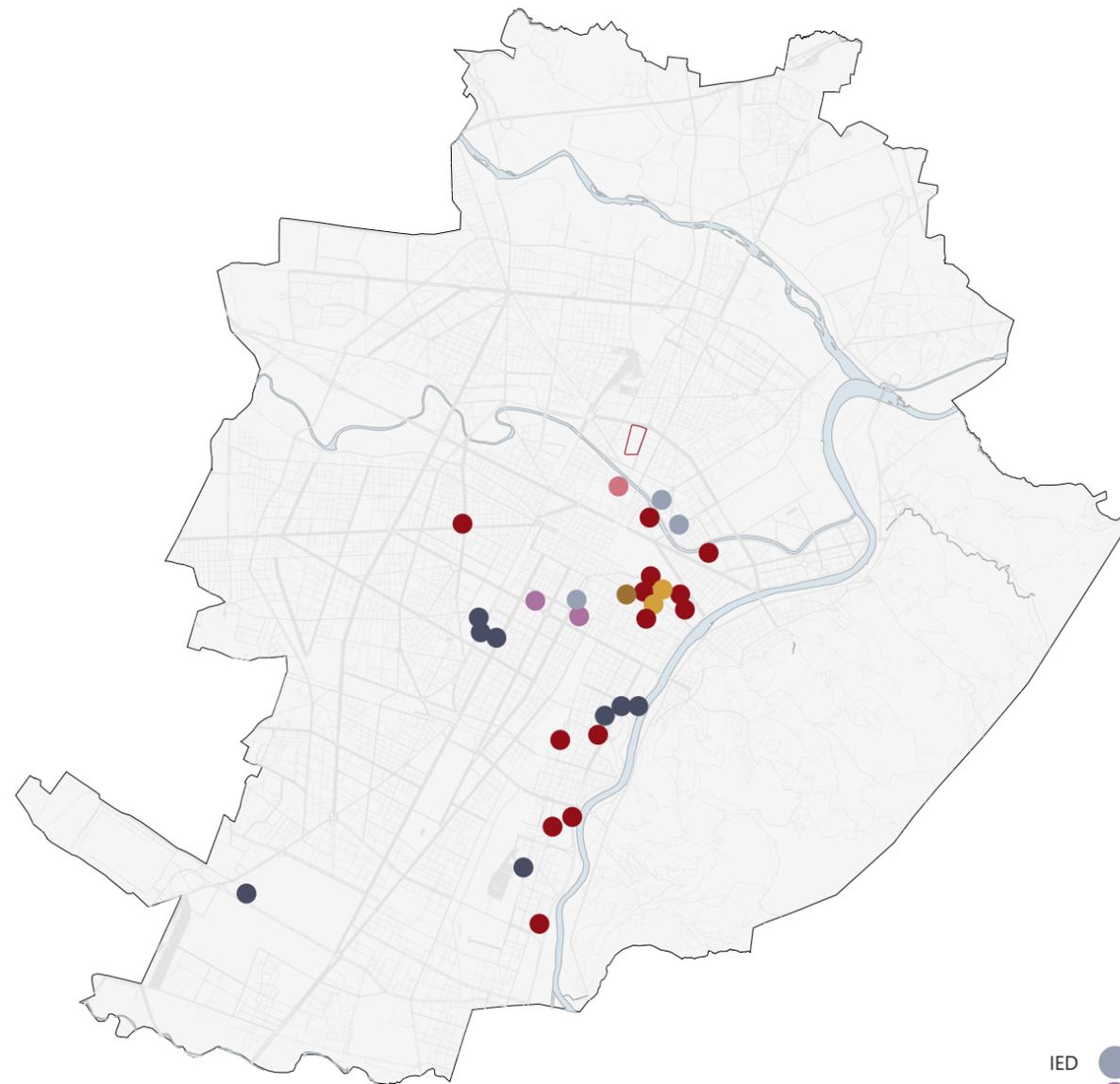


FIG 93.
Mappa delle università di Torino

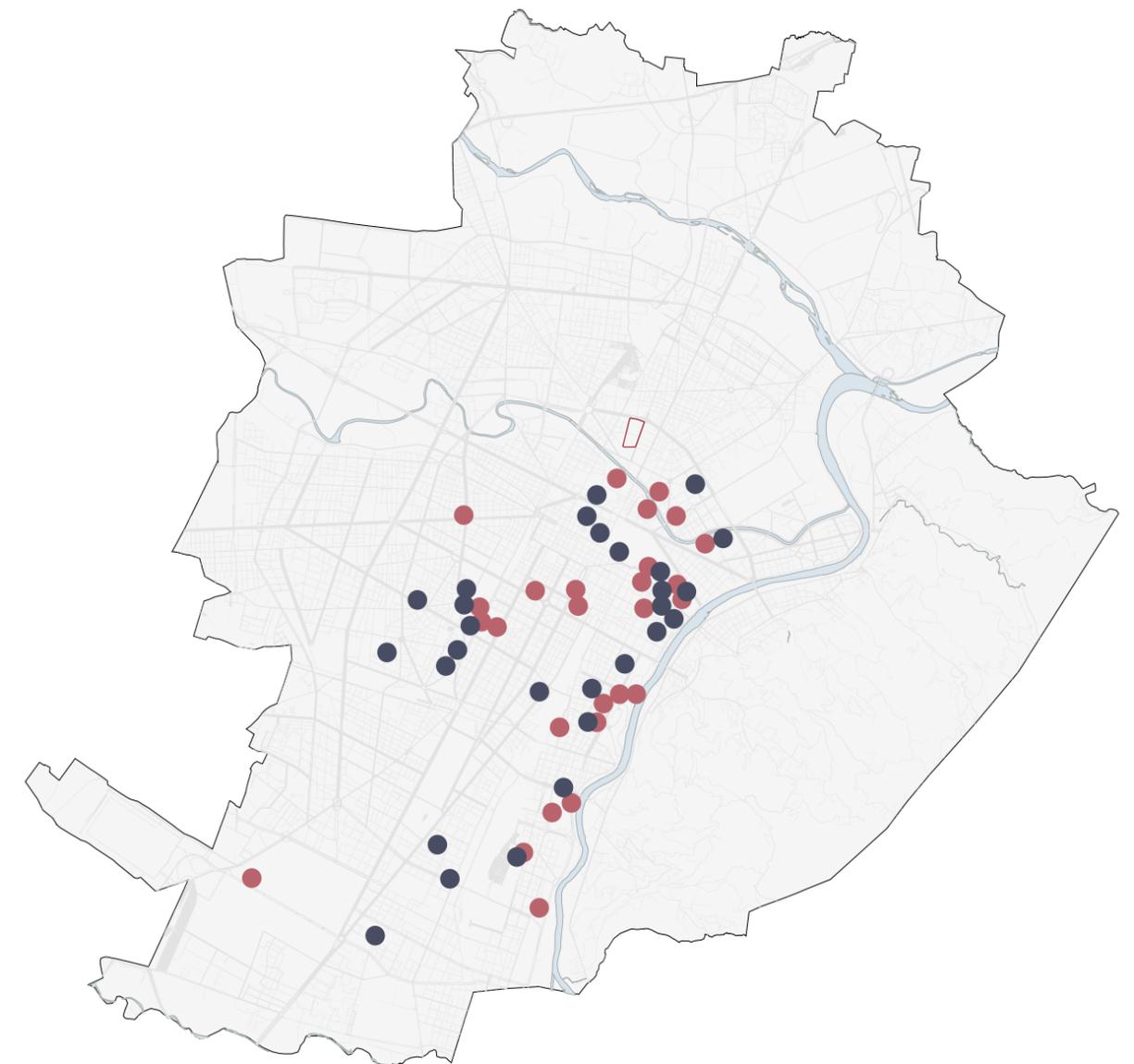


FIG 94.
Mappa delle università e degli studentati di Torino

7.2.1 L'offerta dei posti letto a Torino

L'offerta di posti letto per studenti universitari a Torino è sia di natura privata che di natura pubblica o mista. Ad oggi il sistema delle residenze universitarie di Torino è gestito principalmente dalle seguenti organizzazioni.

EDISU PIEMONTE

EDISU Piemonte, Ente Regionale per il Diritto allo Studio Universitario, gestisce numerose residenze universitarie a Torino disponendo attualmente di 2438 posti letto.

Le residenze offrono ambienti sicuri e confortevoli e l'assegnazione dei posti letto avviene tramite un'unica graduatoria, stilata esclusivamente in base al punteggio ottenuto secondo i criteri di un bando pubblico pubblicato ogni anno.

Le strutture di cui dispone:

Residenza universitaria Borsellino, Campus Sanpaolo, Cappel Verde, Carlo Mollino, Cavour, Cercenasco (chiusa per lavori), Codegone, CStudio, CX PLACE, Giulia di Barolo, Liborio, Lingotto, Olimpia, Palazzo degli Stemmi, Paoli, Verdi

POLITECNICO DI TORINO

Il Politecnico di Torino ha realizzato due residenze universitarie:

Carlo Mollino e Codegone.

La prima dispone di 104 posti letto mentre la seconda ne offre 144. Il 60% dei posti sono riservati a studenti EDISU mentre la parte restante degli alloggi sono a libero accesso, ovvero non è necessario partecipare a un bando di ammissione e sono affidati alla gestione di un ente privato (Camplus - Fondazione CEUR).

COLLEGIO UNIVERSITARIO EINAUDI

La Fondazione Collegio Universitario Einaudi è un ente privato senza scopo di lucro, riconosciuto e accreditato dal MUR, che si occupa della gestione di Collegi di Merito.

Il Collegio dispone di cinque strutture residenziali, tutte situate a Torino, offrendo il totale di 872 posti letto.

L'alloggio viene assegnato tramite una graduatoria che seleziona i candidati in base al merito e al reddito familiare.

Le strutture di cui dispone:

Sezione Crocetta, Mole Antonelliana, Po, San Paolo, Valentino

CAMPLUS COLLEGE

La Fondazione CEUR – Camplus College è un ente privato senza scopo di lucro (derivante dalla collaborazione con la Fondazione Falciola), riconosciuto e accreditato dal MIUR come rete di Collegi Universitari di Merito.

Il network Camplus College comprende

attualmente 11 strutture in 6 città italiane e gestisce circa 10.000 posti letto.

L'ammissione ai Collegi di Merito, riconosciuti ufficialmente, avviene tramite bando pubblico, con una graduatoria basata su criteri di merito e reddito

Le strutture di cui dispone:

Camplus Torino Aldo Moro, Torino Bligny, Moi, Peschiera, Regio Parco.

ALTRE RESIDENZE UNIVERSITARIE

CAMPUS SAN PAOLO

Aperto nel 2015, il Campus Sanpaolo è una residenza universitaria situata nel quartiere San Paolo. Frutto di un'iniziativa dell'amministrazione comunale allora in carica, la residenza è stata realizzata da Fabbrica SGR e Cassa Depositi e Prestiti SGR ed è gestita da Sharing srl, un operatore privato.

RESIDENZA ARTIGIANELLI

La Residenza Universitaria con 100 posti letto, si trova all'interno del complesso immobiliare "Collegio Artigianelli", di proprietà della Provincia Italiana Giuseppini del Murialdo (Congregazione) ed è gestita e animata dal Collegio Artigianelli che rappresenta la sua articolazione territoriale.

RESIDENZA TAURASIA LIVING

Taurasia Living è una residenza universitaria privata che sorge sul sito di una storica fabbrica di automobili, la Diatto. Essa offre 582 monolocali ed è stata realizzata da Patrizia SE, uno dei principali gestori di investimenti immobiliari in Europa.

CSTUDIO

La residenza CStudio, in zona Valdocco, accoglie studenti universitari fuori sede provenienti dalle graduatorie del diritto allo studio, in difficoltà economiche e meritevoli. Dispone di 181 posti letto ed è gestita dalla Cooperativa Sociale Providence House di Torino di cui 66 gestiti da Edisu

CX STUDENT & EXPLORER PLACE

Aperta nel 2021 è una residenza universitaria gestita da CampusX, presente in città con due sedi: CX Place Torino | Belfiore e CX Turin Marconi. Le strutture sorgono in edifici riqualificati e offrono circa 450 posti letto complessivi in camere singole e doppie con bagno privato. Sono progettate per accogliere studenti, giovani lavoratori ed Erasmus.

7.3 Esempi autorevoli

Residenza universitaria Borsellino

La Residenza Borsellino è situata a pochi passi dalla Cittadella Politecnica e si compone di quattro edifici di altezze diverse, disposti attorno a un cortile centrale con spazi verdi e aree di sosta. Il progetto suddivide lo spazio in tre aree funzionali distinte: il piano terra è destinato principalmente ad attività commerciali aperte al pubblico, il primo piano ospita i servizi comuni della residenza, mentre i piani superiori sono dedicati alle camere e ai relativi spazi accessori.

La residenza offre 312 camere singole e 44 camere doppie e in ogni livello della struttura è prevista una cucina di piano a cui si aggiunge, a piani alterni, un soggiorno a doppia altezza.

Il Campus mette a disposizione una vasta gamma di servizi: una sala studio, una sala giochi aperta dalle 10.00 alle 24.00 e una palestra ,aperta dalle 10.00 alle 24.00, utilizzabile solo dagli ospiti interni previo pagamento di quota assicurativa e prenotazione.

La struttura offre una serie di servizi pensati per garantire il massimo comfort e la comodità degli ospiti durante tutto il soggiorno. Tra questi, è presente una spaziosa sala TV, ideale per momenti di relax o per socializzare in un ambiente accogliente. A disposizione degli ospiti vi è anche una lavanderia automatica, accessibile 24 ore su 24, che funziona

con servizio a pagamento.

Per quanto riguarda la mobilità, sono disponibili parcheggi dedicati sia per le automobili sia per le biciclette, pensati per offrire soluzioni pratiche e sicure a tutti i tipi di viaggiatori. La reception, operativa 24 ore su 24, garantisce assistenza continua, fornendo informazioni, supporto logistico e accoglienza a qualsiasi ora del giorno o della notte. Dal punto di vista architettonico, l'edificio si distingue per l'impiego di una facciata continua strutturale autoportante, realizzata con materiali di alta qualità come l'alluminio e il vetro. Questa soluzione non solo conferisce all'esterno un aspetto moderno e raffinato, ma contribuisce anche a migliorare le prestazioni energetiche dell'edificio. La facciata è stata infatti progettata per garantire un eccellente isolamento termico e acustico, assicurando così un elevato livello di comfort all'interno degli ambienti e una significativa efficienza energetica.

PAROLE CHIAVE

Distribuzione ad albergo
Modulo abitativo camera singola
Cucina comune

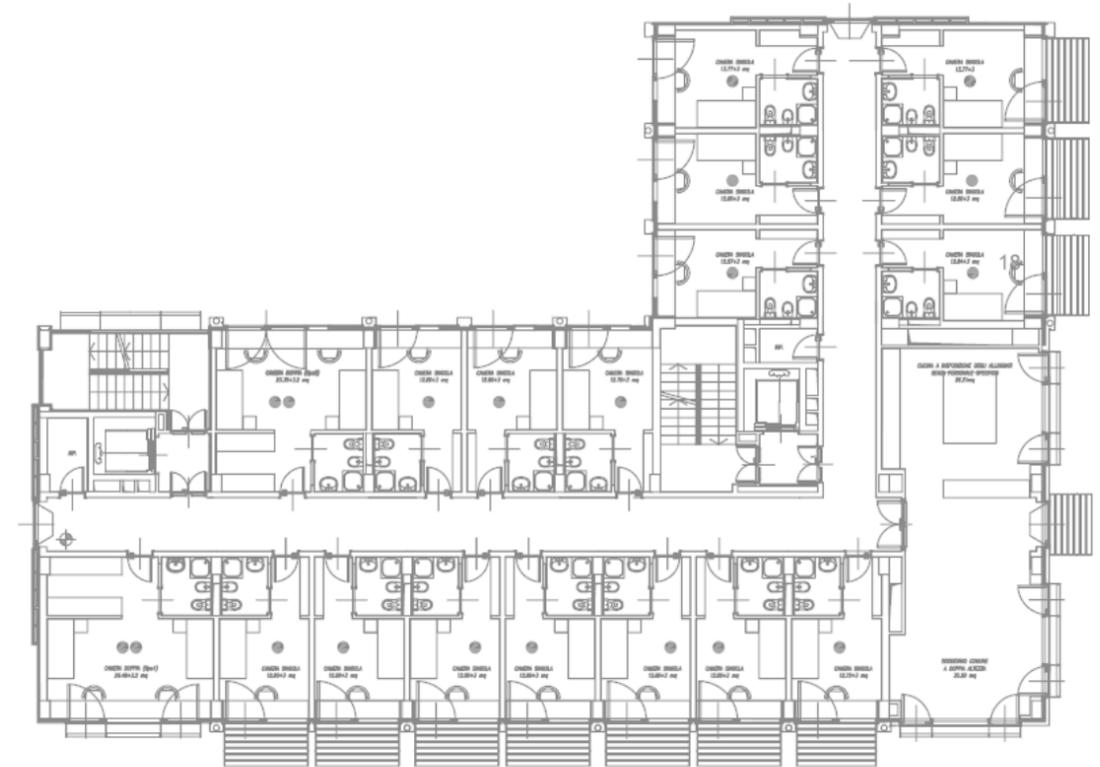


FIG 95.
Planimetria della residenza universitaria Borsellino

INDIRIZZO

Via Paolo Borsellino, 42

ANNO DI REALIZZAZIONE

2006

NUMERO POSTI LETTO

312 Camere singole
44 Camere doppie

Residenza universitaria Carlo Mollino

La residenza universitaria Carlo Mollino è situata nell'area della Cittadella Politecnica.

È stata realizzata grazie ai fondi del bando nazionale che ha destinato risorse del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca all'edilizia universitaria. Il MIUR ha coperto il 50% dei costi complessivi dell'opera, pari a circa 6 milioni di euro. Il Politecnico ha finanziato la restante parte con fondi propri, affidando la costruzione e la gestione per 24 anni a un raggruppamento temporaneo di imprese formato da Secap S.p.A. e Fondazione Falciola-Camplus, che hanno partecipato anche con un contributo di capitale privato.

L'edificio si estende su una superficie di circa 3.200 metri quadrati, di cui 1.400 destinati alle unità abitative offrendo camere doppie e mini-alloggi con angolo cottura, per un totale di 104 posti letto. Il 60% dei posti letto è riservato a studenti meritevoli con limitate disponibilità economiche.

Oltre agli alloggi, la residenza mette a disposizione numerosi spazi comuni pensati per promuovere la socializzazione e il benessere degli studenti: cucine condivise su ogni piano, sale studio, una palestra, una sala conferenze e una terrazza di 1.000 metri quadrati con un campo da calcio a cinque. Questi ambienti sono progettati

per favorire l'incontro e rafforzare il senso di comunità tra gli studenti.

La residenza è certificata in classe energetica A3 e integra soluzioni sostenibili come pannelli fotovoltaici, impianti solari termici e pompe di calore per la climatizzazione.

PAROLE CHIAVE

Cucina comune
Palestra
Sala giochi
Sala conferenza



FIG 96. La cucina della residenza Carlo Mollino



FIG 98. La palestra della residenza Carlo Mollino



FIG 97. La sala giochi della residenza Carlo Mollino



FIG 99. La sala conferenze della residenza Carlo Mollino

INDIRIZZO

Corso Peschiera, 90

ANNO DI REALIZZAZIONE

2016

NUMERO POSTI LETTO

104 posti letto

Residenza universitaria Marie Curie

La Residenza Universitaria Marie Curie, situata nella zona Corvetto-Gamboloita di Milano, si affaccia sul quartiere Mazzini e si inserisce in un contesto urbano in evoluzione. Il complesso, di recente costruzione, è organizzato secondo una pianta a "U" che definisce uno spazio aperto centrale, concepito come piazza pubblica a servizio sia della comunità studentesca sia del quartiere.

L'edificio ospita una varietà di soluzioni abitative: camere singole e doppie, minialloggi accessibili per persone con disabilità, nonché unità condivise da due a quattro studenti, tutte dotate di servizi privati e zona giorno con angolo cottura. Gli spazi interni sono articolati attorno a una rete di corridoi distribuiti su più livelli, lungo i quali si affacciano le unità abitative e le numerose aree comuni.

Ogni piano dispone di sale studio, mentre al piano terra si concentrano i servizi collettivi, tra cui palestra, lavanderia con stireria, sala video, sala musica, sala giochi e un'area break. A questi si affianca un sistema di spazi esterni accessibili, pensati per promuovere l'incontro, il relax e l'integrazione tra studenti e abitanti del quartiere. La qualità dello spazio è rafforzata dall'integrazione tra architettura, luce naturale e materiali caldi, che contribuiscono a creare un ambiente accogliente, funzionale e

aperto alla socialità.

Il progetto presta inoltre particolare attenzione alla sostenibilità e all'inclusività, attraverso l'impiego di tecnologie impiantistiche efficienti e soluzioni distributive flessibili. La residenza si configura così non solo come luogo di abitazione temporanea, ma come spazio di relazione, apprendimento e crescita all'interno del tessuto urbano milanese contemporaneo.

PAROLE CHIAVE

Minialloggio
Camere singole

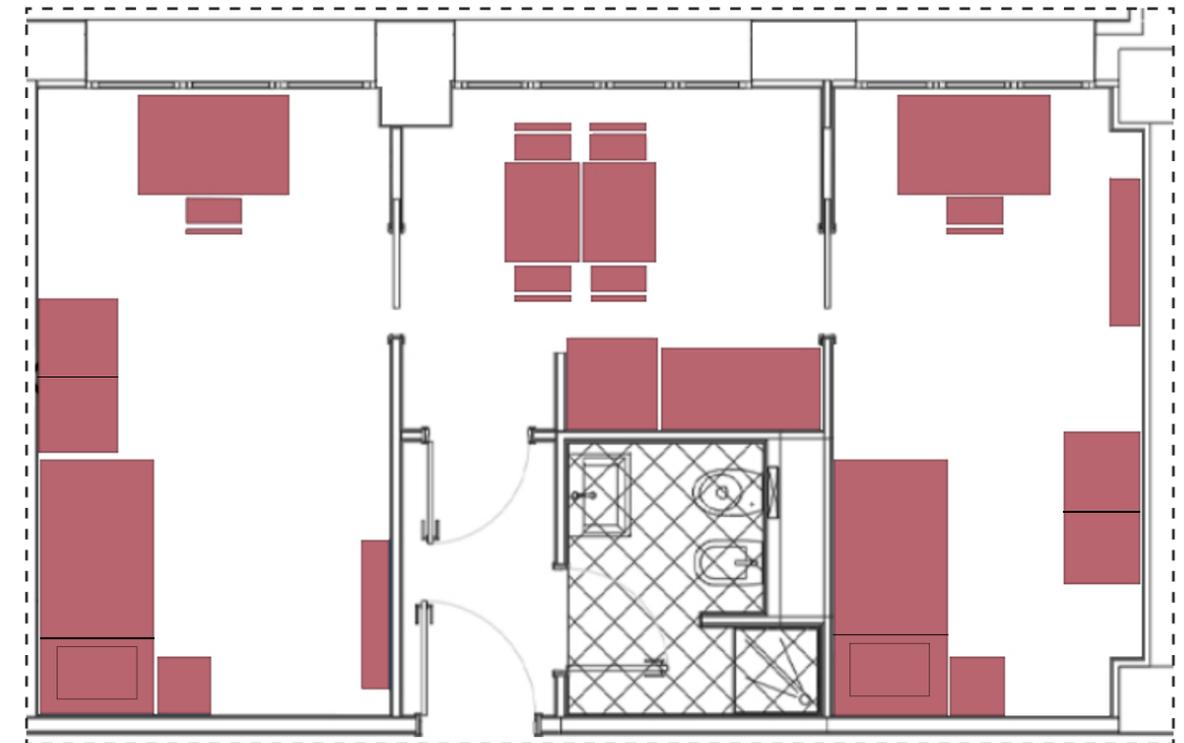


FIG 100.
Planimetria modulo abitativo a minialloggio della residenza Marie Curie

INDIRIZZO

P.za Ferrara, 3, Milano

ANNO DI REALIZZAZIONE

2023

NUMERO POSTI LETTO

213 posti letto

Sala centrale NH Hotel

La sala centrale dell'NH Torino Lingotto Tech, progettata da Renzo Piano è situata all'interno dell'ex stabilimento FIAT del Lingotto. L'edificio al suo interno si organizza con un grande atrio centrale a tutta altezza delimitato da pareti opache, intorno al quale si sviluppano, su più piani, dei corridoi di distribuzione alle singole camere, disposte lateralmente lungo l'intera ampiezza dell'edificio. La connessione tra i diversi livelli dell'hotel è garantita da tre ascensori panoramici in vetro e da scale in acciaio che si snodano all'interno del nucleo centrale. Esse non solo assolvono a una funzione pratica ma diventano anche elementi visivi di grande impatto scenografico. Il loro linguaggio leggero e trasparente rafforza la percezione di uno spazio in continuo movimento, permeato di luce e attraversabile visivamente in ogni direzione. Per quanto riguarda l'illuminazione il soffitto vetrato, vero e proprio elemento architettonico cardine della sala, si comporta come un lucernario continuo che permette alla luce naturale di penetrare, esaltando le geometrie dell'ambiente e conferendo verticalità e leggerezza all'insieme. Al di sotto della copertura trasparente, leggere tende bianche sospese filtrano la luce solare diretta, diffondendola in modo morbido

e uniforme e contribuendo a creare un'atmosfera ovattata e accogliente. La hall è caratterizzata dall'impianto originario in acciaio e cemento armato e da pareti rivestite in pannelli di ciliegio che si estendono dal pavimento al soffitto, mentre l'arredo è composto da elementi di design moderno che non competono con l'involucro architettonico, ma lo completano con eleganza.

PAROLE CHIAVE

Sala centrale a doppia altezza
Copertura vetrata
Distribuzione verticale
Corridoi di distribuzione



FIG 101.
Sala centrale NH hotel

ANNO DI REALIZZAZIONE

2004

AUTORE

Renzo Piano

COLLOCAZIONE

Via Nizza, 230, 10126 Torino TO

7.4 Il progetto

REALIZZAZIONE

1922
Ingegnere Giovanni Chiesa

COLLOCAZIONE

Area ex Officine Grandi Motori, comparto nord, UMI I

INTERVENTO EDILIZIO

Recupero e riuso dell'edificio esistente, integrazione di nuovo volume

Studentato, 8206 mq

Esselunga 5195 mq

Copertura vetrata

Rampa parcheggio interrato

Magazzino Esselunga

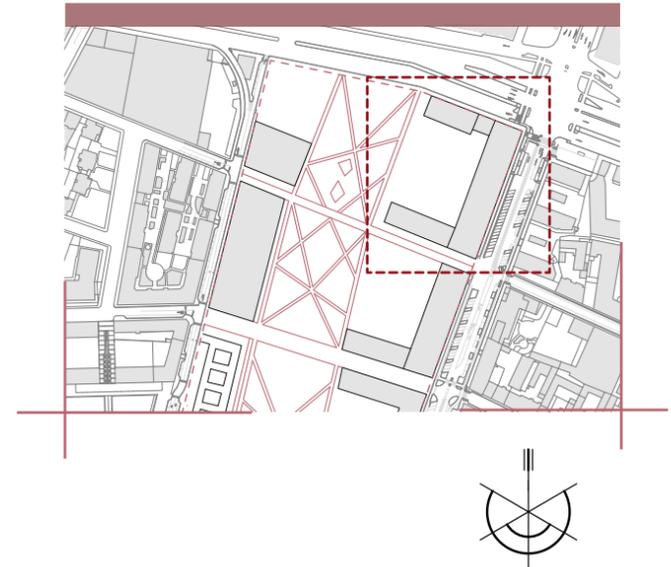


FIG 102.
Assonometria concettuale del "Lingottino"

7.4.1 Ingresso e flussi

La residenza universitaria presenta una distribuzione interna particolarmente articolata, in quanto occupa una superficie ridotta ai piani inferiori, dovendo condividere buona parte dello spazio con l'insediamento commerciale di Esselunga. Al contrario, tende ad ampliarsi in pianta ai livelli superiori, dove può usufruire dell'intera estensione dell'edificio.

Questa configurazione comporta un unico ingresso alla struttura, progettato per garantire un efficace controllo degli accessi, da cui si sviluppa una rete di collegamenti interni, sia orizzontali (corridoi e atri di distribuzione) sia verticali (scale e ascensori). Tali collegamenti sono organizzati per mettere in relazione l'intero edificio, dal piano terra al terzo piano, ma anche per agevolare i percorsi interpiano, tra funzioni comuni distribuite su diversi livelli.

Il nuovo volume, integrato all'edificio storico e progettato appositamente per ospitare la residenza, è servito da collegamenti verticali continui a tutta altezza. Il "Lingottino", ossia il volume esistente, presenta invece una distribuzione più frammentata: i primi due livelli sono organizzati in modo indipendente, mentre i due superiori sono collegati tra loro e integrati funzionalmente al nuovo corpo, con cui

costituiscono uno spazio unitario. Sia per i collegamenti a tutta altezza che per quelli interpiano sono previsti sistemi di circolazione tradizionali, come le scale, e soluzioni tecnologiche, come gli ascensori, in modo da garantire l'accessibilità e il superamento delle barriere architettoniche.

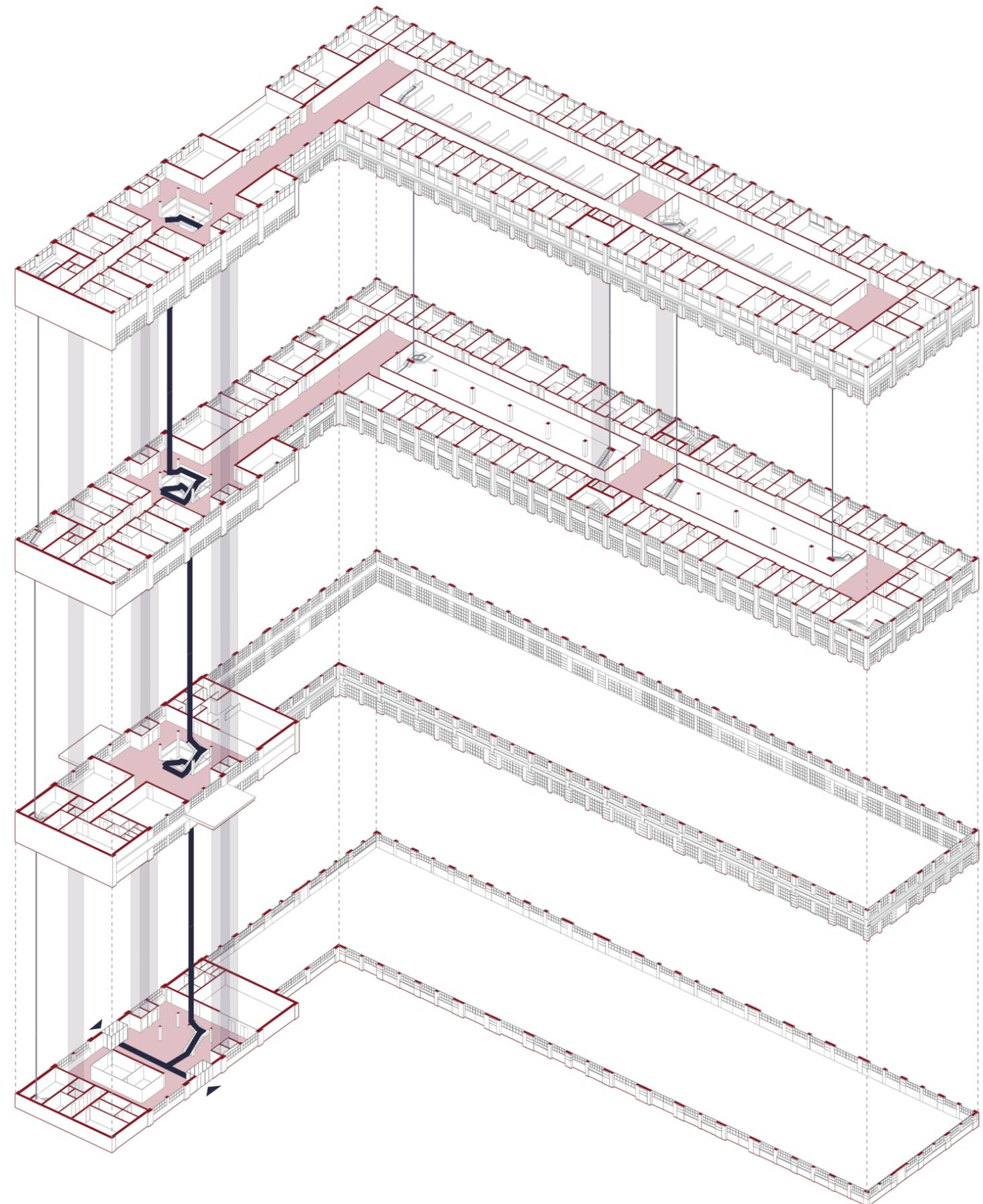
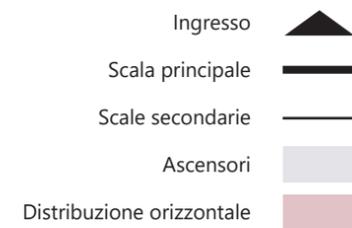


FIG 103.
Esploso assometrico dei percorsi di distribuzione

7.4.2 Studio del nuovo volume

Il progetto prevede l'ampliamento del "Lingottino" attraverso l'inserimento di un nuovo volume sul fronte settentrionale. Questa operazione rende centrale il tema del dialogo tra le due porzioni di fabbricato, storica e contemporanea.

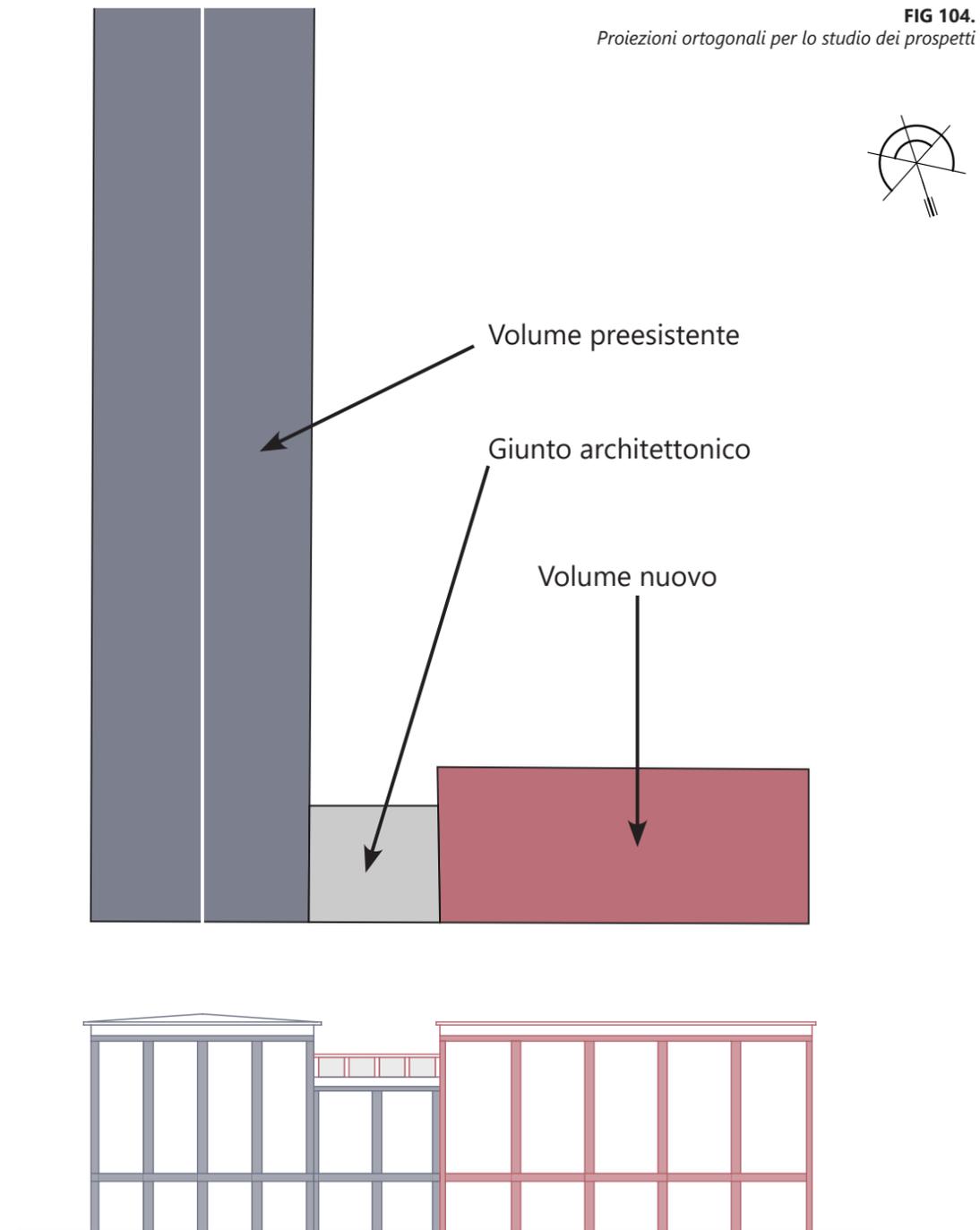
Dal punto di vista della composizione volumetrica, il progetto prende le mosse dalla configurazione esistente: un corpo principale rettangolare affiancato da un volume minore a pianta quadrata. Questi due elementi definiscono una forma a "L" e presentano altezze diverse, creando già una naturale articolazione spaziale e un distacco visivo. La nuova aggiunta intende valorizzare questa logica, portandosi all'altezza del volume principale e assumendo anch'essa un impianto rettangolare. In questo modo si viene a generare una composizione chiara, basata su due volumi principali, quello storico e quello di nuova costruzione, connessi attraverso un elemento di snodo centrale.

Per quanto riguarda la composizione architettonica, il nuovo volume è concepito per instaurare un dialogo coerente con l'edificio esistente, pur mantenendo una propria autonomia e riconoscibilità. Questo equilibrio si raggiunge a partire da un'analisi attenta della facciata storica: individuata la sua scansione modulare, il disegno viene reinterpretato e riportato sulla nuova

facciata, seguendo la medesima logica compositiva lungo tutto il fronte. L'unica eccezione è rappresentata dallo snodo centrale, dove è previsto un piano aggiuntivo per garantire la connessione tra i quarti piani dei due corpi edilizi. Questo piano, per garantire comunque un distacco visivo rispetto agli spazi adiacenti che deve mettere in collegamento, non raggiunge la loro stessa altezza, ma al contrario, assume un linguaggio più essenziale e autonomo, proprio per sottolinearne il ruolo di giunto tra vecchio e nuovo.

Infine, un ruolo fondamentale è affidato ai materiali, che contribuiscono a definire la relazione tra le due parti dell'edificio. Se nella struttura esistente le modanature e decorazioni sono realizzate direttamente nei pannelli prefabbricati in calcestruzzo, nel nuovo volume esse vengono reinterpretate in chiave contemporanea, mediante l'uso di piastrelle da parete applicate su una superficie intonacata. I colori scelti per l'intonaco richiamano quelli della preesistenza, rafforzando così la continuità visiva tra le due porzioni, pur mantenendo una chiara distinzione tra antico e nuovo.

FIG 104.
Proiezioni ortogonali per lo studio dei prospetti



7.4.3 Tipologie distributive

I principali modelli abitativi adottati nella residenza universitaria sono quello ad albergo, prevalente, e quello a mini-alloggi. La scelta è stata influenzata principalmente dalla conformazione strutturale dell'edificio e dalla necessità di soddisfare l'utenza. Se la tipologia ad albergo risulta meno dispendiosa in termini di spazio, quella a mini-alloggi permette di soddisfare le esigenze di ricercatori o docenti che desiderano uno spazio più privato.

MINI-ALLOGGIO

Il modello del mini-alloggio propone una configurazione spaziale orientata all'autonomia e all'indipendenza individuale, offrendo un'elevata privacy e richiamando le caratteristiche di un'abitazione domestica. Ogni unità, pensata per due persone, è composta da due camere da letto singole, una zona giorno con angolo cottura e area relax, oltre a un bagno privato.

Questa tipologia privilegia la riservatezza, ponendosi in alternativa ad approcci abitativi più orientati alla socialità e alla condivisione. È pensata per utenti "maturi" – dottorandi, specializzandi, ricercatori, docenti – che prediligono uno stile di vita raccolto e meno esposto alla dimensione comunitaria.

Dal punto di vista dei costi, questa soluzione risulta più dispendiosa rispetto

ad altre, a causa del maggiore livello di dotazioni e comfort, con un inevitabile riflesso sull'importo della retta a carico dell'utente.

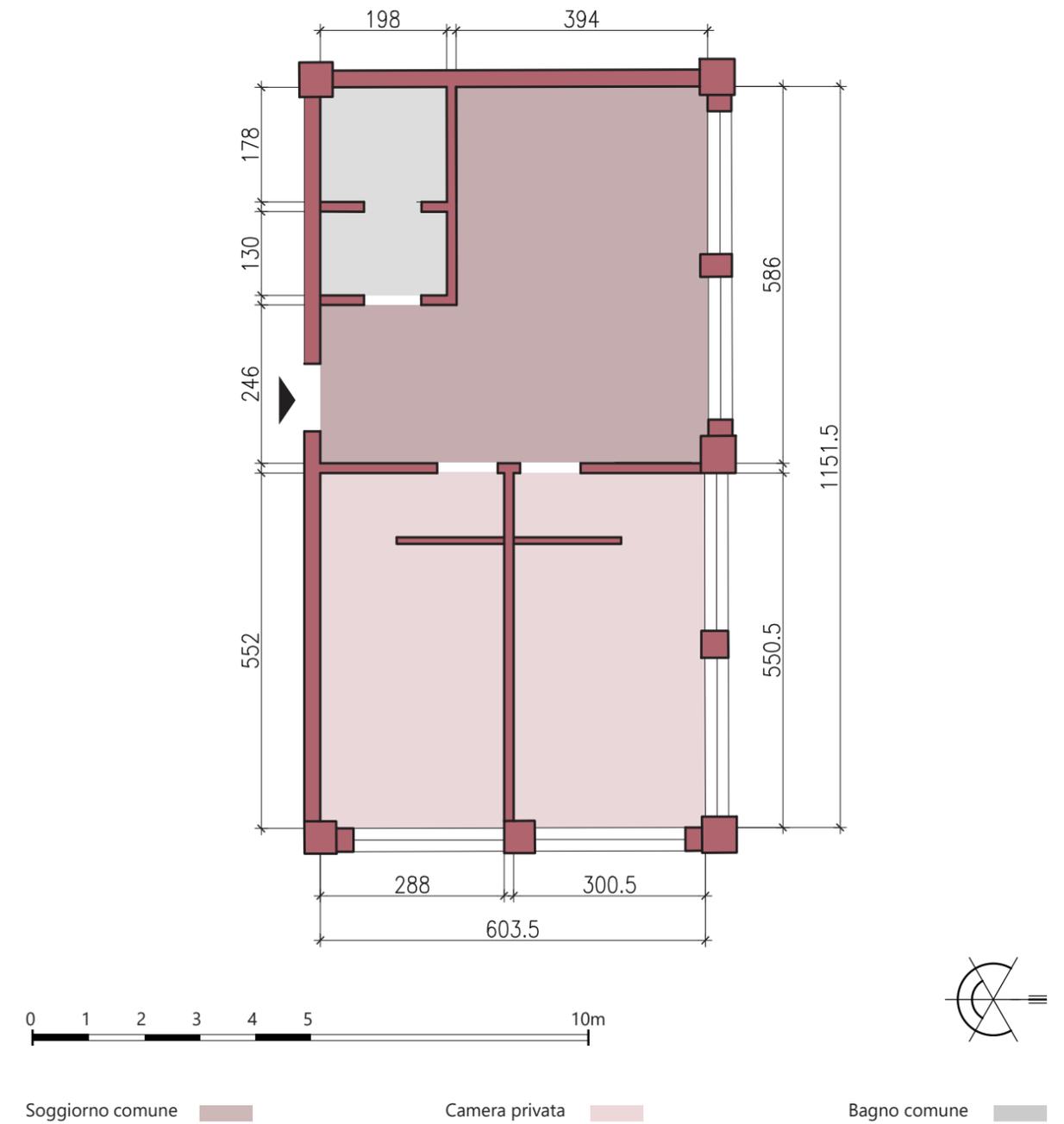
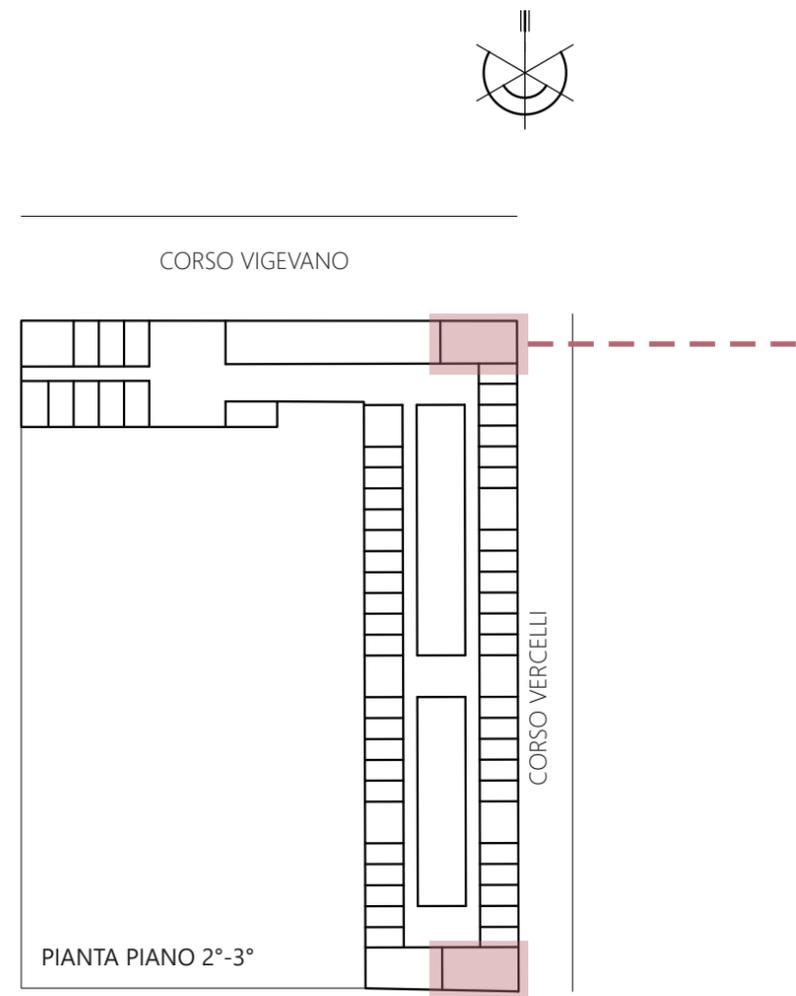


FIG 105.
Schema tipologico del mini-alloggio

MODELLO AD ALBERGO

L'organizzazione spaziale si articola su un lungo corridoio sul quale si affacciano le camere che ospitano una o al massimo due persone.

Questa soluzione abitativa supporta il graduale percorso di autonomia dello studente dalla famiglia d'origine, promuovendo una netta distinzione tra la sfera privata e quella collettiva. Tutte le funzioni non svolte all'interno della stanza individuale, come cucinare e consumare i pasti, studiare in gruppo, rilassarsi o socializzare con i coetanei, trovano spazio e senso negli ambienti comuni.

Dal punto di vista dei comportamenti individuali, questo favorisce una maggiore condivisione e interazione sociale, portando lo studente a trascorrere meno tempo nella propria stanza e a utilizzare più frequentemente gli spazi e le attrezzature comuni per svolgere molte attività quotidiane.

La disposizione in serie delle unità abitative lungo i percorsi comuni riflette una logica progettuale razionale, con vantaggi concreti in termini di contenimento dei costi di costruzione e realizzazione.

Ogni alloggio è impostato in accordo con il passo strutturale del manufatto e la soluzione di adottare camere con bagni back to back consente di mettere in comune le asole tecniche e gli scarichi.

una scrivania per lo studio individuale, un armadio a più moduli per ogni studente e il bagno personale. Le camere singole e le camere doppie hanno rispettivamente una superficie di 16,8 mq e 24,8 mq mentre ogni bagno, dotato di water, bidet, lavabo e piatto doccia, presenta una superficie di 3,5 mq.

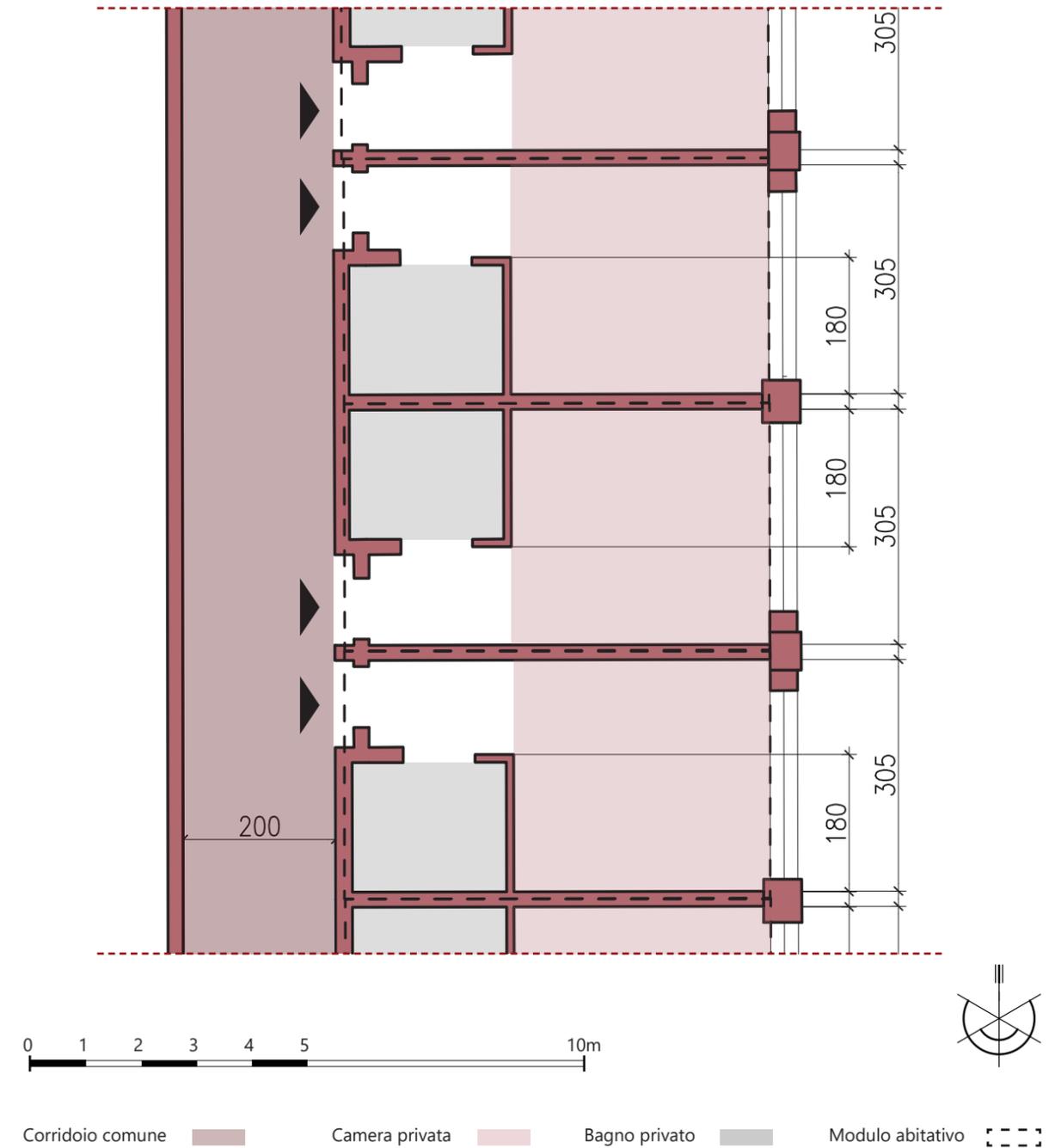
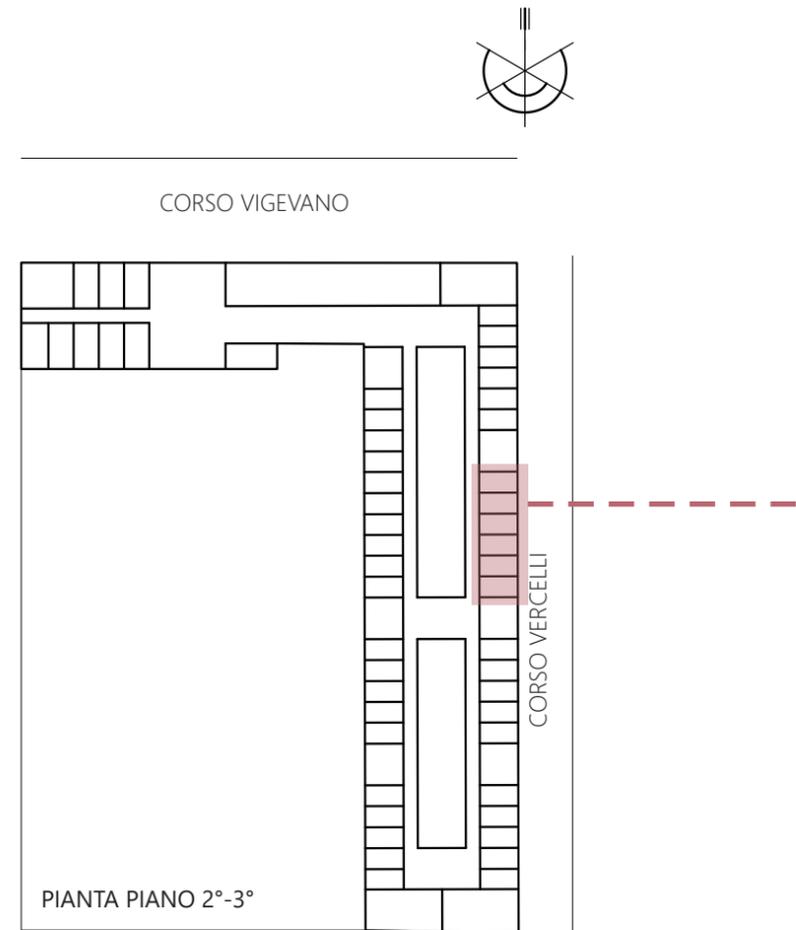
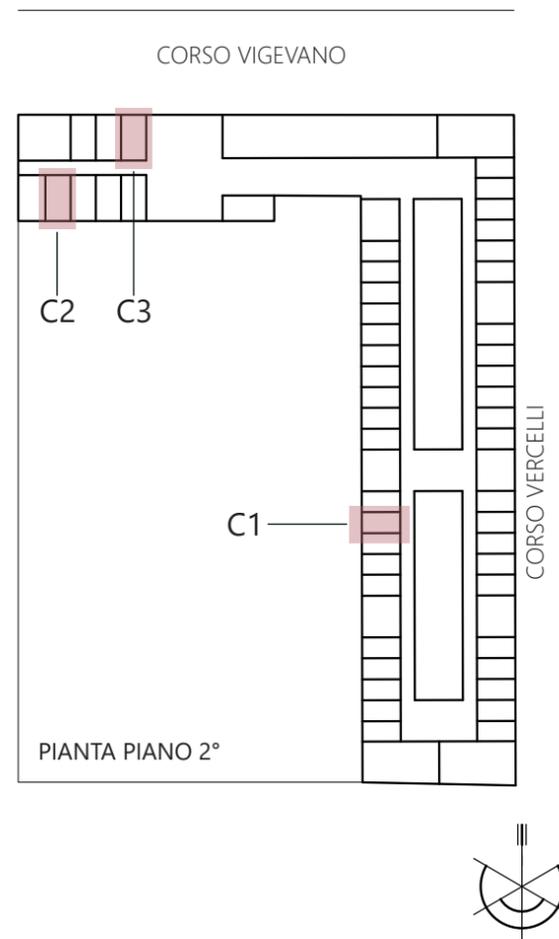


FIG 106.
Schema tipologico del modello ad albergo

7.4.4 Moduli abitativi

All'interno della residenza universitaria sono disponibili diverse tipologie di sistemazione pensate per rispondere alle esigenze degli studenti: camere singole, ideali per chi desidera maggiore privacy, e camere doppie, adatte a chi preferisce condividere l'esperienza con un coinquilino. Le stanze, progettate per garantire comfort e funzionalità, sono arredate in modo moderno e razionale. Ogni alloggio dispone di una scrivania individuale e di un armadio modulare per ciascuno studente, offrendo adeguato spazio per lo studio e gli effetti personali. Tutte le camere sono dotate di bagno privato di 3,5 mq, completo di water, bidet, lavabo e doccia. Le camere singole misurano 16,8 mq, mentre le doppie si estendono su 24,8 mq, assicurando spazi adeguati per entrambi gli occupanti. Poiché gli alloggi non dispongono di cucine interne, ogni piano è dotato di cucine comuni, completamente attrezzate con elettrodomestici, aree per la preparazione dei pasti e zone dedicate alla consumazione. Questi spazi favoriscono momenti di socialità e condivisione tra i residenti, creando occasioni spontanee di incontro ed dialogo. In questo modo, la residenza coniuga la funzionalità dell'ambiente privato con l'esperienza della vita comunitaria.



NUMERO POSTI LETTO

96 camere singole (di cui 8 camere singole per disabili)
8 camere doppie

C1- CAMERA SINGOLA

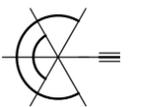
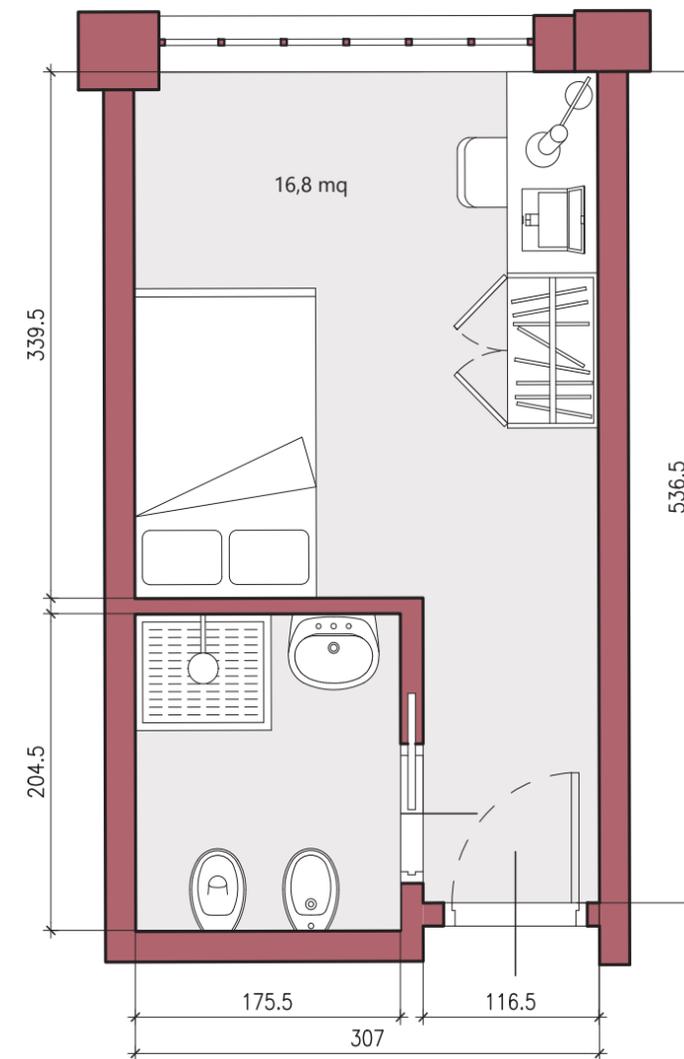


FIG 107.
Pianta tipo del modulo abitativo a camera singola

C2- CAMERA PER DISABILI

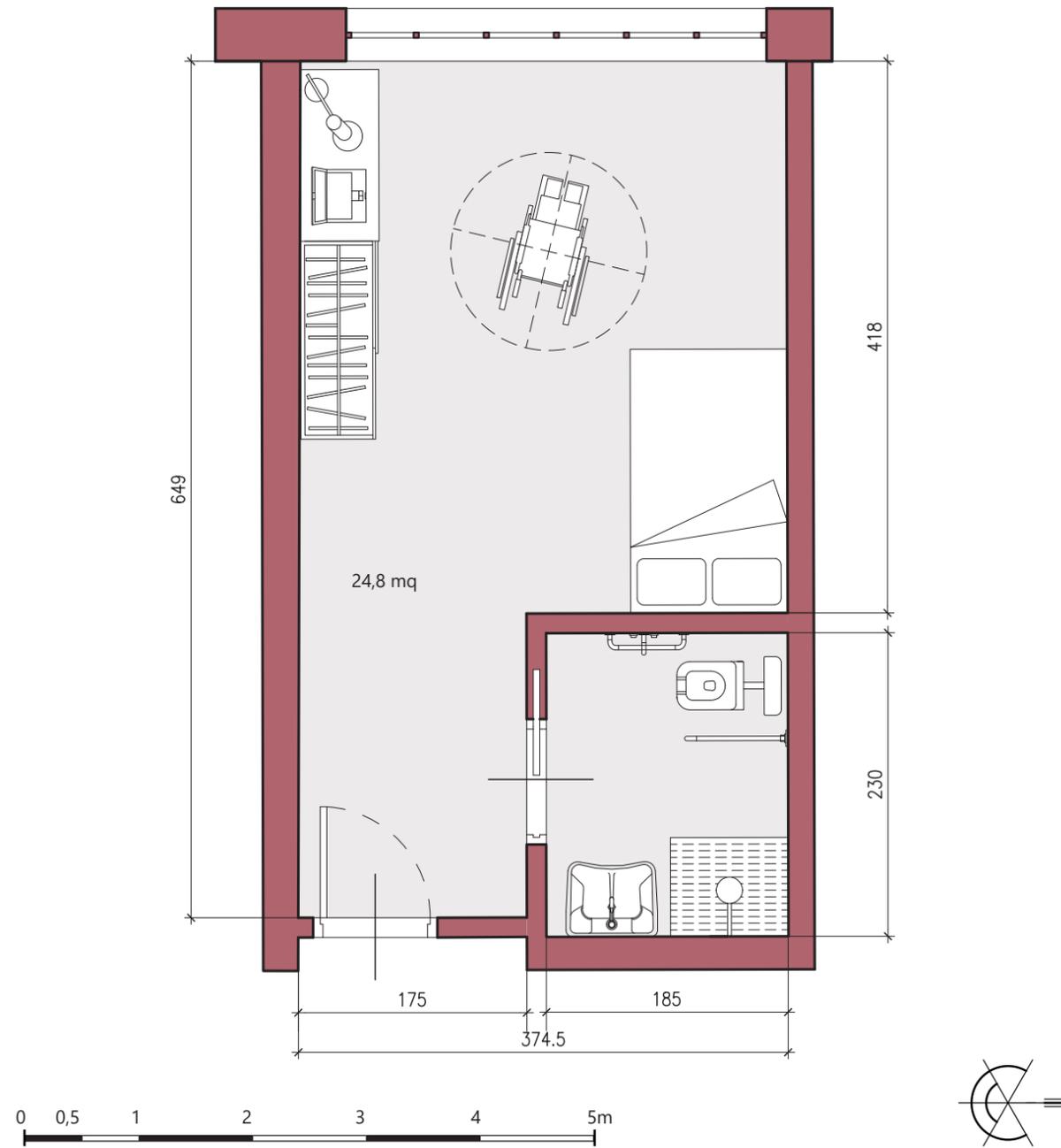


FIG 108.
Pianta tipo del modulo abitativo a camera singola per disabili

C3- CAMERA DOPPIA

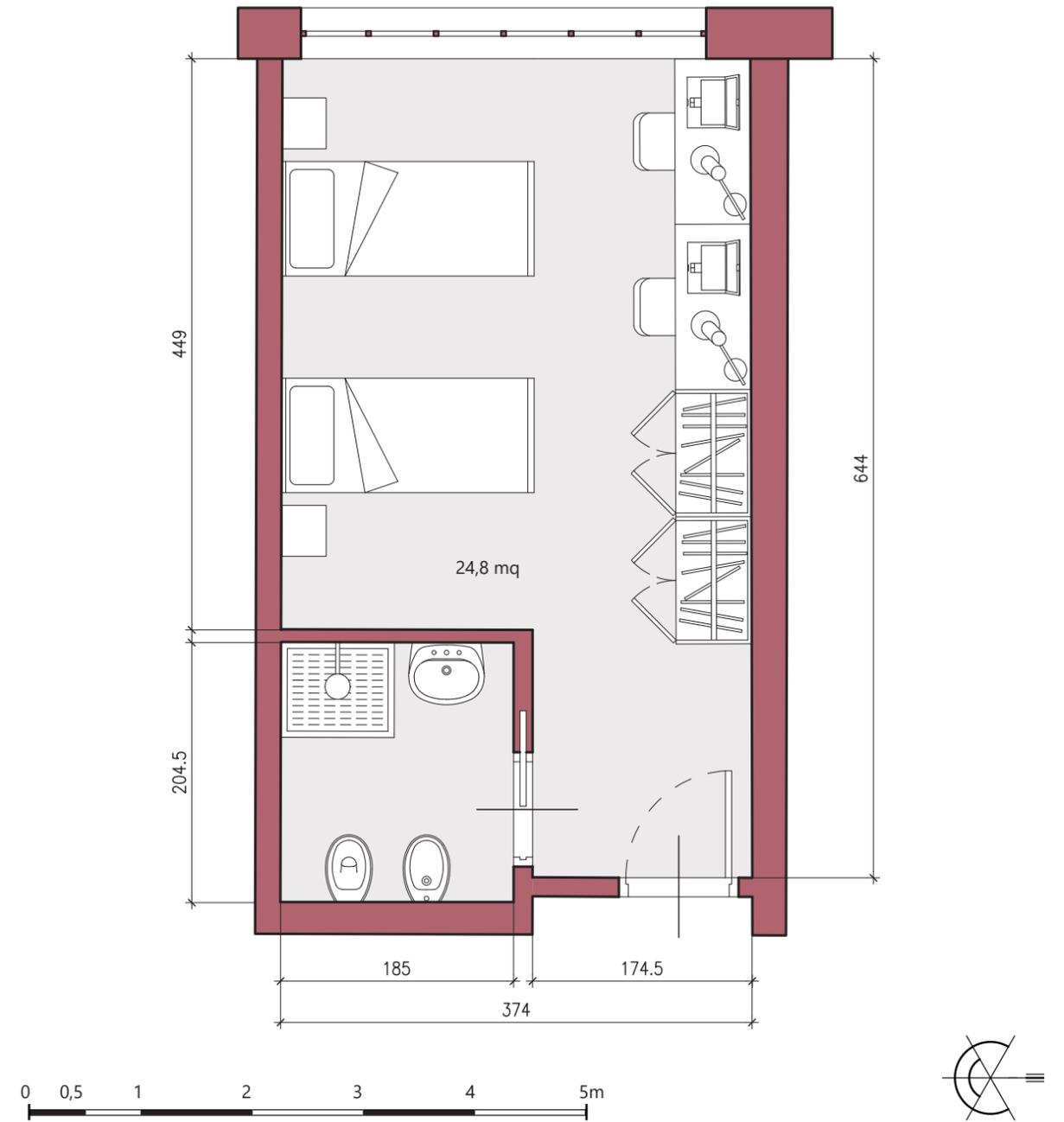


FIG 109.
Pianta tipo del modulo abitativo a camera doppia

7.4.5 Aree funzionali

Oggi la residenza universitaria si configura come molto più di un semplice luogo dove dormire: essa rappresenta un ambiente integrato e multifunzionale, pensato per supportare in maniera completa la vita dello studente, sia sotto il profilo accademico che personale. Non si tratta più soltanto di offrire un posto letto, ma di creare un contesto abitativo accogliente, sicuro e stimolante, capace di promuovere il benessere psicofisico degli studenti e favorire la loro crescita individuale e collettiva. Ciò implica la possibilità di declinare gli interventi in una pluralità di soluzioni tipologiche, flessibili e adattabili alle diverse esigenze. Tali soluzioni devono essere pensate non solo in termini di quantità — ovvero numero di posti letto e spazi disponibili — ma anche in termini qualitativi, considerando la varietà dei servizi e attività offerti, il livello di comfort, l'accessibilità e l'integrazione. In questo scenario articolato e in continua evoluzione, assume un'importanza cruciale la capacità di mantenere un equilibrio armonico tra la sfera pubblica e quella privata. Da un lato, è fondamentale garantire agli studenti spazi personali in cui possano ritirarsi, concentrarsi e rilassarsi; dall'altro, è altrettanto importante offrire ambienti comuni che favoriscano l'interazione, la socializzazione e la costruzione di

legami significativi con altri residenti. Sebbene ogni progetto possa attribuire enfasi e importanza diversa alle varie funzioni in base al contesto specifico, è possibile ricondurre le esigenze principali a tre grandi macro-aree funzionali: il supporto e la gestione, che si riferiscono all'organizzazione dei servizi, all'assistenza tecnica e amministrativa, e a tutte quelle attività che assicurano il buon funzionamento della struttura; la condivisione, che comprende le attività comuni, i momenti ricreativi e i servizi collettivi, fondamentali per costruire una vita comunitaria; lo studio, inteso come supporto all'apprendimento individuale e collettivo.

- Hall d'ingresso e reception 1
- Ufficio amministrazione 2
- Spogliatoi del personale 3
- Auditorium 4
- Palestra 5
- Sala Tv 6
- Sala Giochi 7
- Lavanderia 8
- Sala studio ●
- Cucina comune ●
- Camera ●
- Deposito/locale tecnico ●

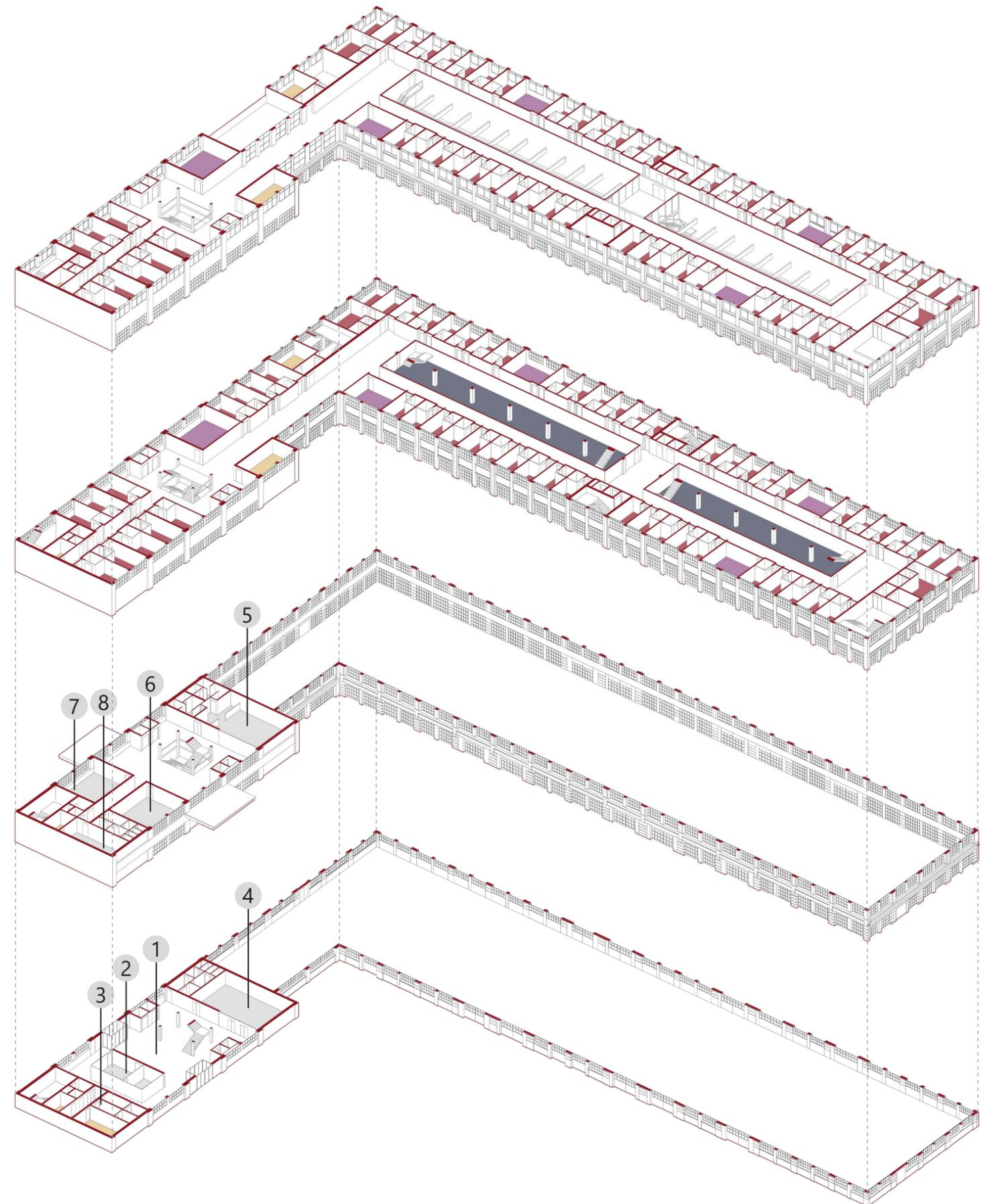


FIG 110.
Esplosione assometrica delle funzioni

SUPPORTARE E GESTIRE

La gestione efficiente e sicura della residenza universitaria, è garantita anche dalle funzioni di supporto gestionale e operativo, raccolte nella categoria funzionale AF4 secondo la normativa italiana. La residenza si apre con un'ampia hall accessibile sia da corso Vigevano che dal cortile interno. Al centro di questa zona è situata una grande scala, elemento architettonico di rilievo che consente la distribuzione verso i piani superiori. L'area di ingresso è presidiata dalla reception che svolge attività sia diurna che notturna, accogliendo studenti e visitatori, fornendo informazioni e supervisionando gli accessi. Al piano terra si trovano l'ufficio amministrativo, un deposito per bagagli e pacchi e un'area dedicata al personale, dotata di spogliatoi e di un deposito biancheria per il servizio di cambio e custodia. Per agevolare le attività quotidiane del personale senza interferire con gli studenti, è presente un corpo scala e un ascensore separati, che fungono anche da via di sicurezza. Ai piani superiori è collocata una lavanderia/stireria autonoma, completa di lavatrici, asciugatrici e stiratrici, pensata per il piccolo bucato quotidiano. Ogni piano dispone inoltre di spazi tecnici destinati alla conservazione delle attrezzature e dei materiali necessari

alla pulizia e alla manutenzione. Infine, nel piano interrato si trovano i parcheggi per biciclette e mezzi a motore, pensati per rispondere alle esigenze di mobilità degli studenti.

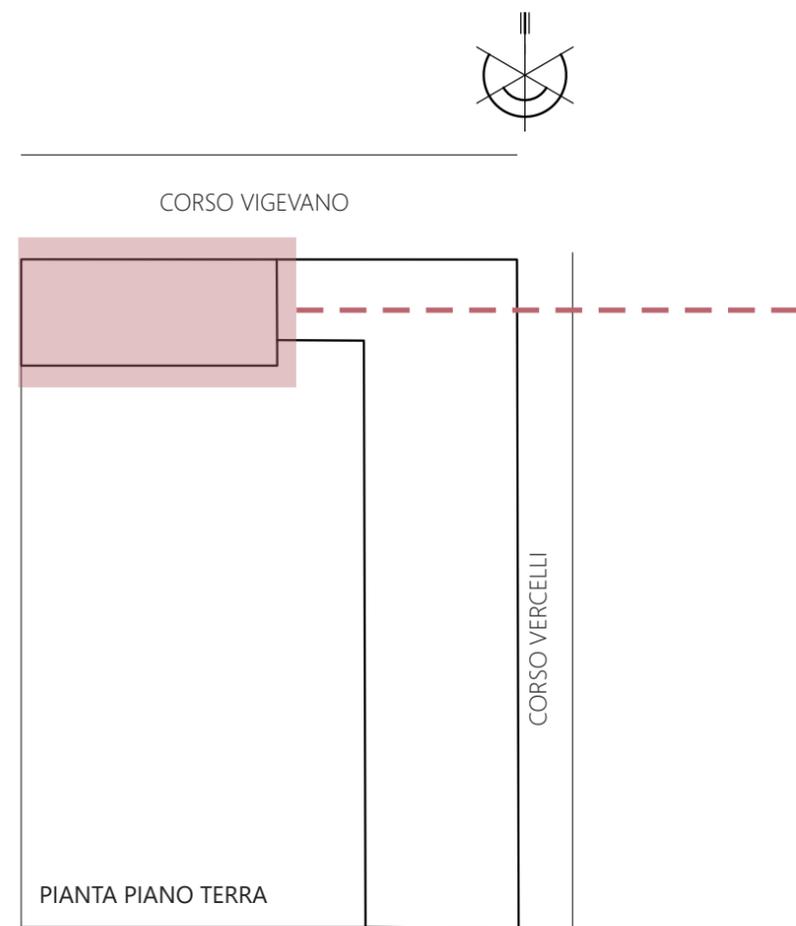
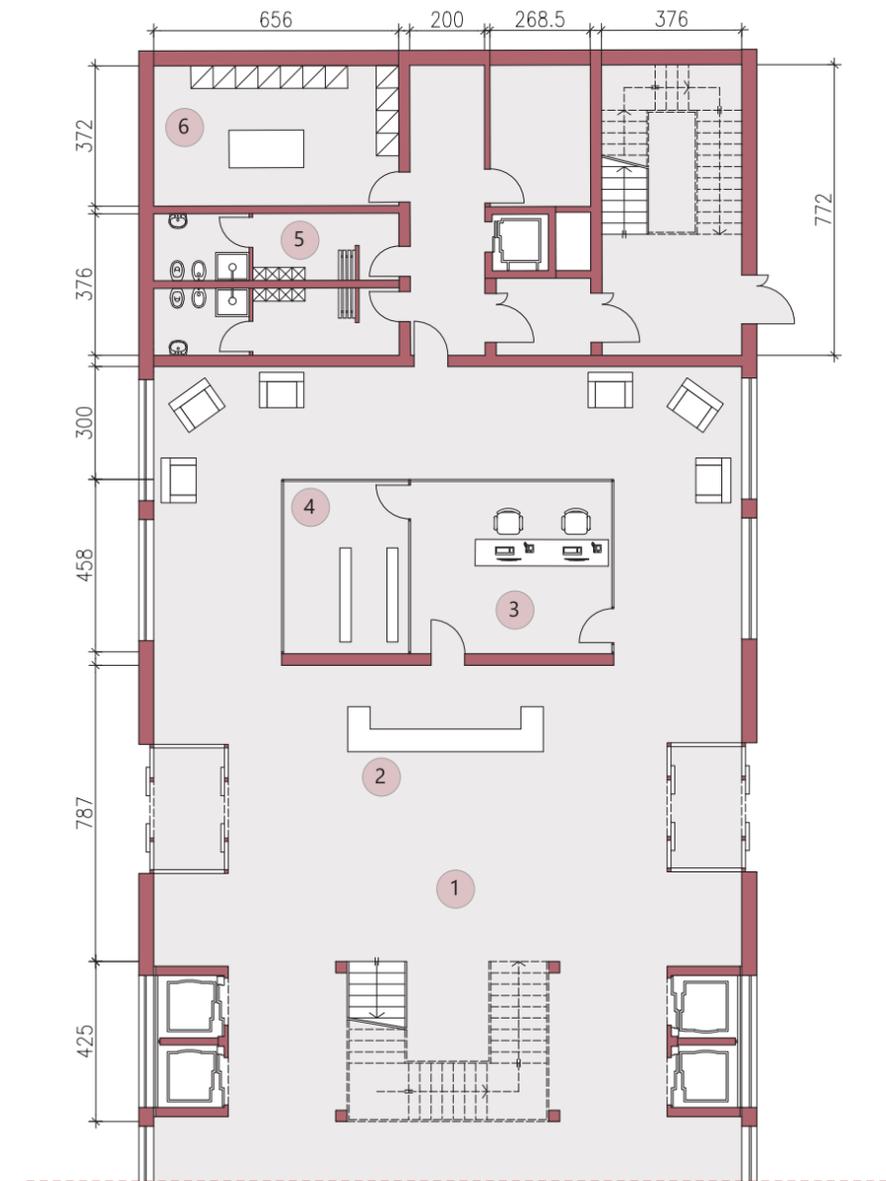


FIG 111.
Planimetria delle funzioni di supporto gestionale



1. Hall/ **2.** Reception/ **3.** Ufficio amministrazione/ **4.** Deposito bagagli e pacchi/ **5.** Spogliatoi del personale/ **6.** Deposito biancheria



CONDIVIDERE

Le residenze universitarie hanno il compito di promuovere la dimensione sociale della vita studentesca, favorendo la costruzione di una comunità inclusiva e attiva. Oltre a garantire ambienti per lo studio e il riposo, offrono spazi ricreativi, sportivi e di benessere per incentivare la socializzazione e il benessere complessivo. Secondo la normativa italiana, quest'area funzionale è classificata come AF3 e comprende tutti i servizi dedicati alla vita collettiva e alle relazioni tra residenti. Al piano terra si trova l'emeroteca, uno spazio confortevole per la lettura e la consultazione di quotidiani e riviste, pensato per momenti di riflessione individuale o condivisa. Al primo piano trovano spazio altri servizi dedicati alla vita comunitaria: una palestra, una sala giochi, una sala TV e diverse zone relax. La palestra, riservata esclusivamente agli ospiti della residenza, è aperta tutti i giorni dalle 10.00 alle 24.00 ed è attrezzata per lo svolgimento di attività motorie individuali. Ad essa si affiancano strutture all'aperto situate nel cortile interno: un campo da basket e una palestra outdoor. La sala giochi ospita attività da tavolo e attrezzature ludiche come il calceetto e il ping pong, oltre ad essere pensata per feste tra studenti. La sala TV è adatta alla visione

individuale o collettiva di film, eventi sportivi e trasmissioni culturali. Le aree relax offrono spazi informali per socializzare o rilassarsi. Tutti questi ambienti contribuiscono a formare una comunità viva e partecipata.

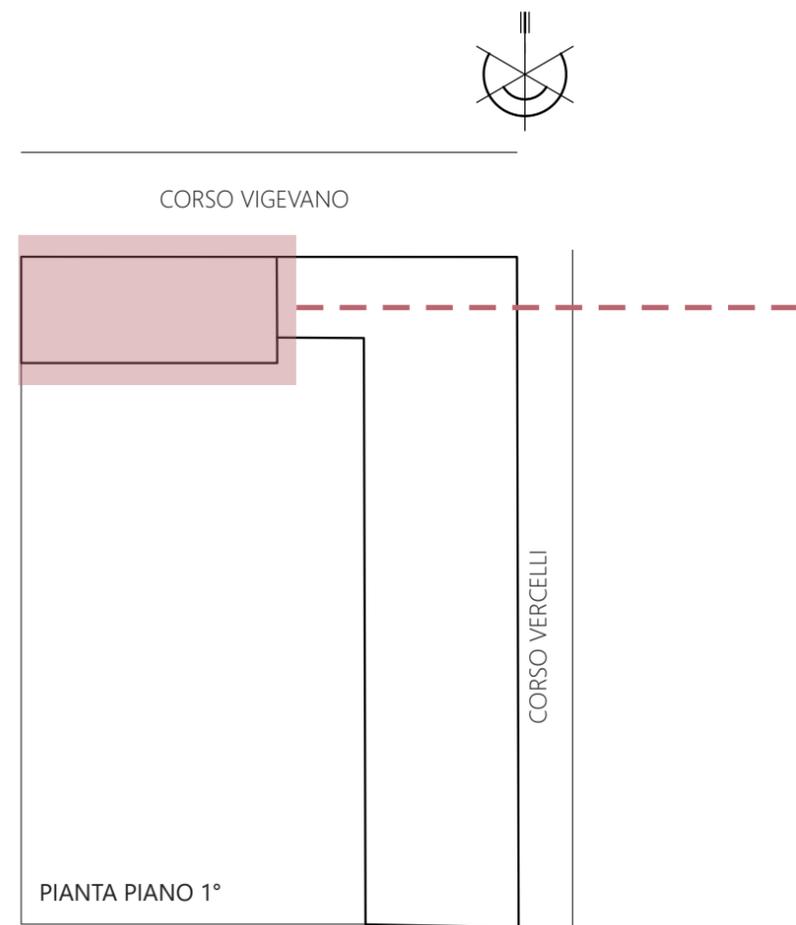
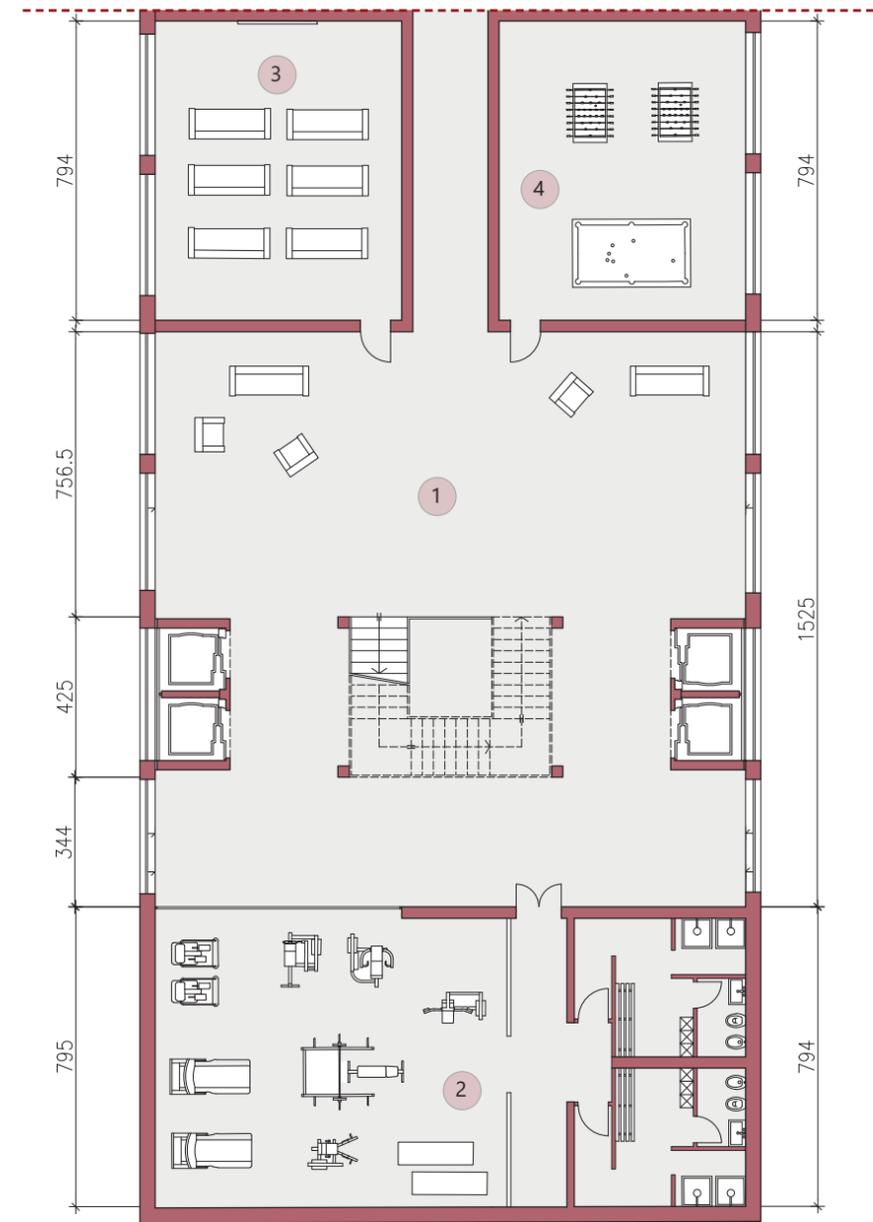
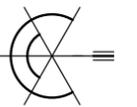


FIG 112.
Planimetria delle funzioni di condivisione



1. Spazio relax/ **2.** Palestra/ **3.** Sala Tv/ **4.** Sala Giochi



STUDIARE

Rientrano in questo ambito tutti quei servizi, spazi e strumenti culturali e didattici che promuovono, facilitano e incentivano lo studio, sia nella sua dimensione individuale che in quella collettiva. Tali elementi risultano fondamentali per offrire agli studenti un ambiente favorevole all'apprendimento, integrato nel contesto abitativo della residenza universitaria. La qualità dello studio, infatti, non dipende solo dalla motivazione personale, ma anche dalle condizioni materiali e ambientali in cui esso avviene.

Pur potendo svolgersi in alloggio, lo studio deve poter avvenire anche in spazi comuni progettati per il confronto, la collaborazione e la condivisione di conoscenze.

Secondo la normativa italiana in vigore, quest'area funzionale viene indicata come AF2, e comprende tutte quelle strutture e servizi legati alla formazione, allo studio e alla cultura.

La sala studio, posta al centro dell'edificio, si sviluppa in altezza per più piani e sfrutta in modo ottimale la luce naturale, grazie a un ampio tetto vetrato che consente l'ingresso diretto della luce del giorno. I vari livelli dell'ambiente sono collegati tra loro da quattro scale interne, che garantiscono una facile e comoda accessibilità a tutti gli utenti, indipendentemente dal piano in cui si

trovano. Infine, al piano terra si trova un auditorium polifunzionale, prenotabile, pensato per ospitare eventi culturali, conferenze, seminari che stimolino la partecipazione, l'interazione tra studenti e la crescita personale.

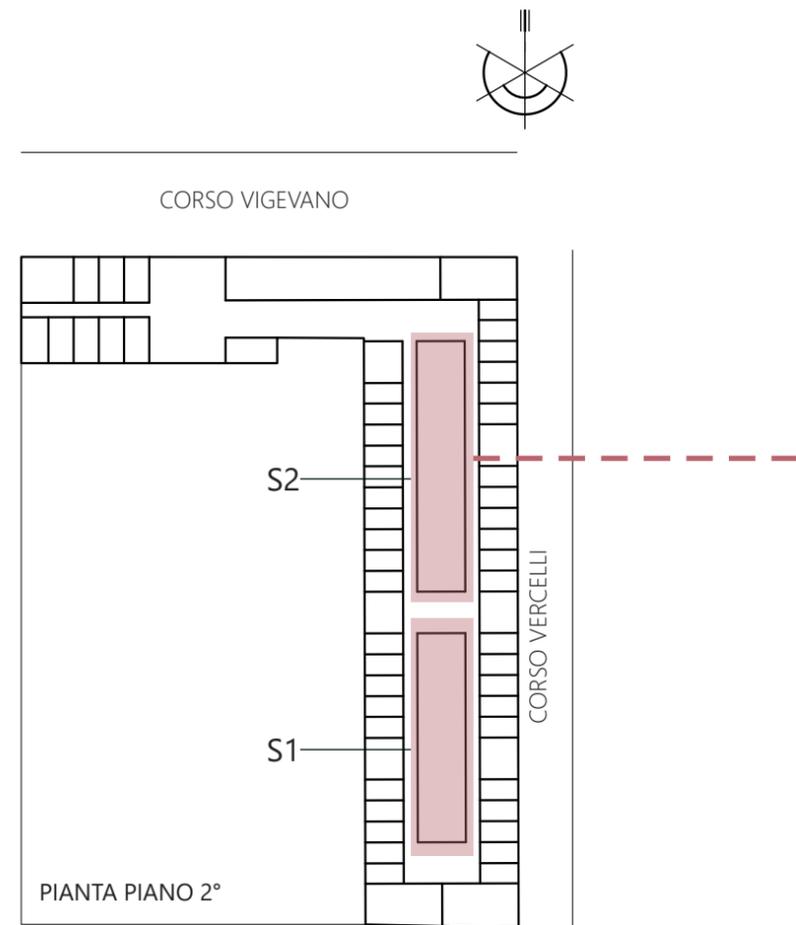
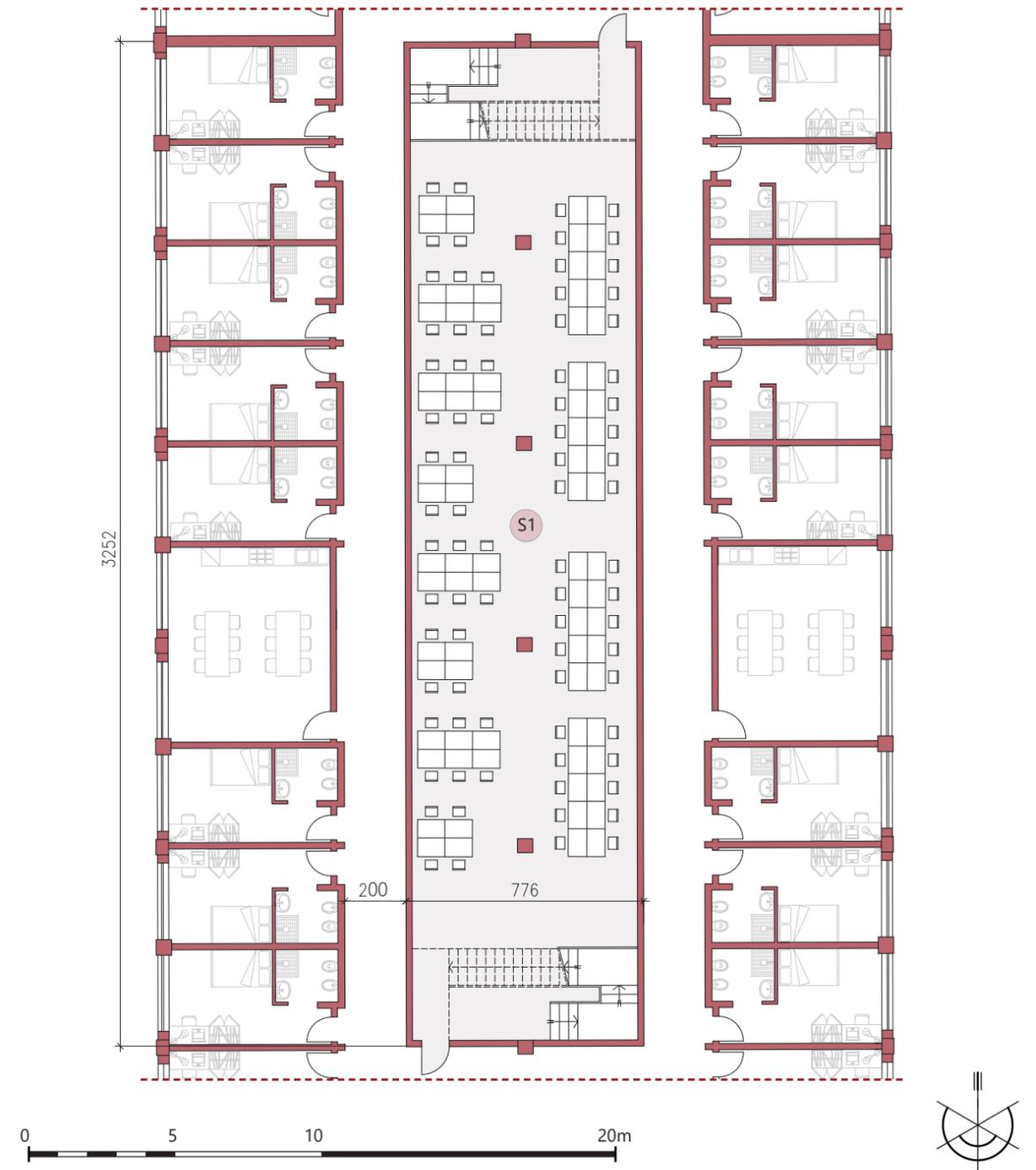


FIG 113.
Planimetria della sala studio



All'ultimo piano dello studentato è presente un ulteriore locale, concepito come spazio polifunzionale destinato sia alla sosta, per attività di lettura individuale o condivisa, sia come zona di passaggio per il collegamento verticale tra il piano quarto e la sala studio, situata al livello inferiore.

L'ambiente si sviluppa lungo una passerella di ampio respiro che attraversa trasversalmente il grande volume centrale dell'edificio, mettendo in comunicazione diretta i due corridoi contrapposti su cui si affacciano le camere.

La pianta dello spazio, di forma pressoché quadrata, è delimitata lateralmente dalle medesime pareti opache che separano la sala studio dai corridoi, mentre i fronti nord e sud sono definiti da pareti vetrate a tutta altezza, concepite per massimizzare la permeabilità visiva.

Queste superfici trasparenti, scandite ritmicamente da montanti in acciaio corten, garantiscono la trasparenza necessaria per offrire agli utenti una vista privilegiata sull'architettura monumentale del grande vuoto centrale, valorizzando la sequenza delle massicce travi strutturali in calcestruzzo e la presenza della copertura vetrata sommitale, che inonda lo spazio di luce naturale.

L'accesso allo spazio lettura/relax avviene attraverso due porte affacciate rispettivamente sui corridoi di

distribuzione laterali; da qui è possibile raggiungere, tramite due rampe di scale posizionate agli estremi di ciascuna parete vetrata, il piano sottostante, dove sono collocate le postazioni di studio.

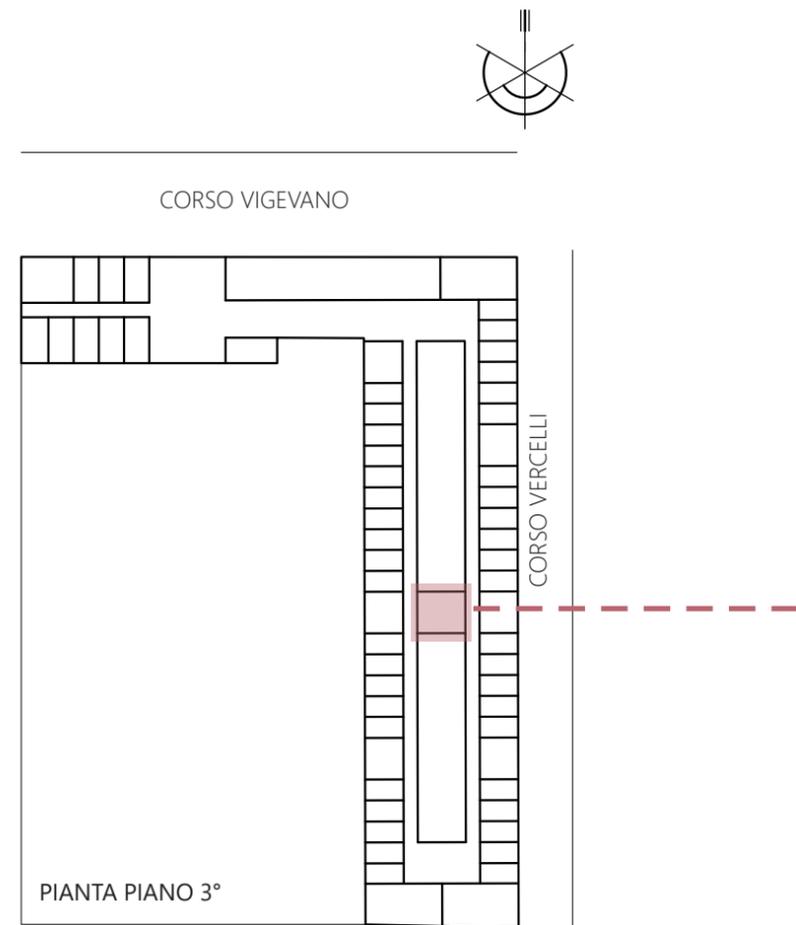
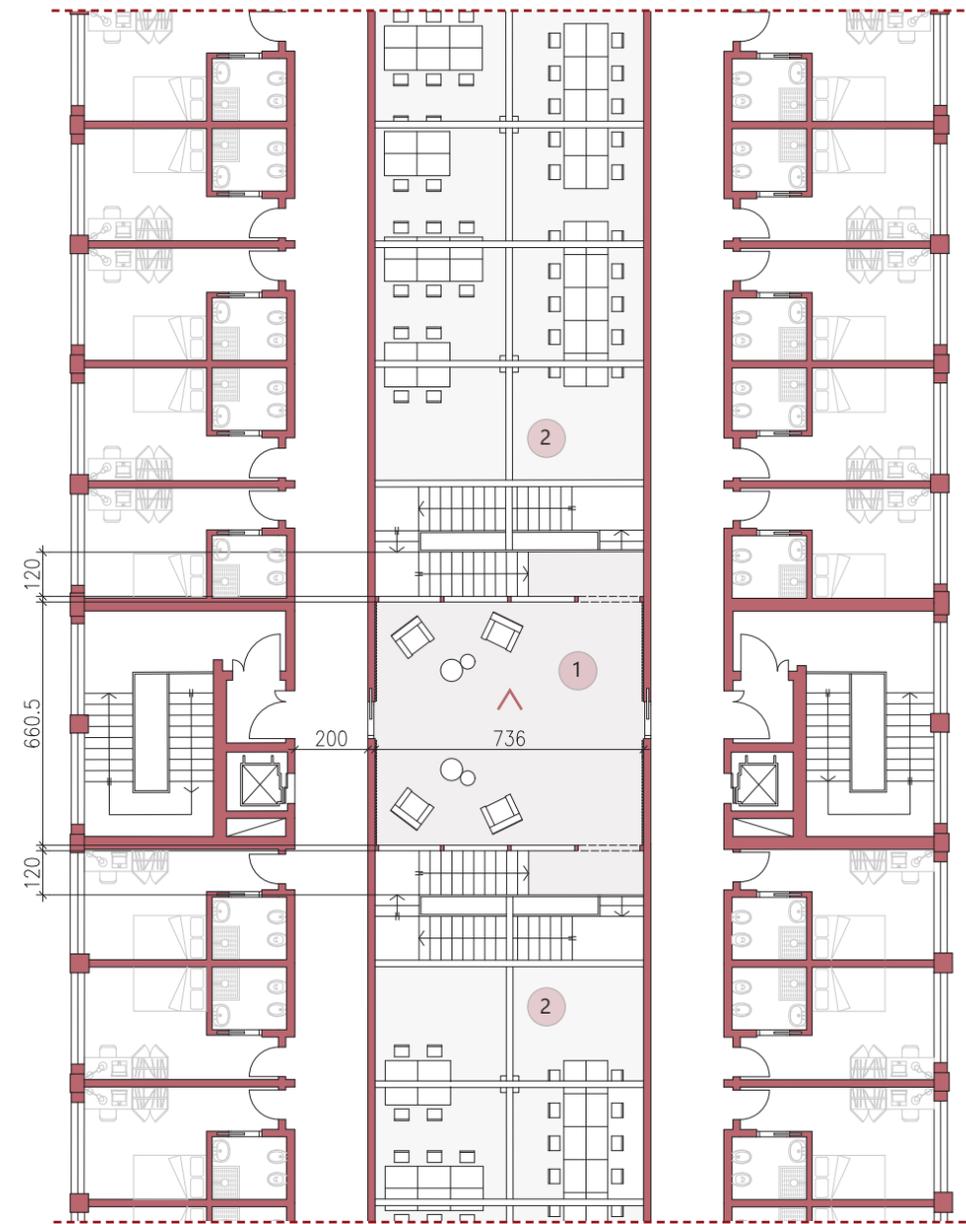


FIG 114.
Planimetria della sala lettura



1. Spazio lettura/ **2.** Sala studio



FIG 115.
Render del progetto



La residenza universitaria è dotata di un totale di 120 posti letto, offrendo un ampio spazio per accogliere gli studenti. Grazie alla sua capacità, la struttura è in grado di garantire un alloggio confortevole e sicuro per un numero considerevole di giovani universitari, creando un ambiente ideale per lo studio e la socializzazione.

La superficie complessiva destinata alle funzioni di servizio all'interno della residenza universitaria ammonta a un

totale di 1021 metri quadrati, suddivisi tra le principali categorie funzionali previste.

In particolare, ai Servizi culturali e didattici (AF2) sono riservati 666 mq, ai Servizi ricreativi (AF3) sono assegnati 231 mq e infine ai Servizi di supporto (AF4) sono destinati 124 mq.

Questa articolazione degli spazi riflette un'organizzazione funzionale orientata a garantire una qualità abitativa elevata all'interno del complesso residenziale.

AF2 Servizi culturali e didattici

Sala studio	572 mq	
Auditorium	94 mq	
.....		666 mq

AF3 Servizi ricreativi

Palestra	125 mq	
Sala Tv	53 mq	
Sala giochi	53 mq	
.....		231 mq

AF4 Servizi di supporto

Spogliatoi personale	25 mq	
Deposito Biancheria	25 mq	
Lavanderia	33 mq	
Ufficio amministrazione e deposito bagagli/pacchi	41 mq	
.....		124 mq

Totale 1021 mq

Secondo i criteri di progettazione consigliati per residenze universitarie, la superficie netta destinata a servizi dovrebbe corrispondere ad almeno 4,3 mq per posto letto.

Considerando che la struttura in oggetto è progettata per ospitare un totale di 120 studenti, la dotazione minima auspicabile per le aree di servizio ammonterebbe, pertanto, a circa 516 mq complessivi. Il progetto in questione, tuttavia, non si limita al rispetto dei requisiti minimi: l'intento è quello di promuovere un'idea di residenza universitaria che non sia soltanto luogo di permanenza temporanea, ma anche e soprattutto spazio di formazione, relazione e benessere.

In quest'ottica, si è scelto di ampliare significativamente l'estensione delle aree comuni e di servizio, portandola ben oltre il minimo previsto.

Con una dotazione di 1021 mq complessivi, le superfici destinate a queste funzioni risultano più che raddoppiate rispetto al fabbisogno base, a testimonianza dell'importanza attribuita a tali spazi nel progetto.

Questa scelta progettuale riflette una visione profondamente centrata sullo studente, in cui la qualità della vita comunitaria e le opportunità di crescita culturale, sociale e personale assumono un ruolo centrale e fondamentale nella definizione degli ambienti di vita quotidiana.

120 POSTI LETTO



FIG 116.

Rapporto tra la superficie minima da destinare ai servizi (AF2/AF3/AF4) consigliata da normativa e la superficie complessiva della residenza

- Superficie consigliata da normativa da destinare ai servizi AF2/AF3/AF4 in rapporto al numero di posti letto (516 mq)
- Superficie complessiva della residenza



FIG 117.

Rapporto tra la superficie destinata ai servizi (AF2/AF3/AF4) nel progetto e la superficie complessiva della residenza

- Superficie destinata ai servizi AF2/AF3/AF4 nel progetto (1021 mq)
- Superficie complessiva della residenza

7.4.6 Elaborati grafici

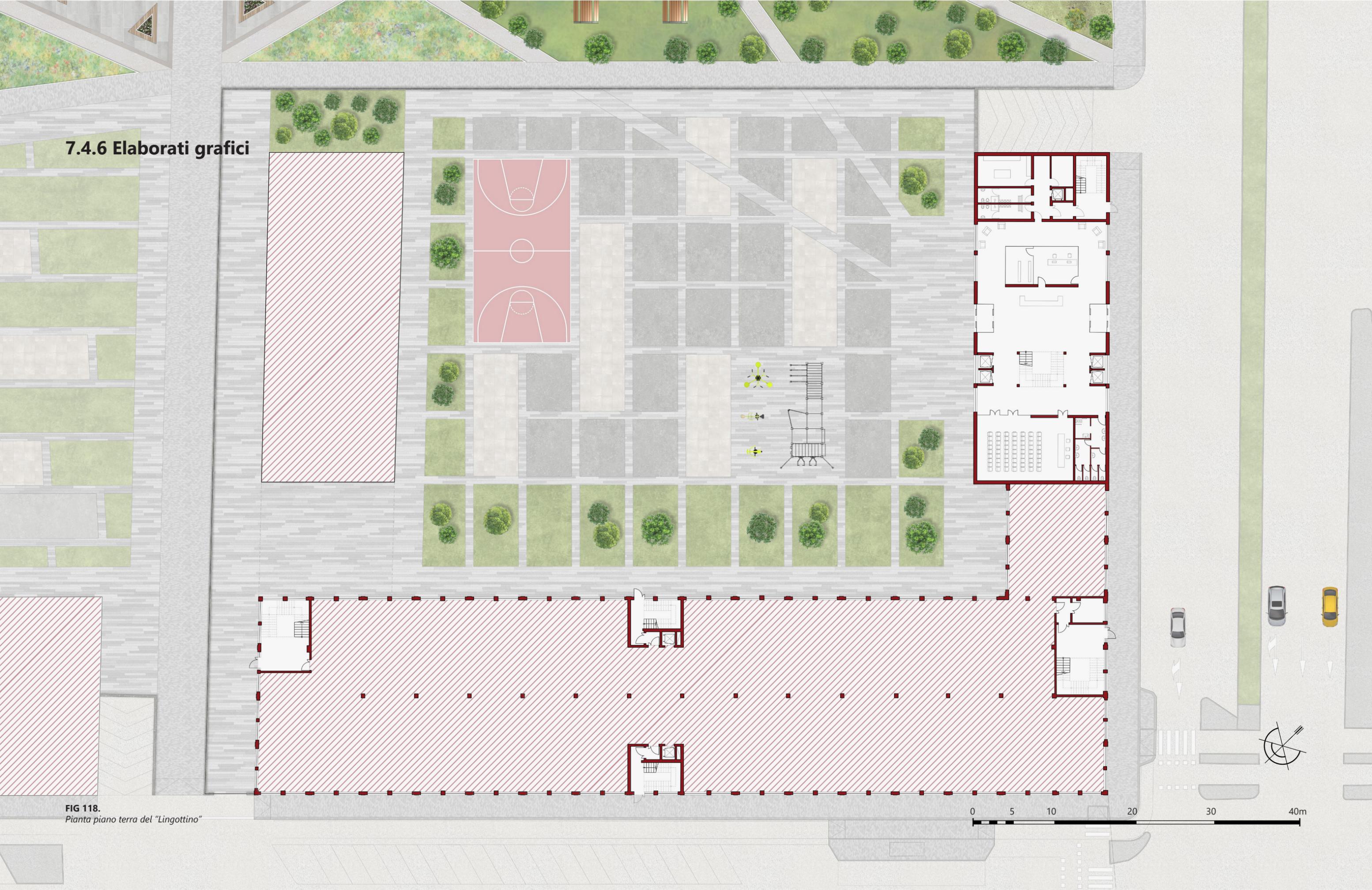


FIG 118.
Pianta piano terra del "Lingottino"



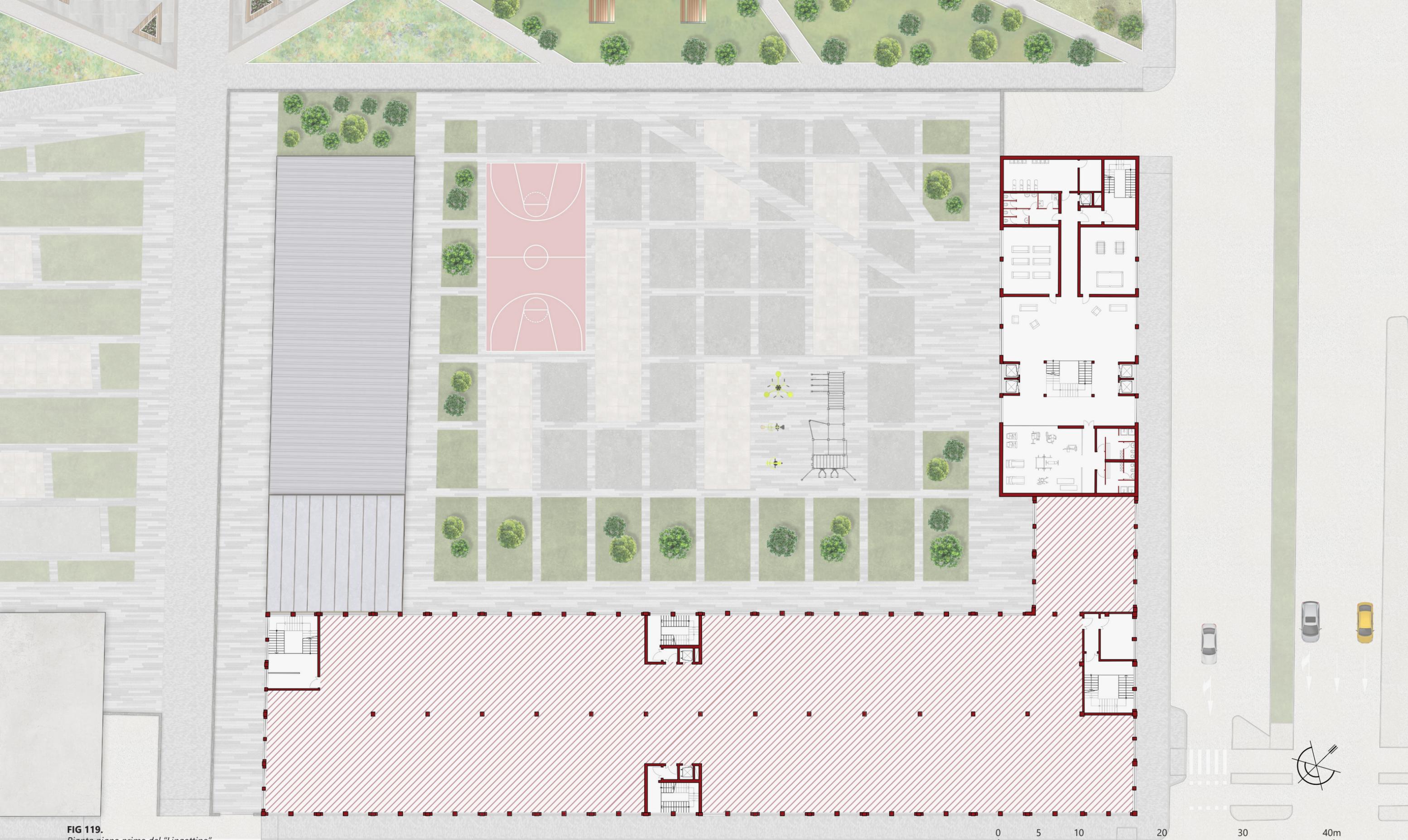


FIG 119.
Pianta piano primo del "Lingottino"

0 5 10 20 30 40m

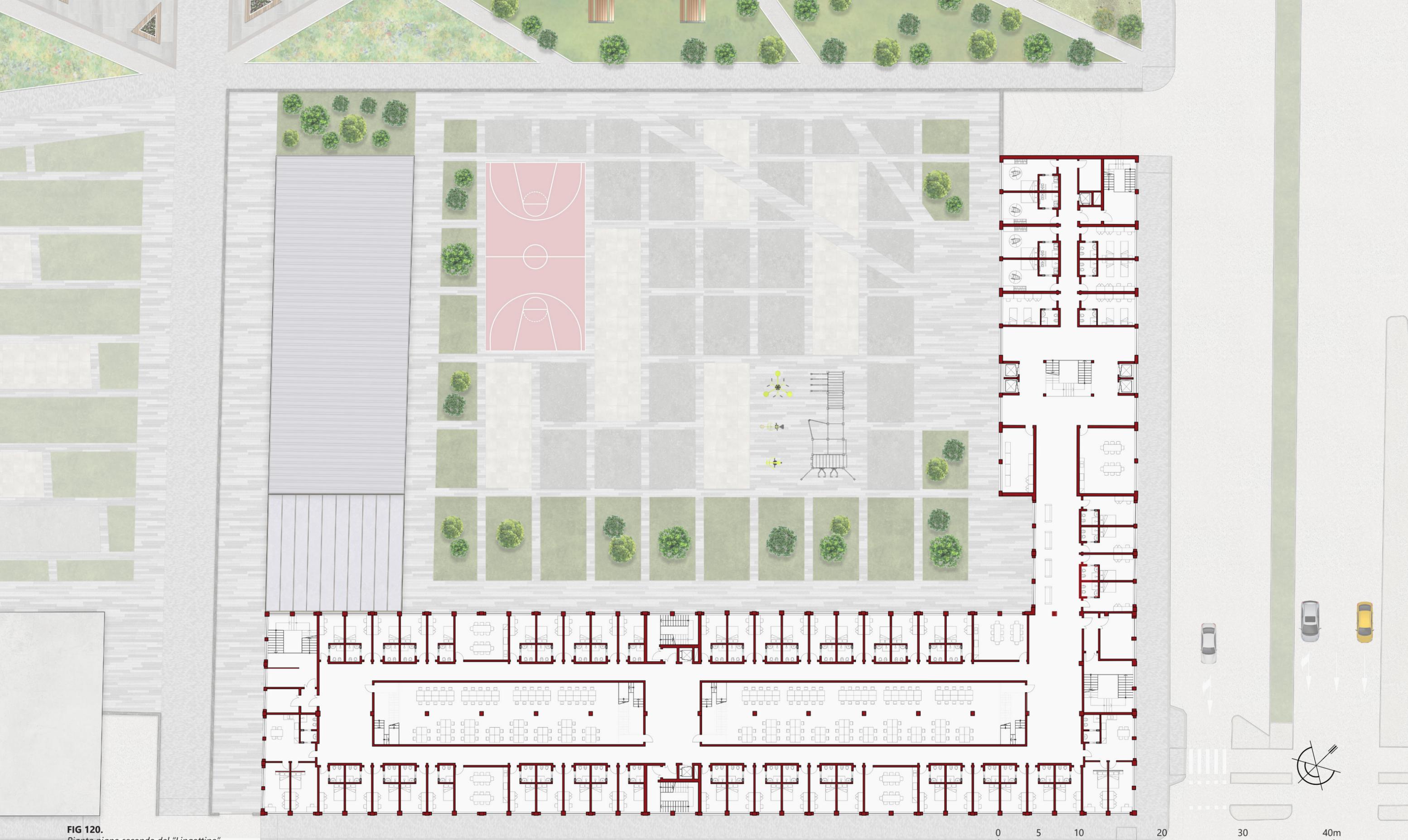


FIG 120.
Pianta piano secondo del "Lingottino"

0 5 10 20 30 40m

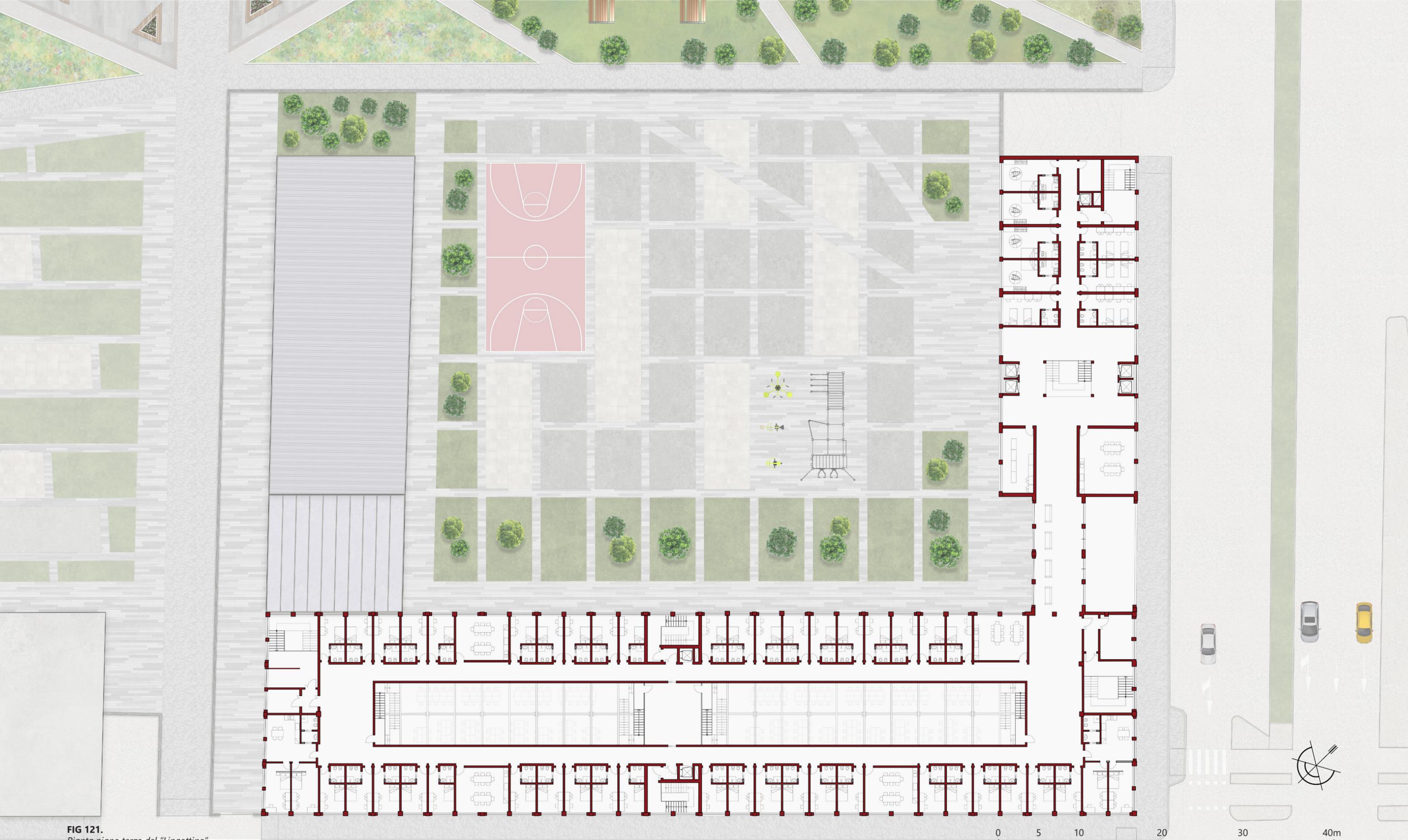


FIG 121.
Pianta piano terzo del "Lingottino"

0 5 10 20 30 40m

FIG 122.
Prospetto settentrionale del "Lingottino"

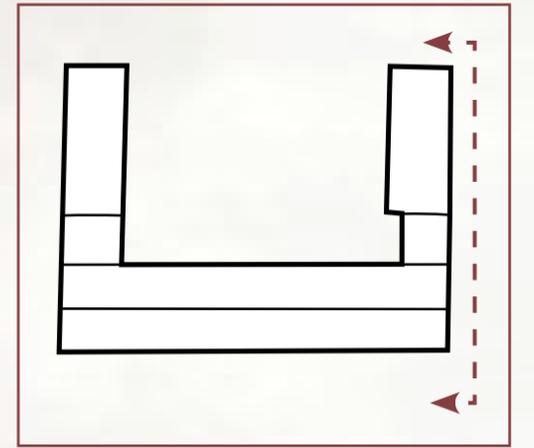


FIG 123.
Sezione longitudinale del "Lingottino"

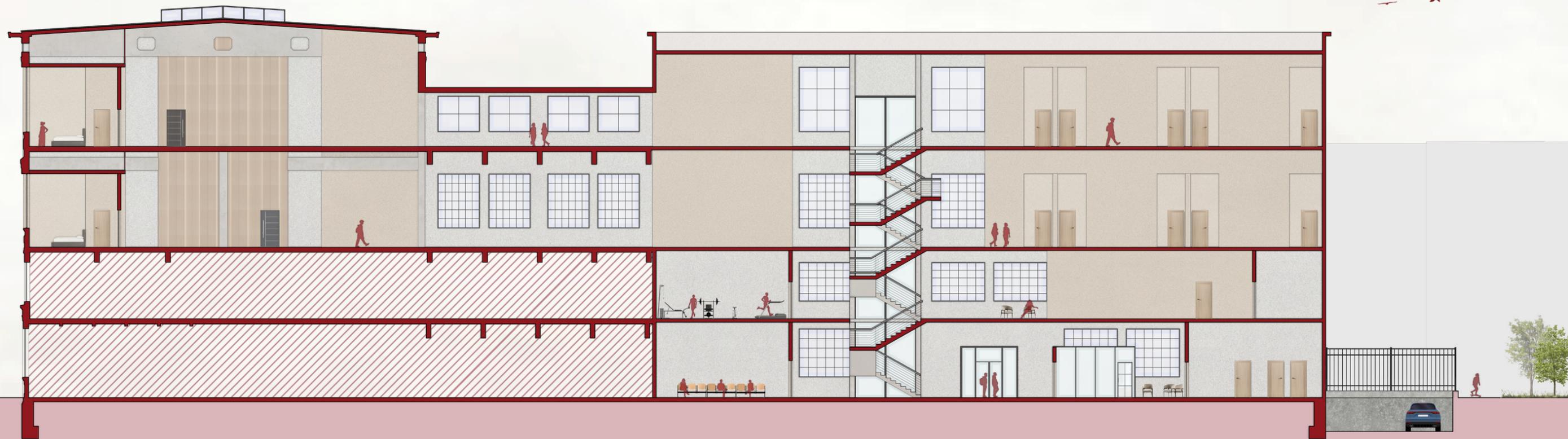
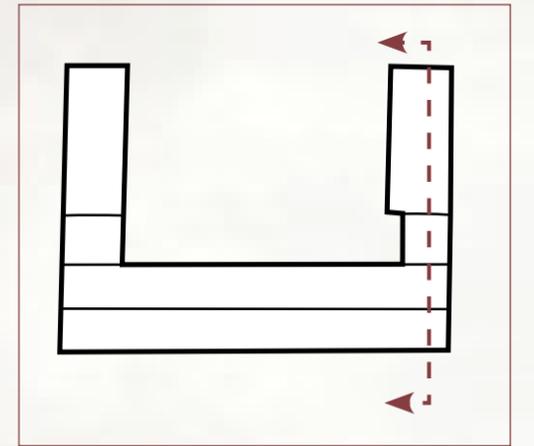


FIG 124.
Sezione/prospetto meridionale del "Lingottino"

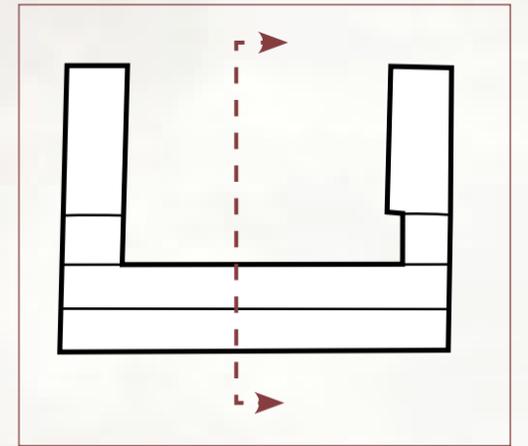




FIG 125.
Render del progetto

08

CONCLUSIONI

8.1 Riflessioni finali

Le ex Officine Grandi Motori rappresentano uno dei siti industriali storicamente più significativi della città di Torino. Questo complesso, che un tempo costituiva un fulcro produttivo strategico per l'economia locale, oggi versa in uno stato di abbandono e degrado, risultato di anni di inattività e di mancanza di interventi concreti. Nonostante nel corso degli ultimi anni siano emerse diverse proposte di recupero e riqualificazione, spesso discusse sia a livello istituzionale sia all'interno del dibattito pubblico, nessuna di queste ha finora trovato piena attuazione. L'area resta dunque in attesa di un piano di intervento organico e risolutivo, che possa restituire un ruolo attivo nel tessuto urbano torinese e valorizzarne il potenziale storico, culturale e architettonico.

È a partire da questa situazione complessa e delicata che si è sviluppato il presente lavoro, con l'obiettivo di individuare una possibile strategia per la trasformazione e la valorizzazione dell'area. Il primo passo è stato quello di definire un "fil rouge" capace di conferire coerenza, direzione e visione all'intero progetto. Questo filo conduttore ha permesso di orientare l'analisi, strutturare gli obiettivi e delineare una proposta progettuale in grado di rispondere alle esigenze del contesto, mantenendo al contempo un forte legame con la memoria storica del

luogo.

Una volta conclusa la fase di ricerca preliminare, è emerso in modo evidente come l'area oggetto di studio fosse fortemente condizionata da una stratificazione complessa di elementi storici, culturali e normativi. Questi residui, sedimentatisi nel corso del tempo, rappresentano non soltanto un vincolo, ma soprattutto un patrimonio imprescindibile: costituiscono, infatti, l'anima autentica del sito, conferendogli identità, spessore e valore all'interno del contesto urbano torinese.

Tale eredità materiale e immateriale ha rappresentato il punto di partenza per una riflessione progettuale più profonda e consapevole. Da qui ha preso forma la successiva, grande sfida: concepire un intervento che andasse oltre la semplice riqualificazione fisica e funzionale dello spazio, per aprirsi a una visione capace di valorizzare, reinterpretare e rigenerare il carattere già esistente dell'area.

Per affrontare in modo efficace la complessità della sfida progettuale, il lavoro ha scelto di adottare un approccio metodologico trilaterale, strutturato attorno a tre direttrici fondamentali, ciascuna finalizzata a esplorare e comprendere aspetti distinti ma interconnessi del contesto di intervento. La prima linea guida ha riguardato un'attenta analisi degli strumenti

urbanistici vigenti e pregressi, con l'obiettivo di comprendere il quadro normativo e pianificatorio entro cui si inserisce l'area delle ex Officine Grandi Motori. Questa fase ha permesso di individuare vincoli, potenzialità e margini di manovra progettuale, fornendo una base solida su cui costruire proposte compatibili con le strategie di sviluppo urbano della città di Torino.

La seconda direttrice ha posto l'attenzione sullo studio e sulla comprensione del valore storico e architettonico degli edifici esistenti. Tale approfondimento non si è limitato a un'analisi descrittiva, ma ha cercato di cogliere le valenze culturali e simboliche degli spazi, riconoscendoli come elementi identitari da preservare e reinterpretare. L'obiettivo è stato quello di valorizzare il patrimonio costruito, integrandolo in una visione progettuale capace di dialogare con il passato senza rinunciare all'innovazione.

Infine, la terza linea guida ha riguardato l'esplorazione di strategie innovative per la riqualificazione dei brownfields.

Questa fase ha consentito di attingere a un ampio repertorio di esperienze e metodologie, fornendo spunti progettuali capaci di ispirare soluzioni creative, sostenibili e adattabili al contesto specifico delle Officine.

Insieme, queste tre direttrici hanno costituito l'ossatura concettuale del

progetto, permettendo di affrontare la trasformazione dell'area in modo integrato, consapevole e orientato al futuro.

A conclusione del lavoro, si può affermare con soddisfazione che gli obiettivi inizialmente prefissati sono stati raggiunti. La proposta elaborata si fonda su una visione progettuale equilibrata, in grado di integrare tutela e trasformazione. Tutti gli elementi di riconosciuto valore storico sono stati conservati, valorizzati e inseriti in una nuova narrazione dello spazio, capace di restituire all'area una funzione attiva e significativa nel contesto urbano contemporaneo.

Inoltre, come riportano anche dei grafici forniti precedentemente, confrontando il progetto con la proposta del PRIN, è emerso come, riducendo leggermente la superficie edificata e riorganizzando gli spazi, sia stato possibile raddoppiare le superfici destinate al verde pubblico, migliorando sensibilmente la qualità ambientale e urbana dell'intervento.

L'area, grazie ai servizi previsti, alla nuova configurazione spaziale e al rafforzamento delle connessioni urbane, può oggi rappresentare un punto di ripartenza per l'inserimento del sito nel tessuto vivo della città e per l'avvio di una nuova vita urbana, sostenibile e condivisa.

INDICE DELLE IMMAGINI

Indice delle immagini

- FIG 1.** Il Lingotto nel 1931. *Centro storico Fiat.*
- FIG 2.** Catena di montaggio Fiat 600 stabilimento Mirafiori nel 1955. *Fondazione Negri.*
- FIG 3.** La dismissione delle Ex officine Grandi motori. *Museo Torino.*
- FIG 4.** I tre assi del Piano regolatore (Asse 1: Corso Marche, Asse 2: Spina Centrale, Asse 3: Lungo Po). *Elaborazione Rapporto Rota.*
- FIG 5.** Spina 3. <https://vocetempo.it/spina-3-dopo-15-anni-un-quartiere-mai-compiuto-allombra-degli-ipermercati/>.
- FIG 6.** Spina 4. <https://www.vicini.to.it/2015/05/nasce-il-nuovo-parco-di-spina-4-aurelio-peccei/>.
- FIG 7.** Spina 1. <https://www.lastampa.it/torino/quartieri/2015/08/05/news/il-quartiere-crocetta-lungo-la-spina-centrale-1.36777208/>.
- FIG 8.** Spina 2. https://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Torino_Porta_Susa.
- FIG 9.** Copertina immagine del "Piano d'Azione Torino 2030" che presenta la visione a medio termine delle scelte dell'Amministrazione. <https://www.torinoclick.it/incomune/sostenibilita-e-resilienza-le-chia-vi-del-futuro-di-torino/>.
- FIG 10.** Lo stabilimento Grandi Motori nel 1910. *Archivio Storico Fiat.*
- FIG 11.** Stabilimento FIAT Grandi Motori, Via Cuneo (Via Carmagnola). Effetti prodotti dai bombardamenti dell'incursione aerea del 13 luglio 1943. *Archivio Storico della Città di Torino.*
- FIG 12.** Grandi motori in costruzione. *Archivio Storico Fiat.*
- FIG 13.** Veduta delle Officine Grandi Motori oggi. *Archivio Storico Fiat.*
- FIG 14.** Veduta dell'isolato tra Corso Vigevano e Via Carmagnola prima delle Officine Grandi Motori. *Relazione illustrativa del PRIN.*
- FIG 15.** Veduta delle Officine Grandi Motori nella seconda metà del XX secolo. *Archivio Storico Fiat.*
- FIG 16.** Planimetria concettuale dei fabbricati ubicati nell'area settentrionale fino al 1899. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 17.** Planimetria concettuale dei fabbricati ubicati nell'area settentrionale a partire dalla seconda metà del XX secolo. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 18.** Mappa del sito Officine Grandi Motori. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 19.** Mappa del sito Officine Grandi Motori. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 20.** Mappa del sito Officine Grandi Motori. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 21.** Mappa del sito Officine Grandi Motori. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 22.** Mappa del sito Officine Grandi Motori. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 23.** Mappa del sito Officine Grandi Motori. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 24.** Mappa edifici storici. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 25.** Il "Lingottino". <https://trueisgood.blogspot.com/2011/09/ex-fiat-grandi-motori-torino-corso.html>.
- FIG 26.** Pianta e prospetto. *Archivio G.A. Porcheddu, Politecnico di Torino, Dipartimento di Ingegneria strutturale, Edile e Geotecnica, Torino, 1926.*
- FIG 27.** Prospetto verso corso Vercelli. *Archivio G.A. Porcheddu, Politecnico di Torino, Dipartimento di Ingegneria strutturale, Edile e Geotecnica, Torino, 1926.*
- FIG 28.** Prospetto verso corso Vigevano/Prospetto verso via Pinerolo. *Archivio G.A. Porcheddu, Politecnico di Torino, Dipartimento di Ingegneria strutturale, Edile e Geotecnica, Torino, 1926.*
- FIG 29.** La "Basilica". https://it.wikipedia.org/wiki/Officine_Grandi_Motori.
- FIG 30.** Pianta, prospetto, sezione. *Archivio storico della città di Torino, Torino, 1911.*
- FIG 31.** Pianta, prospetto, sezione. *Archivio storico della città di Torino, Torino, 1912.*
- FIG 32.** Le "Officine Fenoglio". *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 33.** Prospetto, sezione. *Archivio storico della città di Torino, Torino.*
- FIG 34.** Macro-inquadramento territoriale. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 35.** Micro-inquadramento territoriale. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 36.** Mappa territoriale delle destinazioni d'uso. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 37.** La "Spina Centrale", diramata in Spina 1, Spina 2, Spina 3 e Spina 4. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 38.** Mappa territoriale della viabilità. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 39.** Mappa territoriale delle aree verdi pubbliche. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 40.** Estratto di PRGC, Comune di Torino. <http://geoportale.comune.torino.it/web/azzonamento-2023>.
- FIG 41.** Schema PRIN 2007. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 42.** Planivolumetrico dell'intervento previsto dal PRIN del 2007. <http://www.comune.torino.it/ambiente/bm~doc/eu-r-13---documento-tecnico-preliminare---fase-di-specificazione.pdf>.
- FIG 43.** Confronto tra destinazioni d'uso: PRG vs PRIN 2007. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 44.** Proposta di progetto preliminare in corso nel 2007. https://atelierpolito.wordpress.com/wp-content/uploads/2014/03/ogm_schedaurbanisticaintervento.pdf.
- FIG 45.** Schema nuova variante al PRG. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 46.** Planivolumetrico dell'intervento previsto dalla variante del 2017. <http://www.comune.torino.it/ambiente/bm~doc/eu-r-13---documento-tecnico-preliminare---fase-di-specificazione.pdf>.
- FIG 47.** Confronto tra destinazioni d'uso: PRIN 2007 vs nuova variante. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 48.** Proposta di progetto in variante al PRG. <http://www.comune.torino.it/ambiente/bm~doc/eu-r-13---documento-tecnico-preliminare---fase-di-specificazione.pdf>.
- FIG 49.** Schema varianti strumenti urbanistici. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 50.** Keyplan per indagine fotografica. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 51.** Fotografia delle Ex "Officine Fenoglio", fronte esterno. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 52.** Fotografia delle Ex "Officine Fenoglio", angolo via Damiano. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 53.** Fotografia delle Ex "Officine Fenoglio", fronte interno. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 54.** Fotografia delle Ex "Officine Fenoglio", fronte esterno. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 55.** Fotografia della "Basilica", fronte interno. *Elaborato a cura delle autrici.*
- FIG 56.** Fotografia della "Basilica", fronte laterale. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 57. Fotografia della "Basilica", interni. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 58. Fotografia della "Basilica", muro esterno. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 59. Fotografia del "Lingottino", fronte interno. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 60. Fotografia del "Lingottino", vista d'angolo. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 61. Schema sull'archeologia industriale. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 62. Schema della formazione dei brownfields. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 63. Schema della strategia di progetto. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 64. Schema comparativo tra proposta del PRIN e proposta di progetto. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 65. Grafici comparativi tra proposta del PRIN e proposta di progetto. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 66. Mappa degli interventi sulla preesistenza storica. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 67. Schema delle strategie di riqualificazione dei brownfields adottate. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 68. Masterplan di progetto. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 69. Cortile del Lingotto a Torino. <https://eps-group.it/progetti/lingotto/>.

FIG 70. Biblioteca degli alberi a Milano. https://www.archiportale.com/news/2018/10/architettura/ilano-apre-ufficialmente-la-biblioteca-degli-alberi_66683_3.html.

FIG 71. Schema cortile del Lingotto a Torino. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 72. Schema Biblioteca degli alberi a Milano. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 73. Mappa delle intensità dei percorsi. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 74. Mappa del parco pubblico. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 75. Assonometria delle funzioni di progetto. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 76. Pianta e sezione della Scuola di Medicina São José dos Campos. <https://www.archdaily.com/874868/kaan-architecten-reveals-plans-for-new-medical-campus-in-sao-paulo>.

FIG 77. Interni dell'Ex INCET. <https://www.museotorino.it>.

FIG 78. Vista prospettica del fronte del C&P Corporate Headquarters. <https://www.archdaily.com/907562/c-and-p-corporate-headquarters-innocad>.

FIG 79. Assonometria concettuale della "Basilica". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 80. Schema analisi dei flussi a partire da Corso Vigevano. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 81. Schema nuovo prospetto orientale. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 82. Schema nuovo prospetto settentrionale. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 83. Esploso assonometrico delle funzioni. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 84. Render del progetto. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 85. Pianta di dettaglio della cucina del ristorante. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 86. Pianta piano terra della "Basilica". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 87. Pianta piano primo della "Basilica". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 88. Prospetto frontale della "Basilica". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 89. Prospetto laterale della "Basilica". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 90. Sezione longitudinale della "Basilica". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 91. Render del progetto. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 92. Schemi distributivi dei moduli abitativi. R. Bologna, *Il progetto della residenza per studenti universitari*, in R. Del Nord (a cura di), *Il processo attuativo del piano nazionale di interventi per la realizzazione di residenze universitarie*, Edifir, Firenze, 2014, pp. 109–159.

FIG 93. Mappa delle università di Torino. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 94. Mappa delle università e degli studentati di Torino. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 95. Planimetria delle residenze universitarie Borsellino. <https://www.edisu.piemonte.it>.

FIG 96. La cucina della residenza Carlo Mollino. <https://www.edisu.piemonte.it>.

FIG 97. La sala giochi della residenza Carlo Mollino. <https://www.edisu.piemonte.it>.

FIG 98. La palestra della residenza Carlo Mollino. <https://www.edisu.piemonte.it>.

FIG 99. La sala conferenze della residenza Carlo Mollino. <https://www.edisu.piemonte.it>.

FIG 100. Planimetria modulo abitativo a minialloggio. <https://www.residenze.polimi.it/marie-curie/>.

FIG 101. Sala centrale NH Hotel. <https://www.nh-hotels.com/>.

FIG 102. Assonometria concettuale del "Lingottino". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 103. Esploso assonometrico dei percorsi di distribuzione. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 104. Proiezioni ortogonali per lo studio dei prospetti. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 105. Schema tipologico del mini-alloggio. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 106. Schema tipologico del modello ad albergo. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 107. Pianta tipo del modulo abitativo a camera singola. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 108. Pianta tipo del modulo abitativo a camera singola per disabili. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 109. Pianta tipo del modulo abitativo a camera doppia. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 110. Esploso assonometrico delle funzioni. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 111. Planimetria delle funzioni di supporto gestionale. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 112. Planimetria delle funzioni di condivisione. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 113. Planimetria della sala studio. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 114. Planimetria della sala lettura. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 115. Render del progetto. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 116. Rapporto tra la superficie minima da destinare ai servizi (AF2/AF3/AF4) consigliata da normativa e la superficie complessiva della residenza. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 117. Rapporto tra la superficie destinata ai servizi (AF2/AF3/AF4) nel progetto e la superficie complessiva della residenza. *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 118. Pianta piano terra del "Lingottino". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 119. Pianta piano primo del "Lingottino". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 120. Pianta piano secondo del "Lingottino". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 121. Pianta piano terzo del "Lingottino". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 122. Prospetto settentrionale del "Lingottino". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 123. Sezione longitudinale del "Lingottino". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 124. Sezione/prospetto meridionale del "Lingottino". *Elaborato a cura delle autrici.*

FIG 125. Render del progetto. *Elaborato a cura delle autrici.*

**BIBLIOGRAFIA E
SITOGRAFIA**

Bibliografia

F. Barbera et al., *Torino 2030. A prova di futuro*, Torino, Luca Sossella Editore, 2021

P. L. Bassignana, in *Storia di Torino, Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915), Vol. VII*, Einaudi, Torino.

O. E. Bellini, *Student Housing_2. Il progetto della residenza universitaria nella città contemporanea*, Maggioli Politecnica, Milano, 2019.

G. Berta, *Torino industria: persone, lavoro, imprese*, Archivio storico della Città di Torino, Torino, 2008.

S. Boeri, G. Pastore, *Nuove forme di natura: Il verde pensile per rigenerare le città*, Genova University Press, Genova, 2021

R. Bologna e C. Piferi, *La residenza per studenti universitari tra norma, progetto e realizzazione. I programmi pluriennali di attuazione della legge 338/2000*, Firenze University Press, Firenze, 2024.

R. Bologna, *Il progetto della residenza per studenti universitari*, in R. Del Nord (a cura di), *Il processo attuativo del piano nazionale di interventi per la realizzazione di residenze universitarie*, Edifir, Firenze, 2014.

G. Campos Venuti, *Antologia dell'urbanistica riformista*, Etas Libri, Milano, 1991.

A. F. Ceccarelli, P. Villatico Campbell, *Guida pratica alla progettazione*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna, 2014

A. Coppola, *La città come progetto collettivo. Pratiche di rigenerazione urbana in Italia*, Donzelli Editore, Roma, 2013.

R. Curti, A. Spaziantè, *Macchine, tecnologie, forme del sapere tecnico: il contesto del patrimonio industriale*, in *Archeologia industriale e scuola*, Marietti Scuola, Casale Monferrato, 1989.

L. Dall'Olio e D. Mandolesi, *Manuale di progettazione. Residenze collettive. Residenze universitarie e residenze per anziani*, Mancosu Editore, Roma, 2015.

E. Dansero, *Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Libreria Cortina, Torino, 1993.

E. Dansero, C. Giaimo, A. Spaziantè, *Se i vuoti si riempiono: aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Firenze, 2001.

L. Gambino, S. Musso, *Il sogno della città industriale: Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri Editore, Torino, 1994.

J. Gehl, *Cities for People*, DC: Island Press, Washington, 2010.

M. Giberti (a cura di), *MASTERPLAN, la trasformazione di una parte di città*, Alinea Editrice, Firenze, 2008

N. Groenendijk, *Financing techniques for brownfield regeneration. A practical guide*, University of Twente, Enschede, 2006.

F. Levi, in *Storia di Torino, Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915), Vol. VII*, Einaudi, Torino.

S. Lombardo, *Residenze per anziani, guida alla progettazione*, Flaccovio Dario Editore, Palermo, 2001.

L. Lorber, R. Matlovič, Z. Stiperski, *Brownfields, geography and geographers in CEE countries – holistic approach*, Geographical Review – Scientific Journal for Geography, n. 37, 2016.

C. Mancosu, L. Zevi, B. Zevi. *Il nuovissimo manuale dell'architetto*, Mancosu Editore, Roma, 2019.

R. Maspoli, A. Spaziantè, *Fabbriche, borghi, memorie: processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Alinea, Firenze, 2012.

U. Mecca, P. Piantanida, F. Prizzon, M. Rebaudengo, *Impact of Brownfield Sites on Local Energy Production as Resilient Response to Land Contamination: A Case Study in Italy*, Sustainability, vol. 11, n. 8, 2019.

E. Miletto, *Torino '900: La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno, Torino, 2008.

A. Nesti, *L'archeologia industriale in Italia tra storia dell'architettura e storia economica*, in «Storia economica», Vol. VIII, 2005.

P. Peretti, *Architettura e trasformazione urbana*, FrancoAngeli, Milano, 2008.

DOCUMENTI NORMATIVI, TECNICI O ISTITUZIONALI

APAT, IUAV, *Proposte di linee guida per il recupero ambientale e la valorizzazione economica dei brownfields*, ISPRA, Roma, 2007.

G. Campos Venuti, *Antologia dell'urbanistica riformista*, Etas Libri, Milano, 1991.

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

Comune di Torino, *EU.R.13 – Documento tecnico preliminare – Fase di specificazione*, Città di Torino, Torino, 2010.

Comune di Torino, *Relazione illustrativa – Progetto urbanistico preliminare, Ambito del P.R.G. 9.33 Damiano – Programma Integrato ai sensi della L.R. 18/1996*, Esselunga S.p.A., Torino, 2021.

Comune di Torino, *Variante parziale al P.R.G. n. 328 – Ambito 9.33 Damiano. Relazione generale e documentazione tecnica*, Divisione Urbanistica e Territorio, Torino, 2021.

Environmental Law Institute, *Glossary of Brownfields Terms*, Brownfields Center, Washington D.C., 2015.

Italia, *Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 – Testo Unico Ambientale*, Gazzetta Ufficiale, Roma, 2006.

Ministero dell'Università e della Ricerca, *Decreto Ministeriale 26 febbraio 2024 n. 481*, Roma, 2024.

Passarelli Studio, *Normativa antincendio e barriere architettoniche*, dispensa didattica, Politecnico di Torino, Torino.

Unione Europea, *Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), EUR-Lex*, Bruxelles, 2012.

ARTICOLI SCIENTIFICI SU RIVISTE

Economia trentina, *rivista trimestrale della Camera di Commercio di Trento, anno LXX, n. 2*, Trento, 2021.

J. Jacek, A. Rozan, M. Desrousseaux, I. Combroux, *Brownfields over the years: from definition to sustainable reuse*, in «Environmental Reviews», vol. 30, 20219.

L. Lorber, R. Matlovič, Z. Stiperski, *Brownfields, geography and geographers in CEE countries – holistic approach*, *Geographical Review – Scientific Journal for Geography*, n. 37, 2016.

U. Mecca, P. Piantanida, F. Prizzon, M. Rebaudengo, *Impact of Brownfield Sites on Local Energy Production as Resilient Response to Land Contamination: A Case Study in Italy*, *Sustainability*, vol. 11, n. 8, 2019.

ARTICOLI DI GIORNALE

C. Gatti, *“Grandi Motori, qualcosa si muove: ‘Entro fine 2024 primi permessi a costruire’”*, in *TorinoOggi*, 3 luglio 2024.

D. Longhin, *“Studenti, e-commerce, spazi pubblici, così cambiano le Officine Grandi Motori di Torino”*, in *La Repubblica* (ed. Torino), 12 ottobre 2017.

“Logistica urbana: come risolvere il problema delle consegne in città”, in FIT Consulting, 16 maggio 2022, intervista a Marisa Meta per *Il Sole 24 Ore*.

“Torino, ecco come rinascono le ex Officine Grandi Motori [LE FOTO]”, in *Torino Cronaca*, 25 gennaio 2023.

TESI DI LAUREA MAGISTRALE

A. Cuccarollo, *Officine Grandi Motori: progetto di recupero e riqualificazione di un'area industriale a Torino*, Tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, A.A. 2012/2013.

S. Rosso, J. Sirigu, S. Musso, *Officine Grandi Motori, generatore Urbano: la mixité riusa l'industria*, Tesi di laurea magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile, Politecnico di Torino, A.A. 2013/2014.

I. Sassi, *Costruire nel costruito: le Officine Grandi Motori: nuove residenze nella “basilica”*, Tesi di laurea magistrale in Architettura (costruzione), Politecnico di Torino, A.A. 2004/2005.

Sitografia

https://www.corsogiuliocesare.it/ex-OGM_Officine-Grandi-Motori.html/ [ultima consultazione giugno 2025]

<https://www.museotorino.it/view/s/9c38d21a1c3b422da89d32b4e6d5f98f/> [ultima consultazione giugno 2025]

<http://geoportale.comune.torino.it/web/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://urbanlabtorino.it/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://www.rigeneriamoterritorio.it/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://www.epa.gov/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://biblus.acca.it/> [ultima consultazione giugno 2025]

<http://www.studyintorino.it/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://www.edisu.piemonte.it/it/servizi/abitare/residenze-universitarie/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://www.polito.it/didattica/servizi-e-vita-al-politecnico/residenzialita/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://www.collegioeinaudi.it/residenze/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://www.camplus.it/residenze/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://campusanpaolo.it/csp/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://residenzeuniversitarie.org/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://www.beyoo.it/en/residenza-universitaria/turin/taurasia-living-turin/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://cstudio.providencehouse.it/> [ultima consultazione giugno 2025]

<https://www.cx-place.com/it/> [ultima consultazione giugno 2025]

https://www.corsogiuliocesare.it/ex-OGM_Officine-Grandi-Motori.html/ [ultima consultazione giugno 2025]

RINGRAZIAMENTI

Desideriamo ringraziare il Professore Giorgio Garzino, nostro relatore, per la guida durante le fasi di sviluppo di questo lavoro. Un ringraziamento va anche al Professore Carlo Deregibus, nostro correlatore, per i suggerimenti, le osservazioni e l'attenzione dedicata. Estendiamo i nostri ringraziamenti a tutti i docenti che, nel corso degli anni, ci hanno trasmesso conoscenze, strumenti e passione per l'architettura. Un sentito grazie va inoltre alle nostre famiglie, che ci hanno accompagnato con affetto, pazienza e costante sostegno lungo tutto questo percorso. Ai nostri genitori, grazie per averci trasmesso i valori dell'impegno, della determinazione e del rispetto. La vostra fiducia in noi ci ha dato la forza nei momenti più difficili e la motivazione per arrivare fin qui. Grazie ai nostri fratelli che con una parola, un sorriso o una semplice presenza ci hanno aiutato a non perdere mai di vista l'obiettivo. Desideriamo ringraziare anche i nostri amici, per la loro vicinanza, comprensione e per i momenti di leggerezza che ci hanno regalato lungo il cammino. Un ringraziamento va infine a tutti coloro che, in modo diretto o indiretto, hanno contribuito a rendere possibile il raggiungimento di questo traguardo.

