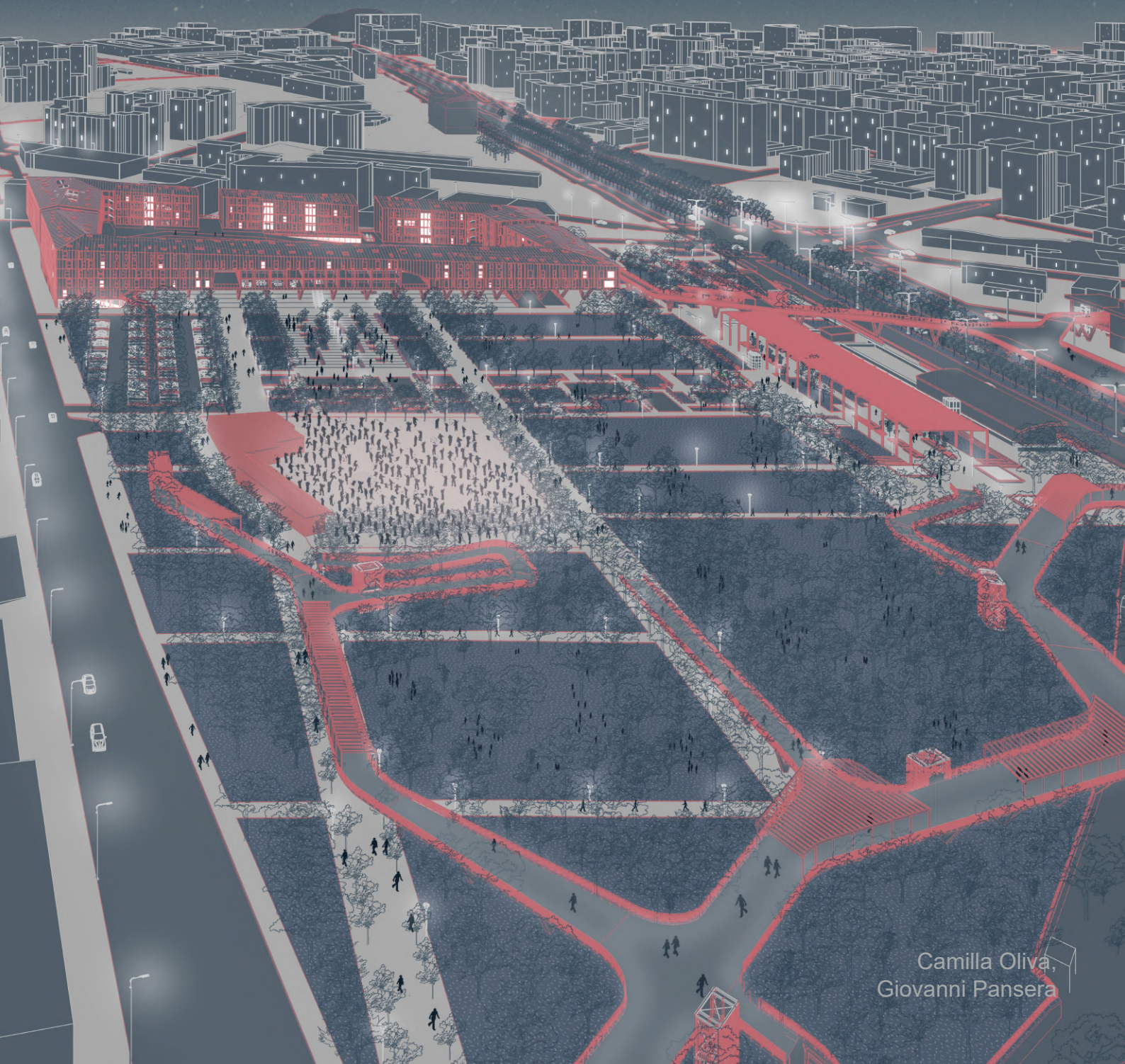


Ricucire le fratture urbane nella città post-industriale

Un progetto per Spina 4 a Torino



Camilla Oliva,
Giovanni Pansera



**Politecnico
di Torino**

Politecnico di Torino

Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città

A.a. 2024/2025

Sessione di Laurea Luglio 2025

Ricucire le fratture urbane nella città post-industriale

Un progetto per Spina 4 a Torino

Relatore:

Alessandro Armando

Candidati:

Camilla Oliva

Giovanni Pansera

Indice

Abstract Introduzione

- 16 Il tracciato della Metro Linea 2 e
la fermata Rebaudengo

04 La spazialità urbana

- 41 Variazioni morfologiche nel tempo
61 Analisi visiva del contesto urbano

07 Possibile scenario

- 68 Il diagramma di Shenzhen

02 Il quadro legislativo e gli strumenti urbanistici

- 20 La Variante n. 35
21 La Linea 2 della metropolitana
22 La Variante n. 200 e “La Metamorfosi”
26 La Variante n. 333

05 I progetti futuri e in corso di realizzazione

- 57 Stazione ferroviaria Rebaudengo
Fossata
58 Metro Linea 2 stazione e deposito
59 Terminal bus Fossata
53 Ex fabbricato Gondrand

08 Uno strumento guida alla progettazione

10 Progetto diacronico della trasformazione urbana

03 Il workshop “*Rail City Lab*”

- 33 Gli esiti

06 Dialogo con le parti coinvolte

09 Proposta progettuale

- 89 Edificio a destinazione mista
97 Edificio a destinazione sportiva

**Conclusioni
Bibliografia e sitografia**

Abstract

The thesis aims to analyze a post-industrial reality still present in the contemporary urban context, investigating the relationships and discontinuities between these two dimensions.

The area under study is part of the Spina 4 project, located in the northern quadrant of the city of Turin, between District 5 and District 6. It is bounded to the north by Corso Grosseto, to the west by Via Fossata, to the east by Via Cigna, and to the south by Corso Vigevano, while Corso Venezia crosses it transversally, marking the administrative boundary between the two districts.

Spina 4 constitutes the final section of the Spina Centrale, an urban transformation axis approximately 12 km long that runs through Turin from north to south, involving extensive disused areas. This intervention represents one of the main “Great Reforms” envisaged by the 1995 Master Plan (PRG) of Turin.

The decision to focus on this area stems from the recognition of its strategic role, as it is both a critical node and rich in potential. Notable among these are the future intermodal hub between the Rebaudengo railway station, the terminus of Metro Line 2 (scheduled to open in 2032), and the new Rebaudengo-Fossata bus terminal.

It is currently under construction on the former industrial site once occupied by the Kerry flavor factory, located near the railway station and close to Cascina Fossata. These conditions represent a concrete opportunity to initiate an urban regeneration process, facilitated by the capacity of new infrastructures to act as catalysts.

The proposed project fits into this framework as an open and coherent proposal: it does not represent a definitive solution, but rather a flexible tool capable of adapting over time and providing a solid foundation for a participatory and design-oriented dialogue.

The complexity of the intervention area lies in the presence of numerous actors and actants, each with specific interests, roles, and constraints.

This articulation made it necessary to divide the area into multiple units, corresponding to different land ownerships and constraints, with the purpose of placing all components on a common operational platform and exploring possible connections between them.

Based on this analysis, a diachronic process-based scenario was developed as an operational tool capable of guiding urban and architectural decisions, keeping the dialogue between different stakeholders open and promoting a flexible approach.

At the core of the design layout is a multidirectional grid capable of stitching together the fragmented urban fabric and defining primary and secondary pedestrian axes in relation to topography and context.

This grid becomes the organizing tool for both public space and built volumes, fostering morphological and visual connections between existing areas and newly designed ones.

The designed spaces aim to enhance and integrate the existing context, responding to the needs of citizens and promoting social inclusion and environmental sustainability through the implementation of a dual-layer system.

The first, at ground level, includes public spaces, a linear park, squares, a mixed-use building, and a sports facility, ensuring functional and spatial coherence with the pre-existing context; the second consists of a cycle-pedestrian walkway that connects the entire system, improving accessibility and urban cohesion.

Abstract

La tesi si propone di analizzare una realtà post-industriale ancora presente all'interno del contesto urbano contemporaneo, indagando le relazioni e le discontinuità che intercorrono tra queste due dimensioni. L'area oggetto di studio rientra nell'ambito di Spina 4, situata nel quadrante nord della città di Torino, tra le Circoscrizioni 5 e 6. È delimitata a nord da corso Grosseto, a ovest da via Fossata, a est da via Cigna e a sud da corso Vigevano, mentre corso Venezia la attraversa trasversalmente, segnando il confine amministrativo tra le due circoscrizioni.

Spina 4 costituisce l'ultimo tratto della cosiddetta Spina Centrale, un asse di trasformazione urbana lungo circa 12 km che attraversa Torino da nord a sud, coinvolgendo estese aree dismesse.

Questo intervento rappresenta una delle principali "Grandi Riforme" previste dal Piano Regolatore della città di Torino del 1995.

La scelta di concentrare l'attenzione su quest'area nasce dal riconoscimento del suo ruolo strategico, in quanto nodo critico ma anche ricco di potenzialità.

Tra queste si evidenziano: il futuro polo intermodale tra la stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata, il capolinea della Linea 2 della metropolitana, la cui inaugurazione è prevista per il 2032, e il nuovo terminal degli autobus Fossata, in fase di realizzazione nell'ex area industriale un tempo occupata dalla fabbrica di aromi Kerry.

Queste condizioni rappresentano un'opportunità concreta per attivare un processo di rigenerazione urbana, favorito dalla capacità delle nuove infrastrutture di agire come catalizzatore.

Il progetto elaborato si inserisce in questo quadro come una proposta aperta: non si pone come soluzione definitiva, ma come strumento flessibile, capace di adattarsi nel tempo e di fornire una base solida per un dialogo progettuale e partecipativo.

La complessità dell'area di intervento è legata alla compresenza di numerosi attori e attanti, ciascuno portatore di specifici interessi, ruoli e vincoli.

Tale articolazione ha reso necessaria una scomposizione dell'area in più unità, corrispondenti alle differenti proprietà fondiarie e ai vincoli, con l'obiettivo di porre tutte le componenti su un tavolo di lavoro ed esplorare le possibili connessioni tra esse. A partire da questa lettura è stato costruito uno scenario processuale diacronico, inteso come strumento operativo capace di guidare le scelte urbane e architettoniche, mantenendo aperto il confronto tra le diverse istanze e promuovendo un approccio flessibile.

Alla base dell'impianto progettuale vi è una maglia multidirezionale, capace di ricucire il tessuto urbano frammentato e di definire assi pedonali principali e secondari in relazione alla topografia e al contesto.

Questa griglia diventa lo strumento ordinatore sia dello spazio pubblico che dei volumi edificati, favorendo connessioni morfologiche e visive tra gli ambiti esistenti e quelli di nuova progettazione.

Gli spazi progettati mirano a valorizzare e integrare il contesto esistente, rispondendo ai bisogni della cittadinanza e promuovendo inclusione sociale e sostenibilità ambientale, attraverso la realizzazione di un doppio layer.

Il primo, a livello del suolo, comprende spazi pubblici, un parco lineare, piazze e un edificio a destinazione mista e uno sportivo, garantendo coerenza funzionale e spaziale con il contesto preesistente; il secondo consiste in una passerella ciclopedonale che connette l'intero sistema, migliorando accessibilità e coesione urbana.

“L’architettura deve avere fascino; è un fattore di bellezza nella società. Ma la vera bellezza non è una concezione della forma: essa è il risultato di armonia tra diversi fattori intrinseci, non ultimo, quello sociale.”

Alvar Aalto



Fig. 1 In foto stato di degrado in cui verte l'area ex Kerry, via Fossata

Introduzione

Lo sviluppo industriale che interessò la città di Torino tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo fu determinante non solo dal punto di vista economico, ma anche per la trasformazione del suo assetto urbano e demografico. In questo periodo, Torino si affermò come una vera e propria capitale dell'industria italiana, grazie anche alla possibilità, per le attività manifatturiere, di insediarsi nelle aree periferiche della città.

Alla fine dell'Ottocento, Torino era delimitata da una cinta daziaria realizzata nel 1853, che separava nettamente la zona urbanizzata dalla campagna circostante.

L'accesso alla città era regolato da varchi – le cosiddette barriere – collocati lungo le principali direttrici di comunicazione.

Tali varchi divennero in seguito poli di attrazione per nuovi insediamenti residenziali e produttivi, favorendo lo sviluppo di quartieri esterni alla cinta urbana.

In particolare, nel quartiere Barriera di Milano, situato nel quadrante nord-est della città, si concentrarono alcune tra le più rilevanti realtà industriali torinesi.

Tra queste si annoverano le Industrie Metallurgiche di via Cigna, fondate nel 1914, e la Cimat – Costruzioni Meccaniche – con sede in corso Venezia, attiva nel settore della meccanica e dell'automobile.

A supportare questo sviluppo industriale fu la presenza strategica della linea ferroviaria diretta verso Milano che, unitamente alla vicinanza della sede della “Società Elettrica Alta Italia” in via Bologna – fondata nel 1896 – contribuì in modo determi-

nante al consolidamento di numerosi altri insediamenti produttivi, anche ai margini del vicino quartiere Borgo Vittoria, nella periferia nord-occidentale della città.

La diffusione capillare delle attività industriali contribuì a trasformare radicalmente il volto urbano dei quartieri periferici, che da aree a vocazione agricola divennero progressivamente occupate da stabilimenti produttivi, determinando profondi cambiamenti non solo nell'assetto urbano, ma anche nella composizione sociale e nelle dinamiche insediative.

Con la crisi del modello industriale fordista e la riconversione economica avviata negli anni Ottanta, Torino ha attraversato una profonda fase di transizione, abbandonando progressivamente la propria identità produttiva originaria.

A questa trasformazione ha fatto seguito la diffusione di una vasta rete di spazi abbandonati, ex fabbriche dismesse e infrastrutture obsolete, che oggi costituiscono vere e proprie problematiche all'interno del paesaggio urbano.

Questi luoghi, privi di funzione e di connessione con il tessuto circostante, rappresentano al contempo una delle principali criticità e una delle maggiori potenzialità della città contemporanea.

Questa tesi si propone di indagare l'eredità post-industriale, ponendo particolare attenzione al quadrante nord della città, e individuando come area di progetto l'ambito urbano di Spina 4.

Quest'area rappresenta uno dei casi più emblematici di tale condizione, in quanto segnata da forti discontinuità morfologiche e funzionali, in cui si intrecciano infrastrutture ferroviarie, spazi verdi residuali e ampie superfici dismesse, come il sito ex industriale Gondrand e l'ex fabbrica di aromi Kerry.

Nel contesto della Spina 4 si concentrano oggi alcune tra le principali sfide e opportunità di trasformazione urbana: la realizzazione della Linea 2 della metropolitana, con il suo capolinea presso la stazione Rebaudengo, il potenziamento della stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata e il progetto della futura autostazione degli autobus extraurbani in via Fossata delineano un nuovo nodo intermodale ad alta accessibilità.

Tuttavia, tali interventi si inseriscono in un'area ancora priva di una chiara struttura urbana, penalizzata dalla presenza dell'ex trincea del raccordo ferroviario e dal Parco Sempione frammentato, mai concepito nella sua unità, che non fa altro che accentuare la separazione tra i quartieri di Barriera di Milano e Borgo Vittoria.

L'obiettivo della ricerca è quindi quello di definire una proposta di rigenerazione urbana, capace di attivare nuovi processi insediativi e di ricucire le fratture territoriali esistenti.

A partire dalle nuove infrastrutture in corso di realizzazione, si intende costruire un progetto in grado di riconfigurare il sistema degli spazi pubblici, valorizzare i vuoti post-industriali e restituire centralità a un'area che, pur trovandosi in posizione strategica, fatica ancora a definire una propria identità urbana.

Fig. 2 Graffiti su fabbricato sportivo in prossimità della piscina Sempione, Parco Sempione



Fig. 3 Graffiti sul muro di recinzione dei Docks Dora, Parco Peccei



Il tracciato della Metro Linea 2 e la fermata Rebaudengo

A seguito di un'attenta analisi della città di Torino, il tema della tesi è stato focalizzato sull'area di Spina 4, ultimo tratto della Spina Centrale compreso tra piazza Baldissera e corso Grosseto.

Si tratta di una zona attualmente interessata da un processo di trasformazione che rappresenta oggi la principale porta d'accesso nord alla città, grazie alla sua vicinanza con gli ingressi autostradali per Milano e Aosta, nonché a un collegamento diretto con l'aeroporto di Caselle, configurandosi come un'area ad alto potenziale di sviluppo.

L'importanza strategica dell'area è ulteriormente rafforzata dalla previsione del tracciato della futura Linea 2 della metropolitana, la cui fermata di testata sarà situata su corso Venezia, in prossimità della stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata.

Tale nodo infrastrutturale sarà completato dalla futura realizzazione dell'autostazione Fossata. Tuttavia, l'area presenta alcune criticità rilevanti, tra cui, in particolare, l'assenza di un disegno urbano unitario.

Questa mancanza è riconducibile principalmente alla presenza della trincea ferroviaria, successivamente coperta dall'attuale corso Venezia solo nel 2008, che ha determinato uno sviluppo urbano disgiunto, separato da questa frattura infrastrutturale. Tale separazione è stata ulteriormente accentuata dagli interventi di riqualificazione urbana e architettonica successivi, realizzati come episodi isolati e privi di una visione integrata con il contesto circostante.

La Linea 2 della metropolitana, e in particolare la fermata Rebaudengo, rappresenta quindi un'opportunità non solo per migliorare l'accessibilità dell'area e rafforzarne il collegamento con il centro cittadino, ma soprattutto per promuovere la riqualificazione di questa porzione periferica della città, ancora carente di servizi urbani.

La progettazione della Linea 2 ha preso avvio nel 2005, quando un gruppo di lavoro composto da "Infrastrutture e Trasporti" e "Urbanistica ed Edilizia" del Comune di Torino, insieme a GTT e all'Agenzia della Mobilità Piemontese, ha elaborato il "*Piano dei Trasporti – scenario strategico per l'area torinese*" con un orizzonte temporale di vent'anni. Dopo una fase di analisi volta a individuare le aree carenti sotto il profilo infrastrutturale, il piano ha delineato i tracciati potenziali della nuova linea metropolitana.

In una prima fase di studio di fattibilità, la Città di Torino ha individuato un tracciato di 14,8 km, con capolinea a Orbassano a sud e a Rebaudengo a nord, approvato con la deliberazione n. 03426/022 del 10 giugno 2008 e ratificato definitivamente nel 2009 dalla Regione Piemonte.

A partire dal 2011, il tracciato è stato oggetto di una serie di modifiche, fino all'affidamento degli studi di fattibilità alla società Infra.To nel 2014.

Nel 2015, il Comune di Torino ha definito alcune linee guida per il bando di realizzazione della nuova linea, tra cui la decisione di assegnare alla metropolitana una sede propria, escludendo l'utilizzo del passante ferroviario. Successivamente, nel 2017, la progettazione preliminare è stata affidata alla società di ingegneria Systra, mentre nel 2020 è stato delineato lo studio definitivo del tracciato.

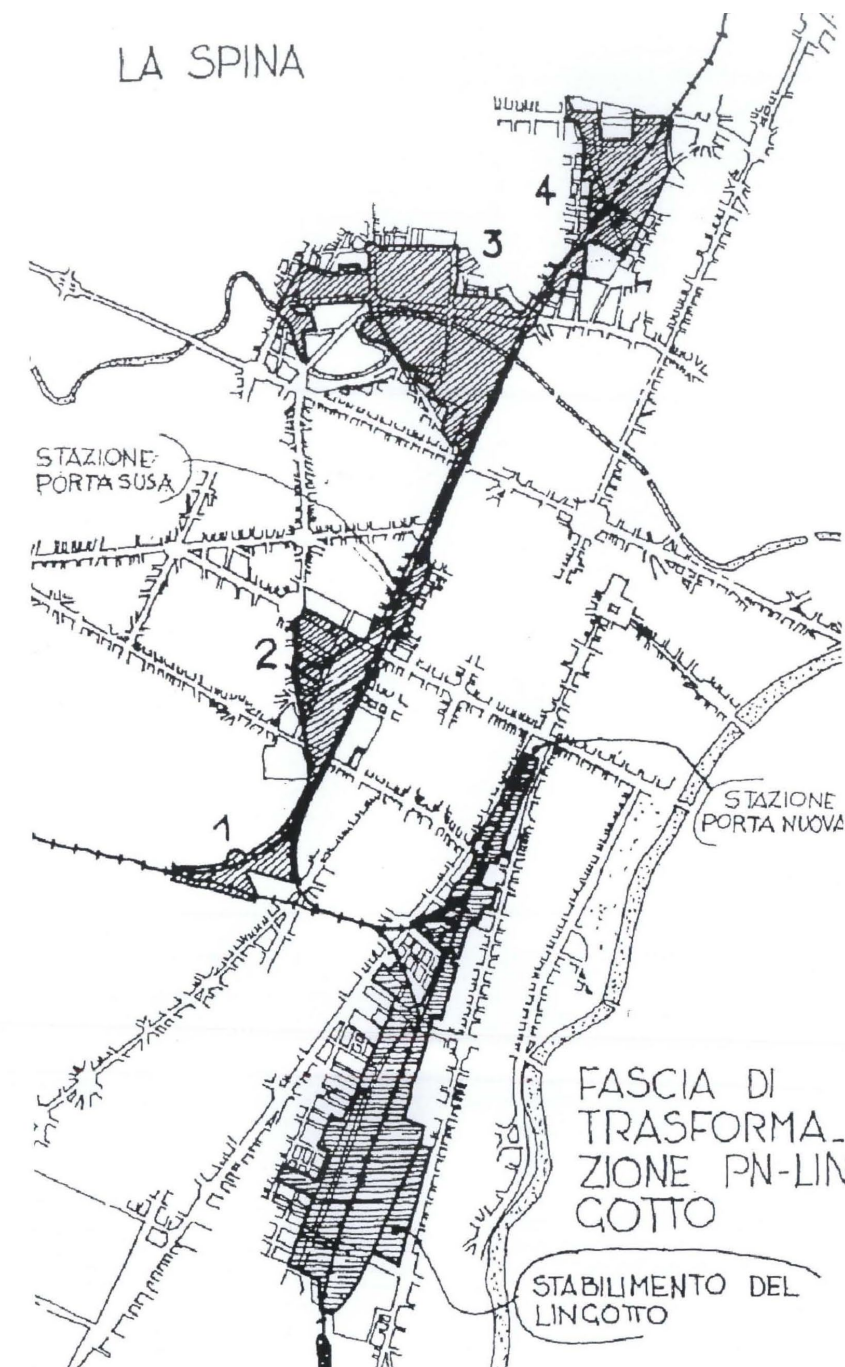
Il nuovo progetto prevede un percorso di 28 km con 32 stazioni, ciascuna delle quali sarà dotata di aree di interscambio con parcheggi per biciclette e stazioni di bike sharing.

Inoltre, le stazioni saranno progettate in relazione tematica con il contesto urbano in cui si inseriscono, valorizzandone le specifiche caratteristiche.



Fig. 4 Planimetria generale del lotto funzionale 1 – Tracciato della Linea 2 della metropolitana, tratto Politecnico-Rebaudengo (rielaborazione da Geoportale del Comune di Torino, 2022)

02 Il quadro legislativo e gli strumenti urbanistici



Nella fase iniziale di studio dell'area oggetto della tesi, la prima operazione condotta è stata l'analisi del Piano Regolatore Generale del 1995, redatto dagli architetti Vittorio Gregotti e Pierluigi Cagnardi, unitamente alle relative tavole di piano, elaborato dalla città di Torino con l'intento di ripensare l'intero territorio comunale lungo l'asse mediano nord-sud, denominato Spina Centrale, caratterizzato dalla presenza di numerosi stabilimenti industriali ormai dismessi.

Questa scelta progettuale si inserisce nel più ampio processo di trasformazione dell'identità urbana, che, a partire dagli anni Ottanta e Novanta, ha progressivamente abbandonato la sua connotazione industriale per orientarsi verso un modello economico-terziario.

La Spina Centrale, articolata su circa tre milioni di metri quadrati di aree dismesse (*brownfields*), costituisce una delle principali "Grandi Riforme" previste dal Piano Regolatore Generale (PRG), la cui elaborazione ha avuto inizio nel 1987 con la definizione degli obiettivi generali e dei criteri guida.

Nel 1988 è stato approvato lo studio di fattibilità per la Spina Centrale, che prevedeva l'interramento della linea ferroviaria nel tratto compreso tra piazza Statuto e Rebaudengo.

Fig. 5 Immagine tratta da *Il Piano regolatore di Torino: un piano perequativo?* (Silvia Saccomani, 2003)

La Variante n. 35

Tale intervento, ritenuto imprescindibile per la città di Torino, è stato fondamentale per migliorare l'accessibilità urbana attraverso il potenziamento del trasporto pubblico. L'obiettivo primario era ricucire la frattura generata dalla ferrovia lungo l'asse centrale, rendendo così possibile l'avvio di processi di riqualificazione urbana in aree precedentemente degradate e marginalizzate.

Le trasformazioni previste si fondavano su una destinazione d'uso a carattere misto - residenziale, terziario e tecnologico - con una particolare attenzione alla qualità dello spazio pubblico.

Per ciascuna area destinata alla trasformazione, circa il 50% della superficie era riservato a spazi verdi, con la previsione contestuale di importanti servizi urbani.

Dopo l'approvazione del Piano Regolatore Generale nel 1995, con l'avvio dei primi studi attuativi relativi alle trasformazioni iniziali — realizzate tramite piani esecutivi, concessioni edilizie e, nei casi più complessi, programmi di intervento — sono emerse diverse criticità legate alle condizioni insediative degli ambiti della Spina. Tra queste, si segnalano in particolare gli elevati indici fondiari e gli alti costi di insediamento, unitamente alla volontà di preservare, attraverso il riutilizzo di alcuni lotti, la presenza di attività industriali considerate parte del patrimonio identitario della città.

Nel 1998 furono quindi definiti i criteri generali per la revisione dei principali parametri urbanistici della Spina Centrale, al fine di estendere l'impianto normativo anche alle restanti porzioni della Spina. Tale processo si è concretizzato con l'approvazione dei PRIU (Programmi di Riqualificazione Urbana), volti a garantire coerenza e unità al disegno urbano complessivo.

La Variante n. 35 del 2002, definita come variante parziale in quanto non modifica l'impianto strutturale del PRG vigente né comporta variazioni significative alla funzionalità delle infrastrutture urbane, introduce un nuovo assetto territoriale per l'area e una diversa articolazione degli ambiti della Spina, tenendo conto della parziale realizzazione dei programmi urbani complessi. L'obiettivo è rendere operative e attuabili le trasformazioni previste.

In particolare, per Spina 4 la variante ha disposto una ridefinizione del perimetro originariamente individuato nel PRG, articolando l'area in otto Zone Urbane di Trasformazione (Z.U.T.):

- 5.10/1 Spina 4 - PRIU
- 5.10/2 Spina 4 - Docks Dora
- 5.10/3 Spina 4 - FS 1
- 5.10/4 Spina 4 - FS 2
- 5.10/5 Spina 4 - Metallurgica - Piemonte
- 5.10/6 Spina 4 - Lauro Rossi
- 5.10/7 Spina 4 - Gondrand
- 5.10/8 Spina 4 - Breglio

La Linea 2 della metropolitana

Il progetto infrastrutturale connesso alla futura Linea 2 della metropolitana era già stato individuato nel PRG del 1995 come uno dei quattro assi strategici delle cosiddette "Grandi Riforme", insieme alla Spina Centrale, a corso Marche e al progetto per il fiume Po.

Nel 2008, la progettazione del tratto della Linea 2 compreso tra Rebaudengo e lo Scalo Vanchiglia è stata concepita come un'importante opportunità di riqualificazione urbana, con l'obiettivo di ricucire le due porzioni della città separate dalla trincea ferroviaria nel tratto compreso tra corso Venezia (a ovest) e corso Regio Parco (a est). Tale intervento, destinato a incidere in modo significativo sui quartieri delle Circoscrizioni 5 e 6 - caratterizzati da tessuti urbani periferici consolidati, spesso associati a condizioni di degrado fisico e sociale - mira al miglioramento complessivo della qualità urbana attraverso una progettazione partecipata, volta a coinvolgere attivamente i cittadini nel processo decisionale e a valorizzare le esigenze di chi vive quotidianamente gli spazi oggetto di trasformazione.

Il 4 aprile 2006, la Giunta Comunale della Città di Torino ha approvato il tracciato della Linea 2 della metropolitana, definendo un collegamento lungo l'asse nord-sud tra la stazione Rebaudengo e l'area di corso Orbassano-Mirafiori.

Questa approvazione è stata preceduta dall'elaborazione dello studio "*Scenario strategico del trasporto pubblico torinese*", redatto in collaborazione con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e con il Gruppo Torinese Trasporti (GTT), che ha evidenziato le significative carenze infrastrutturali nelle zone nord-est e sud-ovest della città.

Successivamente, in data 10 giugno 2008, è stato approvato in linea tecnica lo studio di fattibilità del progetto, mediante delibera della Giunta Comunale.

Il tracciato previsto si sviluppava su un percorso di circa 20 km, suddiviso in tre lotti funzionali.

Il primo lotto, con partenza da nord, prevedeva un sistema di interscambio tra la stazione di testata e la stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata, attorno alla quale si estendevano le aree comprese all'interno dell'ambito Spina 4.

La riqualificazione urbana delle aree situate lungo il tracciato della futura Linea 2 della metropolitana, nel quadrante nord-est della città di Torino, ha interessato tre ambiti principali: Spina 4, Sempione-Gottardo (ex trincea ferroviaria) e Scalo Vanchiglia, ricompresi all'interno della Variante n. 200 al Piano Regolatore Generale.

La Variante n. 200 e “La Metamorfosi”

Le proposte progettuali relative a tali aree furono oggetto di un concorso internazionale di idee denominato “La Metamorfosi”, bandito nel 2010 dalla Città di Torino, in collaborazione con l’Urban Center Metropolitano e la Fondazione dell’Ordine degli Architetti, con l’obiettivo di acquisire strategie e visioni per la trasformazione urbana.

Il Masterplan elaborato nell’ambito del concorso rappresentava un’opportunità per coordinare un sistema decisionale complesso su una porzione estesa del territorio cittadino, costituendo anche la base per le successive trattative e definizioni operative.

La complessità dell’intervento fu gestita mediante la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (STU), promossa dalla Città di Torino, con il compito di sovrintendere alla progettazione, alla gestione e alla valorizzazione delle aree coinvolte, al fine di reperire le risorse necessarie per il cofinanziamento della Linea 2 della metropolitana.

Tuttavia, le proposte progettuali relative all’ambito Spina 4, presentate alla Commissione esaminatrice, furono giudicate non coerenti con le prescrizioni del bando e con i suoi obiettivi.

La Variante n. 200 prevedeva per Spina 4 il superamento della storica cesura urbana generata dalla linea ferroviaria, la quale aveva determinato lo sviluppo di due tessuti urbani distinti: a ovest, l’impianto regolare del tradizionale isolato torinese; a est, un’area occupata da stabilimenti industriali dismessi, che oggi costituiscono un vuoto urbano non pianificato, residuo della passata vocazione produttiva della città.

La connessione tra i due ambiti si sarebbe dovuta attuare mediante nuove trame viarie e percorsi in grado di integrarsi con la viabilità esistente, strutturando il nuovo insediamento attorno a una piazza urbana, posta lungo l’asse del viale della Spina. Tale spazio pubblico, insieme al vicino Parco Sempione, era concepito come fulcro dell’intervento, articolato in una sequenza spaziale significativa che guidasse l’accesso alla città e contribuisse alla decongestione del traffico proveniente da nord.

Le centralità presenti nell’area, tra cui i Docks Dora, la Cascina Fossata, la stazione Rebaudengo Fossata e il Parco Sempione, avrebbero dovuto essere connesse e armonizzate con il nuovo assetto urbano.

Fig. 6: Planimetria con area oggetto della Variante n.200 al PRG (rielaborazione grafica da Geoportale del Comune di Torino, 2010)



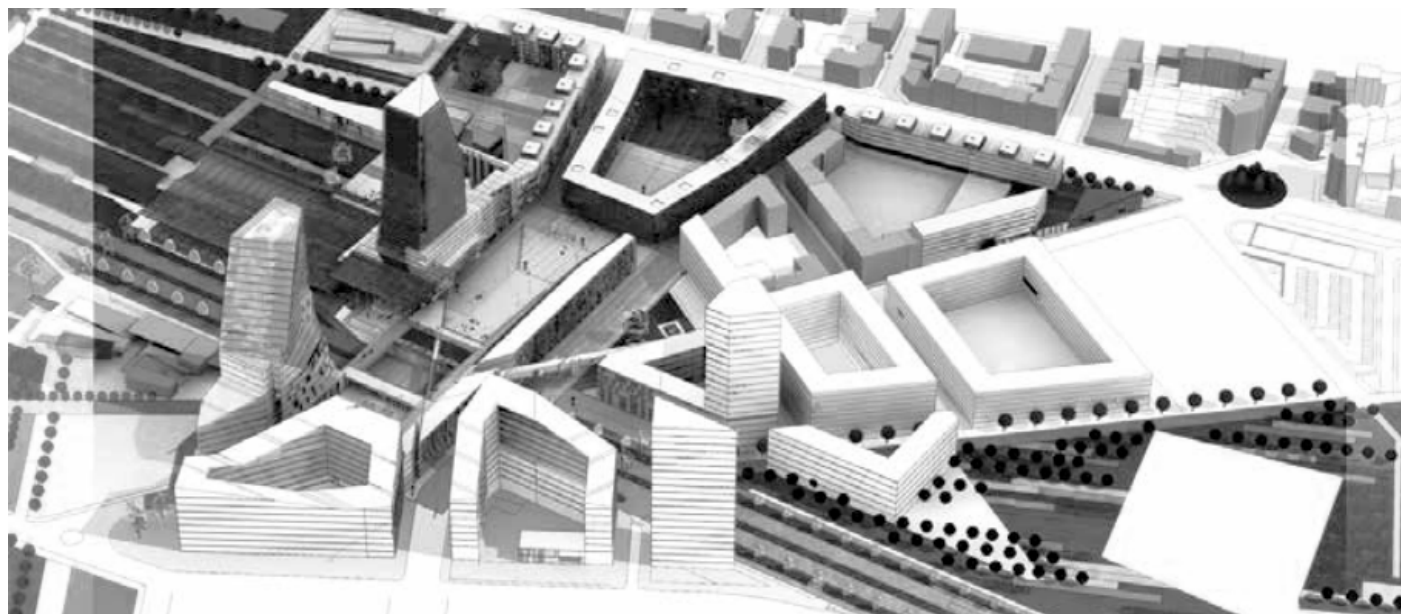


Fig. 7 Prefigurazione della trasformazione dell'area Spina 4, tratta da documenti d'archivio del Geoportale del Comune di Torino (rielaborazione cromatica) (a lato)

In particolare, il Parco Sempione, con i suoi 163.000 metri quadrati di Superficie Lorda di Pavimento (SLP) di proprietà comunale, era stato incluso all'interno delle Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) dell'ambito Spina 4, rappresentando l'epicentro della riqualificazione dello spazio pubblico.

A scala locale, il progetto prevedeva nuovi accessi calibrati sulla base dei nuovi insediamenti; a scala territoriale, invece, si ipotizzava un collegamento con il Parco della Colletta, tramite la copertura della trincea ferroviaria di via Gottardo.

Le destinazioni d'uso previste delineavano un mix funzionale articolato, comprendente residenza, uffici, attività ricettive, servizi privati, funzioni produttive avanzate e spazi per la ricerca.

Le linee guida progettuali adottavano un approccio di riqualificazione integrata, ponendo attenzione ai temi della coesione sociale, della ricucitura del tessuto urbano e della continuità degli spazi aperti. Particolare rilevanza era attribuita al rapporto tra volumetrie e spazi verdi, e alla loro interconnessione.

Gli spazi pubblici e di relazione, considerati elemento strutturante del nuovo insediamento, erano concepiti come principali connessioni pedonali tra i due fronti urbani.

Lungo corso Venezia era inoltre prevista la realizzazione di un parcheggio interrato di interscambio, destinato agli utenti della metropolitana e della Stazione Rebaudengo Fossata, affiancato da parcheggi in superficie collocati nei pressi dell'impianto ferroviario.

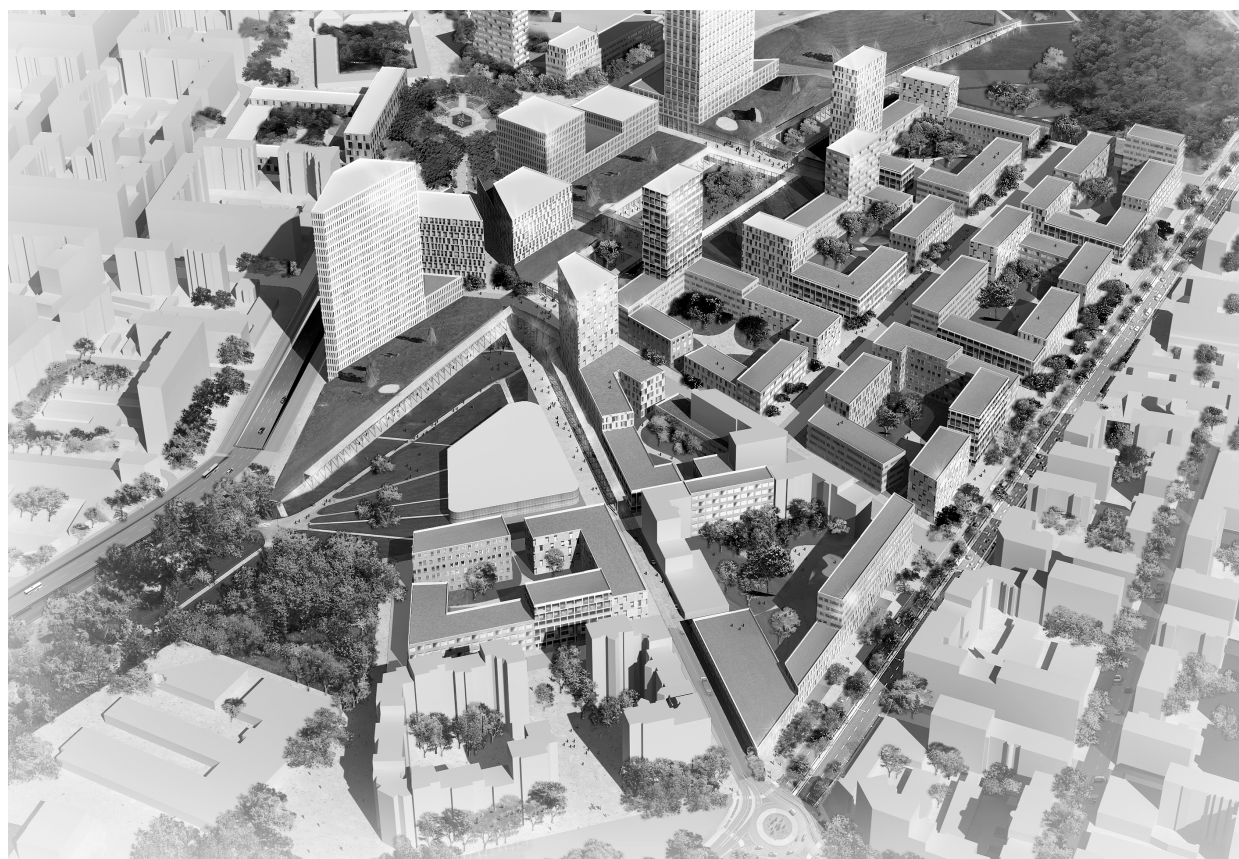


Fig. 8 Render elaborato dallo studio TRA per il concorso internazionale per il Masterplan bandito dalla città di Torino per la Variante 200 (rielaborazione cromatica) (a lato)

Il traffico veicolare previsto lungo il futuro viale della Spina, arteria ad alta percorrenza connessa al raccordo autostradale Torino-Caselle, rappresentava una delle principali criticità dell'intervento, in particolare per quanto concerne gli attraversamenti pedonali a raso e l'inserimento della piazza urbana centrale.

Tali problematiche furono affrontate in sinergia con l'Urban Center Metropolitano, portando all'elaborazione di scenari alternativi, tra cui proposte di scavalco di corso Venezia basate su sistemi di connessione articolati su differenti livelli altimetrici.

La Variante n. 200 ridefiniva inoltre la perimetrazione, la superficie e il numero delle Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) dell'ambito Spina 4, integrando aree già previste dal PRG con nuove porzioni di territorio, comprese quelle destinate a parco e a servizi.

Gli ambiti individuati erano i seguenti:

- Ambito 5.200 Spina 4 Fossata – Rebaudengo
- Ambito 5.201 Spina 4 R.F.I.
- Ambito 5.202 Spina 4 Doks Dora

Tuttavia, la Variante n. 200 non fu mai definitivamente approvata dal Consiglio Comunale.

La Variante n. 333

Il 7 febbraio 2020, la Giunta Comunale della Città di Torino ha approvato il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), redatto dalla società SYSTRA S.A. a partire dal 2017, relativo all'intero tracciato della futura Linea 2 della metropolitana.

In seguito, mediante l'avvio della Conferenza dei Servizi (5 maggio 2020), sono stati acquisiti i pareri degli enti coinvolti e dei gestori delle reti. In questo contesto è emersa la necessità di adottare specifiche varianti urbanistiche volte a garantire la conformità urbana e infrastrutturale dell'intervento.

Il 17 novembre 2020, con apposita delibera, la Giunta Comunale della Città di Torino ha affidato alla società Infratrasporti To S.r.l. l'incarico per la redazione del progetto definitivo relativo al primo lotto della Linea 2 della metropolitana, sulla base della revisione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE). Questo primo tratto copre il percorso tra Rebaudengo e Politecnico.

La suddivisione in lotti funzionali del tracciato risponde a criteri di sostenibilità economico-finanziaria, in funzione delle risorse assegnate per la realizzazione dell'intervento.

Le aree interessate dall'infrastruttura comprendono porzioni di territorio destinate, secondo le previsioni del Piano Regolatore Generale (PRG) vigente, a viabilità pubblica, servizi pubblici, ambiti residenziali e Zone Urbane di Trasformazione (ZUT), nonché Aree da Trasformare per Servizi (ATS).

Tale aggiornamento comporta una revisione delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione (NUEA), delle Tavole di Azionamento e delle Schede Normative riferite a specifici ambiti di trasformazione.

Alla variante è allegata la cartografia delle aree interessate dal primo lotto del percorso Rebaudengo-Politecnico, le quali sono state assoggettate a vincolo espropriativo. Contestualmente, è stato pubblicato l'avviso di apposizione del vincolo ai fini espropriativi, notificato ai proprietari delle aree coinvolte.

Il progetto relativo al segmento iniziale della Linea 2 della metropolitana, in corrispondenza della stazione Rebaudengo, collocata sul lato est del viale della Spina, prevede la realizzazione dell'infrastruttura di stazione e dei servizi funzionali ad essa connessi. È inoltre inclusa la costruzione di un edificio destinato alle attività operative della retrostazione.

Le aree interessate da questi interventi rientrano nel perimetro individuato come spazio pubblico, ai sensi dell'art. 25 delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione (NUEA), riguardante gli "Ambiti di riqualificazione dello spazio pubblico".

L'obiettivo è garantire un'elevata qualità ambientale mediante un processo di riurbanizzazione capace di integrare e ristrutturare gli spazi esistenti in sinergia con quelli di nuova realizzazione.

È inoltre prevista la possibilità di connessione tra le due stazioni – sotterranea e in superficie – anche attraverso soluzioni a ponte.

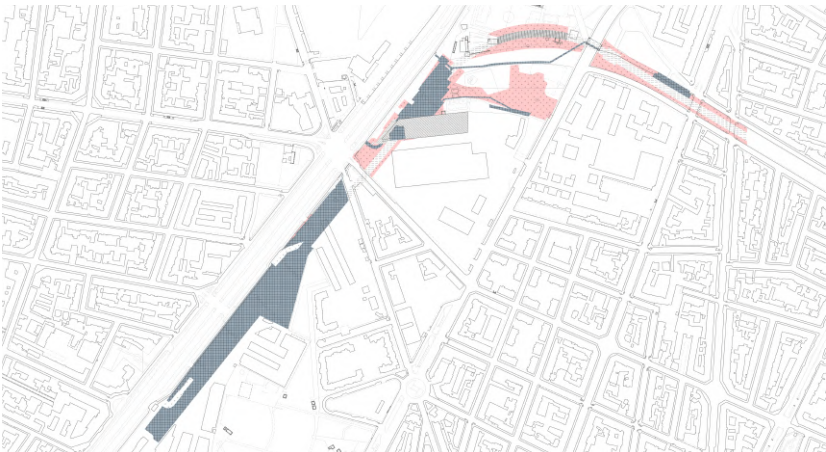


Fig. 10 Planimetria con indicazione degli ambiti della Variante n.333 (rielaborazione grafica da Geoportale del Comune di Torino, 2022) (a lato)



Fig. 9 Planimetria con espropriazioni, asservimenti e occupazione temporanee (rielaborazione grafica da Geoportale del Comune di Torino, 2022) (in basso)

- Esproprio metropolitana e sue pertinenze
- Servitù di galleria metropolitana
- Occupazioni temporanee
- Fabbricato in demolizione
- Reliquato
- Occupazioni temporanea soprasuolo
- Occupazioni temporanee delle rampe di emergenza

Gli ambiti della Spina 4 coinvolti da modifiche urbanistiche sono:

- Ambito 5.10/1 Spina 4 - PRIU
- Ambito 5.10/2 Spina 4 - Docks Dora
- Ambito 5.10/3 Spina 4 - FS1
- Ambito 5.10/4 Spina 4 - FS2
- Ambito 5.10/5 Spina 4 - Gondrand - Metallurgica Piemontese
- Ambito 5.10/6 Spina 4 - Lauro Rossi
- Ambito 5.10/8 Spina 4 - Breglio

Il Progetto Definitivo recepisce le indicazioni contenute nella carta architettonica delle stazioni, allegata al precedente Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

Gli accessi alle stazioni sono progettati con particolare attenzione all'inserimento nel contesto urbano, contribuendo attivamente alla riqualificazione delle aree limitrofe, soprattutto laddove esistono vuoti urbani in contesti periferici.

Per il tratto iniziale, che comprende la stazione Rebaudengo e l'ex trincea ferroviaria di via Gottardo, è prevista la sistemazione dello spazio verde pubblico.

La cosiddetta "cerniera ecologica del trincerone" rappresenta una vera e propria infrastruttura del verde urbano, caratterizzata da un'articolazione multifunzionale che include aree naturalistiche, percorsi ciclopedonali e spazi attrezzati per il tempo libero.

L'intervento privilegerà l'impiego di arbusti di bassa altezza, in armonia con la morfologia del suolo, per ottenere un effetto visivo più naturale e favorire la biodiversità attraverso l'utilizzo di specie spontanee e selvatiche.

Accanto alle zone naturalistiche, il progetto prevede una pista ciclabile e una sequenza di aree dedicate al benessere e allo svago, come spazi fitness e campi da gioco, promuovendo così una fruizione inclusiva e sostenibile.

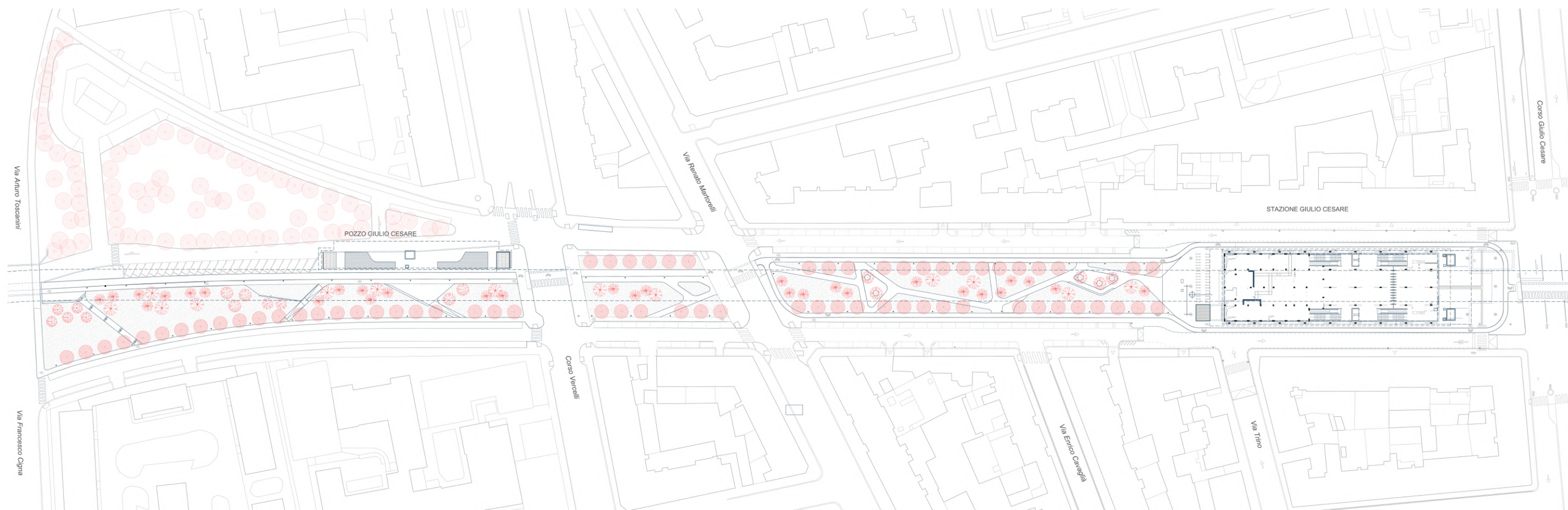


Fig. 11 Planimetria della nuova sistemazione superficiale della futura stazione "Giulio Cesare" della Linea 2 della metropolitana, situata nel tratto terminale dell'ex trincea ferroviaria di via Sempione, da riqualificarsi a viale verde (rielaborazione grafica da Geoportale del Comune di Torino, 2022)

03 Il workshop “*Rail City Lab*”

A Torino, le sette aree ferroviarie dismesse si estendono lungo l'asse nord-sud, coprendo oltre 500.000 metri quadrati di superficie, e rientrano nell'ambito delle Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) previste dal Piano Regolatore Generale.

Queste aree comprendono i settori di Porta Susa/Spina 2, Oddone/Spina 3, Rebaudengo/Spina 4, le zone FS e Parco della Salute, situate rispettivamente a est e a ovest della stazione Lingotto, nonché le aree di San Paolo e Brunelleschi rimesse in discussione durante il periodo post-fordista della città dalla seconda metà degli anni Ottanta.

In questo contesto, la Regione Piemonte ha delineato strategie di trasformazione territoriale particolarmente ambiziose che miravano a una riorganizzazione morfologica e funzionale dell'assetto urbano, con una forte inclinazione verso la valorizzazione del tessuto consolidato della città, piuttosto che un'espansione su nuove aree. Tale visione implicava, inoltre, un significativo rinnovamento delle infrastrutture locali e dei servizi pubblici, sostenuto da un processo di continua mediazione tra attori pubblici e privati, finalizzato a delineare nuovi orizzonti strategici di sviluppo. Tuttavia, nonostante le promettenti premesse iniziali, alcune di queste strategie hanno manifestato segni di inefficacia a partire già dal 2006, dopo le Olimpiadi Invernali.

Tale evoluzione sollecita una riflessione critica sul contesto attuale, che si è radi-

calmente trasformato rispetto agli anni Novanta e che appare ormai obsoleto, non rispondendo più adeguatamente alle esigenze di governance urbana contemporanea. Pertanto, si rende necessario ripensare le modalità di coinvolgimento degli attori locali nei processi di trasformazione, adottando modelli innovativi.

Nel maggio 2017, all'interno di questo rinnovato scenario, è stato avviato il processo di revisione del Piano Regolatore Generale dalla giunta Appendino, concepito fin dall'inizio come un'iniziativa di natura “collaborativa”, che ha visto il coinvolgimento non solo degli Uffici Tecnici della Città di Torino, ma anche di enti locali, del mondo accademico, delle associazioni professionali, imprenditoriali, sindacali, del terzo settore e della cittadinanza.

In tale ottica, è stata avviata un'interlocuzione con FS Sistemi Urbani per la valorizzazione dei beni immobili non operativi di loro proprietà, con l'obiettivo di stimolare una riflessione pubblica e trasparente, focalizzata su tematiche strategiche come vivibilità, connettività e sostenibilità, nell'ambito della revisione delle normative, delle quantità, delle destinazioni e delle procedure approvative relative alle sette aree ferroviarie.

Da questo processo è emersa l'idea di organizzare un seminario interdisciplinare finalizzato all'approfondimento collettivo delle tematiche sopra citate, che si è tenuto il 29, 30 e 31 maggio 2019.

AREA 3

REBAUDENGO SPINA 4

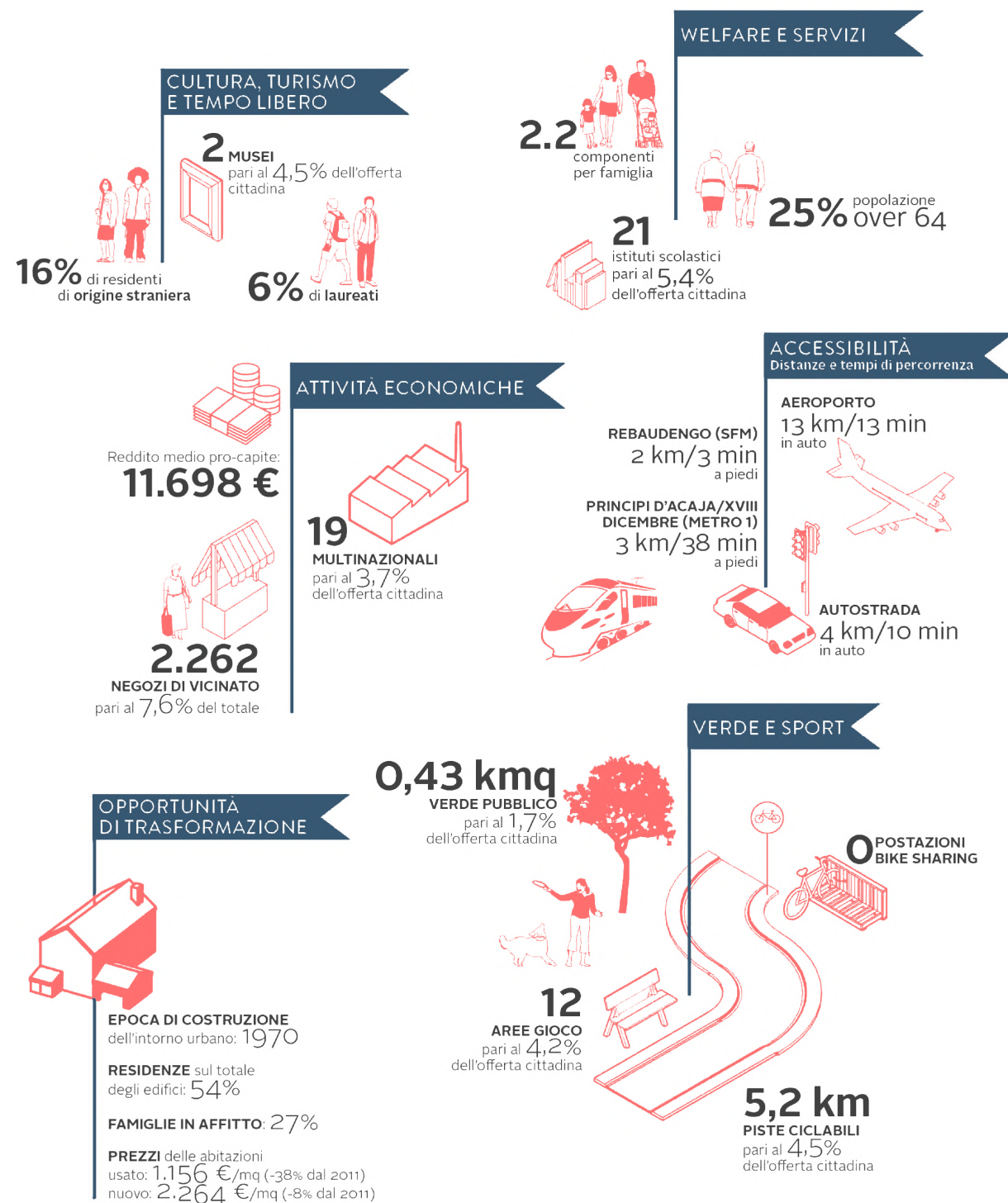


Fig. 12 Tavola con sintesi grafica dell'analisi preliminare svolta da Urban Lab per l'area Rebaudengo in occasione del workshop Rail City Lab, tratta da Rebaudengo. Un'opportunità per la città (Urban Lab Torino, 2020), con rielaborazione cromatica (a sinistra)

Gli esiti

Dalla suddetta analisi è emerso con chiarezza come, seppure le aree fossero autonome l'una dall'altra, esse condividessero problematiche comuni, come la necessità di concepire la città come uno spazio fruibile e accessibile non solo dagli studenti, ma anche dalla collettività in generale. Ciò impone l'urgenza di garantire un equilibrio tra la pluralità dei servizi, assicurando elevata qualità e accessibilità, al fine di rispondere alle necessità di tutti i cittadini.

Un'ulteriore tematica emersa riguardava la continuità ecologica, in particolare in relazione al rafforzamento delle connessioni tra i parchi esistenti, con l'obiettivo di promuovere un ambiente urbano più salubre.

Infine, è emerso come l'intervento sui *brownfields* comporti ingenti costi, e pertanto il mercato torinese dovrebbe sviluppare strategie idonee a mitigare i rischi, favorendo al contempo i processi di trasformazione urbana.

Più in particolare per l'area di nostro interesse Rebaudengo-Spina 4, sono emerse diverse proposte funzionali.

Di seguito vengono riportati testualmente gli esiti presenti nella pubblicazione di Urban Lab (2021), *Sette aree ferroviarie a Torino: una lettura del territorio per mappe e indicatori*

- Mix di funzioni a partire da alcuni punti di forza dell'area: sport e loisir (da combinare con funzioni di carattere urbano) che valorizzino il sistema ambientale e la rete ecologica;
- Integrare funzioni di presidio e funzioni culturali/ricreative, aumentando le attività legate all'industria creativa e alle attività ricettive anche come strategia per migliorare le relazioni tra i quartieri posizionati a est e a ovest della Spina;
- Residenze per famiglie, con possibilità di flessibilità della quota di residenziale attuale in favore di altri tipi di destinazioni e di ibridazioni (casa-bottega);
- Creazione qui di un polo di interscambio

Fig. 13 Fotoinserimento tratto dal Real Estate Opportunities Book 2024 di FS Sistemi Urbani, relativo all'area soggetta a trasformazione di proprietà FS, ambiti Spina 4 - 5.10/3 e 5.10/4 (rielaborazione cromatica) (in basso)



04 La spazialità urbana

L'area denominata Spina 4 interessa una porzione di territorio situata nel quadrante nord di Torino, ricadente nelle Circoscrizioni 5 e 6.

Il limite amministrativo tra queste, coincidente con il Viale della Spina, è identificato in corso Venezia, tracciato risultante dall'interramento del passante ferroviario della linea Torino-Milano e della nuova linea Torino-Ceres.

Questa linea di demarcazione ha rappresentato, fino al 2007, una vera e propria barriera architettonica, determinata dalla presenza della trincea ferroviaria.

Attraverso un'analisi cartografica si evidenzia la presenza di un'ampia area trapezoidale delimitata a nord da corso Grosse-to, a ovest da via Fossata, a est da via Cigna e a sud da corso Vigevano, attraversata trasversalmente da corso Venezia.

Quest'area si distingue morfologicamente dal tessuto urbano circostante per la presenza di aree industriali dismesse e vasti spazi verdi, come il Parco Sempione.

Quest'ultimo, anziché svolgere la funzione di elemento di connessione tra i due quartieri, contribuisce ad accentuarne la separazione, isolando ulteriormente queste due realtà urbane.

Tale fenomeno è il risultato di un'articolazione spaziale su differenti livelli altimetrici, con il parco a est di corso Venezia situato a una quota inferiore rispetto a quest'ultimo.

Questa configurazione comporta la presenza di soli due lati di accesso: uno situato su via Luigi Boccherini e l'altro su via Arturo Toscanini, dove l'ingresso avviene attraverso un viale progettato e un sentiero tracciato dal passaggio dell'uomo.

La situazione è ulteriormente aggravata dalla presenza di impianti sportivi all'interno del Parco Sempione, tra cui la piscina estiva di via Gottardo 10 e la piscina coperta Sempione, entrambe affidate alla gestione della società di nuoto Rari Nantes Torino e attualmente in stato di abbandono, rispettivamente dal 2013 e dal 2020 a causa di problemi strutturali.

L'unica eccezione è rappresentata dall'impianto sportivo comunale polivalente, oggi in concessione alla società A.S.D. GAR Rebaudengo.

Accanto a quest'ultimo impianto si trova ancora oggi l'area un tempo occupata dal raccordo della ex trincea ferroviaria tra via Gottardo e corso Venezia, attualmente adibita a cantiere per i lavori di completamento della stazione Rebaudengo Fossata.

Per quanto riguarda la prosecuzione del Parco Sempione nella parte ovest del Viale della Spina 4, questa porzione di territorio ha subito numerose trasformazioni a seguito della copertura del passante ferroviario e della realizzazione della linea Torino-Ceres, che ha comportato l'occupazione del parco da parte di cantieri.

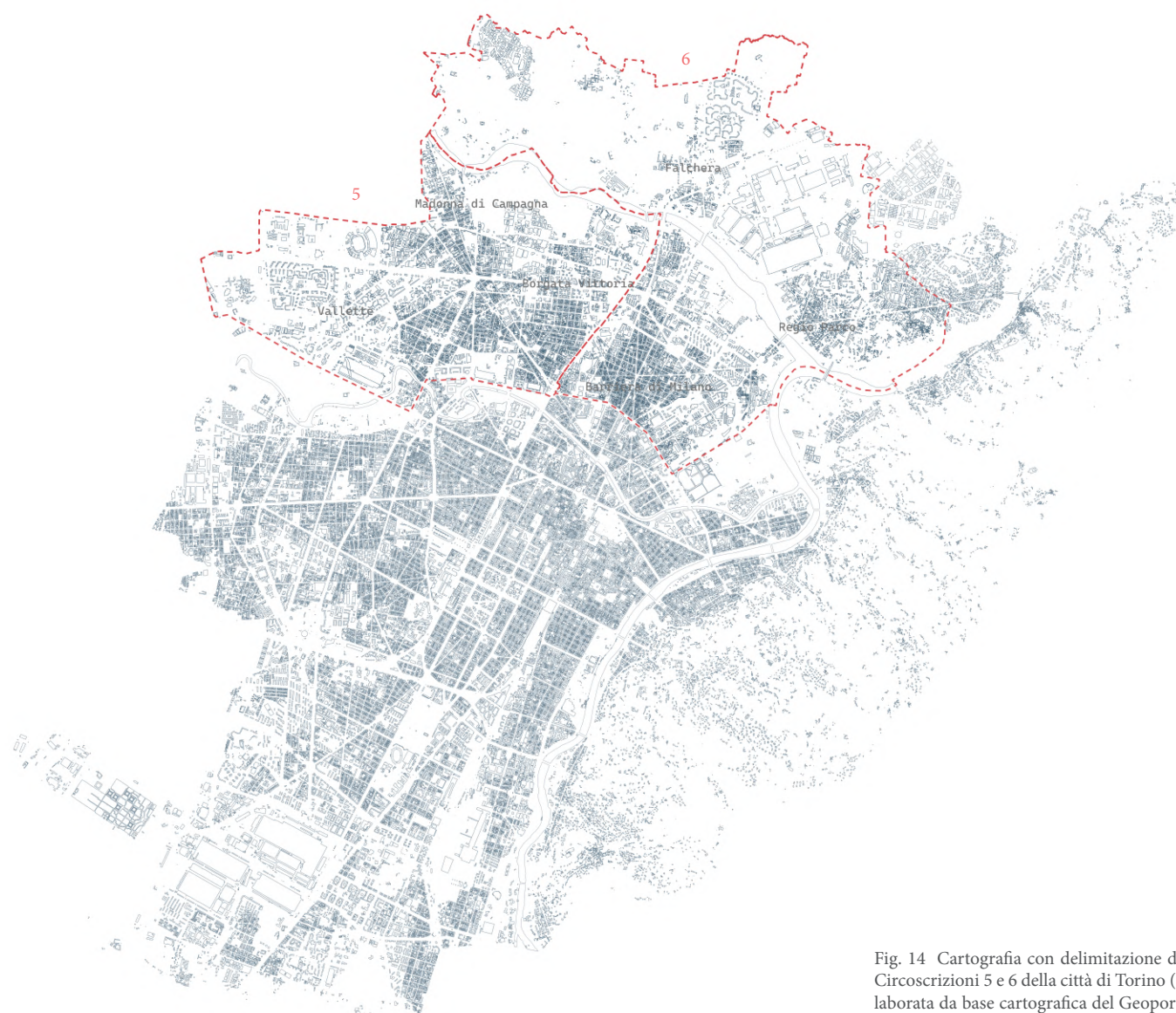


Fig. 14 Cartografia con delimitazione delle Circoscrizioni 5 e 6 della città di Torino (rielaborata da base cartografica del Geoportale del Comune di Torino)

Ad oggi, l'area risulta ancora parzialmente occupata, dal 2007, dalla Società Passante Torino, che vi ha collocato container a servizio del personale di cantiere.

Questi spazi destinati a verde pubblico si configurano come il risultato di vuoti urbani non progettati, una condizione evidente nelle aree retrostanti il doppio filare di edifici a bassa densità volumetrica lungo via Brenta e nella porzione affacciata su via Cigna, delimitata dal raccordo ferroviario dismesso e dal centro polifunzionale noto come Spazio 211.

Poco più a sud si trova il Parco Peccei, realizzato nel 2015 su una porzione di area ex industriale precedentemente occupata dalle officine Iveco Telai, della quale è stata mantenuta la capriata progettata da Giovanni Antonio Porcheddu, come previsto dalla Variante n. 200 del 2008, in ottica di valorizzazione del patrimonio archeologico industriale. Delimitato da via Cigna, via Valprato e dal complesso dei Docks Dora, il parco è il frutto di un processo di progettazione partecipata avviato con Urban Barriera, che ha condotto alla realizzazione di uno dei primi parchi eco-sostenibili in Italia e del primo parco "smart" di Torino, costituendo un esempio virtuoso di riqualificazione urbana.

Tra le aree industriali dismesse si annovera l'ex stabilimento e polo logistico dell'impresa Gondrand, esteso su 33.733 metri quadrati e delimitato da via Lauro Rossi, via Cigna, corso Venezia e il Parco Sempione Est. Questo sito, da oltre 15 anni in stato di abbandono, è segnato da gravi condizioni di degrado e da usi impropri che ne compromettono l'ordine pubblico e la sicurezza.

La dismissione dei fabbricati industriali si riconduce alle disposizioni del Piano Regolatore Generale di Torino del 1995, che delineava una riorganizzazione spaziale del territorio urbano.

Tale documento prevedeva come intervento prioritario l'interramento della ferrovia – infrastruttura cruciale per il comparto industriale – e una conseguente riconfigurazione dell'identità del luogo, ormai privo della sua originaria vocazione produttiva, promuovendo il riconoscimento di queste aree come Zone Urbane di Trasformazione (ZUT).

Con l'approvazione della Variante n. 200 del 2008 e del relativo Programma Integrato, si pose l'accento sulla demolizione degli insediamenti industriali esistenti e sul trasferimento delle attività produttive in siti più idonei.

Oltre allo stabilimento Gondrand, rientravano nel piano anche le vicine fabbriche della Metallurgica Piemontese e dell'ex Carlini. Stesso epilogo si è registrato nel 2013 con la chiusura definitiva della fabbrica di aromi Kerry, situata su via Fossata, successivamente demolita nel 2021.

Un'altra area inclusa tra le ZUT è quella dei capannoni ex RFI, un tempo destinati a magazzino (lato via Fossata) e a officina (lato interno), anch'essi in stato di degrado e inutilizzati da oltre 15 anni.

Viceversa, tra gli esempi di recupero architettonico e rifunzionalizzazione più riusciti si segnalano i Docks Dora e la Cascina Fossata, entrambi vincolati dalla Soprintendenza per i beni culturali - rispettivamente nel 2000 e nel 2010 - in quanto edifici di particolare interesse storico.

Oggi, i Docks Dora ospitano attività commerciali, culturali, terziarie e di intrattenimento, mentre la Cascina Fossata è destinata a funzioni sociali, come residenze temporanee, social housing, hotel, ristorazione, formazione, spazi commerciali e aree verdi.

L'architettura in prossimità dell'ex area industriale - in particolare lungo via Brenta e all'angolo tra via Fossata e via Breglio - è caratterizzata da bassi fabbricati a destinazione mista disposti su una maglia disarticolata, alcuni dei quali in disuso, e ricompresi nelle Zone Urbane di Trasformazione.

Il tessuto urbano delle immediate vicinanze, pur presentando una trama irregolare, mantiene l'impianto tipico dell'isolato torinese con corte interna, episodicamente interrotto da aree industriali e spazi verdi.

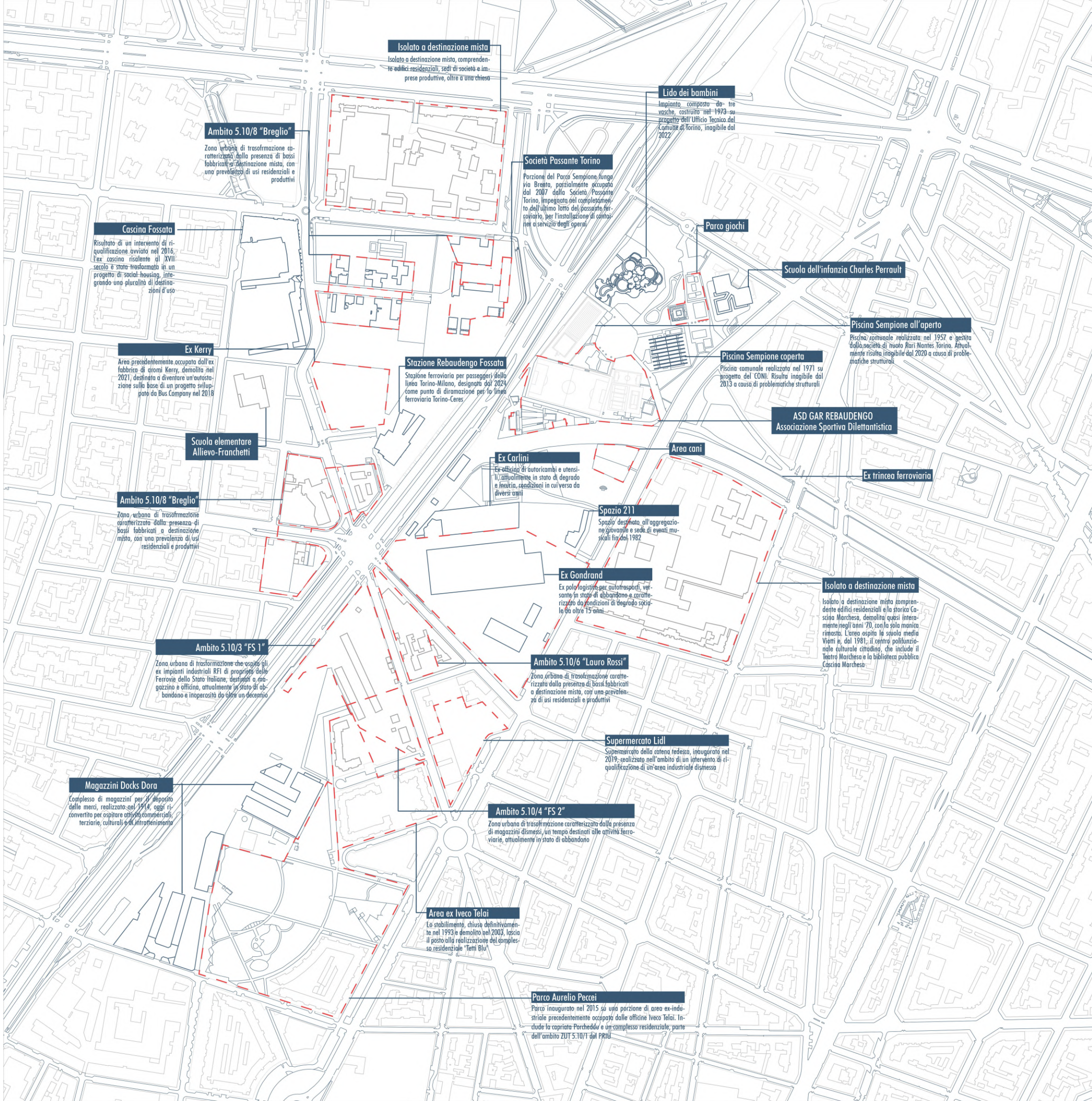


Fig.15 Planimetria urbana relativa all'analisi dello stato di fatto dell'area in esame.



Fig. 16 Planimetria dello sviluppo
diacronico 1985-2003

Variazioni morfologiche nel tempo

Per la nostra ricerca, abbiamo ritenuto utile rielaborare una serie di planimetrie, disponibili nell'archivio del Geoportale del Comune di Torino, al fine di illustrare, mediante la loro sovrapposizione, i mutamenti dell'impianto morfologico dell'area oggetto di studio e delle aree circostanti.

Le planimetrie utilizzate sono sei: la prima è stata estrapolata dalle tavole allegate al Piano Regolatore Generale (PRG) del 1995, con base cartografica aggiornata al 1985, mentre l'ultima corrisponde alla cartografia aggiornata a settembre 2024.

Nella prima sovrapposizione proposta nella pagina accanto, è evidente come la trasformazione più significativa riguardi l'area ex Iveco Telai (quadranti 1B, 2B, 2C, 3C). Lo stabilimento è stato definitivamente chiuso nel 1993, demolito nel 2003 e successivamente sostituito dalla costruzione del primo complesso residenziale "Tetti Blu" (quadrante 3C)

- Tessuto consolidato
- Edifici demoliti
- Edifici di nuova costruzione

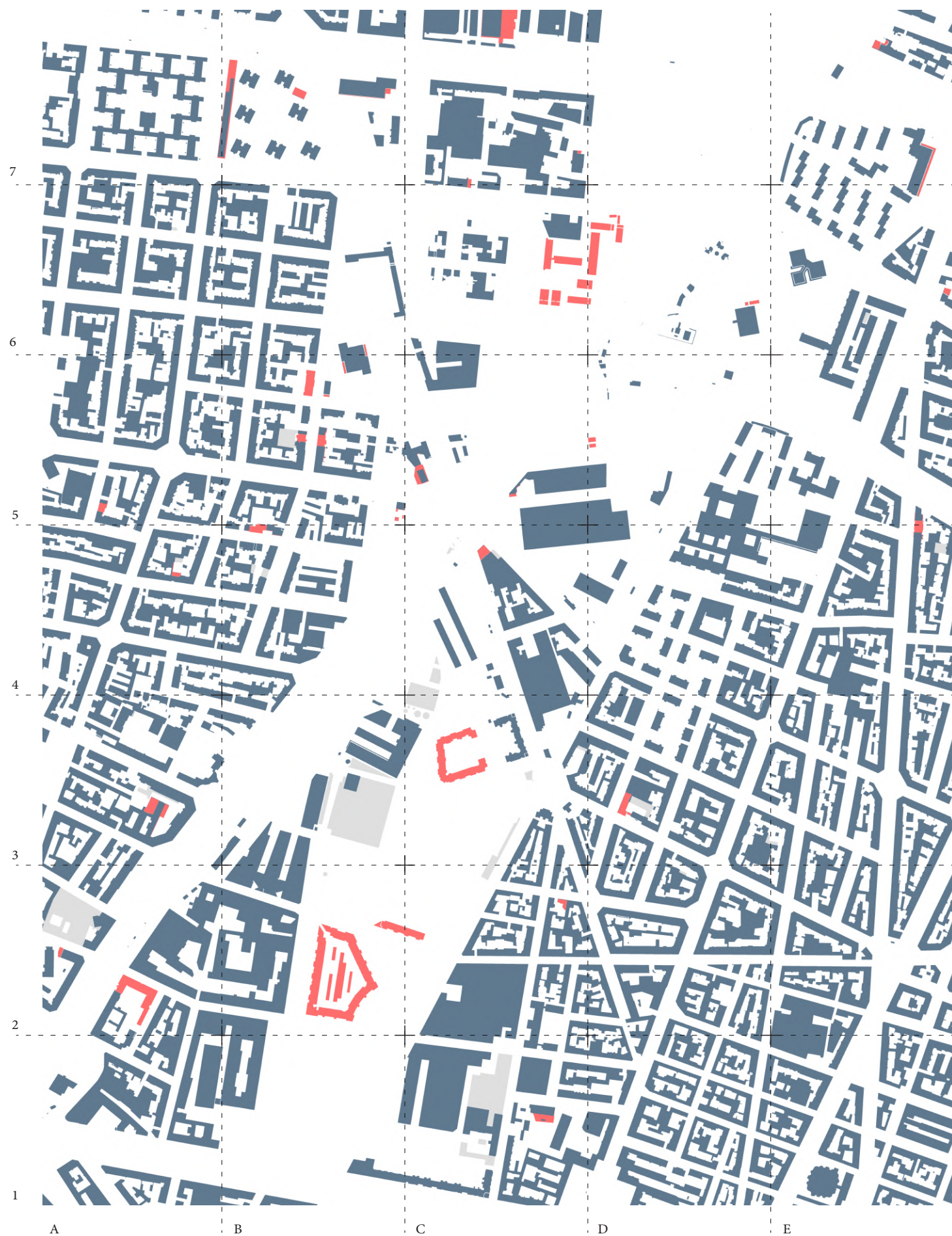


Fig. 17 Planimetria dello sviluppo
diacronico 2003-2008

Nella seconda sovrapposizione si osserva la realizzazione di nuovi edifici, tra cui, ad esempio, l'edificio residenziale "Tetti Blu" (quadrante 3C), che chiude formalmente l'isolato appartenente al complesso, gli edifici in fase di cantiere (quadrante 2B) e l'insediamento realizzato dalla società Passante Torino (quadranti 6C-6D), incaricata della costruzione del passante ferroviario. Per quanto riguarda le demolizioni, si segnala l'abbattimento dell'ultimo capannone dell'ex Iveco Telai (quadrante 3B), di una porzione dell'ex Incet (quadrante 1C) e dell'edificio a servizio delle ferrovie (quadranti 3C-4C)

- Tessuto consolidato
- Edifici demoliti
- Edifici di nuova costruzione



Fig. 18 Planimetria dello sviluppo
diacronico 2008-2011

Nella terza sovrapposizione, tra i nuovi edifici ri-
saltano quelli destinati a uso commerciale (qua-
drante 1B), mentre le demolizioni hanno riguar-
dato un'ex officina in stato di degrado (quadrante
2A)

- Tessuto consolidato
- Edifici demoliti
- Edifici di nuova costruzione



Fig. 19 Planimetria dello sviluppo
diacronico 2011-2017

Nella quarta sovrapposizione le trasformazioni riguardano il completamento del complesso residenziale (quadranti 2B-2C), l'avvio dei lavori per la stazione ferroviaria superficiale Rebaudengo Fossata (quadrante 5C), la demolizione della ex Metallurgica Piemontese (quadrante 4C), sostituita dall'attuale Lidl, l'inizio dei lavori per il recupero della Cascina Fossata (quadrante 6B) e la conclusione degli interventi di riqualificazione degli ex capannoni Incet (quadrante 1C)

- Tessuto consolidato
- Edifici demoliti
- Edifici di nuova costruzione



Fig. 20 Planimetria dello sviluppo
diacronico 2017-2024

Nella quinta e ultima sovrapposizione si nota la realizzazione dell'ultimo edificio compreso nel complesso residenziale "Tetti Blu" (quadranti 3C-4C), il completamento dei lavori relativi al recupero della Cascina Fossata (quadrante 6B), la demolizione dell'ex fabbrica Kerry, avvenuta nel 2021 (quadrante 5C), e del complesso di fabbricati industriali (quadrante 2B). Infine, si segnala la realizzazione di una nuova scuola dell'infanzia in una porzione dell'area precedentemente occupata dall'ex Incet (quadrante 1C)

- Tessuto consolidato
- Edifici demoliti
- Edifici di nuova costruzione



Analisi visiva del contesto urbano

Le fotografie presentate sono state scattate durante il secondo sopralluogo, effettuato il 13 novembre 2024, dopo l'identificazione dei luoghi di interesse che caratterizzano l'area oggetto di studio. Questo sopralluogo ha permesso di rilevare i diversi elementi presenti, sia positivi che negativi, con particolare attenzione alle differenze percepibili dal punto di vista della sicurezza sociale. Tali criticità risultano particolarmente evidenti in prossimità dell'ex Gondrand, spesso associato ad attività illecite, e dell'impianto natatorio Sempione attualmente oggetto di occupazione abusiva.

Legenda

1. Stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata
2. Cascina Fossata
3. Accessi secondari stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata
4. Piscina Sempione coperta
5. Fabbricato ex Gondrand
6. Bassi fabbricati in via Fossata
7. Piscina Sempione scoperta
8. Ex deposito ferroviario
9. Ex trincea ferroviaria
10. Parco Peccei
11. Verde non progettato in via Brenta

Fig. 21 Planimetria dell'area di studio con indicazione delle zone di ripresa fotografica



1



2

3



4

5



6

Fig. 1 Vista da corso Venezia della nuova stazione ferroviaria Rebaudengo - Fossata, attualmente in fase di completamento dei lavori di finitura in superficie

Fig. 2 Vista da via Fossata della omonima Cascina, riqualificata nel 2019 come centro polifunzionale

Fig. 3 Vista da corso Venezia degli accessi secondari della stazione Rebaudengo - Fossata, situati sul lato est del viale della Spina, accanto all'ex industria Carlini. Questi accessi saranno collegati ai futuri ingressi della fermata Rebaudengo della Linea 2 della metropolitana, garantendo l'intermodalità di trasporto pubblico

Fig. 4 Vista dal piazzale interno del Parco Sempione dell'omonimo impianto sportivo natatorio coperto, inagibile dal 2020 a causa di problematiche statiche. La struttura versa in uno stato di avanzato degrado, con evidenti segni di abbandono

Fig. 5 Vista dall'angolo tra corso Venezia e via Lauro Rossi dell'ex polo logistico dell'impresa di autotrasporti Gondrand, dismesso da oltre 15 anni. Recentemente l'area è stata sgomberata per motivi di ordine pubblico e sono stati abbattuti i setti murari perimetrali

Fig. 6 Vista dal controviale di corso Venezia, accanto alla nuova stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata, di bassi fabbricati facenti parte dell'ambito ZUT 5.10/8 Breglio. Questi edifici appaiono in contrasto con il contesto urbano circostante caratterizzato da edifici residenziali multipiano



11



Fig. 7 Vista da corso Venezia della piscina Sempione, dismessa nel 2013, nella quale si nota lo stato di degrado attuale

Fig. 8 Vista da corso Venezia dell'ex area ferroviaria, destinata a ospitare il nuovo deposito - officina Rebaudengo della Linea 2 metropolitana, affianco ai magazzini dismessi di proprietà FS

Fig. 9 Vista da via Arturo Toscanini dell'ex trincea ferroviaria di via Gottardo-Sempione, a oggi invaso da vegetazione incolta e da rifiuti

8



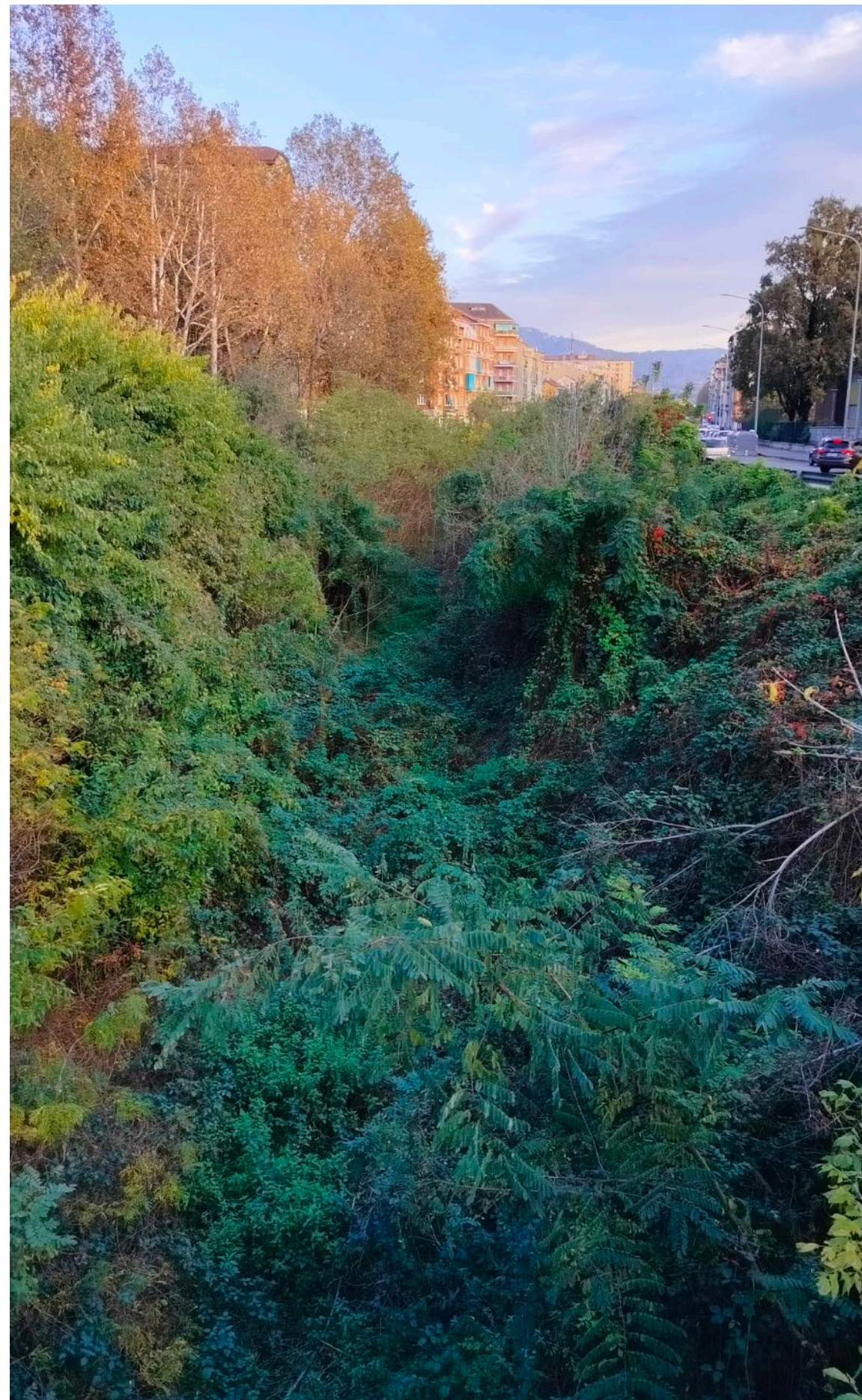
10

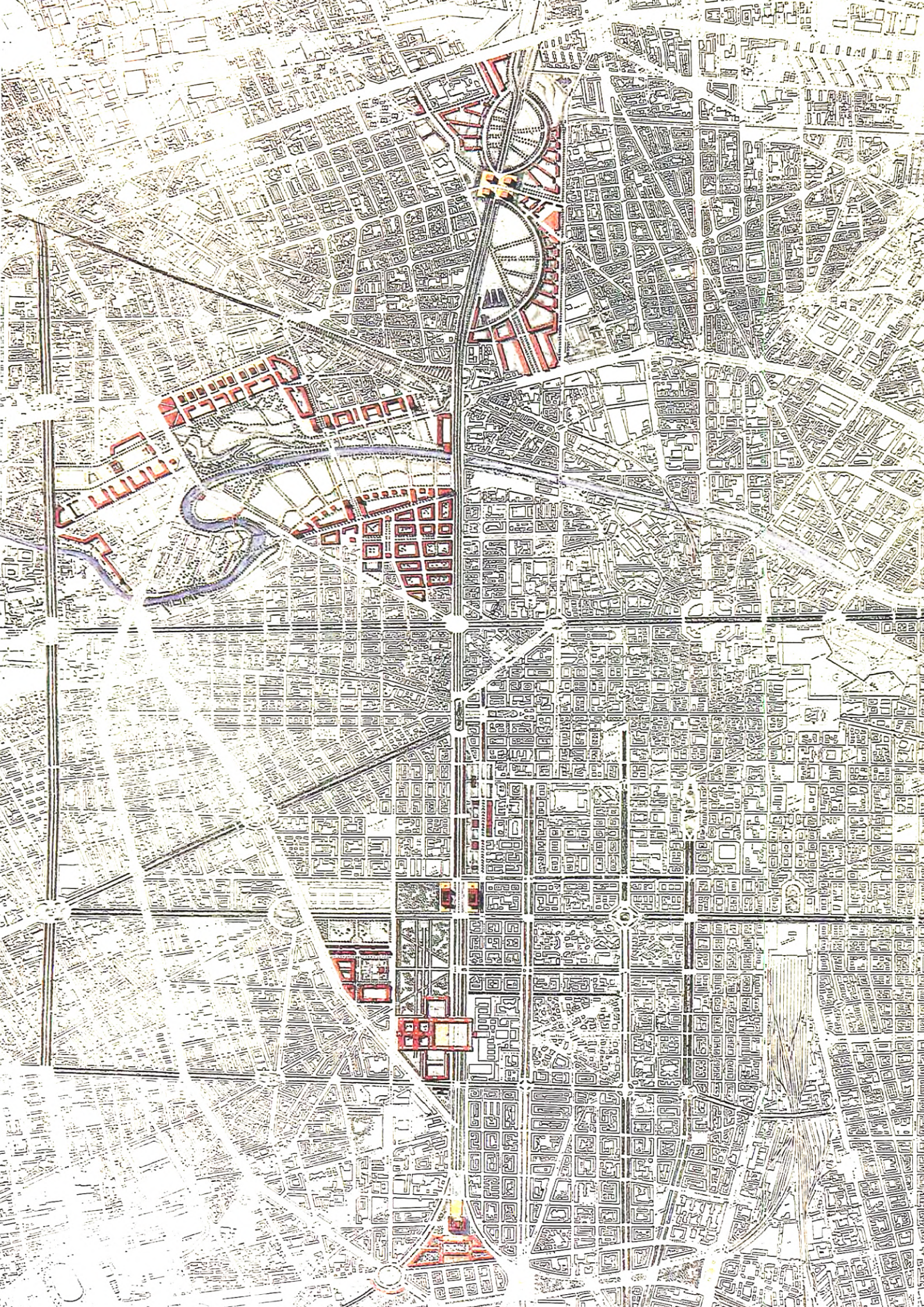


Fig. 10 Vista dal Parco Peccei, vicino al complesso dei Docks Dora e alle capriate industriali Porcheddu, di una parte del parco e dell'edificio residenziale che si affaccia su di esso, situato all'angolo tra via Cigna e via Valprato, facente parte dell'ambito ZUT 5.10/1 PRIU.

Fig. 11 Vista da via Sospello dello spazio verde non progettato tra i bassi edificati di via Brenta

9





05 I progetti futuri e in corso di realizzazione

Le figure di Gabetti e Isola hanno svolto un ruolo di rilievo nella definizione della Variante anticipatrice del 1990, relativa alla prefigurazione dell'ambito 4 della Spina Centrale.

In tale contesto, essi proposero un disegno di massima in cui spiccano due “*insulae*” verdi di forma ellittica, giustapposte e connesse tra loro da un polo terziario centrale. Quest'ultimo è costituito da quattro torri collocate ai vertici di una piastra sopraelevata a base quadrata, articolata attorno alla stazione Rebaudengo Fossata.

Il progetto si distingue per una netta separazione tra i volumi edificati – concentrati lungo via Cigna, corso Vigevano, via Fossata e via Sospello – e gli spazi aperti, rappresentati dalle due isole verdi, le quali accolgono visivamente chi proviene da nord

Stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata

Il progetto iniziale per la stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata, che prevedeva la realizzazione di un fabbricato viaggiatori, parcheggi sotterranei e strutture di interscambio a completamento dell'opera, fu presentato dalla RTI S.p.A. e approvato dalla Giunta Comunale nel 2006, in seguito alla variazione di destinazione d'uso di un'area di cantiere di circa 55.000 metri quadrati all'interno del Parco Sempione (su un totale di 75.000 metri quadrati), che passò da zona verde a Zona Urbana di Trasformazione.

La stazione entrò in esercizio nel 2009 come posto di movimento e, successivamente, nel 2012, fu trasformata in stazione ferroviaria da RFI, nell'ambito del programma di potenziamento del passante ferroviario di Torino. Nel 2024, con il completamento degli scavi della galleria lungo corso Grosseto, avviati nel 2017 da SCR, la stazione ha assunto il ruolo di diramazione della linea ferroviaria Torino-Ceres, garantendo il collegamento diretto con l'aeroporto di Caselle. Contestualmente, è stata completata la sistemazione superficiale del quinto lotto del Viale della Spina, nel tratto compreso tra via Breglio e corso Grosseto, comprendente la realizzazione di due svincoli per collegare corso Grosseto all'autostrada Torino-Caselle.

L'intervento ha inoltre previsto la valorizzazione degli spazi residui mediante piantumazione di alberi, contribuendo alla mitigazione dell'inquinamento atmosferico e del cambiamento climatico.

Fig. 22 Studio unitario della Spina centrale planivolumetrico. Immagine tratta dalla *Relazione illustrativa vol. I - Descrizione del Piano*, PRG 1995, Torino

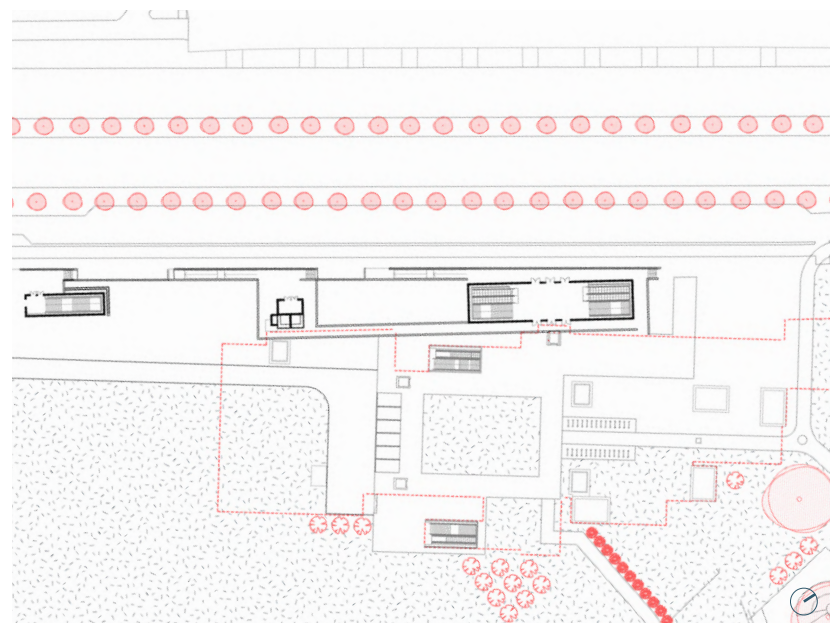
Metro Linea 2 stazione e deposito

La Linea 2 della metropolitana, che avrà il suo capolinea presso la fermata Rebaudengo, richiede la realizzazione di un deposito officina retrostante alla fermata stessa, collocato all'interno di una porzione della Zona Urbana di Trasformazione denominata 5.10/3, adiacente al complesso dei Docks Dora con affaccio su corso Venezia, su un'area precedentemente utilizzata come scalo ferroviario.

L'edificio destinato a deposito officina presenta una forma progettata per rispondere a criteri funzionali. Si svilupperà verticalmente su tre piani fuori terra a pianta rettangolare, destinati a uffici, locali di controllo e gestione del sistema e del deposito, e su due piani interrati, le cui planimetrie si ampliano verso l'estremità nord per formare un'area triangolare, destinata a ospitare l'officina per i treni, locali per la manutenzione e impianti tecnici.

È prevista anche la realizzazione di parcheggi a raso su due aree esterne a lato dell'edificio e di una cabina elettrica collocata a sud della rampa preesistente delle Ferrovie dello Stato (RFI).

L'area destinata alla fermata Rebaudengo sarà collocata accanto all'ex stabilimento Carlini, che verrà demolito per lasciare spazio alla nuova infrastruttura, in pros-



mità degli accessi secondari della stazione ferroviaria SFM Rebaudengo Fossata, sul lato est del Viale della Spina.

Tale posizione è stata scelta per favorire l'intermodalità tra i diversi sistemi di trasporto, in conformità alla carta architettonica del PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica), che prevede, inoltre, la predisposizione di aree e servizi dedicati alla mobilità ciclabile, come parcheggi, stazioni di ricarica e una ciclostazione.

Il vano d'accesso alla fermata Rebaudengo segue la tipologia standard, che comprende scale e ascensori esterni privi di copertura.

Fig. 23 Pianta piano terra fermata Rebaudengo Metro Linea 2 (rielaborazione grafica da Geoportale del Comune di Torino, 2022) (in alto)

Le planimetrie della fermata Rebaudengo (Fig. 23) e del deposito officina Rebaudengo (Fig. 24) sono rappresentate mantenendo la scala corretta tra le due

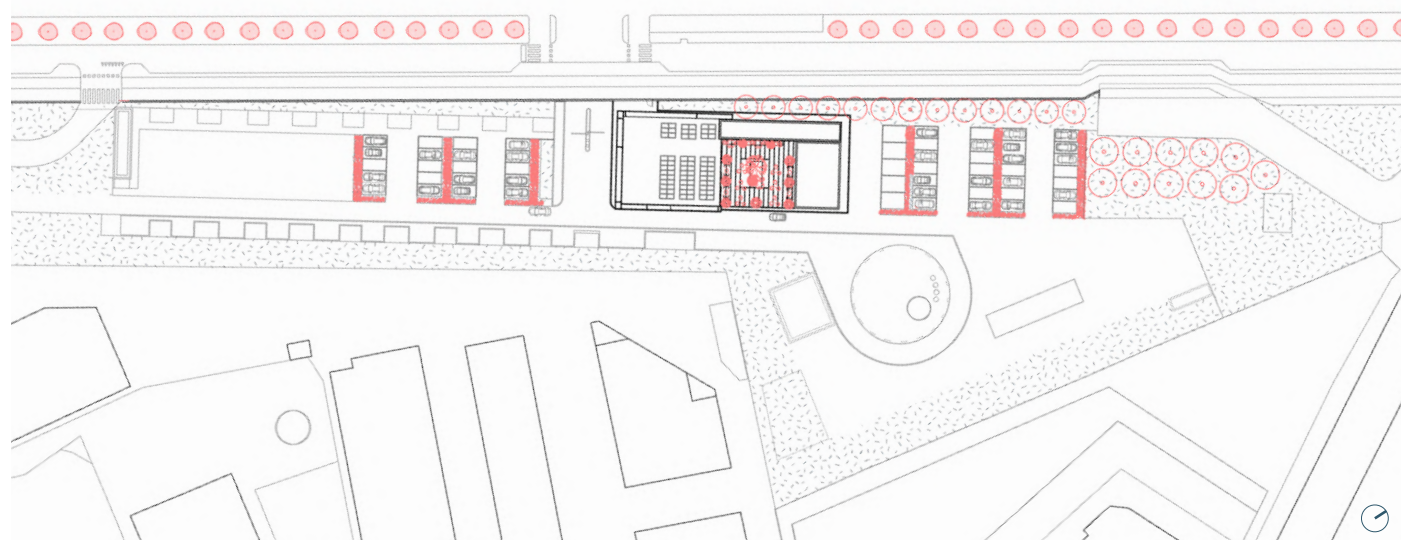
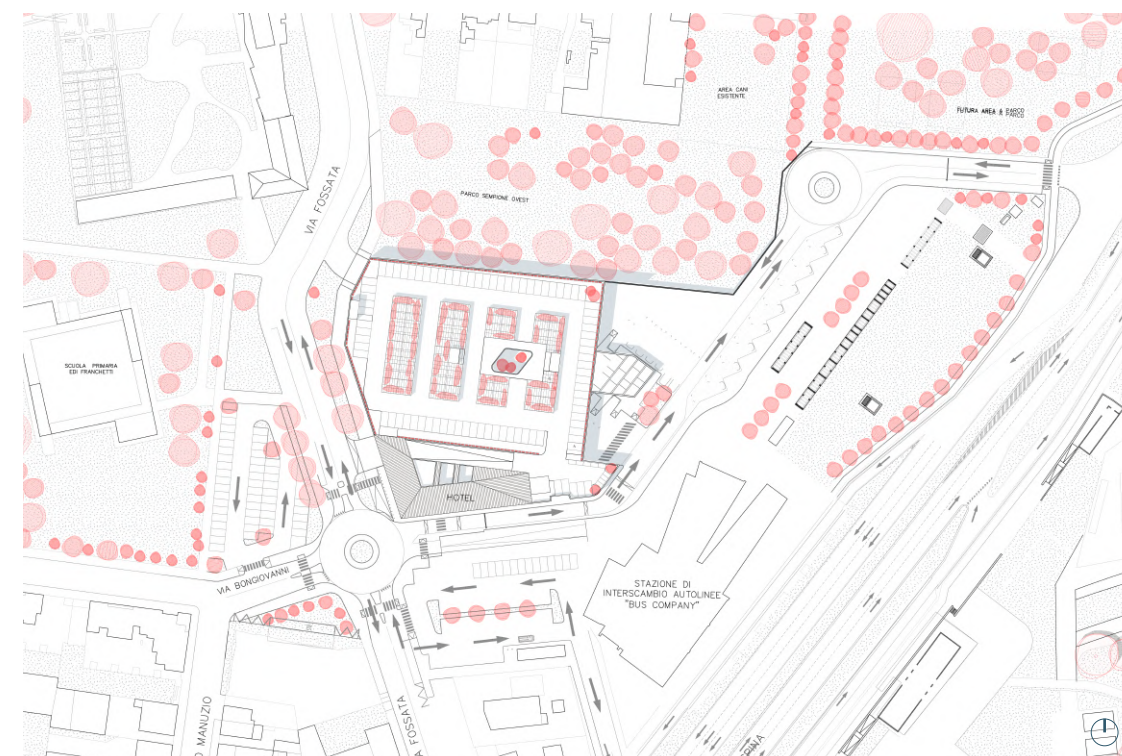


Fig. 25 Pianta piano copertura futura stazione degli autobus Fossata (rielaborazione da progetto definitivo redatto dallo studio Picco Architetti, 2018) (a destra)



Terminal bus Fossata

La realizzazione del futuro terminal bus Fossata proposto dalla società Bus Company nel 2018, interessa l'area precedentemente occupata dall'ex fabbrica Kerry, demolita nel 2021, prospettante via Fossata e fiancheggiata dalla stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata.

La porzione di terreno destinata a diventare autostazione confina a nord con il Parco Sempione, a ovest con via Fossata, a sud con il piazzale di sosta antistante la stazione ferroviaria e a est con la stazione stessa e l'area di pertinenza.

Il progetto prevede la realizzazione di una struttura ricettiva alberghiera all'interno della nuova "piazza", integrata nel nodo infrastrutturale della mobilità pubblica e privata, completato dalla stazione ferroviaria e dalla futura fermata della Linea 2 della metropolitana, situata sul lato opposto del Viale della Spina.

Occorre anche considerare come attualmente la Città di Torino non dispone di aree attrezzate per lo stazionamento di li-

nee di trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, se non quello temporaneo di corso Vittorio Emanuele II.

L'area oggetto dell'intervento è composta da due parti: una, di proprietà privata, di 8.902 metri quadrati destinata alla realizzazione della stazione, dell'albergo e di una parte degli stalli per i mezzi; l'altra, di proprietà comunale, affidata in concessione per 30 anni, di 4.620 metri quadrati, destinata al completamento della viabilità di accesso e alla sosta degli autobus.

L'operazione, a seguito di verifiche logistiche, finanziarie e temporali, è stata suddivisa in due fasi di intervento: la prima, da concludersi entro tre anni dalla data di avvio lavori, riguarda la realizzazione dell'autostazione con i servizi connessi e il completamento delle opere di urbanizzazione; la seconda prevede la realizzazione della struttura ricettiva alberghiera e il completamento complessivo dell'intervento.

Ex fabbricato Gondrand

L'area designata come Zona Urbana di Trasformazione 5.10/5, estesa su una superficie di circa 33.733 metri quadrati, precedentemente occupata dalle ex proprietà Gondrand, insieme a ulteriori 4.735 metri quadrati relativi all'ex stabilimento produttivo e deposito Carlini, è stata oggetto nel 2021 di un'iniziativa di rigenerazione e riqualificazione urbana.

Pur mantenendo le destinazioni d'uso conformi al Piano Regolatore Generale vigente, tale intervento prevedeva una deroga esclusivamente per le modalità urbanistico-edilizie di attuazione delle trasformazioni, includendo la demolizione integrale dei manufatti preesistenti e la successiva realizzazione di un nuovo complesso destinato a funzioni ASPI/Eurotorino (spazi a destinazione commerciale, di somministrazione e direzionale).

La configurazione progettuale prevedeva la connessione dei diversi corpi edilizi tramite una copertura verde, modellata in forma di rilievo artificiale, che avrebbe consentito una continuità fisica e visiva con il Parco Sempione, e un piazzale destinato a parcheggi riparati da pergolati.

Inoltre, il progetto includeva alcune opere di urbanizzazione, tra cui la realizzazione di un "viale urbano" lungo via Lauro Rossi, finalizzato alla riduzione dell'inquinamento acustico e alla mitigazione del rumore proveniente dal traffico veicolare, la definizione dei nuovi accessi e la progettazione degli spazi a livello del suolo lungo il Viale della Spina, in coordinamento con il progetto della stazione Rebaudengo Fossata e della Linea 2 della metropolitana.

Tra gli interventi previsti figuravano anche la riqualificazione delle aree pedonali e dei parcheggi lungo via Cigna, la realizzazione di una passerella ciclopedonale sopraelevata sul Viale della Spina, in prossimità degli impianti sportivi, con l'obiettivo di valorizzare e connettere il Parco Sempione Ovest al Parco Sempione Est, nonché la ristrutturazione, la messa in sicurezza e l'ammodernamento della struttura Spazio 211.

Di conseguenza, considerando il valore pubblico e strategico della proposta progettuale, si è ritenuto necessario procedere con una valutazione tecnica congiunta tra i vari attori coinvolti, al fine di garantire il coordinamento della proposta con le infrastrutture di mobilità esistenti o in fase di realizzazione, quali la stazione Rebaudengo Fossata, le linee di trasporto urbano, il viale di corso Venezia, la stazione interrata della Linea 2 della metropolitana, nonché la nuova connessione ciclopedonale sopraelevata per l'attraversamento del Viale della Spina.

Inoltre, tale approccio è confermato dalle interlocuzioni avvenute con i proprietari dell'area, All Building – Gruppo Ellemme, attualmente impegnati in una fase di studio complessivo che abbraccia sia gli aspetti progettuali, sia temi quali la destinazione d'uso.

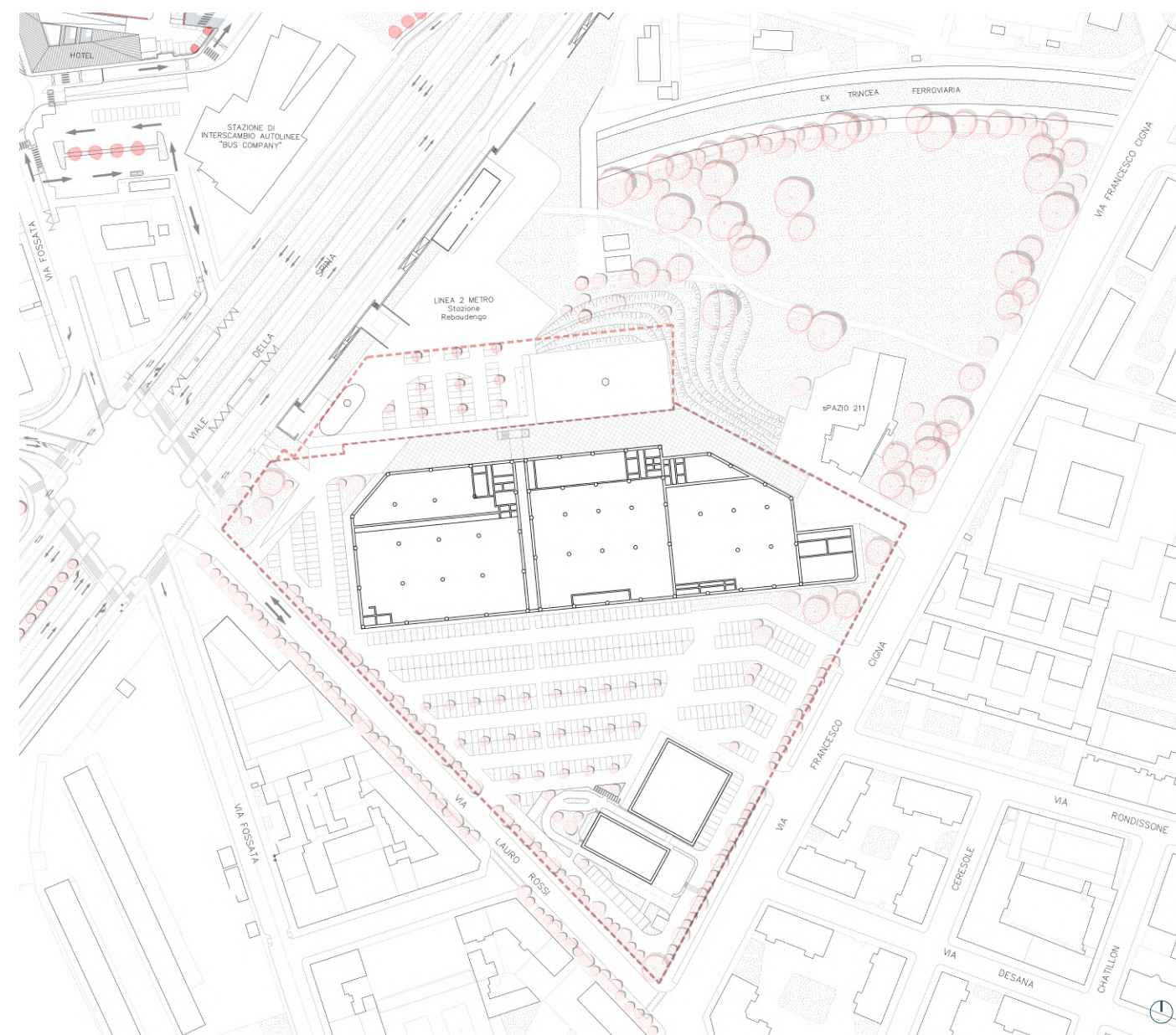


Fig. 26 Planimetria del complesso di medie strutture di vendita nell'area ex Gondrand (rielaborazione da progetto redatto dallo studio Bossolano, 2020) (non realizzato)

Le planimetrie della stazione degli autobus (Fig. 25) e del deposito officina Rebaudengo (Fig. 26) sono rappresentate mantenendo la scala corretta tra le due

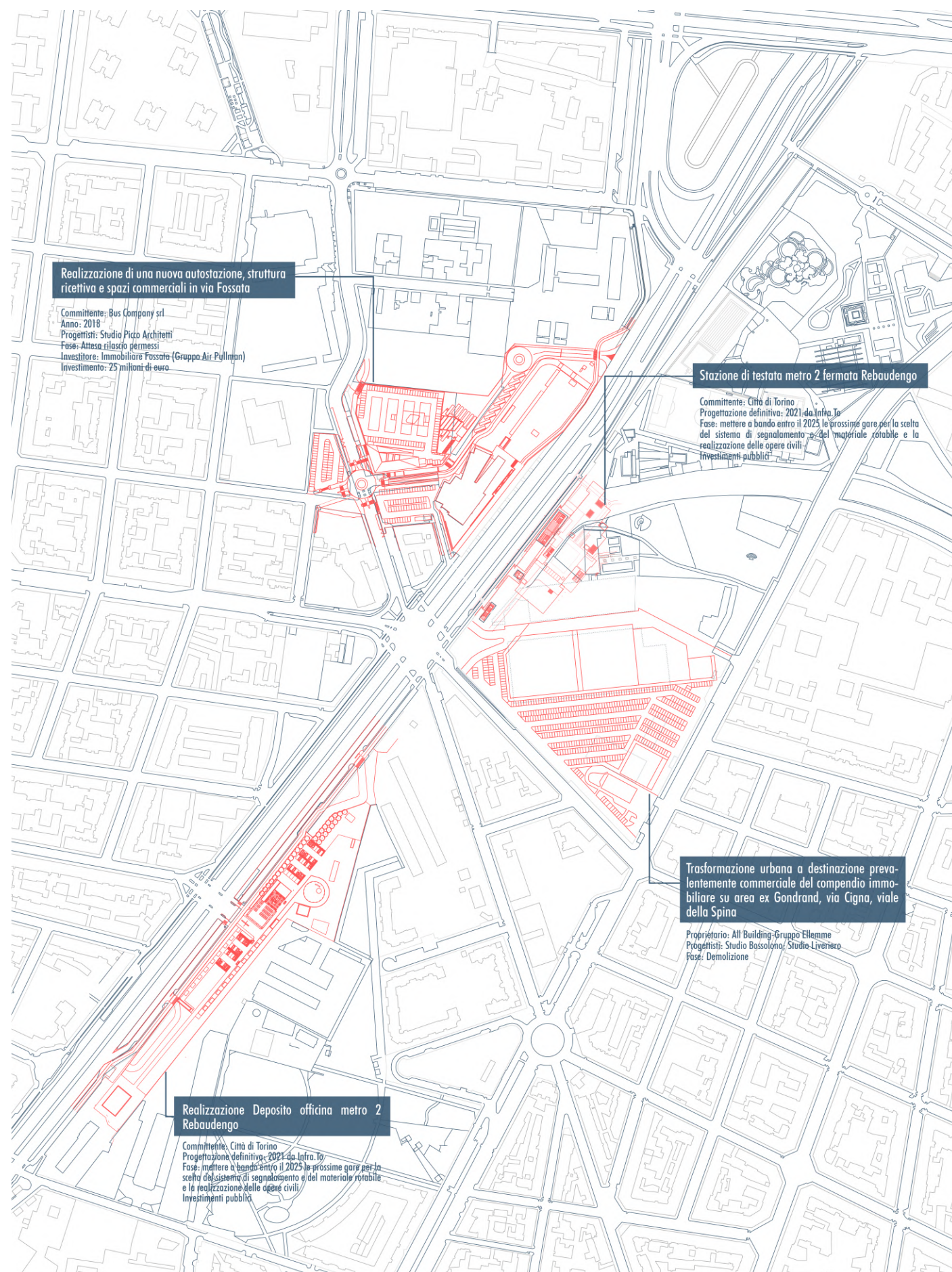


Fig. 27 Planimetria di insieme con sintesi dei progetti in fase di attuazione e non realizzati

06 Dialogo con le parti coinvolte

Per lo sviluppo della tesi, l'avvio di un dialogo costruttivo con figure istituzionali, professionisti del settore, rappresentanti delle amministrazioni pubbliche e soggetti privati direttamente coinvolti nei processi di trasformazione delle aree oggetto di ricerca si è rivelato indispensabile.

Questo confronto ha permesso di approfondire le dinamiche complesse che caratterizzano interventi di tale natura, arricchendo l'analisi e offrendo l'opportunità di integrare prospettive pratiche e progettuali concrete, andando oltre l'indagine teorica. Inoltre, l'esperienza ha evidenziato come la sinergia tra ambito accademico e realtà operative costituisca un elemento fondamentale per ogni progetto che aspiri ad avere un impatto concreto sul territorio.

Gruppo Ellemme All-buildings:

Il progetto elaborato dallo Studio Bossoni, reso disponibile sul sito ufficiale del soggetto proprietario, risale al 2020, periodo in cui il tracciato della linea 2 della metropolitana e le relative fermate non risultavano ancora definiti.

Per tale ragione, come confermatoci dalla proprietà, il progetto si trova attualmente in una fase di rielaborazione complessiva, che include sia gli aspetti relativi alla progettazione sia ulteriori tematiche, tra cui la definizione della destinazione d'uso.

Bus Company srl:

Esito differente si è avuto con l'interlocuzione con la società proprietaria dell'ex fabbrica Kerry, la quale ci ha confermato che il progetto, redatto nel 2018 dallo studio Picco Architetti, è rimasto invariato ed è in fase di realizzazione.

Nonostante ciò, abbiamo chiesto maggiori informazioni sul mancato avvio dei lavori all'Architetta Silvia Fantino, Responsabile Tecnico P.O. dei Permessi di Costruire Convenzionati e in Deroga, la quale ci ha comunicato che attualmente non è ancora stato rilasciato il permesso di costruire.

Direttrice Servizio Pianificazioni Esecutive Architetta Moscariello Maria Antonietta:

L'interlocuzione avvenuta con l'architetta Moscariello ha evidenziato le difficoltà legate ai processi di trasformazione degli ambiti ZUT 5.10/6 Lauro Rossi e 5.10/8 Breglio, caratterizzati dalla presenza di molteplici proprietari che, ad oggi, non hanno ancora raggiunto un accordo per l'attuazione delle previsioni urbanistiche, confermando una situazione di stallo.

07 Possibile scenario

L'analisi svolta, sia sotto l'aspetto morfologico che legislativo, ha evidenziato come l'area di Spina 4 sia inserita in un complesso programma di rigenerazione urbana, catalizzato dalla futura realizzazione del capolinea della Linea 2 della metropolitana. Questa infrastruttura, in sinergia con la stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata e con la futura autostazione collocata nelle immediate vicinanze, si configurerà come un polo strategico di interconnessione.

Tale intervento si pone come elemento propulsore per il nostro sviluppo progettuale, inquadrato in un orizzonte temporale compreso tra il 2025 e il 2032, anno individuato, sulla base del cronoprogramma redatto dalla società InfraTo, quale termine dei lavori per la Linea 2 della metropolitana di Torino.

Sulla base di queste considerazioni, si è scelto di concentrare l'attenzione progettuale sulle aree limitrofe al nuovo capolinea della Metro Linea 2, distinguendo tra aree in cui è presente un processo attivo, seppur momentaneamente in stallo, come l'area Ex Gondrand — destinata a svolgere un ruolo fondamentale nell'attivazione del processo di trasformazione — e altre aree escluse da futuri interventi pianificati, ma potenzialmente integrabili in un più ampio e articolato processo di rigenerazione.

Lo scenario di trasformazione si fonda pertanto sull'ipotesi che il Comune di Torino colga l'opportunità offerta dai singoli interventi di trasformazione urbana per

avviare un ampio processo di rigenerazione dell'intera area, ponendosi come elemento di raccordo tra i diversi interventi e garantendo coerenza e continuità alla trasformazione.

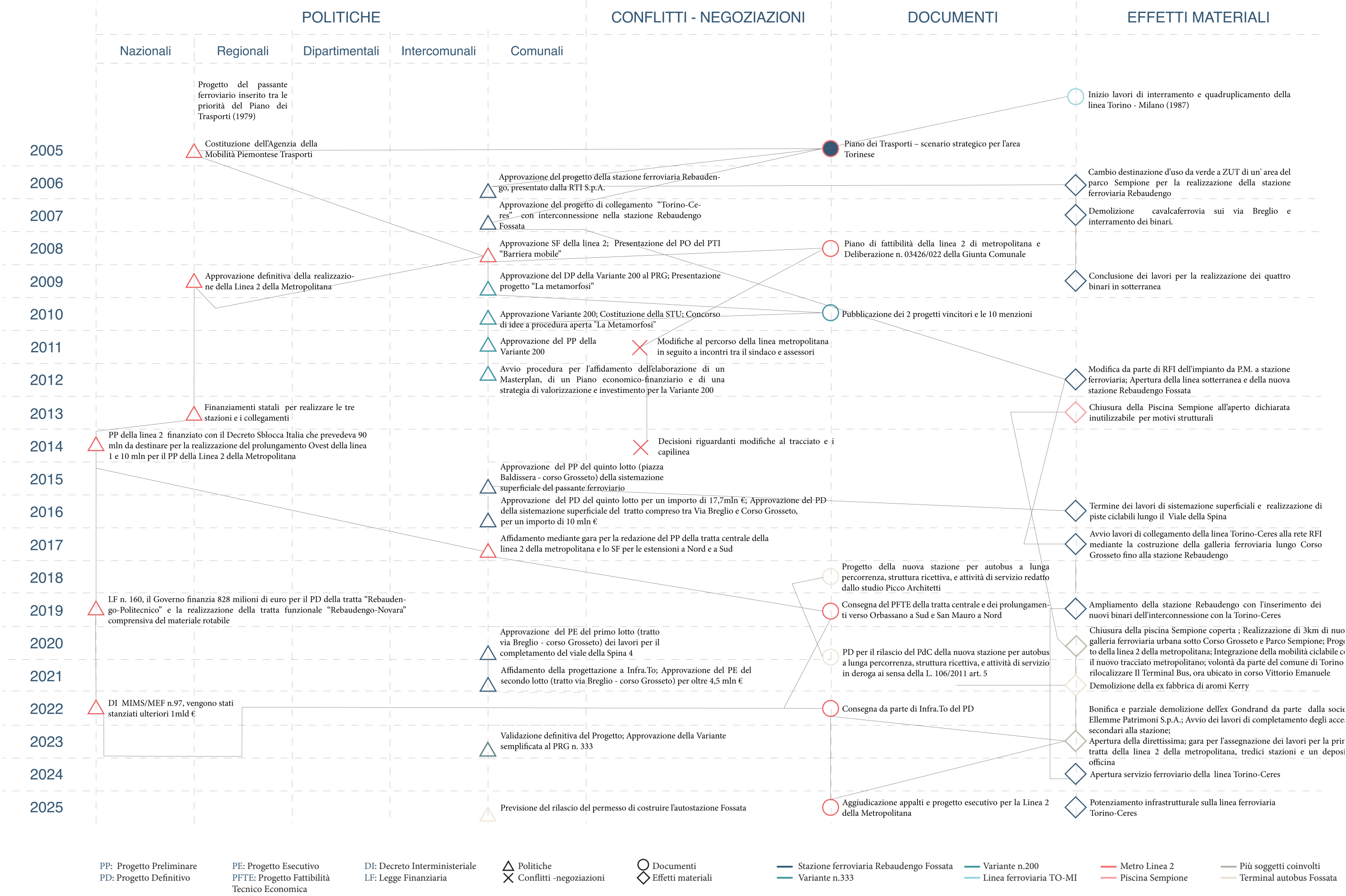
Di seguito vengono descritte le aree di interesse individuate, con le relative criticità:

Ambito 5.10/5: comprende l'area su cui sorgeva l'ex edificio Gondrand, oggi parzialmente demolito. L'area è attualmente in attesa di una valutazione e di uno studio per l'individuazione delle funzioni future, da parte della società proprietaria, Gruppo Ellemme All-Buildings, in relazione alla contiguità con l'adiacente area destinata a ospitare la futura fermata Rebaudengo.

Ambito 5.10/8 Breglio: area contraddistinta dalla presenza di bassi fabbricati a destinazione mista, prevalentemente residenziale e produttiva. L'elevata frammentazione della proprietà ha finora ostacolato qualsiasi accordo tra i proprietari per l'attuazione della Zona Urbana di Trasformazione (ZUT), determinando una condizione di stallo.

Parco Sempione (est e ovest): quest'area presenta numerosi vuoti urbani e ospita impianti sportivi dismessi, tra cui piscine in stato di abbandono. È inoltre caratterizzata dalla presenza di cantieri protratti nel tempo e da un marcato degrado sia sociale che urbano.

Fig. 28 Diagramma di Shenzhen



08 Uno strumento guida alla progettazione

Il progetto presentato ha avuto origine da un'analisi complessiva dell'area di intervento e del contesto circostante, da cui è stato sviluppato lo strumento progettuale: una maglia multidirezionale pensata per ricucire un tessuto urbano preesistente fortemente frammentato.

Attraverso la sovrapposizione della maglia alla topografia del sito, sono stati individuati gli assi urbani principali e secondari, garantendo al contempo la completa pedonalità dell'area.

Da questa struttura derivano i viali urbani e le aree destinate a parchi, giardini e attrezzature sportive, che si relazionano tra loro e favoriscono connessioni tra spazi diversi, valorizzando e integrando gli elementi esistenti all'interno dell'area di progetto.

La sfida principale è stata quella di affrontare la riconnessione di spazi che, pur appartenendo allo stesso ambito fisico, si presentavano come elementi isolati e privi di un linguaggio morfologico condiviso.

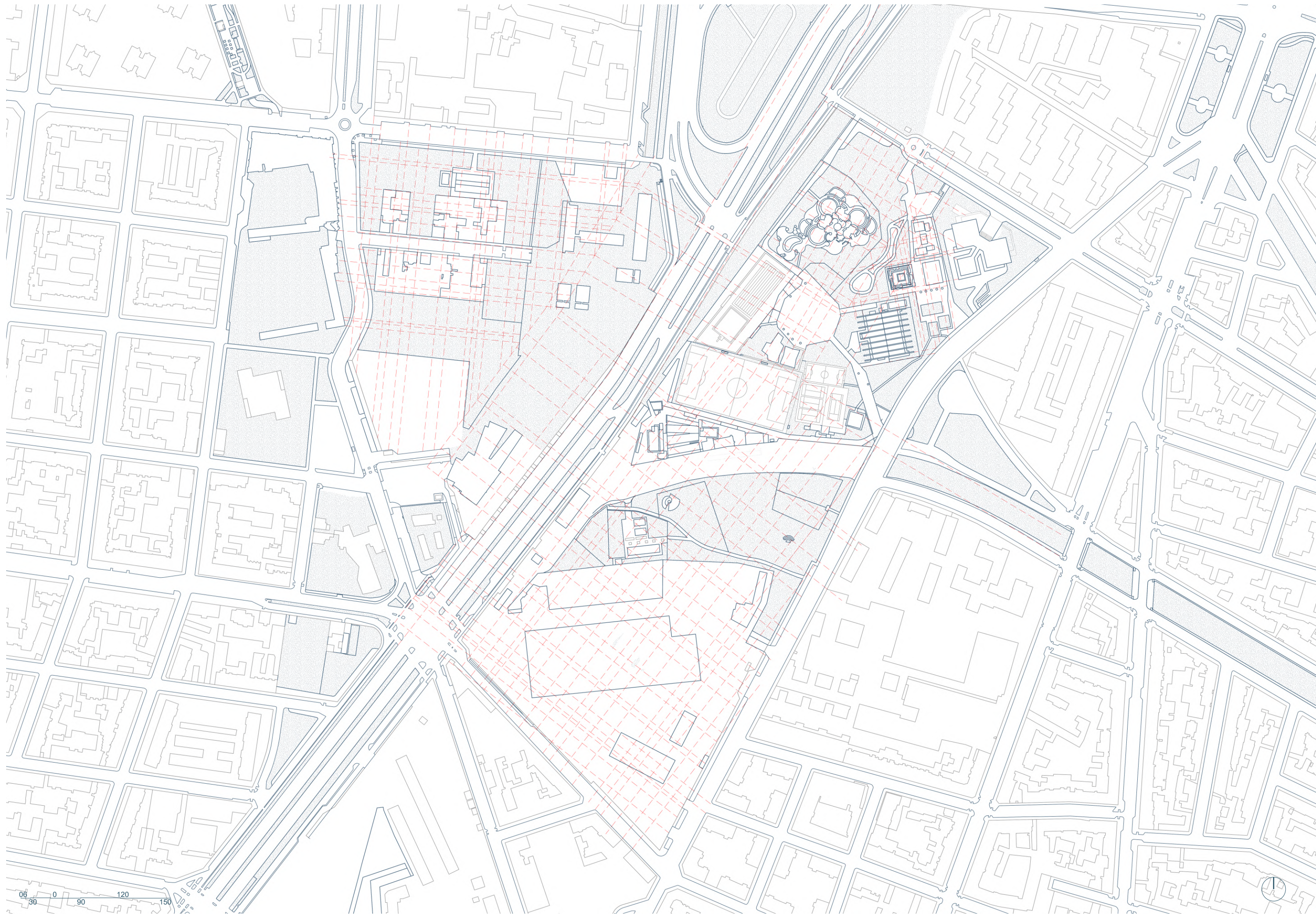
Da questa condizione è emersa la necessità di adottare una maglia multidirezionale, capace di rispondere sia all'esigenza di una riorganizzazione complessiva dell'area, sia alla volontà di ricucire i diversi ambiti in modo coerente.

La maglia tiene conto della direzionalità del contesto urbano: lungo l'asse verticale, segue l'orientamento del viale della Spina, che a sua volta nasce dalla traccia dei binari dell'ex passante ferroviario; lungo l'asse orizzontale, si relaziona invece con gli accessi e l'edificato esistente.

In entrambe le direzioni, la scelta progettuale punta a evitare la creazione di barriere e a valorizzare lunghe prospettive visive, capaci di generare un intreccio complesso ma armonico tra i diversi spazi coinvolti.

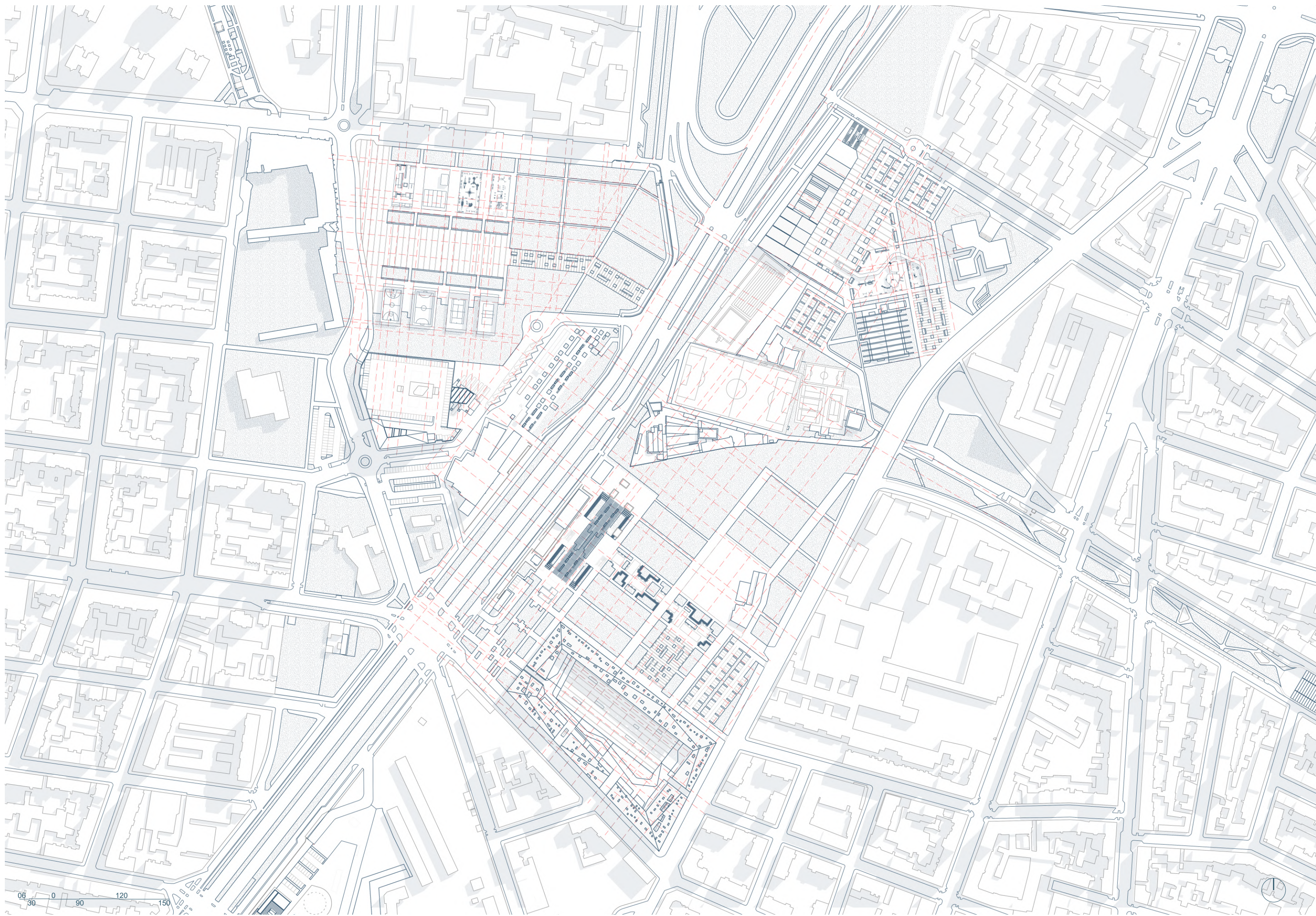
In questo sistema si inseriscono anche i volumi di nuova edificazione, che instaurano un rapporto diretto con le direzionalità imposte dai nuovi viali urbani e dalle piazze antistanti, mantenendo al contempo un dialogo costante con la maglia che struttura l'intero impianto progettuale.

In tal modo, la griglia non si limita a organizzare lo spazio aperto, ma diventa principio ordinatore dell'intera composizione architettonica e urbana.

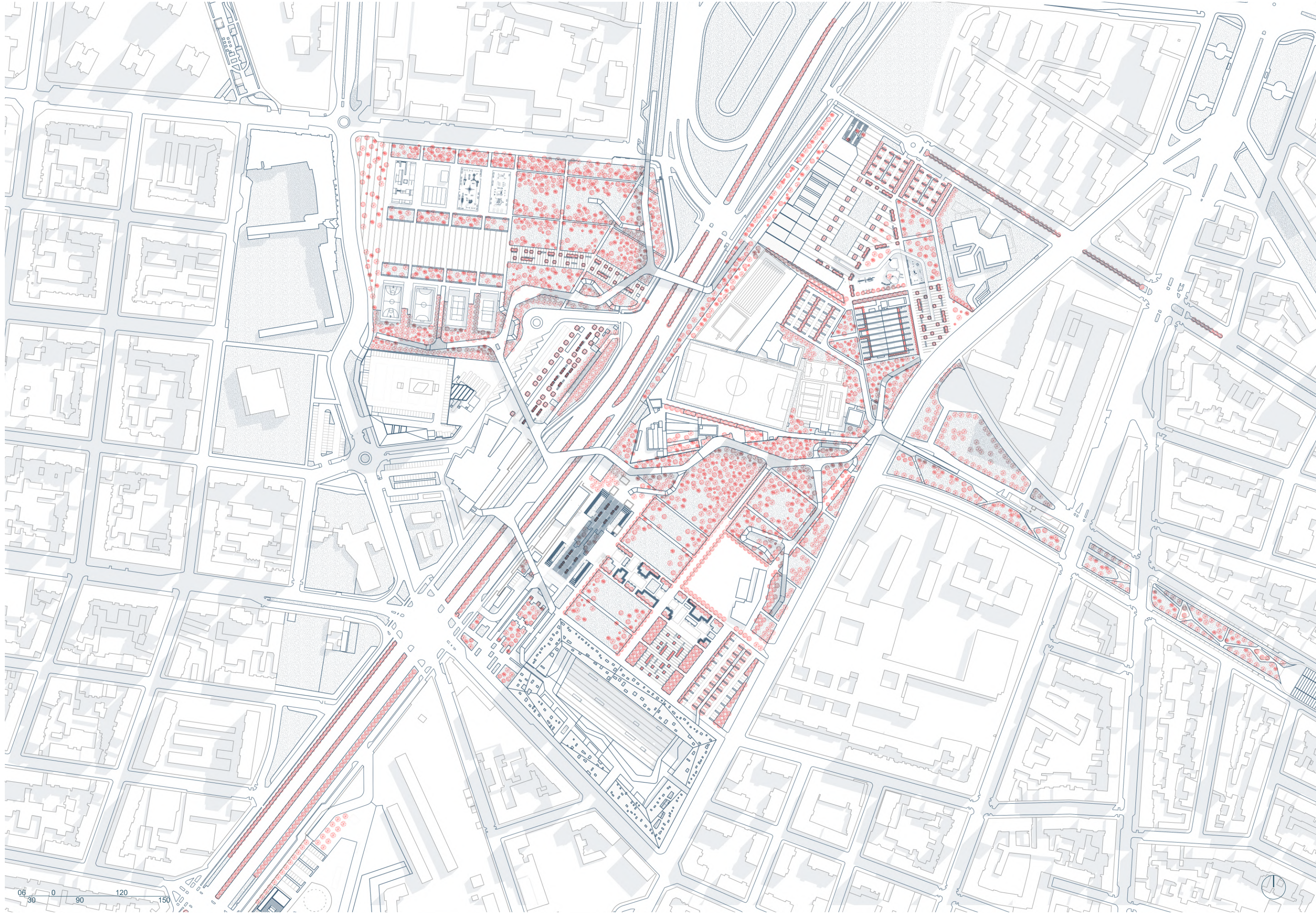


06 0 30 90 120 150

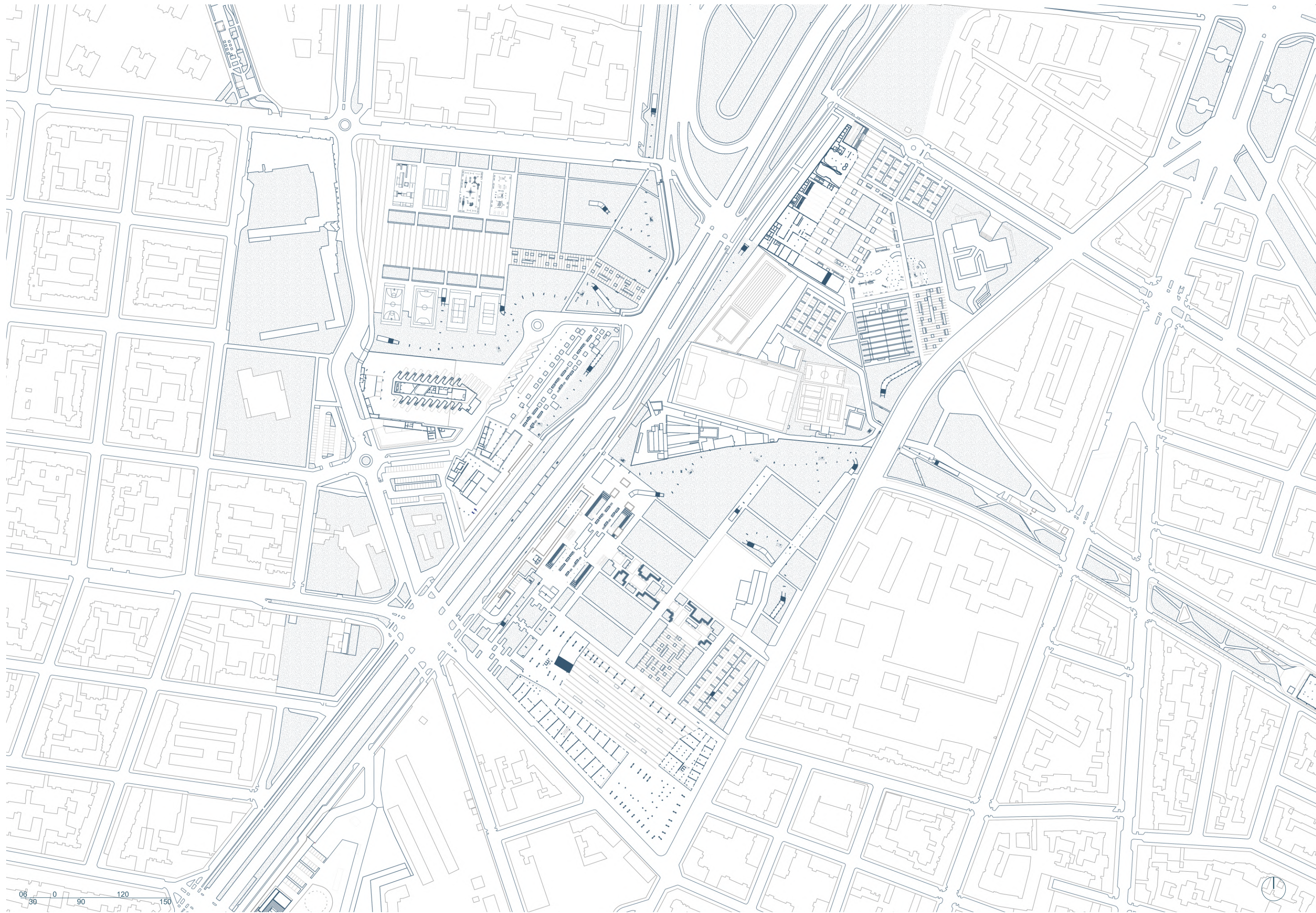




Planimetria planivolumetrica del progetto con sovrapposizione della maglia multidirezionale



Planimetria planivolumetrica del progetto Layer 2 - Passerella ciclopedonale



09 Proposta progettuale

Il progetto di riqualificazione si sviluppa su un'area di circa 220.000 metri quadrati, individuando come fulcro strategico il futuro nodo intermodale.

Il punto di partenza progettuale è stato quello di mettere in stretta relazione la stazione ferroviaria esistente con il previsto capolinea della Linea 2 della metropolitana, adottando un'impostazione compositiva urbana unitaria su entrambi i lati del Viale della Spina.

Tenendo conto del progetto definitivo redatto da Infra.To per la fermata Rebaudengo della Linea 2, si è deciso di mantenere il sistema di accesso alla stazione metropolitana, adattando però la spazialità urbana dell'area circostante alle caratteristiche del contesto esistente e ai futuri sviluppi, anche in relazione alla prossimità dell'area di proprietà privata un tempo occupata dal complesso Gondrand, dove in questa tesi si ipotizza la realizzazione di un nuovo edificio a destinazione mista.

La collocazione della fermata metropolitana Rebaudengo e del deposito-officina lungo l'asse di corso Venezia ha reso necessaria l'introduzione di un parco lineare, dotato di spazi verdi e arredo urbano a servizio dell'infrastruttura, capace di connettere funzionalmente e morfologicamente le due aree.

L'idea del parco lineare è stata quindi riproposta, in maniera speculare e sfalsata, anche nello spazio esterno adiacente alla stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata.

Qui si è intervenuti con una proposta progettuale per la sistemazione dell'area verde, in quanto da documentazione d'archivio pubblica non risultano progetti preesistenti per tale spazio.

In una fase successiva, l'attenzione progettuale si è focalizzata sulla definizione dello spazio urbano perpendicolare all'asse infrastrutturale delineato dalla fermata capolinea della Metro Linea 2 e dal parco lineare ad essa connesso.

Questo spazio, configurato ortogonalmente rispetto a tali elementi, riveste un ruolo strategico nella costruzione di una continuità visiva e funzionale, contribuendo a rafforzare l'asse urbano lungo il quale si attestano sia la stazione ferroviaria sia la fermata metropolitana fungendo da elemento di connessione tra l'accesso alla metropolitana e la piazza antistante l'edificio a destinazione mista, configurandosi come una soglia urbana.

La piazza sarà delimitata da uno spazio verde da un lato e da un'area destinata a parcheggi sull'altro, a servizio delle funzioni pubbliche e private presenti nell'edificio. Tale tripartizione – verde, piazza, parcheggio – costituisce la base compositiva dell'impianto planivolumetrico, in dialogo con la maglia viaria esistente e con il disegno del lotto.

L'edificio presenta una pianta a base quadrilatera irregolare con corte interna, e si articola in sei volumi sopraelevati.

Al piano terra si collocano le funzioni commerciali, mentre i livelli superiori ospitano residenza tradizionale, residenza studentesca e spazi di co-working, definendo un programma a destinazione mista pensato per una popolazione eterogenea.

Elemento cardine del progetto è la corte interna, concepita come una terrazza collettiva che si sviluppa sulla copertura del piano commerciale inferiore. Questo spazio, accessibile anche da utenti esterni, si configura come una piazza sopraelevata a uso pubblico, in grado di generare occasioni di relazione, sosta e attraversamento, e contribuire alla costruzione di una centralità urbana permeabile e inclusiva.

Per quanto riguarda l'area dell'ex raccordo del passante ferroviario, situata nel settore sud del Parco Sempione, si è scelto di intervenire realizzando una zona cuscinetto

tra lo spazio urbano precedentemente descritto e l'area preesistente attrezzata con campi sportivi, attualmente gestita dalla società A.S.D Rebaudengo.

Tale scelta è motivata dalla presenza di un marcato dislivello topografico tra le due aree, che impedisce un accesso diretto a livello del suolo; la zona cuscinetto è dunque concepita per attenuare la percezione della barriera orografica e per preservare l'integrità funzionale dei campi sportivi esistenti.

La zona cuscinetto è costituita da superfici a verde trattate con una griglia progettata per la piantumazione di alberature, con una densità progressivamente variabile: maggiore nelle zone di margine e più rarefatta man mano che ci si addentra nelle spazialità urbane pavimentate.

A completare questa prima porzione di progetto vi è un sistema del verde posto al confine di via Cigna in adiacenza allo Spazio 211 nel quale si prevede inoltre un riadattamento del perimetro esterno in conformità con il progetto da noi sviluppato.

Successivamente si è proceduto alla definizione del Parco Sempione Est, basando il nuovo disegno planimetrico sulla maglia multidirezionale, fortemente condizionata dalla viabilità preesistente, dagli spazi urbani interni e dalla disomogeneità dell'orientamento degli edifici, come nel caso della piscina coperta e della scuola dell'infanzia situata all'angolo tra via Luigi Boccherini e via Arturo Toscanini.

Tale complessità ha determinato la presenza di una doppia direzionalità, da un lato in relazione al viale della Spina, dall'altro in continuità con l'asse definito dalla piscina Sempione: queste direttrici costituiscono la base concettuale per la nuova configurazione urbana e architettonica dell'area.

L'accesso al parco avviene da tre lati. L'ingresso principale, su via Arturo Toscanini, è caratterizzato da una *promenade* che introduce alle aree verdi e alle zone attrezzate per l'infanzia.

Dal lato nord si accede tramite un viale secondario che immette in una piazza attrezzata, mentre sul lato ovest è prevista una rampa pedonale che risolve il dislivello tra il Parco Sempione e corso Venezia. Quest'ultima è integrata nel nuovo edificio a destinazione sportiva, collocato sull'area precedentemente occupata dal lido per bambini dell'impianto natatorio Sempione, dismesso a partire dal 2020.



Fig. 29 Sezione prospettica longitudinale dell'edificio a destinazione mista

La nuova struttura, coerente con la vocazione sportiva dell'area, adotta una tipologia semi-ipogea, risultando parzialmente inserita nel terreno, ed è direttamente connessa, sul retro, al viale della Spina e, sul fronte, alla piazza antistante.

Per la piscina Sempione, sia scoperta che coperta, è prevista una riqualificazione degli impianti e delle aree esterne di pertinenza, comprensiva della modifica del tratto di via Gottardo compreso tra il sottopasso di via Cigna e i parcheggi a servizio degli impianti sportivi, nonché della realizzazione di una nuova area verde che definisce l'accesso alla piscina coperta.

La progettazione del Parco Sempione Est ha tenuto conto della direzionalità imposta dal viale della Spina, integrandola con le direttrici suggerite dal contesto urbano, in particolare dalla presenza della Cascina Fossata e del futuro terminal degli autobus.

L'elemento centrale del progetto è rappresentato da una *promenade*, il cui accesso principale è collocato lungo corso Venezia. Questo percorso culmina in una piazza, che rappresenta lo sbocco naturale della *promenade* stessa.

La piazza assume un ruolo strategico: si configura come quadro prospettico alla Cascina, conferendole una rinnovata centralità e maggiore rilevanza rispetto alla configurazione precedente diventando il fulcro compositivo dell'intera area del Parco Sempione Est, dal quale si sviluppano ortogonalmente due direttrici - "pettini" - che definiscono le basi per l'inserimento delle attrezzature ludiche e sportive.

Questa organizzazione consente una lettura ordinata e funzionale del parco, rafforzando il legame tra spazio costruito e spazio aperto.

Lungo i margini dell'area - ad eccezione del fronte verso la Cascina Fossata - si è adottata una strategia progettuale analoga a quella precedentemente sperimentata nell'area dell'ex raccordo ferroviario: l'inserimento mirato di alberature con funzione di filtro visivo e acustico.

Tali zone cuscinetto sono pensate per mitigare l'impatto delle infrastrutture circostanti, quali il viale della Spina, la futura stazione degli autobus e il tessuto edificato a nord.

Una volta definito il progetto del suolo, si è proceduto alla progettazione di un secondo layer sovrapposto: un'ampia passerella ciclopedonale pensata per ricucire le diverse aree precedentemente frammentate, introducendo nuovi accessi e connessioni funzionali.

Questa infrastruttura svolge un ruolo determinante nel rafforzare l'unitarietà dell'intero progetto, facilitando sia gli spostamenti longitudinali sia gli attraversamenti trasversali lungo corso Venezia e via Cigna.

La passerella diventa così un dispositivo strategico di connessione e continuità urbana. L'accesso alla passerella è garantito ogni 150 metri, attraverso rampe sempre affiancate da elementi verticali di connessione, posizionate in punti specificamente studiati in relazione al disegno del suolo. La regolarità distributiva non solo favorisce l'accessibilità, ma contribuisce anche ad aumentare la sicurezza percepita e reale degli utenti.

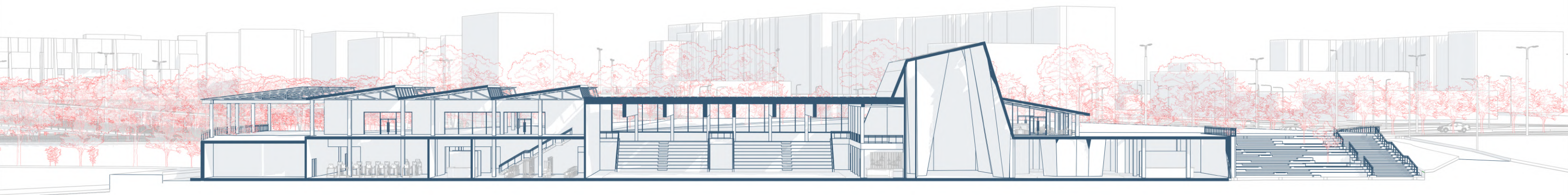
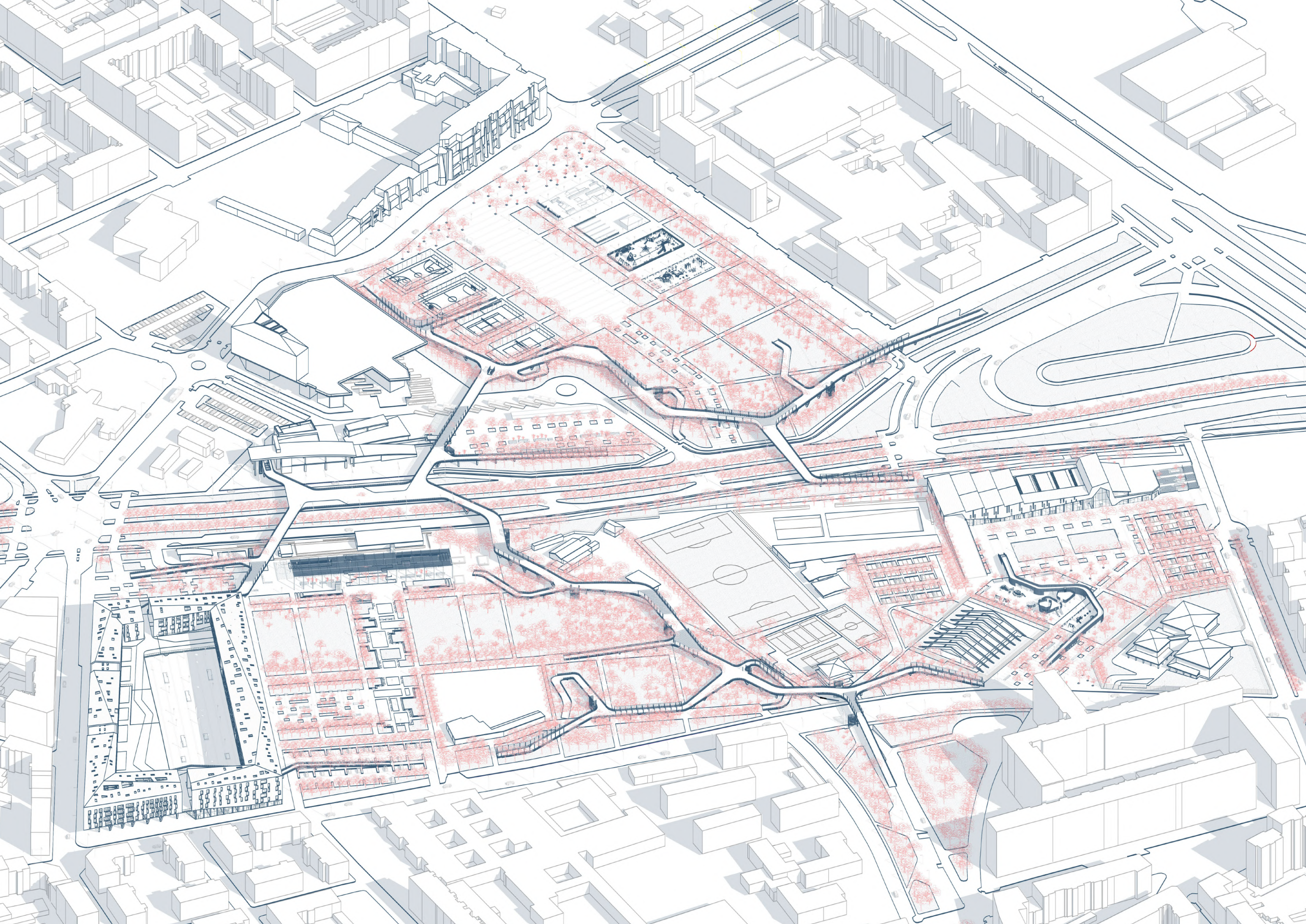
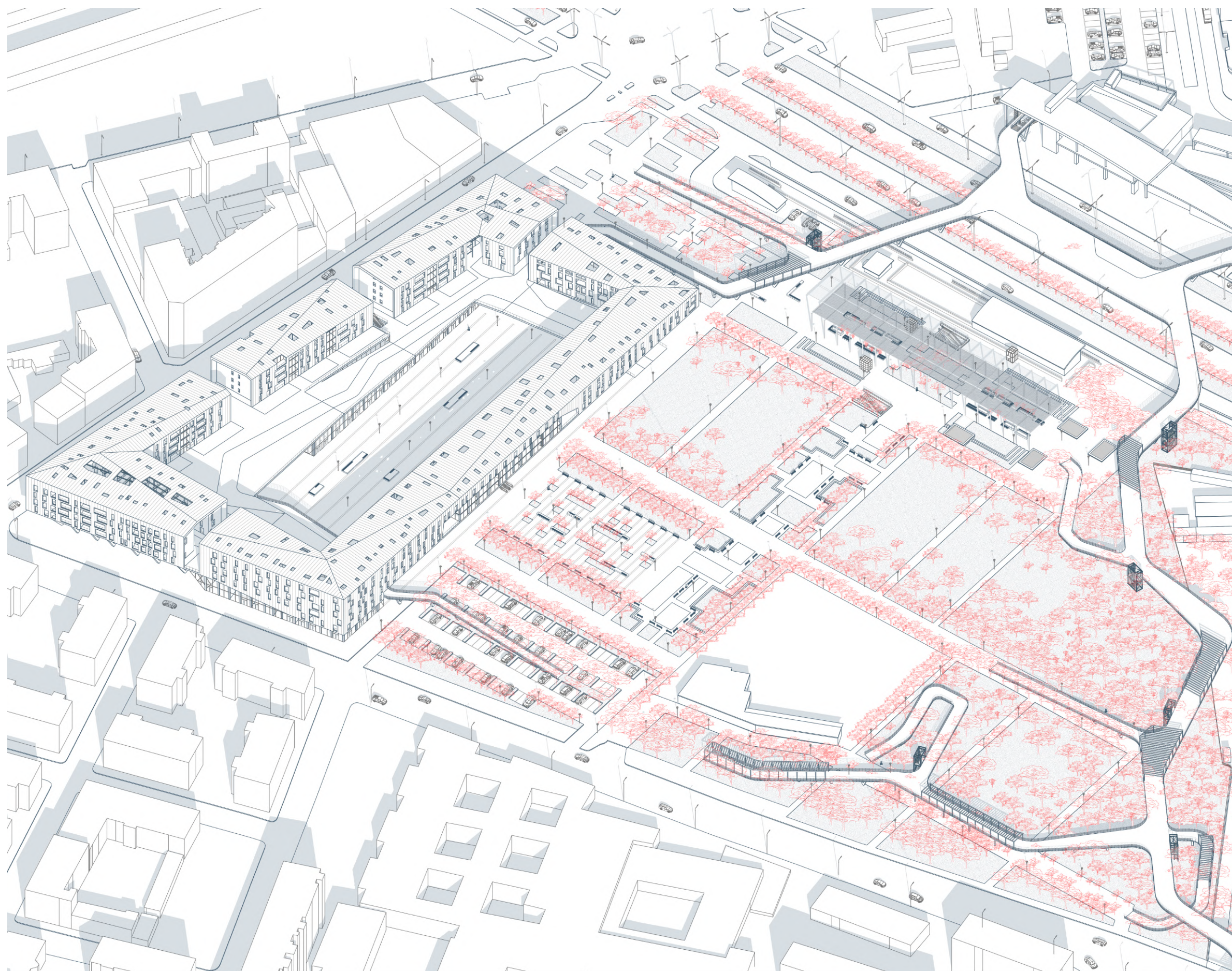


Fig. 30 Sezione prospettica longitudinale dell'edificio a destinazione sportiva





Edificio a destinazione mista

Come accennato in precedenza, l'edificio di nuova edificazione sorgerà nell'area ex Gondrand, un punto altamente strategico vista la futura vocazione del luogo come nodo infrastrutturale del quadrante nord della città di Torino. L'adiacenza con il nuovo capolinea della Linea 2 della metropolitana ha reso necessario un nuovo studio delle funzioni e un riordino dei volumi edificati, rispetto a quelli precedentemente analizzati dallo studio Bossolono insieme alla società proprietaria Ellemme-All Buildings.

Per quanto riguarda le funzioni, ci si è attenuti sia alle richieste della cittadinanza, sia alla volontà della proprietà di realizzare un edificio a destinazione commerciale, tenendo inoltre conto delle funzioni già presenti nel contesto e di quelle emerse durante il workshop organizzato da FS Sistemi Urbani nel 2019, denominato "Rail City Lab" e nello studio relativo alla Variante n. 200. Tra queste ultime era stata evidenziata la necessità di prevedere residenze per famiglie, articolate in differenti tipologie abitative, al fine di favorire la mixité sociale dei nuovi residenti e la loro integrazione nel territorio. Infine, si è deciso di integrare nel complesso anche residenze studentesche e un volume a destinato a co-working.

L'edificio è dunque caratterizzato da due volumi a funzione commerciale al piano terra, in stretta relazione con il contesto urbano e con la piazza antistante.

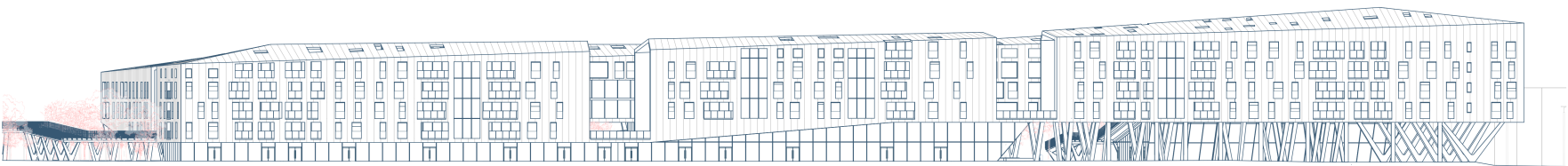
Fig. 31 Assonometria di dettaglio dell'edificio a destinazione mista e dello spazio pubblico antistante

Su questi poggia una grande soletta che ospita i sei volumi precedentemente citati - residenze e co-working - e una terrazza comune a uso pubblico, in diretto collegamento con il sistema ciclo-pedonale sopraelevato. L'uso pubblico di tale terrazza ha reso necessaria la realizzazione di aree verdi, che fungono da filtro tra gli appartamenti al piano inferiore e il percorso ciclopedonale.

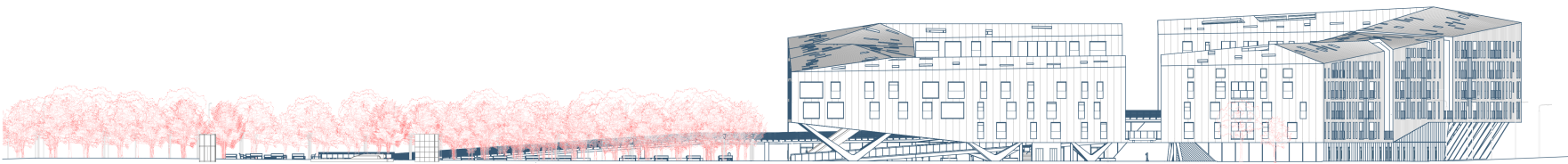
La suddivisione dei volumi rafforza in modo diretto la nuova scansione urbana, sia nella direzione nord-sud, con la tripartizione degli edifici, sia lungo l'asse est-ovest, con il taglio verticale che corrisponde all'asse stradale di via Desana.

I volumi al piano superiore sono caratterizzati da una manica a profondità variabile che corre lungo tutto il perimetro esterno dell'area edificata.

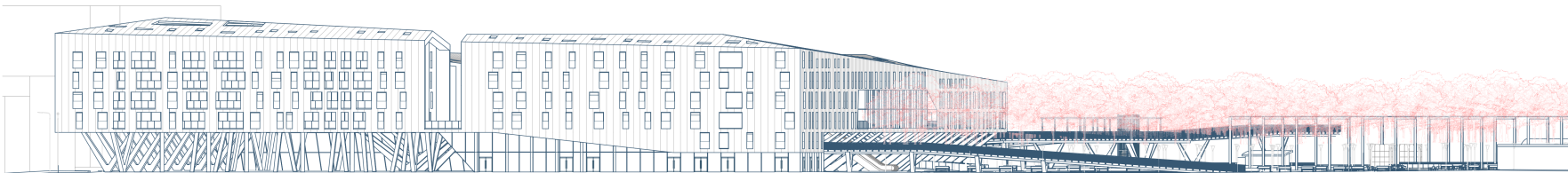
L'unitarietà del progetto è garantita non solo dalla continuità morfologica della manica, ma anche dalla scelta stilistica di separare l'involucro dell'edificio dal suo contenuto, così da enfatizzare le diverse sezioni del complesso.



Prospetto Sud-Ovest



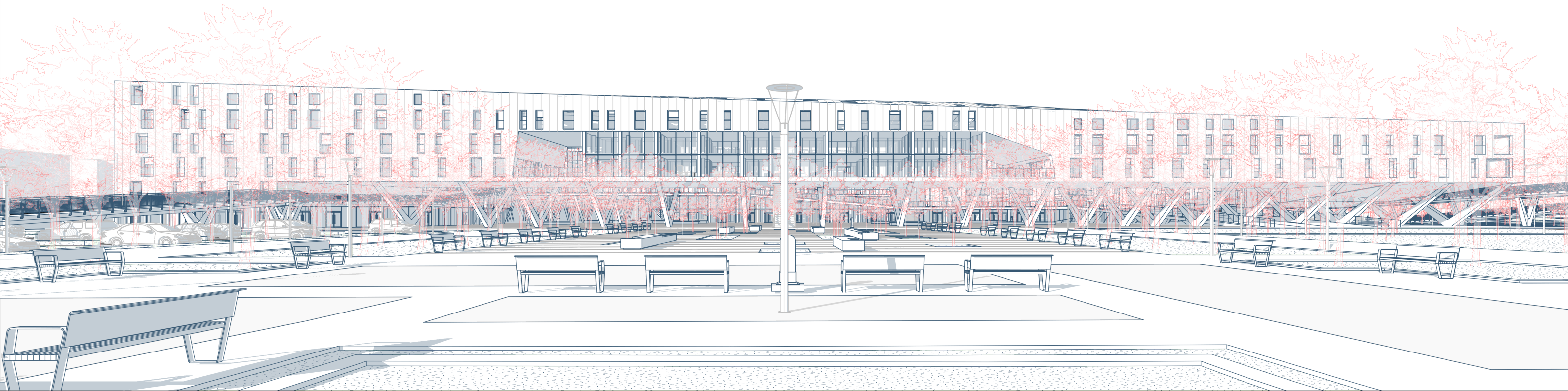
Prospetto Nord-Ovest



Prospetto Sud-Est

Fig. 32 Prospetti dell'edificio a destinazione mista in scala 1:1000 (a lato)

Fig. 33 Vista prospettica dell'edificio a destinazione mista dalla piazza antistante (in basso)

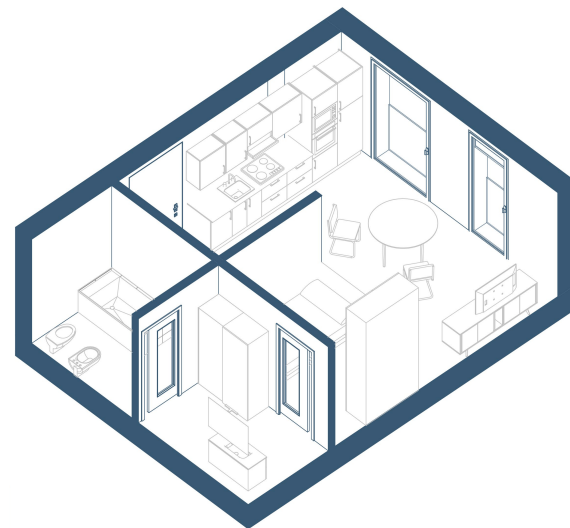


Le tipologie abitative

La necessità di creare una mixité sociale all'interno di questa nuova area ha comportato la realizzazione di tre principali moduli abitativi, ripetuti e adattati alla morfologia del complesso.

Le maniche residenziali si sviluppano lungo un asse longitudinale centrale, che costituisce sia la separazione tra unità abitative sia l'asse di simmetria secondo cui gli alloggi sono configurati specularmente.

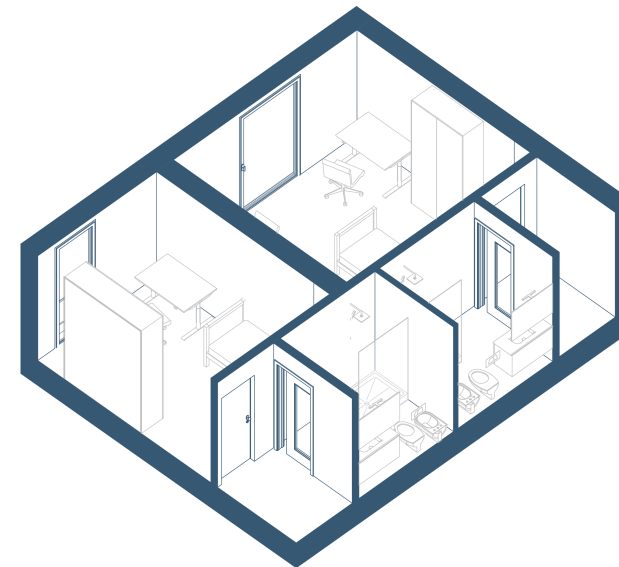
Questa scansione degli alloggi viene interrotta sia dai blocchi scala, sia dai netti tagli trasversali che definiscono la tripartizione del volume architettonico.



Modulo monolocale 40-45 m²
Diego, 32 anni, project manager



Alle 18:47 Diego ha inviato l'ultima email. Lascia la bici all'ingresso e si stende sul comodo letto. Fuffi gli salta accanto. Finalmente, un po' di relax



La residenza studentesca

All'interno della residenza studentesca sono presenti principalmente due moduli, organizzati secondo uno schema variabile di camere che condividono, nella maggior parte dei casi, un bagno con antibagno separato, il quale funge anche da ingresso privato all'alloggio.

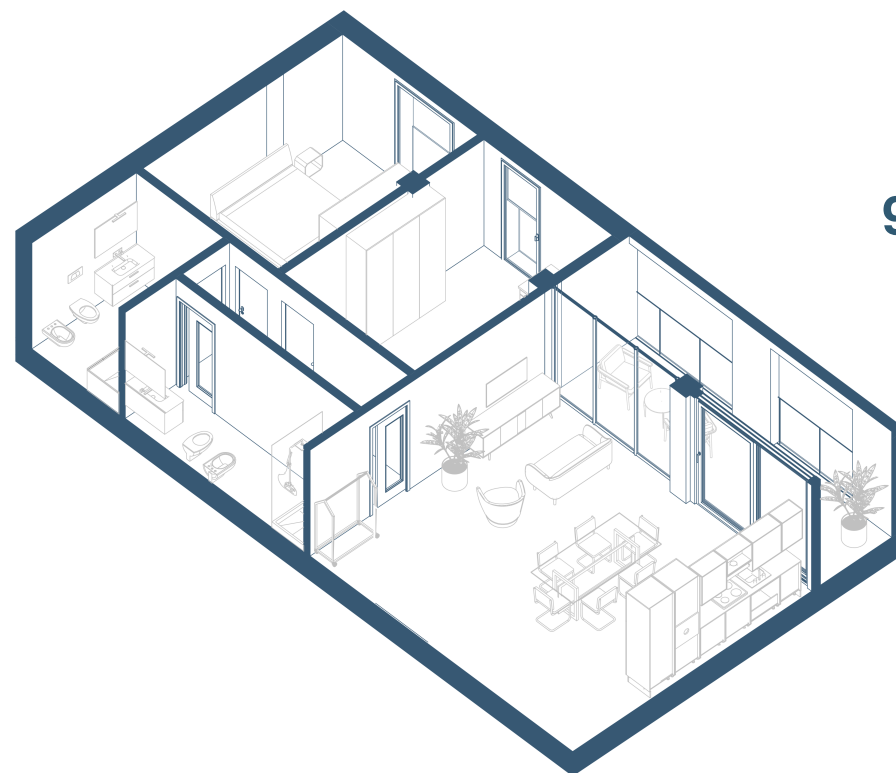
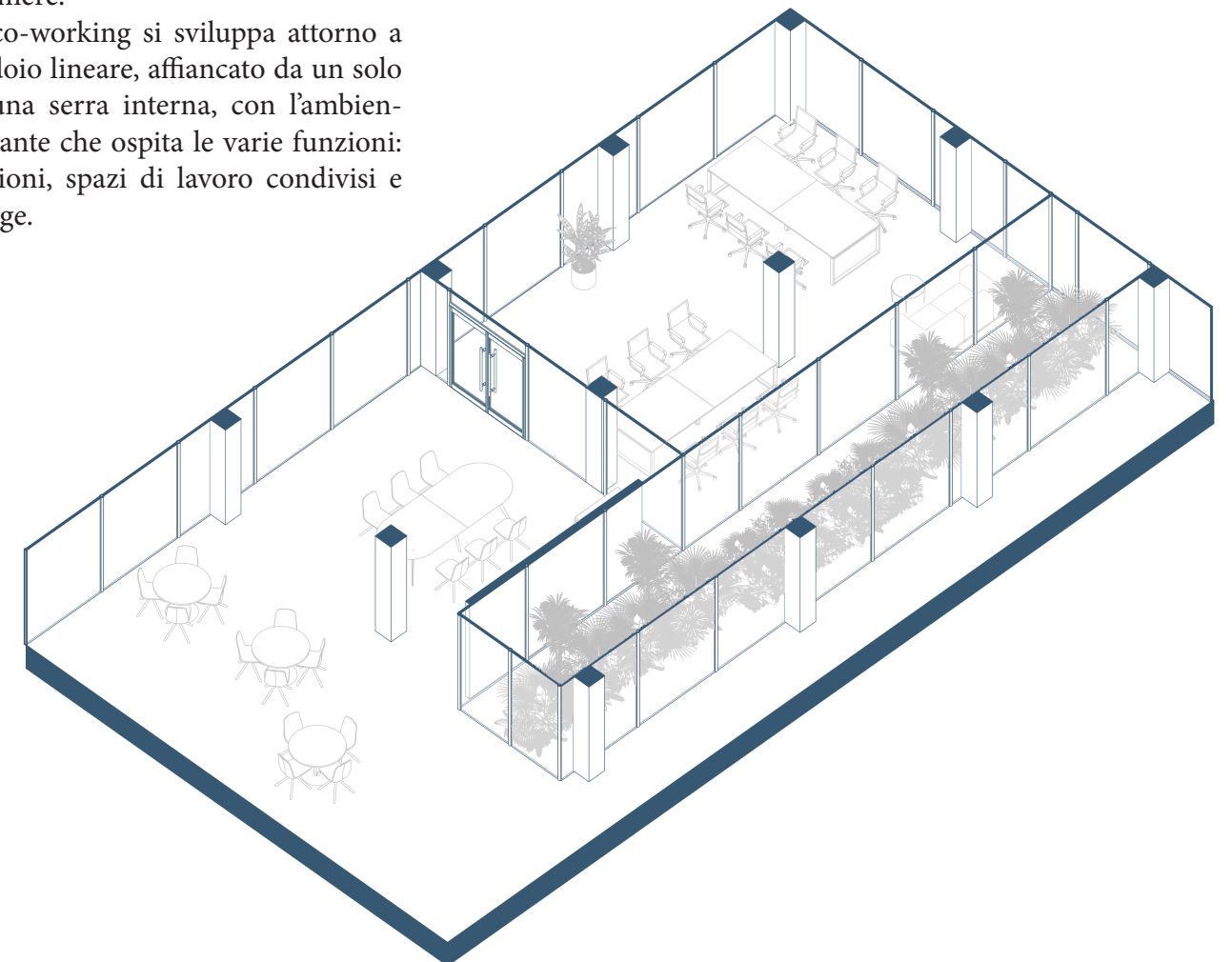
Le camere sono progettate per ospitare uno o due studenti, con alcune eccezioni in cui, per esigenze spaziali e formali, possono accogliere fino a tre studenti.

In relazione al numero di alloggi, ogni gruppo di unità abitative è servito da spazi comuni quali cucina, aula studio, area relax, lavanderia e palestra.

Il co-working

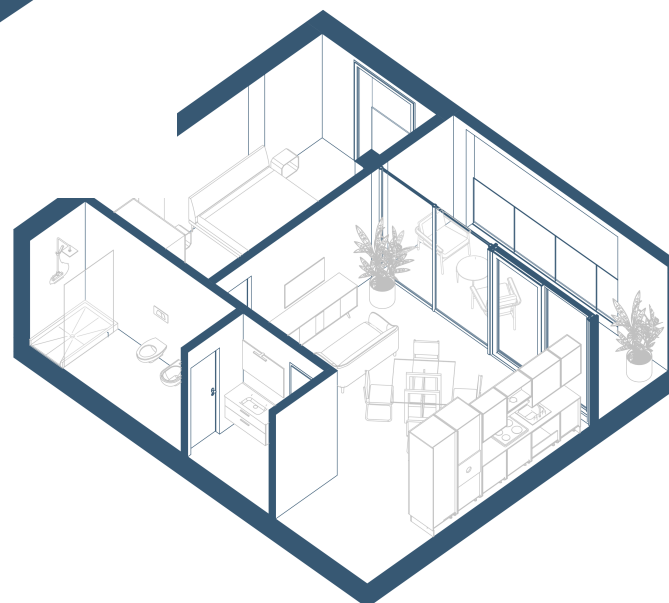
Il volume dedicato al co-working è stato collocato tra le due residenze studentesche, garantendo un accesso diretto tra gli spazi. Il co-working si sviluppa su due piani con facciate interamente vetrate, mentre il terzo piano è stato destinato a creare una connessione tra le due residenze, ospitando ulteriori camere.

L'intero co-working si sviluppa attorno a un corridoio lineare, affiancato da un solo lato da una serra interna, con l'ambiente circostante che ospita le varie funzioni: sale riunioni, spazi di lavoro condivisi e aree lounge.



50-60 m² Modulo bilocale
Tindara e Giovanni, 35 e 38 anni, neosposi

Hanno appena acquistato il bilocale al secondo piano, a due passi dalla metro: comodissimo per lui, che lavora a Mirafiori Nord, e per lei, infermiera all'ospedale San Giovanni Bosco. Gli spazi sono luminosi e ben distribuiti, ideali per



90-100 m² Modulo trilocale
Mary e Mauro, 39 e 45 anni, genitori in attesa



Mary e Mauro vivono in un trilocale con la figlia di 8 anni. Tra poco arriverà un bambino. Seduti a tavola nel soggiorno, guardano verso il balcone, dove già si immaginano in quattro



Fig. 34 Pianta piano tipo edificio a destinazione mista
in scala 1:1000

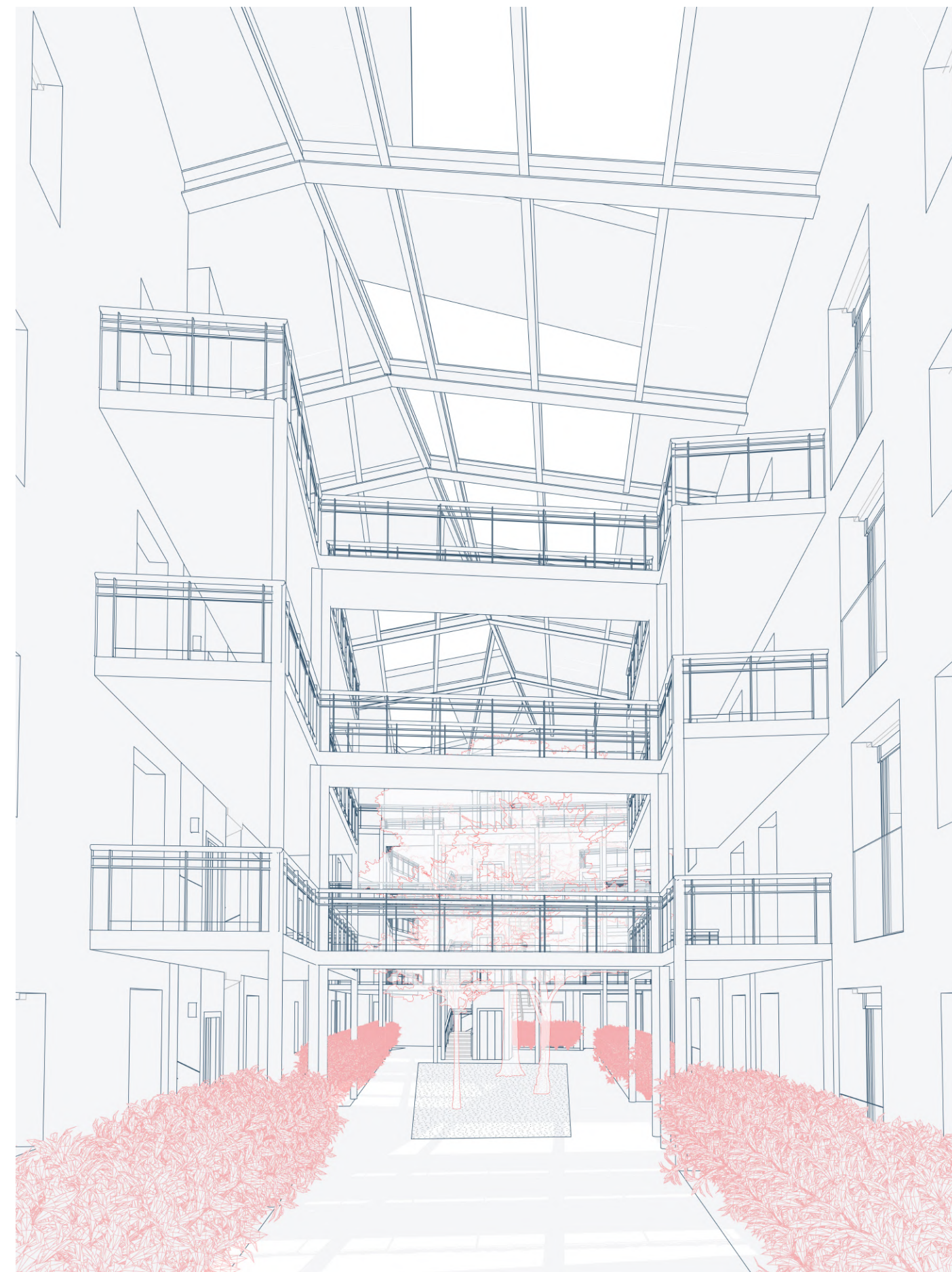


Fig. 35 Vista prospettica del ballatoio interno dell'edificio a destinazione mista

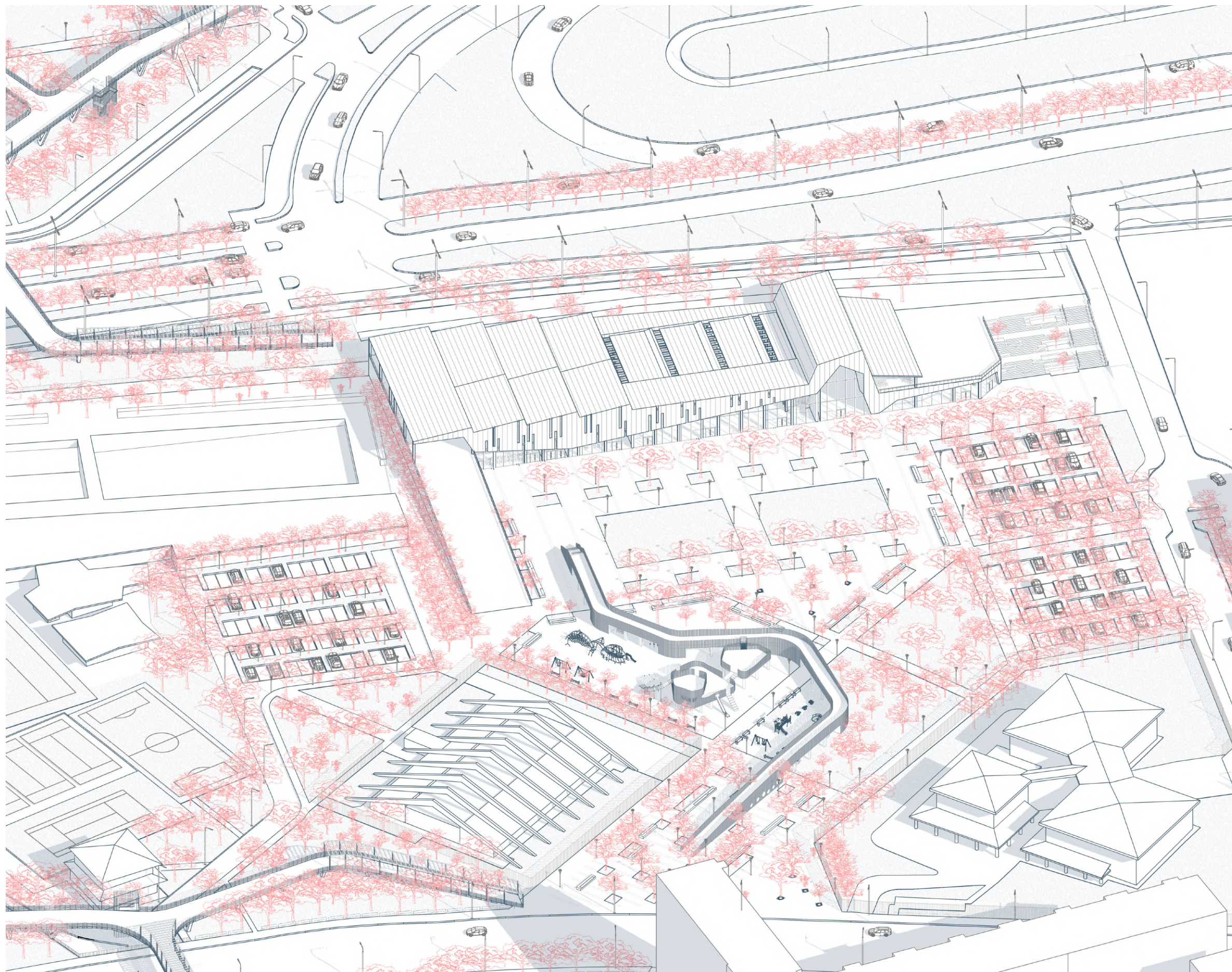


Fig. 36 Assonometria di dettaglio dell'edificio a destinazione sportiva e dello spazio pubblico antistante

Edificio a destinazione sportiva

Per l'edificio a destinazione sportiva situato a nord dell'area di progetto si è scelto di preservare la vocazione del luogo, tenendo in considerazione, come per l'edificio a destinazione mista, sia le istanze della cittadinanza sia le analisi emerse dal workshop “*Rail City Lab*” e dalla Variante n. 200, relative all'ambito di Spina 4.

Tra i risultati è emersa la necessità di dotare l'area di spazi per “*manifestazioni culturali a fruizione cittadina (con sale da più di 99 posti)*”, nonché di valorizzare i punti di forza esistenti, quali lo sport e il loisir. Sulla base di tali indicazioni, è stato progettato un edificio in sostituzione dell'ex lido per bambini, articolato internamente in tre volumi distinti, ciascuno con una funzione specifica.

Il primo volume, destinato a palestra fitness, si sviluppa su due livelli, di cui il piano terreno si configura come semi-ipogeo, caratterizzato da un muro controterra. Tale soluzione consente di superare il dislivello tra corso Venezia e il Parco Sempione Est, situato a quota inferiore, mediante una rampa integrata nell'edificio.

Il piano superiore, di metratura inferiore, presenta un fronte rientrato sul lato affacciato sul viale della Spina, generando così una terrazza dedicata ad attività outdoor, alla stessa quota di corso Venezia.

La copertura di questo volume è realizzata con la tipologia a tetto a *shed*, scelta funzionale per il controllo della luce naturale e per garantire comfort visivo agli ambienti interni.

Il secondo volume ospita uno spazio polifunzionale destinato ad attività sportive e culturali. Si tratta di un ambiente a doppia altezza con copertura piana e grandi aperture tramite lucernari, che massimizzano l'apporto di luce naturale.

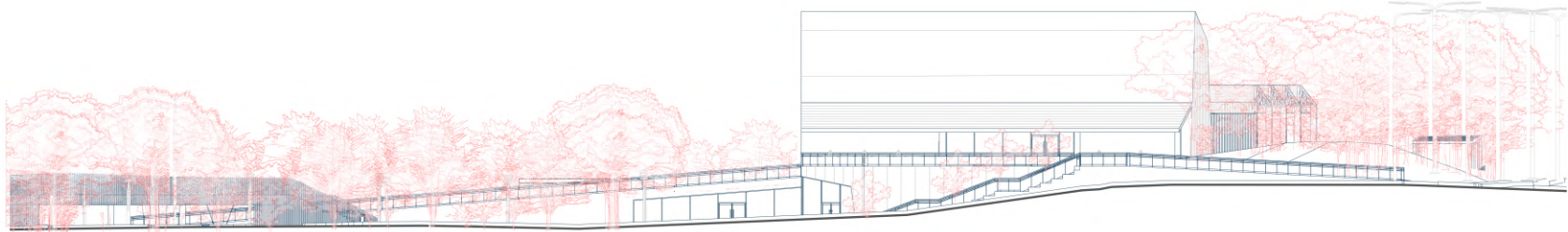
L'interno è strutturato con pilastri disposti esclusivamente lungo il perimetro, liberando completamente lo spazio centrale grazie all'impiego di robuste travature di sostegno.

Il terzo volume accoglie la palestra di arrampicata, suddivisa in due ambienti distinti per le discipline del boulder e del lead. Questa differenziazione determina la morfologia architettonica e la variazione delle altezze tra i due spazi.

La copertura dell'area boulder ospita una terrazza comune, collegata a corso Venezia, che ospita un punto ristoro, parte integrante del complesso sportivo, grazie alla continuità data della copertura stessa.

Accanto all'edificio è stata realizzata una grande scalinata monumentale, funzionale al superamento del dislivello topografico.

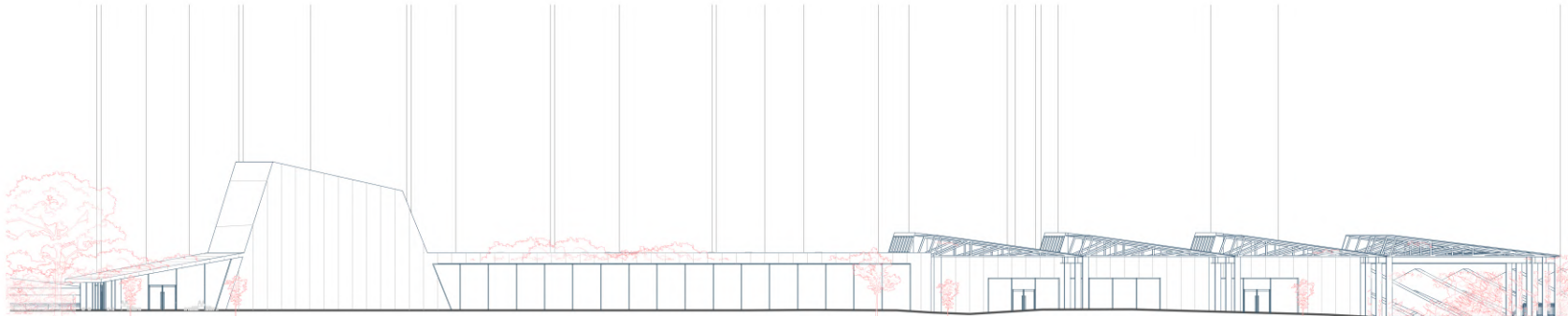
L'edificio è infine caratterizzato da una seconda "pelle" con un disegno di facciata che si adatta sia alle funzioni interne sia alle esigenze di filtraggio della luce naturale, implementata tramite un sistema di tagli verticali progettati in base alla distribuzione interna degli spazi.



Prospetto Nord-Est



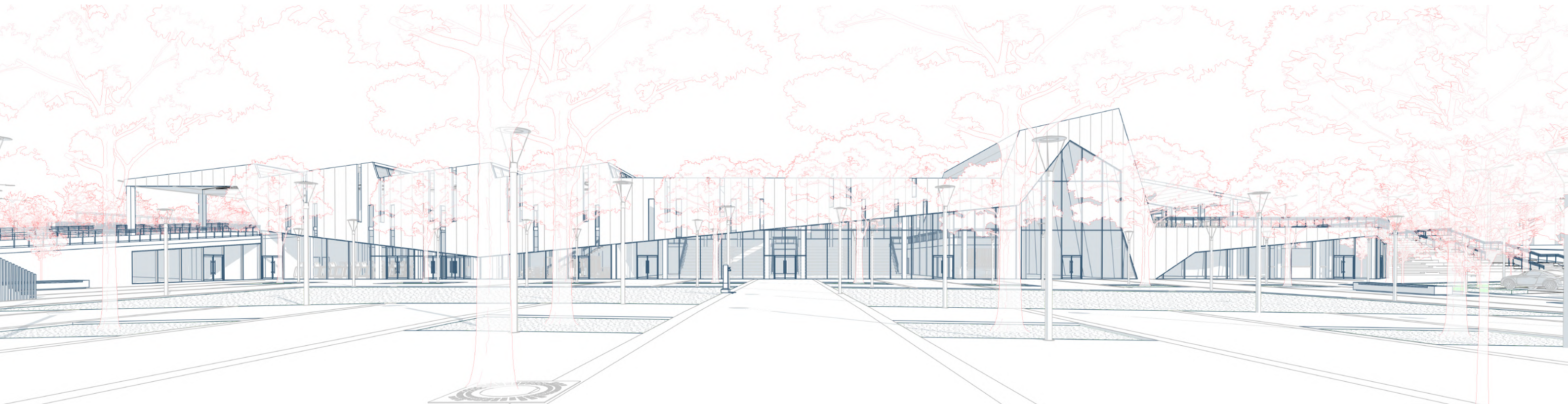
Prospetto Sud-Ovest



Prospetto Nord-Ovest

Fig. 37 Prospetti dell'edificio a destinazione sportiva in scala 1:500 (a lato)

Fig. 38 Vista prospettica dell'edificio a destinazione sportiva dalla piazza antistante (in basso)



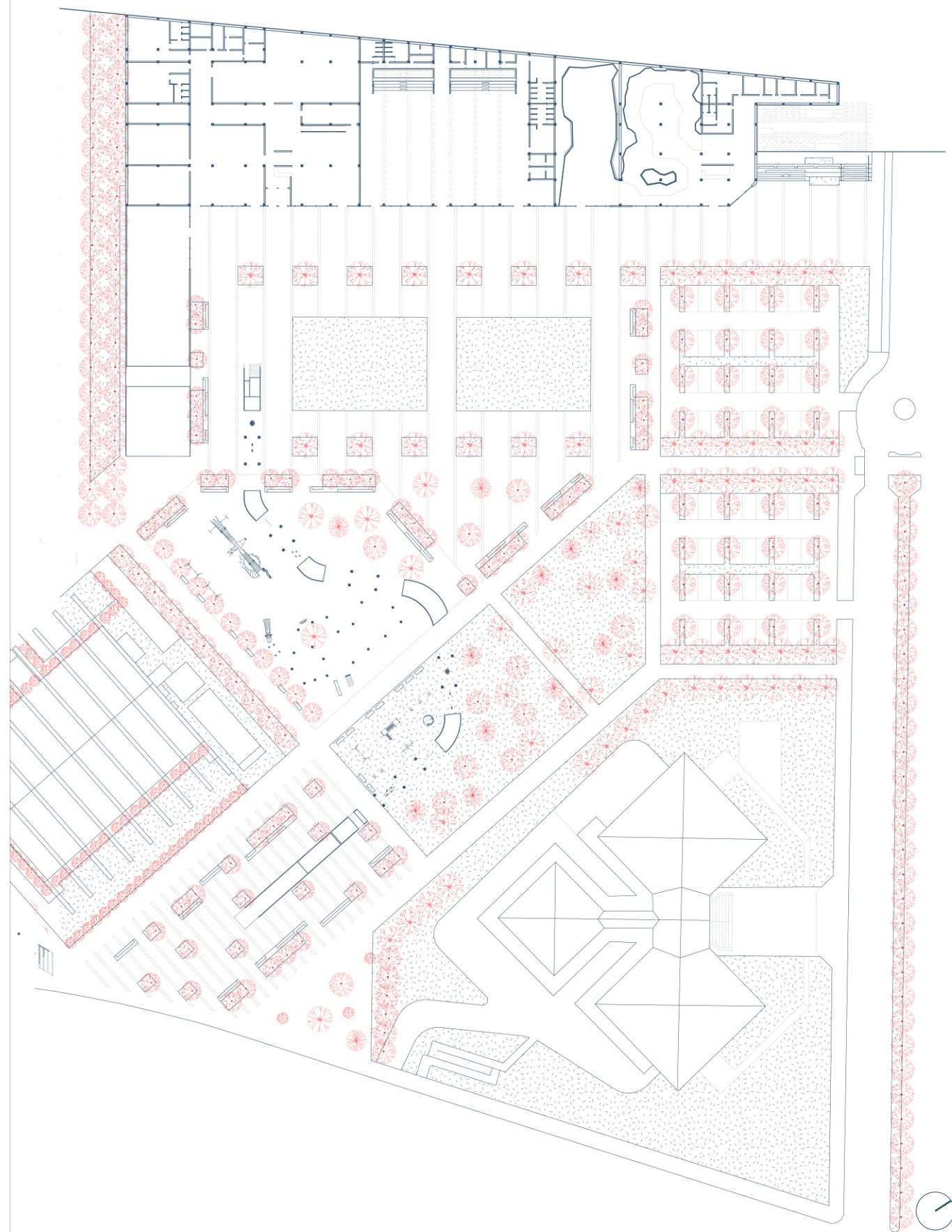


Fig. 39 Pianta piano terra edificio a destinazione sportiva
in scala 1:1000

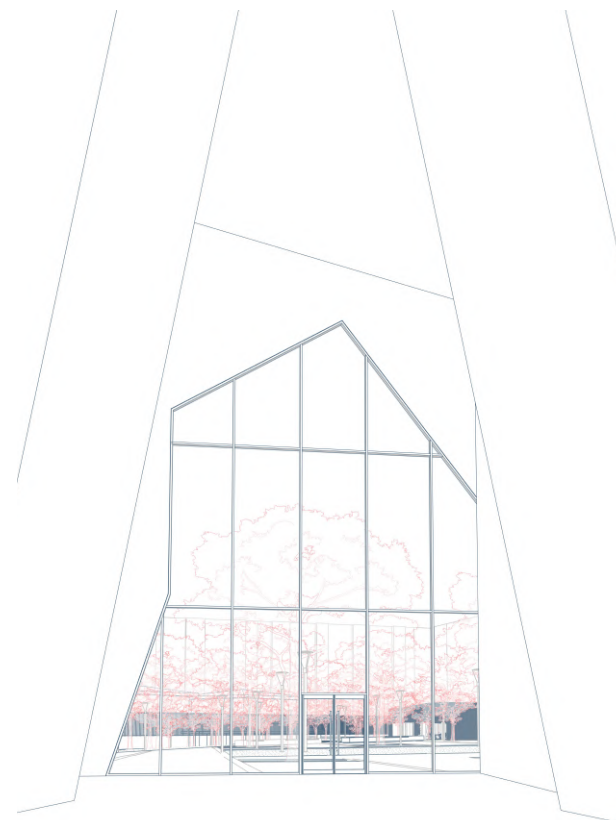


Fig. 40 Vista prospettica interna all'edificio a destinazione sportiva, palestra di arrampicata (a lato)



Fig. 41 Vista prospettica interna all'edificio a destinazione sportiva, palestra fitness (in alto)

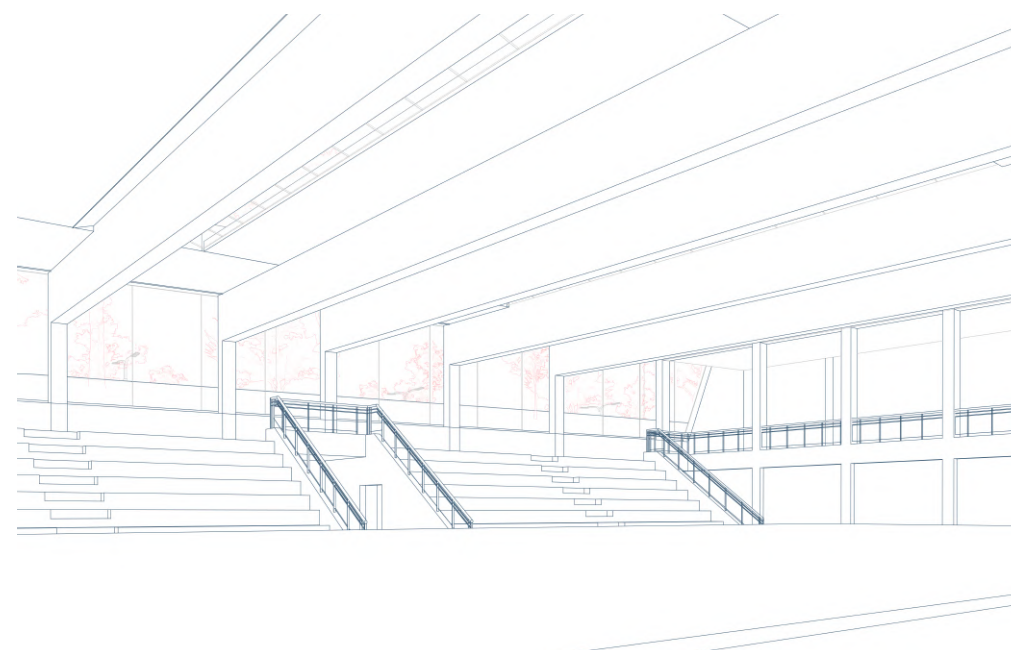
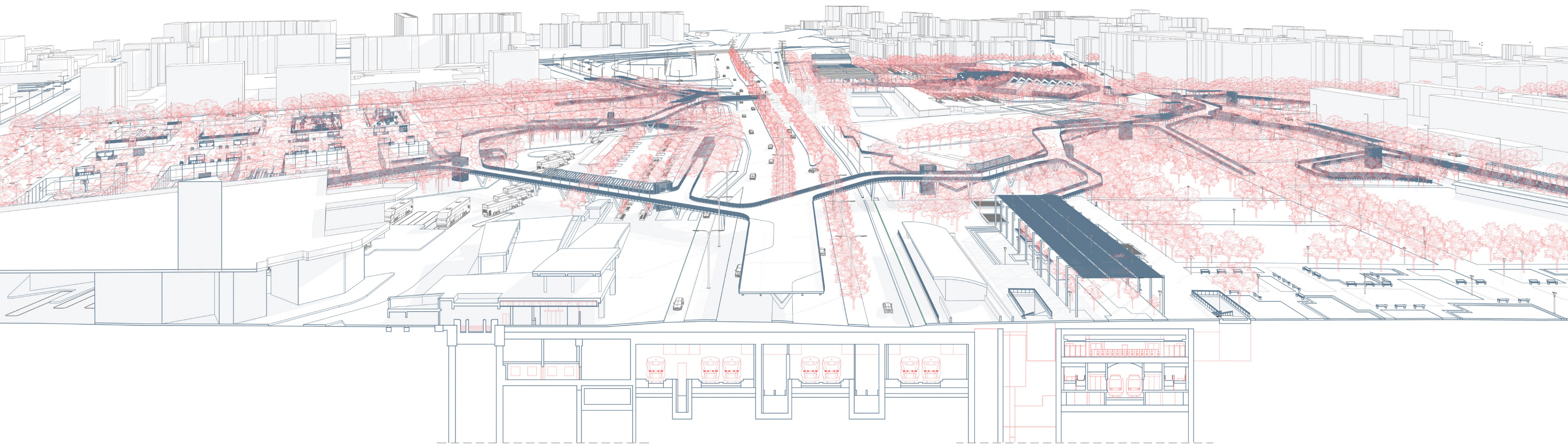
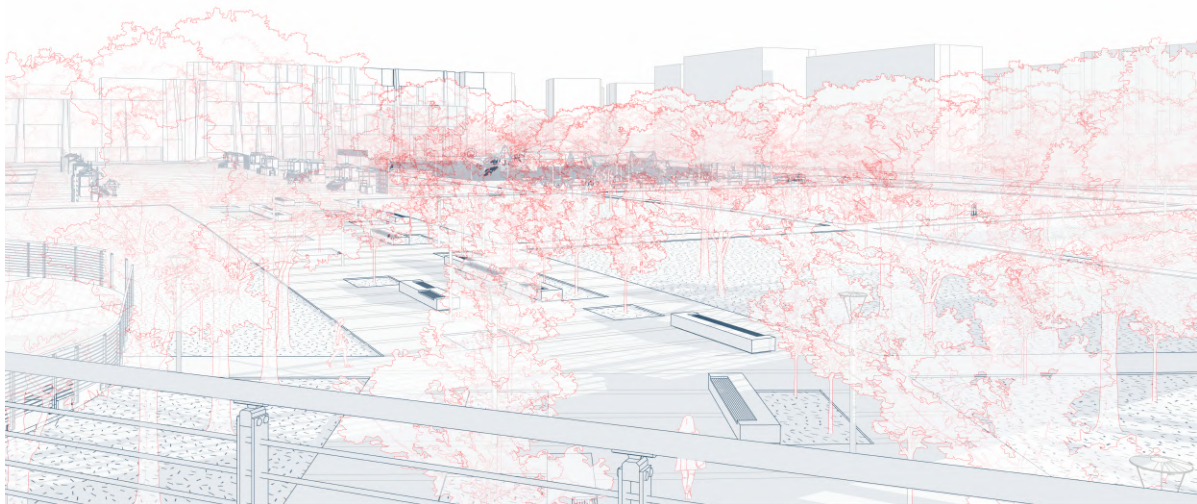


Fig. 42 Vista prospettica interna all'edificio a destinazione sportiva, spazio polifunzionale (a lato)

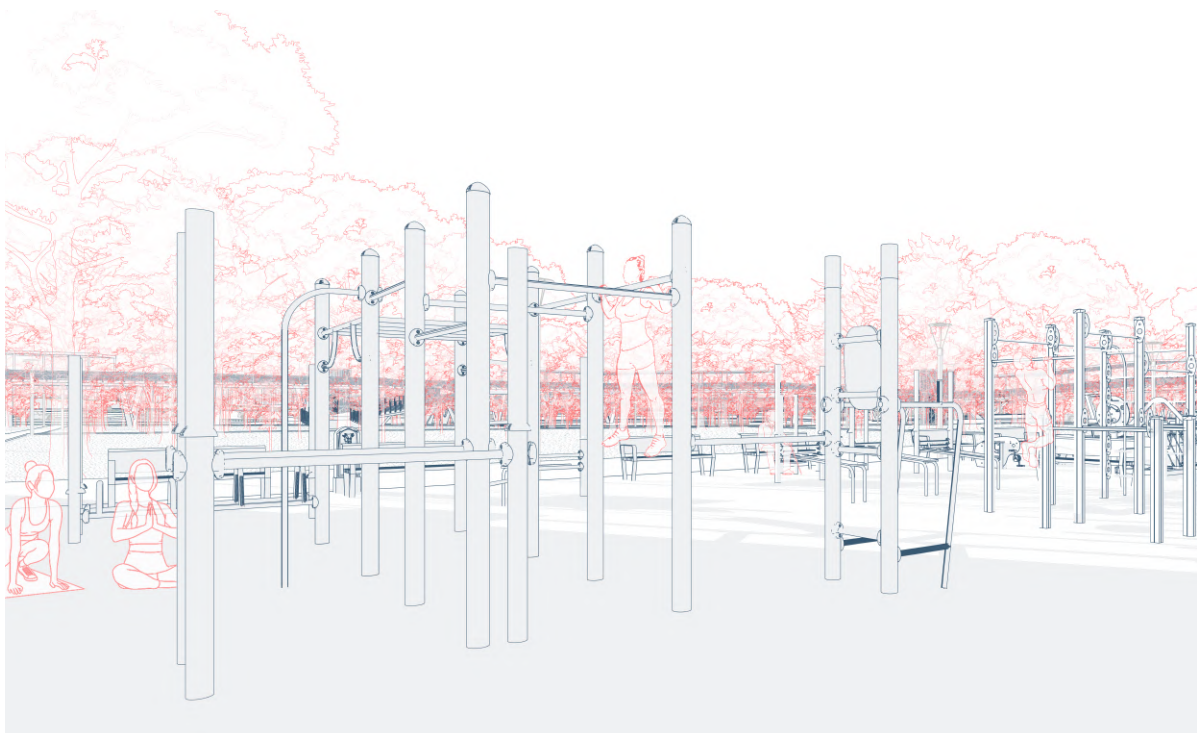
Sezione prospettica trasversale al viale della Spina, che intercetta la stazione ferroviaria sotterranea Rebaudengo Fossata e la stazione metropolitana della Linea 2 Rebaudengo





Alba sulla passerella – Camilla, 24 anni

Alle 6:30 del mattino, Camilla corre da via Gottardo verso il nuovo Parco Sempione, attraversando la passerella ciclopedonale e il viale del Trincerone. Tra alberi e luce dell'alba, supera corso Venezia, dove il traffico è ovattato, e si ferma un momento ad ammirare il paesaggio rigenerato e le nuove attrezzature del parco.



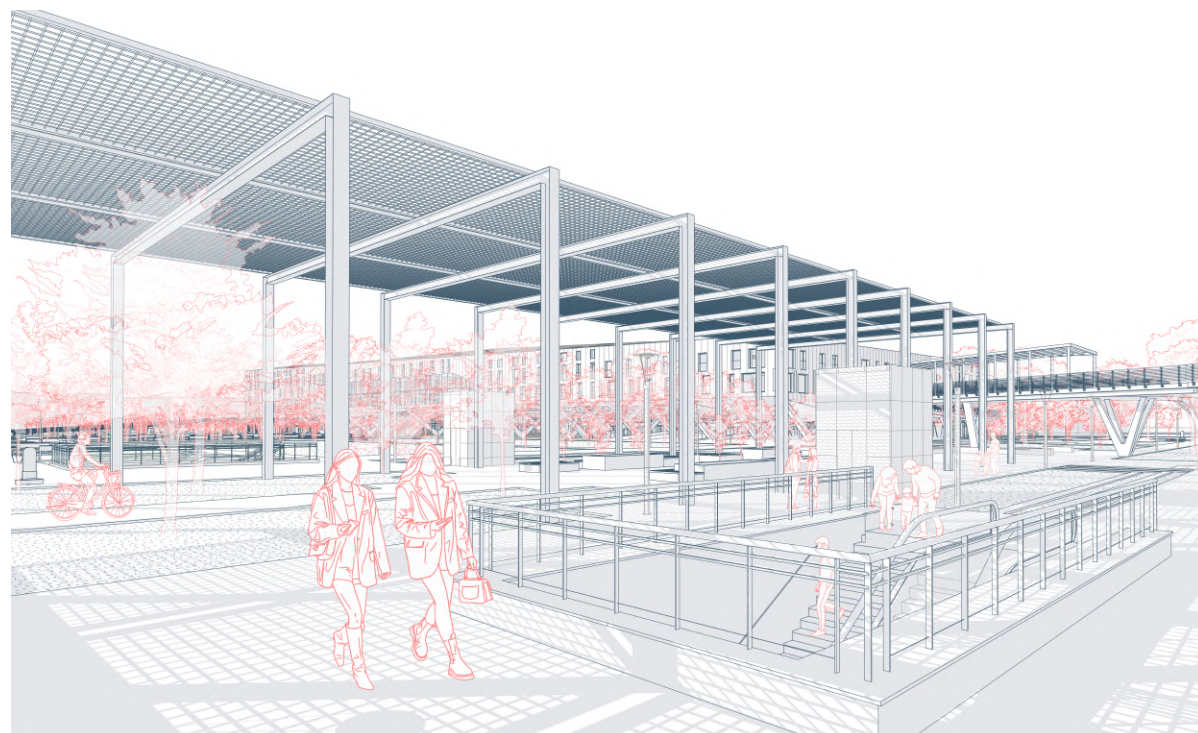
Pausa fitness al parco – Camilla, 24 anni

Ore 6:45 del mattino. Dopo aver attraversato la passerella ciclopedonale, Camilla, imbocca la rampa di discesa che la porta nel cuore del nuovo parco Sempione ovest. Tra gli alberi, l'area fitness all'aperto si mostra ordinata e ben attrezzata. Decide di interrompere la corsa per una breve sessione di esercizi. Il parco è ancora silenzioso, la città si sta appena svegliando.



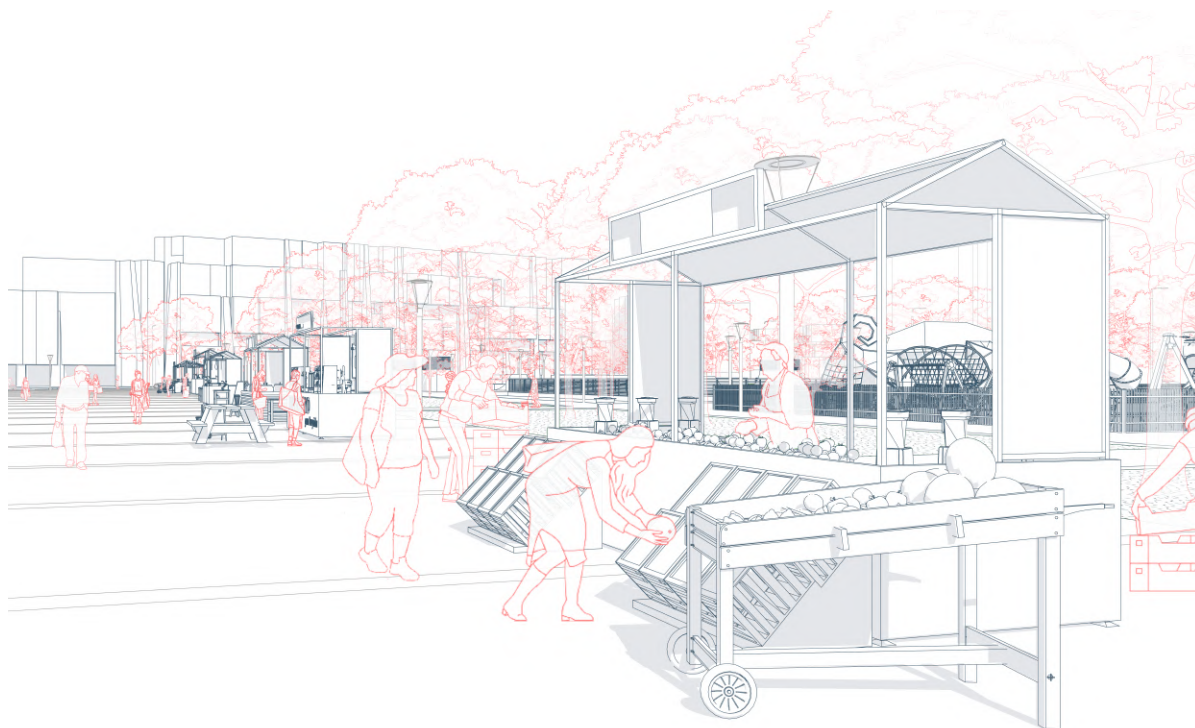
Risveglio e caffè – Giusy e Filippo, 57 e 60 anni

Ore 7:00 del mattino. Filippo e Giusy si svegliano e si spostano in cucina per una colazione veloce. Con un caffè in mano, si fermano sul balcone che si affaccia sulla piazza dell'edificio, godendosi un attimo di calma prima di iniziare la giornata.



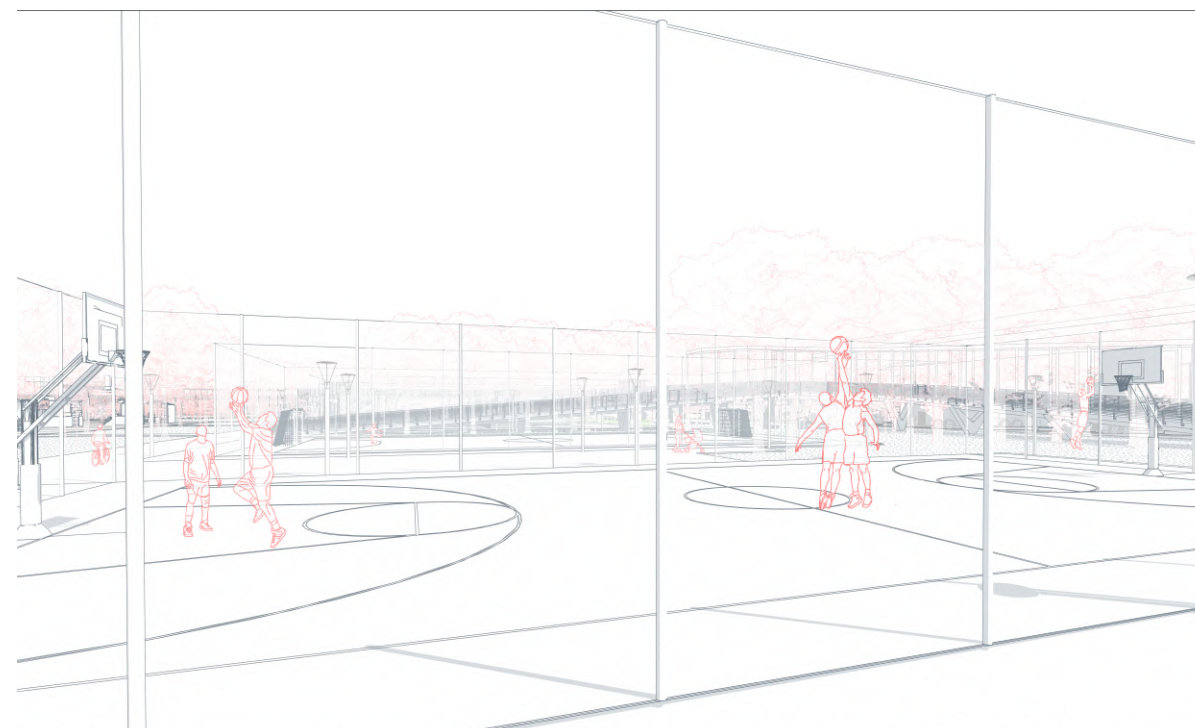
Verso la metro – Elisa e Chiara, 26 e 22 anni

Ore 8:00 del mattino. Elisa e Chiara, due amiche che abitano alle spalle della Cascina Fossata, escono di casa di fretta. Chiara è nervosa, teme di perdere la metro per raggiungere la sede centrale del Politecnico e arrivare puntuale a lezione. Elisa la rassicura con un sorriso: «Tranquilla, in quindici minuti sei lì». Arrivate alla fermata, si salutano: Chiara scende verso la metro, Elisa prosegue verso l'edificio di co-working poco più avanti.



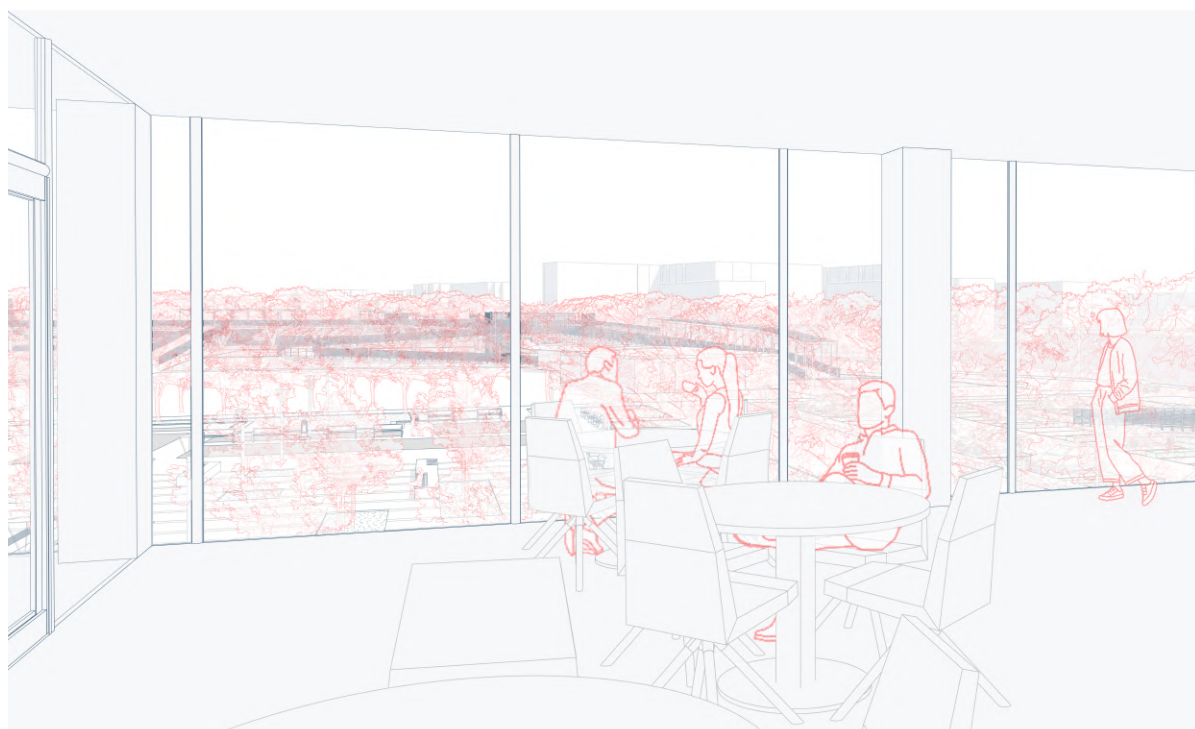
Giornata di mercato – Carmela, 76 anni

Ore 10:00 del mattino. La nuova piazza di Parco Sempione Ovest, con la Cascina Fossata come suggestivo sfondo, si anima per il mercato settimanale. La signora Carmela si avvia tra li banchi, decisa a prendere una pizzecca per la nipotina Giulia. Sa che, appena uscita dall'asilo, la bambina vorrà giocare con gli amici nel parco appena riqualificato.



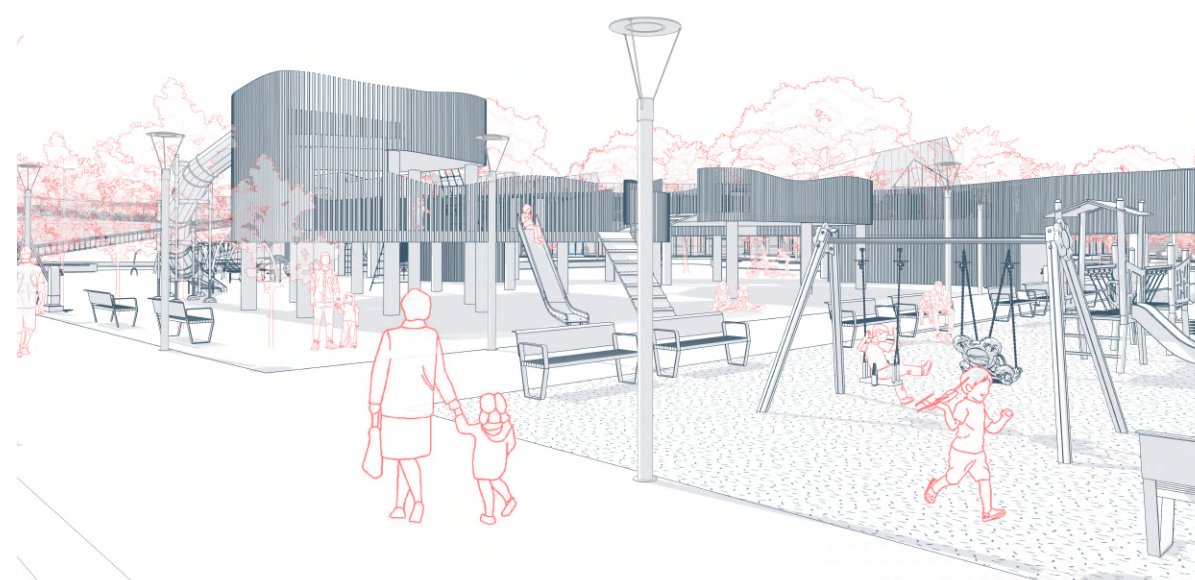
Pomeriggio al campo – Alex e Giovanni, 16 anni

Ore 15:00. Dopo essere usciti dal liceo lungo corso Venezia e aver pranzato, Alex e Giovanni si danno appuntamento al nuovo campo da basket per qualche tiro. Aspettano Matteo, che arriverà al chiosco sul terrazzo della nuova palestra di arrampicata per prendere un gelato insieme.



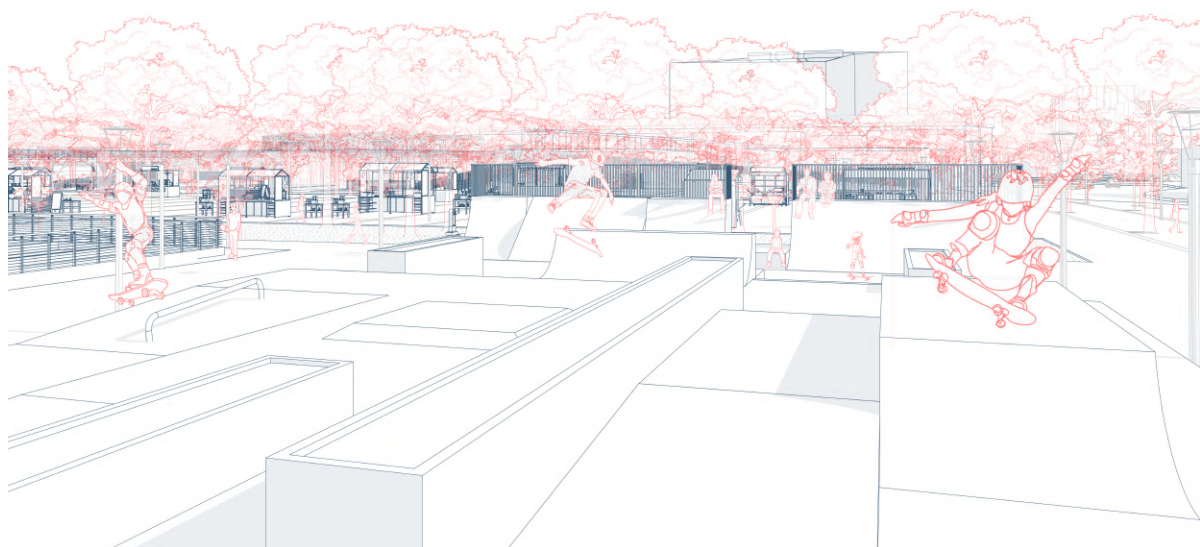
Un concerto da non perdere – Elisa e Mario, 26 e 29 anni

Ore 12:00. Elisa è in pausa pranzo nel co-working, seduta con in mano il suo caffè. Accanto a lei c'è Mario. Guardando oltre le ampie vetrate, scorgono tra gli alberi lo Spazio 211, dove si terrà il concerto di Diego, un giovane artista emergente. Mario propone a Elisa di raggiungerlo lì, insieme ai suoi amici, per la serata.



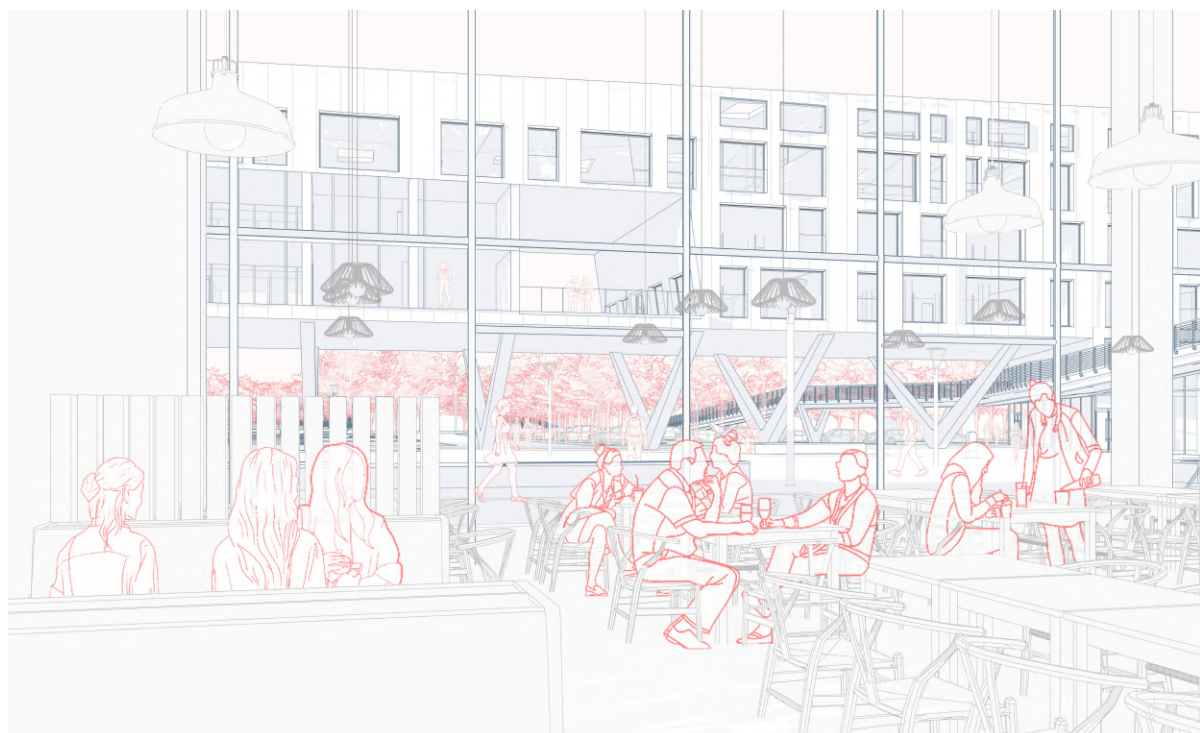
Il nuovo parco – Giulia e la nonna, 5 e 76 anni

Ore 16:30. Giulia esce da scuola, emozionata. Il suo compagno Franz le ha raccontato quanto si sia divertito ieri nel percorso ludico sopraelevato del nuovo parco giochi accanto all'asilo. La nonna Carmela l'attende all'uscita e insieme si dirigono verso il parco, pronte a trascorrere un pomeriggio di gioco.



Insieme allo skatepark – Giorgio e Amir, 12 anni

Ore 18:00. Giorgio è felice: con la riqualificazione del parco Sempione Ovest, che ha superato il degrado e si è animato grazie alle nuove attrezzature sportive, sua madre gli permette finalmente di uscire da solo. Si dirige allo skatepark per esercitarsi sui nuovi trick insieme all'amico Amir.



In attesa della serata – Camilla, Chiara ed Elisa, 24, 26 e 22 anni

Ore 20:00. Camilla e Chiara sono state invitate da Elisa al concerto di stasera. Prima di raggiungere il luogo dell'evento, decidono di fermarsi a mangiare qualcosa. Per fortuna, c'è un nuovo locale al piano terra del complesso a destinazione mista. Dal tavolo, guardano fuori sperando di vedere Mario e i suoi amici.



Dove la città resta sveglia – Tutti

Ore 00:00. La piazza è ancora viva. Le luci illuminano i percorsi e gli spazi attorno allo Spazio 211, animato dalla musica e dalla gente che si ritrova. Anche la nuova fermata della metro è animata da un flusso costante di persone. Il quartiere non si ferma con il calar della notte, ma continua a essere vissuto.

10

Progetto diacronico della trasformazione urbana

In simultanea alla fase creativa e progettuale, si è proceduto alla scomposizione dell'intervento in fasi attuative, legate all'individuazione di nuovi ambiti di proprietà e guidate da una logica fondata sull'analisi dei processi già in corso o in fase di avviamento.

Questi ultimi si sono rivelati determinanti nell'individuare i punti di partenza più efficaci, consentendo di costruire una strategia d'intervento basata sulla continuità operativa e sulla capacità generativa delle trasformazioni già attivate.

La presenza di un elevato numero di attori e attanti all'interno dell'area di Spina 4 ha reso necessario il ricorso a un'impostazione diacronica del progetto, articolata attraverso un cronoprogramma ampio e integrato con quelli già esistenti, capace di mettere in relazione tempi, risorse e vincoli operativi.

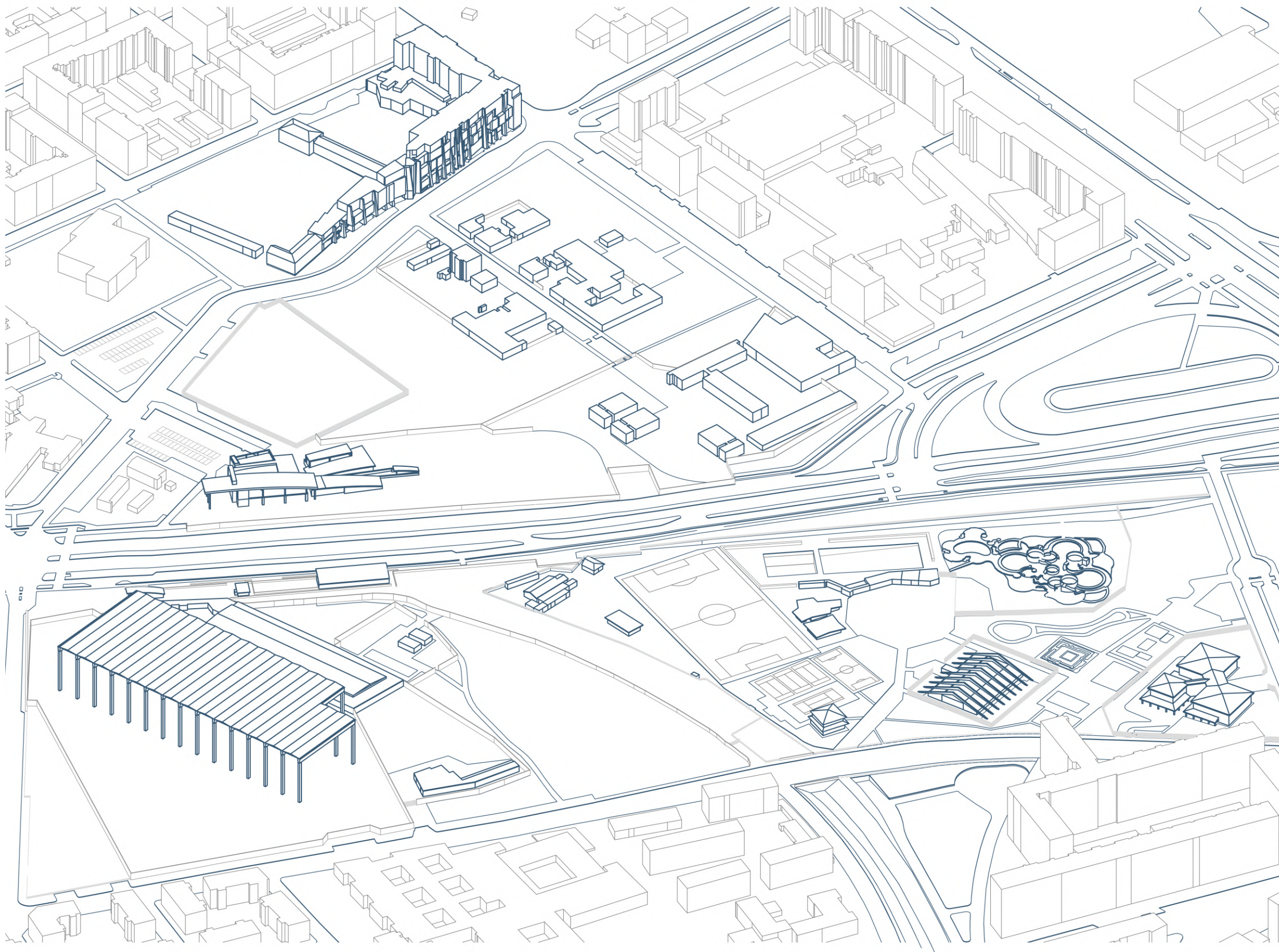
Tale approccio ha garantito una progressiva e coordinata attuazione dell'intervento, in grado di adattarsi alle condizioni reali del contesto e di rispondere con flessibilità alle dinamiche urbane in continua evoluzione.

Lo scenario proposto prevede da un lato l'accesso a finanziamenti pubblici destinati alla realizzazione delle opere a carattere pubblico, con particolare riferimento agli ambiti della rigenerazione urbana, della mobilità sostenibile, dell'inclusione sociale e della riattivazione del tessuto di quartiere; dall'altro, l'attivazione di strumenti di partenariato pubblico-privato (PPP), fina-

lizzati alla realizzazione e gestione di specifici interventi, attraverso la collaborazione tra amministrazione e soggetti privati, con l'obiettivo di garantire una maggiore efficacia e sostenibilità nella realizzazione complessiva del progetto.

La rappresentazione di questo processo avviene attraverso nove viste assonometriche dell'intera area, corrispondenti a un arco temporale di nove anni.

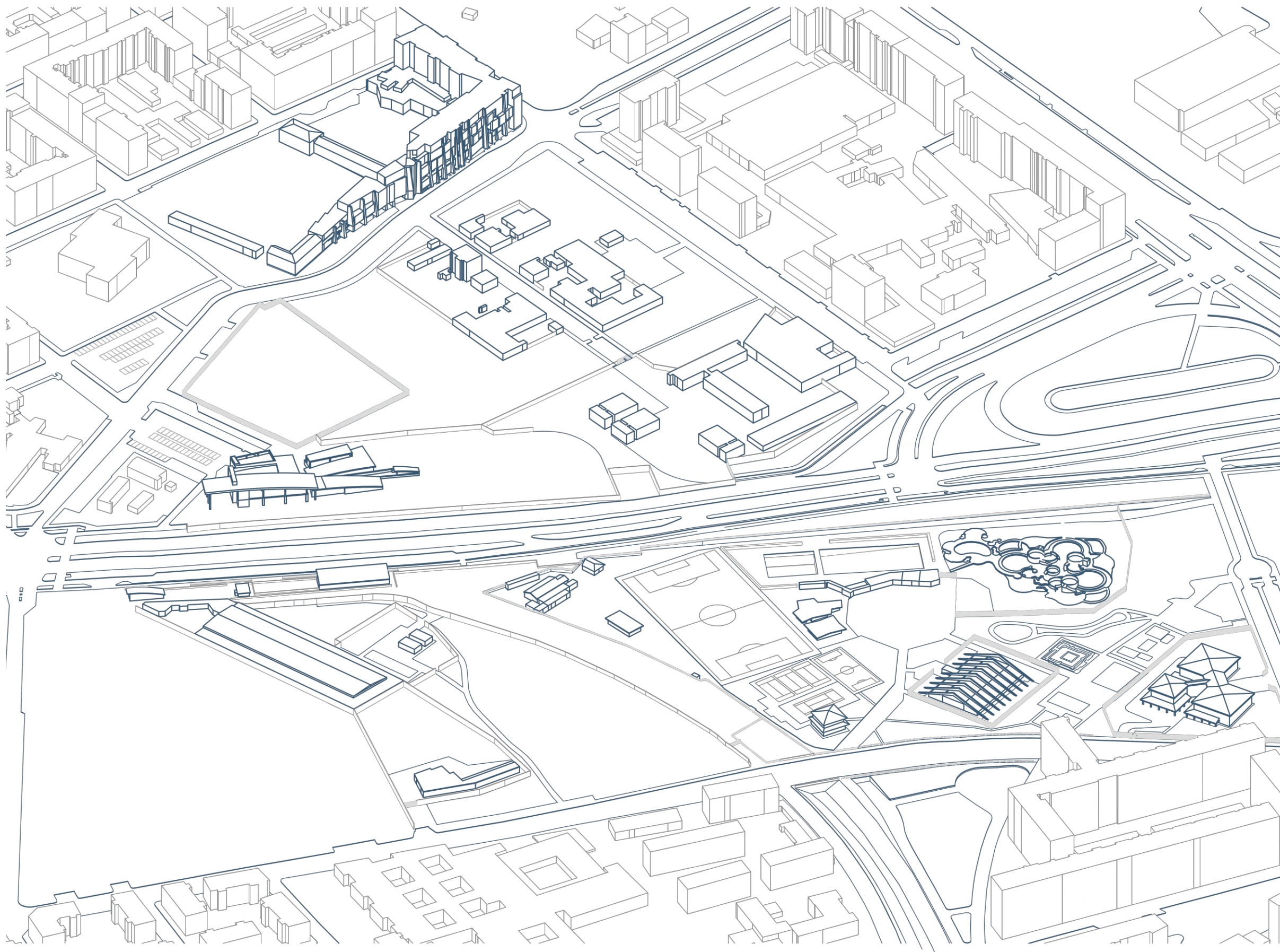
Il percorso ha inizio con la fase 0, che rappresenta la condizione attuale, e si conclude con la fase 8, prevista per il 2032, anno in cui è programmata l'inaugurazione della Linea 2 della metropolitana di Torino. Ciascuna assonometria proietta le trasformazioni previste in quella determinata fase temporale, permettendo un'intuitiva comprensione dell'evoluzione spaziale e funzionale dell'intervento.



FASE 0 - Oggi

Come precedentemente accennato, la fase 0 corrisponde all'attuale assetto urbano. In questo scenario, l'edificio dell'ex fabbrica Gondrand si presenta in uno stato di demolizione parziale: restano visibili unicamente la struttura portante e la grande copertura, in attesa dell'intervento di bonifica ambientale dell'area.

Parallelamente, sono in fase di completamento i lavori di finitura della stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata, mentre nell'area retrostante – un tempo occupata dall'ex fabbrica Kerry, demolita integralmente nel 2021 – è prevista l'imminente realizzazione di un terminal per autobus e di una struttura ricettiva con una capienza di 112 camere, attualmente in attesa del rilascio dei relativi permessi di costruzione.



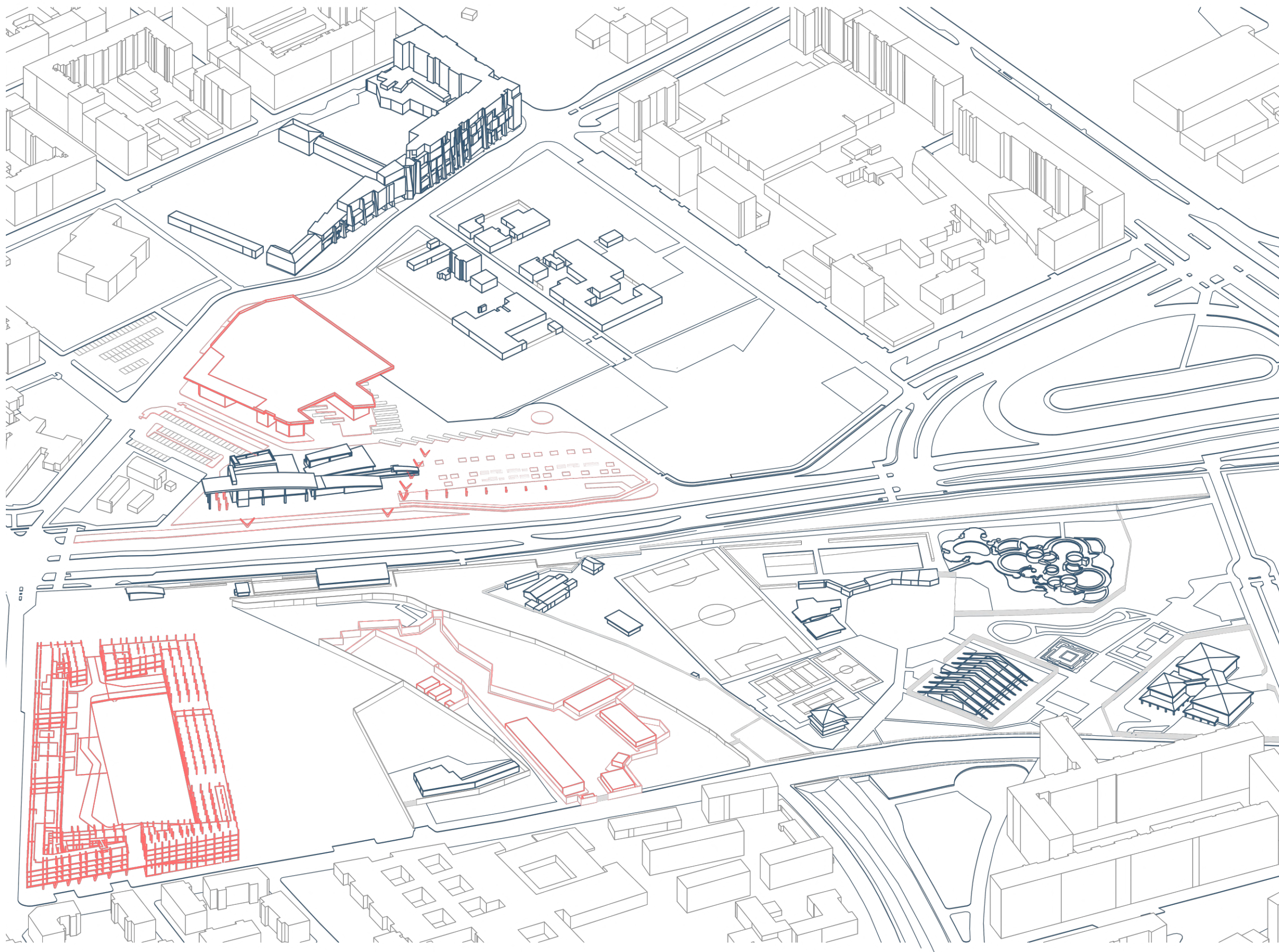
■ Elementi di rilevanza ed
elementi consolidati

Fig. 44 Vista assonometrica complessiva processo diacronico del progetto, FASE 1

FASE 1 - Settembre 2025

Il processo di trasformazione dell'area prende avvio con la completa demolizione dell'ex fabbricato Gondrand e la successiva bonifica del suolo, interventi che consentono di liberare l'area per la realizzazione del nuovo edificio sviluppato nell'ambito del presente progetto di tesi, in risposta alle nuove esigenze funzionali e alla riconsiderazione delle destinazioni d'uso.

La proposta tiene conto della prossimità e dell'interconnessione con il futuro capolinea della Linea 2 della metropolitana. Il progetto sostituisce una precedente ipotesi elaborata dallo studio Bossolono per la medesima area, mai attuata.



■ Elementi di rilevanza ed elementi consolidati ■ Elementi di nuova costruzione

Fig. 45 Vista assonometrica complessiva processo diacronico del progetto, FASE 2

FASE 2 - Settembre 2026

In questa fase ha inizio la costruzione del nuovo edificio a destinazione mista (residenziale, commerciale, co-working), che si insedia sull'area precedentemente occupata dall'ex fabbricato Gondrand.

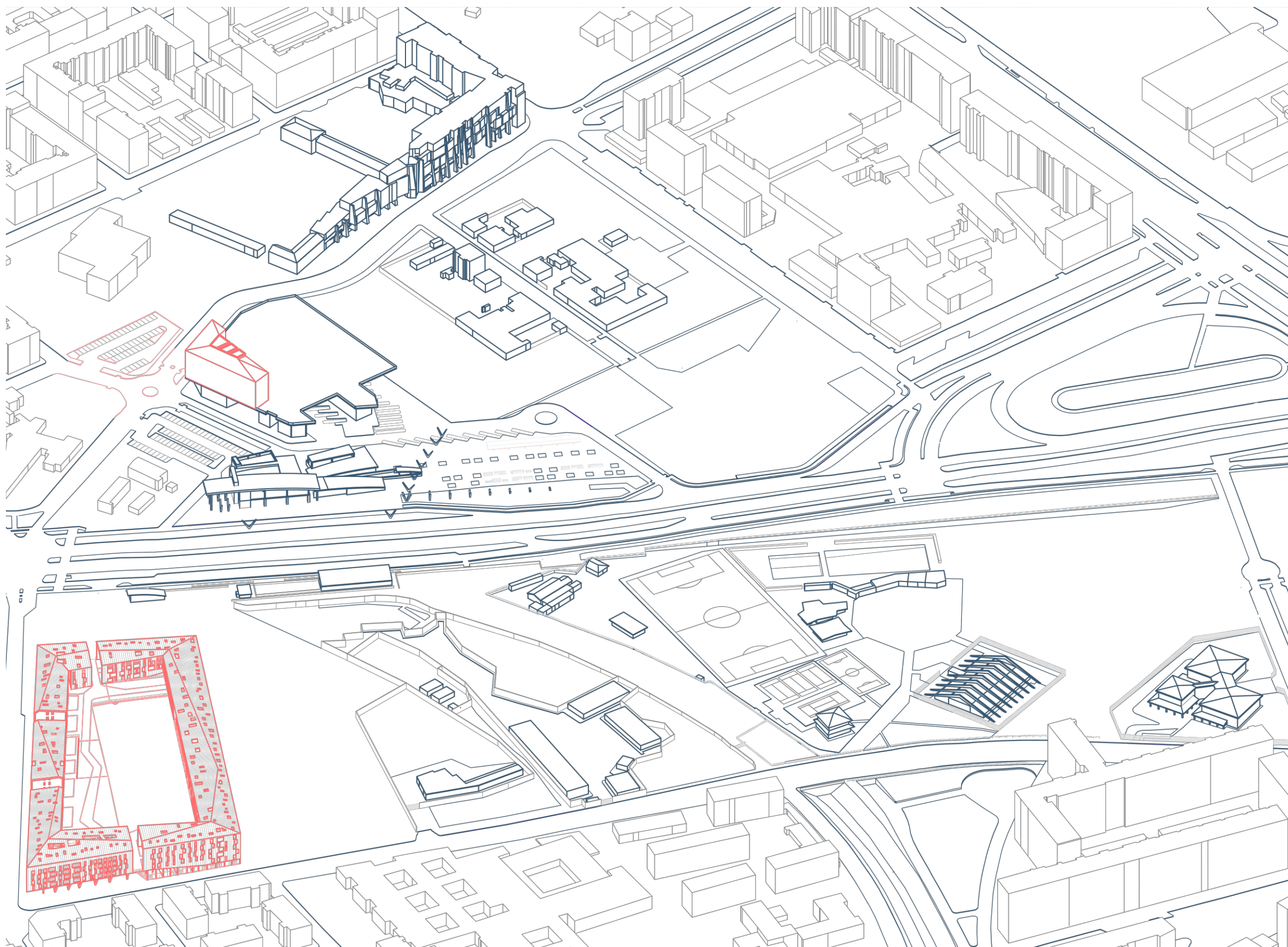
I lavori iniziano con le operazioni di scavo per le fondazioni e la successiva realizzazione dello scheletro strutturale.

Contemporaneamente viene completata la prima delle due fasi previste per la realizzazione della stazione degli autobus Fossata, che include non solo il terminal, ma anche i servizi ad esso connessi e le opere esterne relative alla viabilità e ai parcheggi. Nello stesso periodo, si avviano i lavori per il capolinea della nuova Linea 2 della metropolitana, con l'allestimento del cantiere nell'area adiacente del Parco Sempione, in prossimità del centro culturale Spazio 211. È inoltre prevista l'espropriazione e la successiva demolizione dell'ex fabbrica Carlini, a cura della società di infrastrutture Infra.TO.

Parallelamente, si conclude l'intervento di finitura della stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata, accompagnato dalla sistemazione superficiale delle aree circostanti, attraverso la realizzazione di un parco lineare elaborato nell'ambito del presente lavoro di tesi e realizzato a carico della società proprietaria RFI.

Contestualmente, vengono posizionati i primi pilastri della futura passerella ciclopedonale, infrastruttura strategica per la connessione dell'area di Spina 4, concepita per superare le attuali barriere fisiche: la difficile attraversabilità del viale della Spina, la scarsa continuità tra le diverse aree urbane e il dislivello topografico che limita l'accessibilità.

Infine, viene liberata l'area di cantiere posta in fondo a via Brenta, occupante una porzione del Parco Sempione Ovest, consentendo la successiva restituzione dell'area al contesto urbano e al sistema del verde.



■ Elementi di rilevanza ed elementi consolidati ■ Elementi di nuova costruzione

Fig. 46 Vista assometrica complessiva processo diacronico del progetto, FASE 3

FASE 3 - Settembre 2027

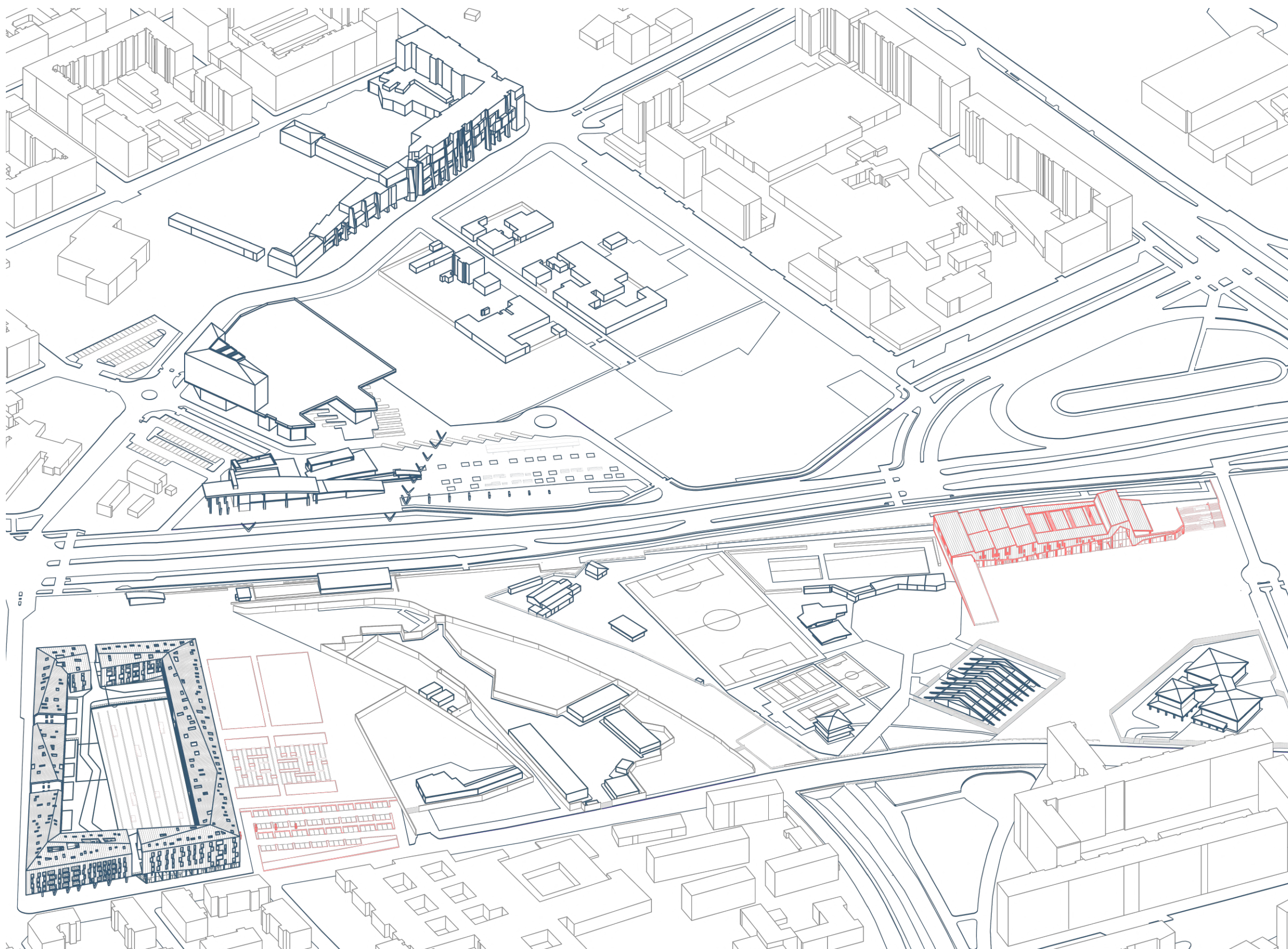
Si prevede la realizzazione di un edificio a destinazione sportiva all'interno del Parco Sempione Est, in continuità funzionale con l'area già caratterizzata dalla presenza del doppio impianto della piscina Sempione, completamente dismesso dal 2022.

L'intervento prevede l'affidamento in concessione a un soggetto privato di una porzione dell'area precedentemente occupata dal lido per bambini.

La procedura di selezione, da attuarsi tramite bando pubblico, ha come oggetto la concessione del diritto di superficie sull'area, finalizzata alla realizzazione dell'edificio sportivo secondo il progetto definito in questa tesi. Al concessionario sarà inoltre affidata la futura gestione della struttura.

Oltre alla costruzione dell'edificio, il soggetto privato si occuperà delle opere di urbanizzazione dell'area limitrofa, anch'esse sviluppate nel progetto di tesi, nonché della riqualificazione dell'impianto natatorio dismesso, con la possibilità di assumerne la gestione una volta ripristinata la piena funzionalità.

Infine, si prevede il completamento della componente architettonica dell'edificio a destinazione mista e l'ultimazione della seconda e ultima fase della nuova stazione degli autobus, comprensiva della struttura ricettiva connessa.

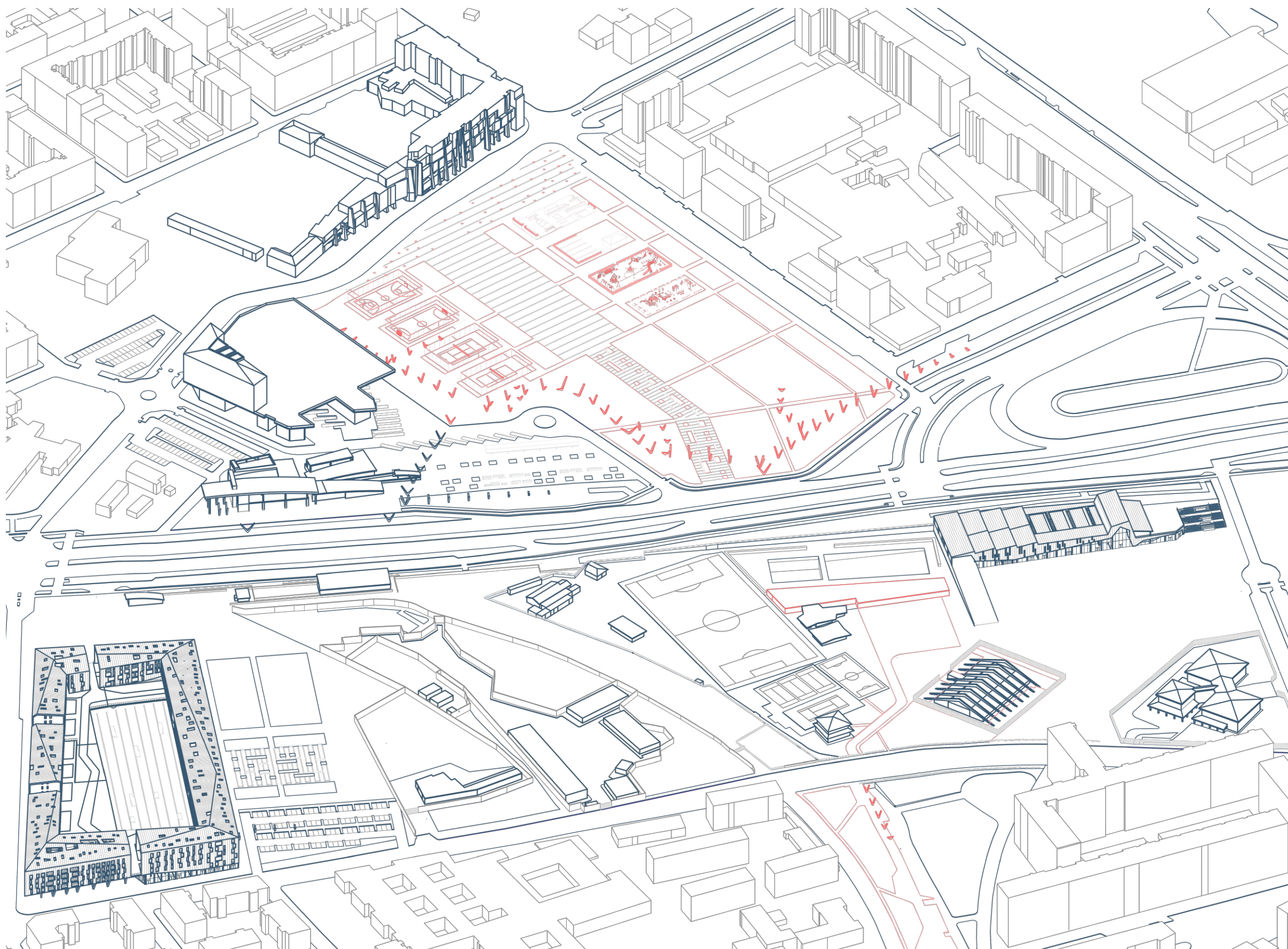


FASE 4- Settembre 2028

Durante la quarta fase è previsto il completamento dell'edificio a destinazione sportiva, in parallelo alla conclusione delle opere di sistemazione del suolo e alla posa dei pilastri della passerella, localizzati all'interno dell'area di pertinenza dell'edificio a destinazione mista.

Contestualmente, verrà avviata la procedura di ricollocazione abitativa dei residenti attualmente insediati nei bassi fabbricati situati su via Brenta, i quali verranno trasferiti all'interno del nuovo edificio residenziale previsto nell'area dell'ex complesso Gondrand.

Gli edifici originali, soggetti a esproprio, saranno successivamente demoliti per consentire la realizzazione del nuovo parco urbano, parte integrante del progetto redatto nell'ambito della presente tesi e attuato dal Comune di Torino.



■ Elementi di rilevanza ed elementi consolidati ■ Elementi di nuova costruzione

Fig. 48 Vista assometrica complessiva processo diacronico del progetto, FASE 5

FASE 5 - Settembre 2029

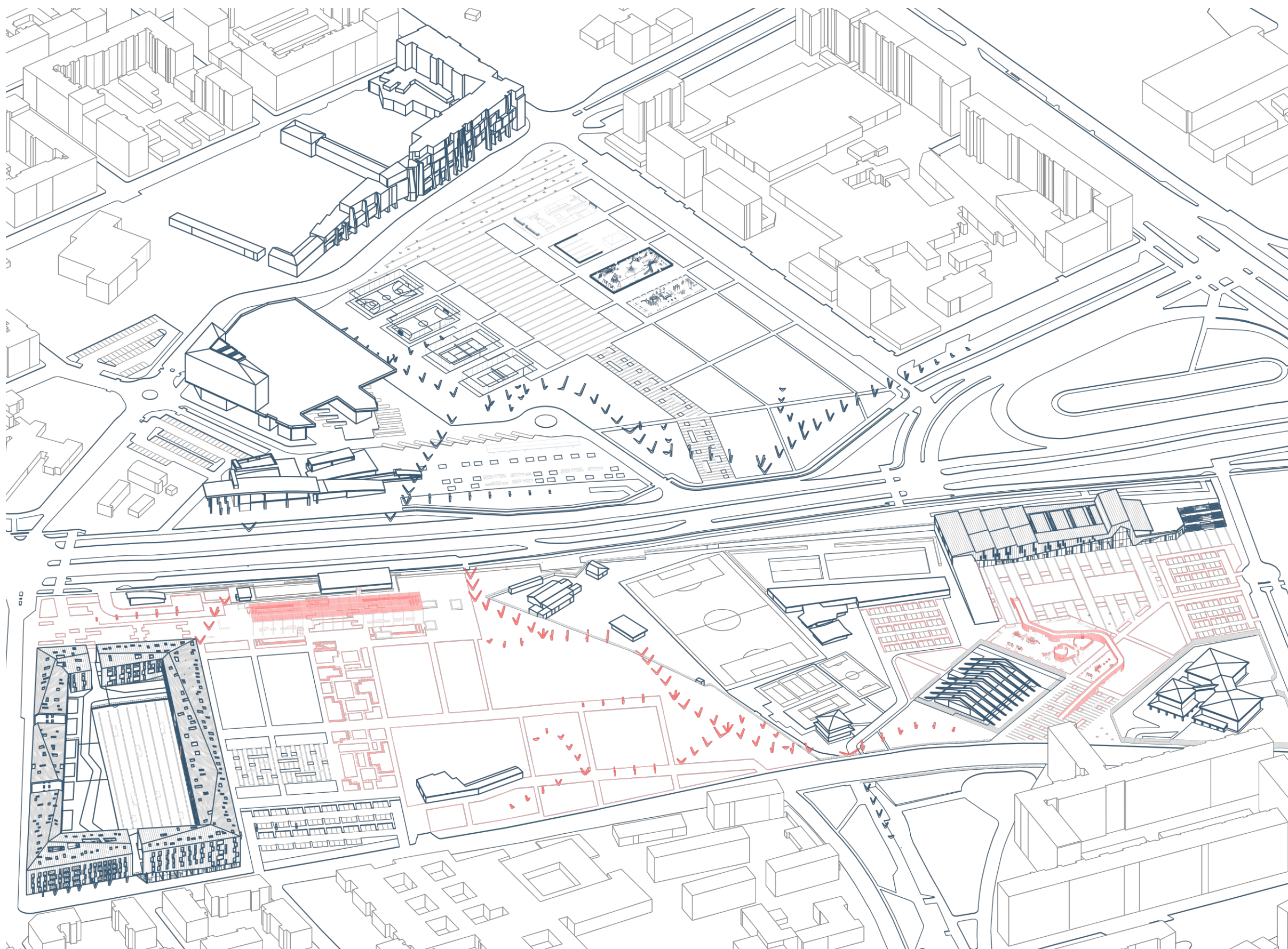
Nella quinta fase si prevede la conclusione dei lavori di riqualificazione dell'impianto natatorio e il completamento degli interventi previsti per il Parco Sempione Ovest, progettato all'interno della presente tesi.

Il parco sarà attrezzato con nuove aree verdi, spazi per attività ricreative e sportive, e accoglierà i pilastri della passerella pedonale, interamente progettata nell'ambito del lavoro di tesi.

In parallelo, verranno completati anche i lavori di sistemazione superficiale del trincerone, secondo il progetto sviluppato da Infra.To.

Sebbene il progetto ufficiale non preveda la realizzazione di una passerella ciclopeditone, la tesi ne propone l'inserimento come elemento strategico di connessione tra le due sponde di via Cigna.

In quest'ottica, all'interno dell'area oggetto di intervento saranno posizionati pilastri aggiuntivi, funzionali alla futura realizzazione della passerella stessa, che si integra con il nuovo assetto urbano delineato dal progetto di tesi.



■ Elementi di rilevanza ed elementi consolidati ■ Elementi di nuova costruzione

FASE 6 - Settembre 2030

In questa fase si completa la sistemazione superficiale delle aree esterne adiacenti all'edificio sportivo e alla piscina Sempione, secondo quanto previsto dal progetto elaborato nell'ambito della presente tesi e realizzato a carico del soggetto privato.

L'intervento comprende la realizzazione di nuove piazze, spazi verdi, aree gioco attrezzate per bambini (in sostituzione di quelle preesistenti) e parcheggi a servizio dell'intero comparto.

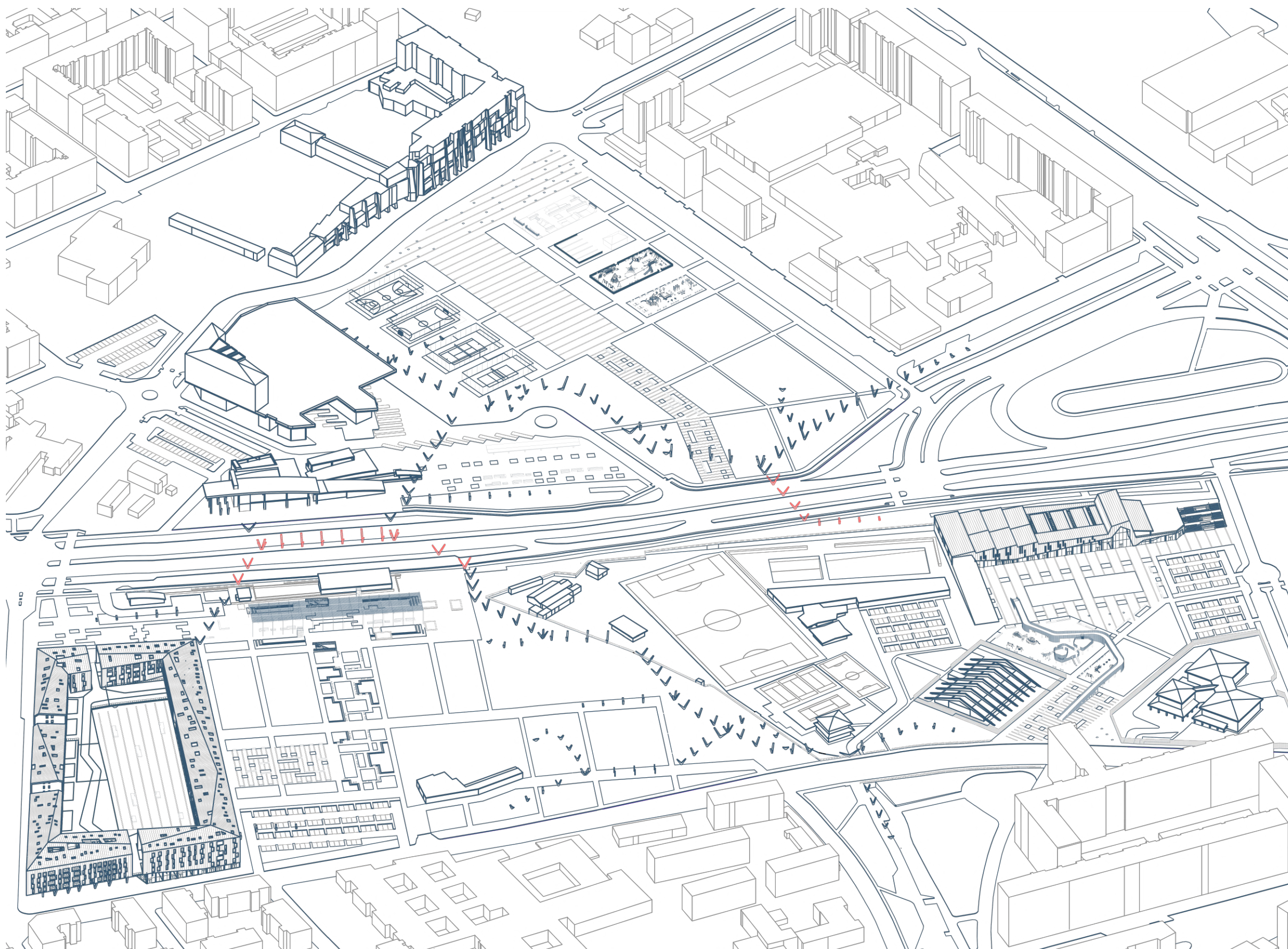
Nella medesima area vengono inoltre posizionati ulteriori pilastri della passerella ciclopedonale, proseguendo così la costruzione dell'infrastruttura.

Simultaneamente si conclude il cantiere relativo al capolinea Rebaudengo della Linea 2 della metropolitana, con la sistemazione superficiale dell'area precedentemente occupata dai lavori.

L'intervento integra il progetto elaborato da Infra.To con le soluzioni paesaggistiche e le strategie di connessione urbana proposte nel lavoro di tesi, attraverso la realizzazione di un parco lineare coerente con il disegno urbano e nuove zone verdi nell'area dell'ex raccordo ferroviario.

Contestualmente, si prevede che il Comune di Torino intervenga nella riqualificazione dell'area adiacente allo Spazio 211, seguendo le indicazioni contenute nello studio progettuale sviluppato nel contesto di questa tesi, completando così l'ultimo tassello del sistema di trasformazioni previsto.

Fig. 49 Vista assonometrica complessiva processo diacronico del progetto, FASE 6



■ Elementi di rilevanza ed
elementi consolidati ■ Elementi di nuova costruzione

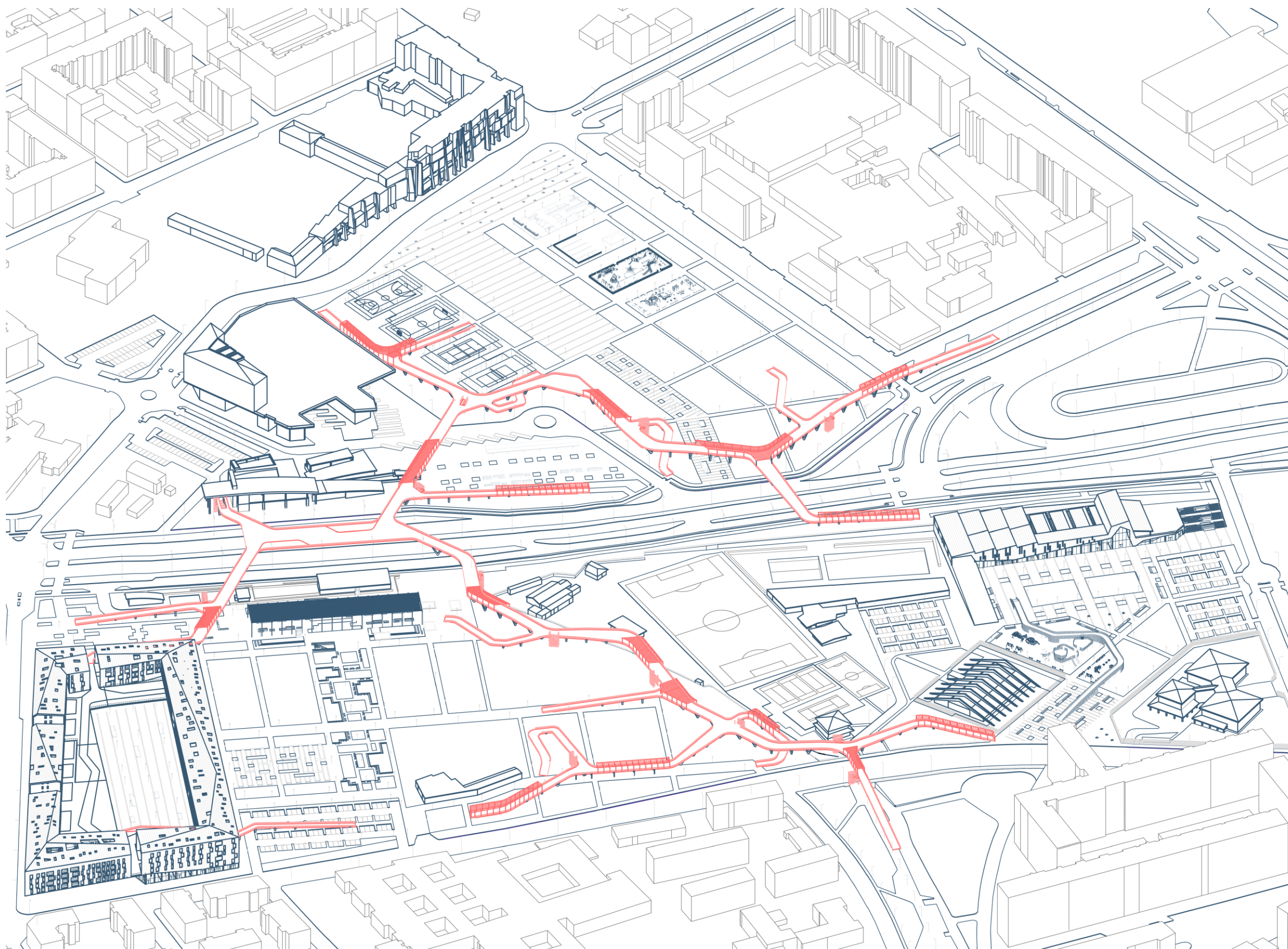
Fig. 50 Vista assometrica complessiva processo diacronico del progetto, FASE 7

FASE 7 - Settembre 2031

In questa penultima fase si completa la posa di tutti i pilastri della passerella ciclopedonale, con l'inserimento del tratto mancante su corso Venezia.

Quest'ultima rappresenta la parte più complessa dell'intervento, poiché comporta l'organizzazione di una fase di cantiere che, attraverso chiusure parziali della carreggiata, consenta di garantire la continuità della viabilità.

L'intervento sarà realizzato a cura del Comune di Torino.



■ Elementi di rilevanza ed elementi consolidati ■ Elementi di nuova costruzione

FASE 8 - Settembre 2032

Questa fase coincide con l'inaugurazione della Linea 2 della metropolitana e con il completamento della passerella ciclopedonale nella sua componente architettonica, mediante la realizzazione delle travature, del piano di calpestio, dei parapetti e del sistema di copertura.

L'intervento è a cura del Comune di Torino e viene co-finanziato dai diversi soggetti proprietari dell'area, secondo quote proporzionali.

Fig. 51 Vista assometrica complessiva processo diaconico del progetto, FASE 8

Conclusioni

Il lavoro di tesi è stato sviluppato a partire da un tema cruciale: la necessità di ricucire fratture urbane generate da problematiche spaziali, infrastrutturali e, di conseguenza, sociali.

L'area oggetto di studio, Spina 4, è un esempio emblematico delle contraddizioni e potenzialità tipiche delle *brownfield* delle città post-industriali.

Attraverso una ricerca basata su fonti storiche e normative urbanistiche, è emerso come l'area sia segnata da un intreccio complesso di processi e trasformazioni rimasti in gran parte incompiuti.

A ciò si aggiunge un quadro normativo frammentato, fatto di piani e varianti che si sono susseguiti e sovrapposti nel tempo, senza mai riuscire a definire un'identità chiara per il sito.

Neppure l'interramento del passante ferroviario, accompagnato dalla realizzazione del Viale della Spina, ha risolto questa condizione: il viale continua a rappresentare una cesura, in particolare per il Parco Sempione, oggi percepito come diviso in due realtà distinte.

Questa frammentazione è accentuata dalla discontinuità degli spazi e delle proprietà, oltre che dalla presenza di aree residuali mai considerate, che riflettono una mancanza complessiva di visione unitaria. Tali condizioni hanno portato a un progressivo degrado urbano e sociale, con episodi di occupazione abusiva.

Alla luce di questo scenario, risulta evidente quanto l'area necessiti di un intervento di rigenerazione. Allo stesso tempo, il nuovo nodo infrastrutturale rappresenta un'opportunità, con il potenziale di attivare un processo di trasformazione urbana grazie al suo ruolo catalizzatore.

Il progetto si inserisce in questo contesto come una proposta possibile, coerente e consapevole, senza ambire a soluzioni definitive, ma capace di adattarsi nel tempo e di offrire una base solida per un dialogo progettuale aperto.

Gli spazi progettati mirano a integrare e valorizzare il contesto esistente, rispondendo ai bisogni dei cittadini e promuovendo inclusione sociale e sostenibilità ambientale.

La fase progettuale non è stata concepita come un esercizio stilistico, ma come un racconto fatto di persone che vivono lo spazio e che devono poterlo plasmare secondo le proprie esigenze.

Questa tesi si propone dunque come un contributo - attraverso un'analisi teorica, analitica e progettuale - per restituire alla collettività un luogo a lungo sottratto all'uso pubblico, a causa del degrado fisico e sociale, affinché possa tornare a essere uno spazio di possibilità e inclusione.

Bibliografia e sitografia

Documenti

Miletto E., *Torino: sviluppo industriale e barriere operaie ai primi del ‘900*, in *Scopri Torino*, Istoreto, Torino, 2002, pp. 1-20.

Urban Lab, *Sette aree ferroviarie a Torino: una lettura del territorio per mappe e indicatori*, Torino, 2019, pp. 14–15, 18, 31.

Urban Lab, *Sette aree ferroviarie a Torino: Gli esiti del workshop del 29-30-31 maggio 2019*, Torino, 2019.

Carucci S., *Verso il futuro delle aree ferroviarie - Scenari di trasformazione*, 2019, pp. 24-34.

FS Sistemi Urbani, *Real Estate Opportunities Book*, 2024, pp.43.

Sitografia

Città di Torino, *Cartografia*. Disponibile su: <http://geoportale.comune.torino.it/web/cartografia> (consultato il 24 ottobre 2024).

Città di Torino, *Catalogo (open data)*. Disponibile su: <http://geoportale.comune.torino.it/geocatalogocoto/?sezione=catalogo> (consultato il 31 ottobre 2024).

Città di Torino, *Linea 2 della Metropolitana torinese - progetto definitivo*, Geoportale e governo del territorio. Disponibile su: <http://geoportale.comune.torino.it/web/linea-2-della-metropolitana-torinese-progetto-definitivo> (consultato il 14 giugno 2025).

Città di Torino, *Variante 333 - Linea 2 della Metropolitana torinese. Tratta Rebaudengo - Politecnico. Progetto di Fattibilità Tecnico Economica*, Geoportale e governo del territorio. Disponibile su: <http://geoportale.comune.torino.it/web/node/2198> (consultato il 27 marzo 2025).

Città di Torino, *Piano Regolatore Generale Variante n°200 - Linea 2 metropolitana e quadrante nord-est di Torino*, Geoportale e governo del territorio. Disponibile su: <http://geoportale.comune.torino.it/web/search/node?keys=variante+200> (consultato il 13 febbraio 2025).

Città di Torino, *Piano Regolatore di Torino 1995 - relazione illustrativa*, Geoportale e governo del territorio. Disponibile su: <http://geoportale.comune.torino.it/web/governo-del-territorio/piano-regolatore-generale/norme-urbanistiche-di-attuazione/relazione> (consultato il 20 gennaio 2025).

Infratrasporti.To, *Metro Linea 2*, Infra.To - infrastrutture per la mobilità. Disponibile su: <https://infrato.it/linea-2> (consultato il 20 gennaio 2025).
Città di Torino, *Metropolitana di Torino – Linea 2*, Mobilità. Org. Disponibile su: <https://torino.mobilita.org/opere/metropolitana-di-torino-linea-2/> (consultato il 12 dicembre 2024).

Lo Ricco, G., *Torino: La Metamorfosi dell'area Spina 4*, GizmoWeb, 12 ottobre 2010. Disponibile su: <https://www.gizmoweb.org/2010/10/la-metamorfosi-di-torino/> (consultato il 14 febbraio 2025).

Ulteriori siti consultati

“<https://www.torinocambia.it/>”

“<https://www.otipiemonte.it/monitoraggio>”

“<https://www.cittagora.it/>”

“<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/>”

“<http://www.immaginidelcambiamento.it/>”

“<https://torino.mobilita.org/opere/metropolitana-di-torino-linea-2/>”

Ringraziamenti

Un ringraziamento speciale va al nostro relatore, il professor Armando, per averci aiutato a dare forma alle nostre idee e per essere stato una guida preziosa nella realizzazione di questo lavoro.

Camilla e Giovanni

Alla mia famiglia, le pagine più preziose del mio libro: ogni mio traguardo è l'eco di ciò che avete seminato per me, e per questo vi dedico tutto.

Ai miei nonni, custodi della memoria e della saggezza di un tempo, le mie radici più profonde.

All'amicizia sincera, perché ci sono viaggi che si compiono da soli e viaggi in cui avere qualcuno accanto fa tutta la differenza del mondo, e questo è stato uno di quelli.

A Gio, con cui ho condiviso l'intero percorso universitario: le notti insonni, i progetti che sembravano non finire mai, le sveglie all'alba che ci ricordavano che anche venti minuti in più di sonno avrebbero fatto la differenza. Il nostro è stato un percorso segnato da ritardi cronici, pranzi improvvisati e quel posto sempre tenuto accanto, pronto a essere occupato quando uno dei due, inevitabilmente, faceva tardi, ma soprattutto da un'intesa silenziosa che va oltre ogni definizione. Ogni discussione e confronto, anche quelli che sembravano eccessivi, era radicato in un comune desiderio di crescita e di trovare la strada giusta, e così abbiamo costruito un rapporto un passo alla volta, come un disegno che non riesce mai perfetto al primo tratto, ma che prende forma con pazienza e cura, rimanendo saldo come fondamenta profonde.

Alla mia famiglia, forza silenziosa, il mio rifugio nei momenti di stanchezza e smarrimento, e la mia gioia nei traguardi raggiunti.

Un pensiero speciale va a Cami, più di una compagna di università: sei stata la mia alleata, il mio sostegno. Abbiamo condiviso ogni istante di questo percorso, dalle aule di lezione alle notti insonni, passando per le risate, gli sfoghi e i momenti di panico. Non avrei potuto desiderare persona migliore con cui affrontare questi cinque anni. Questo traguardo è nostro, ed è anche grazie a te se oggi sono qui, perché nei momenti in cui sentivo di non farcela, tu c'eri sempre, con una parola, uno sguardo, o semplicemente con la tua presenza.

Il pensiero più grande va ai miei nonni. Avrei tanto voluto avervi accanto oggi. Immagino i vostri sorrisi, le vostre parole, l'emozione nei vostri occhi. Anche se non siete fisicamente qui, vi sento dentro di me, e porto con me tutto ciò che mi avete insegnato. Questo traguardo è anche vostro.

Camilla

Giovanni



**Politecnico
di Torino**