



Politecnico di Torino
Dipartimento di Architettura e Design
Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città
A.A. 2024/2025



NATURA INVERSA

Strategie di rigenerazione urbana per l'edificio
dell'ex Poste Monteverdi

Relatrice:
Prof. Paola Gregory

Correlatore:
Antonio Sorrentino

Candidati:
Alessandro Gagliuolo
Filippo Scanu

ABSTRACT

La tesi "Natura Inversa" si colloca nel quartiere Barriera di Milano, nel quadrante nord-est di Torino, un'area segnata da una storia urbana complessa: sviluppo e crescita da un lato, degrado, abbandono e lenti processi di rigenerazione dall'altro. Al suo interno si trova lo Scalo Vanchiglia, un tempo nodo strategico del sistema produttivo e infrastrutturale torinese, che ospita l'ex centro di smistamento postale di via Monteverdi, oggetto di questa ricerca. L'obiettivo della tesi è proporre un modello di rigenerazione che lavori sulle relazioni e sulla memoria industriale attraverso un approccio biofilico alla progettazione, inteso come possibilità di ritrovare benessere in presenza di elementi naturali e di trasformare questo vuoto urbano in un catalizzatore di connessioni sociali, culturali e ambientali.

La metodologia adottata è multidimensionale. L'analisi pratico-operativa di casi di rigenerazione riuscita, a scale differenti — territoriale, urbana e architettonica — ha consentito di delineare strategie utili per affrontare aree marginali e dismesse analoghe a quella in esame. Particolare attenzione è stata dedicata al caso della Manifattura Tabacchi, esempio significativo di come un ex polo industriale possa trasformarsi in motore di rigenerazione integrata, capace di connettere comunità, contesto e nuove funzioni. L'indagine storica ha ricostruito le trasformazioni dell'area, individuando i fattori chiave dal passato industriale fino agli scenari futuri. Tra questi, la Linea 2 della metropolitana e il fermento artistico-culturale che oggi anima Barriera di Milano. L'analisi urbana ha infine evidenziato l'isolamento fisico dello Scalo, la rarefazione del tessuto sociale e l'assenza di spazi aggregativi.

La strategia progettuale si articola su tre scale. A livello di quartiere, è previsto un sistema di parchi connessi da un parco lineare — il Trincerone — in grado di ricucire aree strategiche quali Spina 4, Scalo Vanchiglia e Manifattura Tabacchi. L'area di progetto, insieme allo Scalo Vanchiglia, diventa un nuovo parco, dotato di spazi eterogenei, composto da percorsi verdi e piazze comunitarie. Infine, l'edificio ex poste viene recuperato, valorizzando la struttura industriale originaria e integrando elementi naturali, diventando uno spazio dinamico che ospita residenze collettive intergenerazionali, spazi culturali e percorsi dedicati al benessere.

La tesi intende offrire una visione di rigenerazione inclusiva e contribuire al dibattito contemporaneo sul recupero di un'identità condivisa in aree come quella analizzata, valorizzando le risorse esistenti e riconnettendo memoria, frammenti urbani e comunità.

The thesis “Natura Inversa” is located in the Barriera di Milano neighborhood, in the northeast quadrant of Turin, an area marked by a complex urban history: development and growth on one side, decay, abandonment, and slow regeneration processes on the other. Within it lies Scalo Vanchiglia, once a strategic node of Turin’s industrial and infrastructural system, which hosts the former postal sorting center on Via Monteverdi, the focus of this research. The objective of the thesis is to propose a regeneration model that works on relationships and industrial memory through a biophilic design approach, understood as the possibility of restoring well-being in the presence of natural elements and transforming this urban void into a catalyst for social, cultural, and environmental connections.

The adopted methodology is multidimensional. The practical-operational analysis of successful regeneration cases at different scales—territorial, urban, and architectural—allowed the identification of strategies useful for addressing marginal and abandoned areas similar to the one under study. Particular attention was given to the Manifattura Tabacchi case, a significant example of how a former industrial hub can transform into a driver of integrated regeneration, capable of connecting communities, context, and new functions. The historical investigation reconstructed the area’s transformations, identifying key factors from its industrial past to future scenarios. Among these are Metro Line 2 and the artistic-cultural vibrancy that currently animates Barriera di Milano. Urban analysis finally highlighted the physical isolation of the Scalo, the thinning of the social fabric, and the absence of communal spaces.

The design strategy is articulated on three scales. At the neighborhood level, a system of parks connected by a linear park—the Trincerone—is proposed, capable of reconnecting strategic areas such as Spina 4, Scalo Vanchiglia, and Manifattura Tabacchi. The project area, together with Scalo Vanchiglia, becomes a new park, equipped with diverse spaces, composed of green pathways and community plazas. Finally, the former post office building is restored, enhancing the original industrial structure and integrating natural elements, becoming a dynamic space that hosts intergenerational collective residences, cultural spaces, and wellness-oriented paths.

The thesis aims to offer a vision of inclusive regeneration and contribute to the contemporary debate on recovering a shared identity in areas like the one analyzed, enhancing existing resources and reconnecting memory, urban fragments, and communities.

INDICE

01/ SPAZI SOSPESI: L'EVOLUZIONE DEI PAESAGGI INDUSTRIALI NELLA CITTÀ CONTEMPORANEA

- 1.1 Introduzione, domande e cause del fenomeno
- 1.2 La crisi del modello (o crisi della stabilità)
- 1.3 Ruolo e potenzialità dei siti industriali dismessi
- 1.4 Memoria e trasformazione: conservare o demolire?
- 1.5 Dal recupero alla rigenerazione urbana: strategie per le aree dismesse
- 1.6 L'importanza della conoscenza e della memoria storica

ANNEX A – Casi studio a scala territoriale,
urbana e architettonica

02/ LE ORIGINI DELL'IDENTITÀ URBANA: STORIA E TRASFORMAZIONI DELL'AREA

- 2.1 Barriera di Milano: identità,
dinamiche sociali e creatività urbana
- 2.2 L'evoluzione storica e industriale di un paesaggio complesso
- 2.3 Dismissione e prospettive di rigenerazione future

ANNEX B – La Manifattura Tabacchi

03/ ANALISI URBANA: LETTURE E INTERPRETAZIONI DELLO SPAZIO

- 3.1 Viabilità
- 3.2 Uso degli edifici
- 3.3 Spazio pubblico e svago
- 3.4 Patrimonio industriale
- 3.5 Evoluzione storica dei lotti
- 3.6 Strumenti urbanistici

04 / EX POSTE MONTEVERDI

ANNEX C – Letture fotografiche del contesto
dell'ex poste Monteverdi

- 4.1 L'edificio ieri e oggi
- 4.2 Stato di conservazione e degrado
- 4.3 Rilievo dello stato di fatto

05 / NATURA INVERSA:

- 5.1 Il progetto
 - 5.1.1 Infrastruttura lineare di riconnessione
 - 5.1.2 Masterplan
 - 5.1.3 Pianta piano terra
 - 5.1.4 Pianta piano primo
 - 5.1.5 Pianta piano secondo
 - 5.1.6 Pianta piano terzo
 - 5.1.7 Pianta copertura
 - 5.1.8 Prospetto nord
 - 5.1.9 Prospetto sud
 - 5.1.10 Sezione trasversale
 - 5.1.11 Sezione longitudinale
 - 5.1.12 Vista assonometrica
 - 5.1.13 Vista su Piazza degli eventi
 - 5.1.14 Vista su sala eventi
 - 5.1.15 Vista su prospetto principale

/ CONCLUSIONI

/ BIBLIOGRAFIA

/ SITOGRAFIA

1.

SPAZI SOSPESI:
L'EVOLUZIONE DEI
PAESAGGI INDUSTRIALI
NELLA CITTÀ
CONTEMPORANEA

1.1

INTRODUZIONE, DOMANDE E CAUSE DEL FENOMENO

A partire dalla fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta sul territorio italiano è possibile osservare la crescita, inizialmente lenta e poi di esponenziale evoluzione, del fenomeno individuato dal termine *dismissione industriale*, con cui si intende l'abbandono o la perdita della funzione originaria di edifici e impianti, fino ad arrivare ad intere aree ed insediamenti produttivi. Il fenomeno investe non solo architetture puntuali, ma intere infrastrutture, scali ferroviari, strutture e reti (anche intese come rapporti produttivi e commerciali) ad una scala urbana ed extra-urbana, che cessando la loro attività rimangono vacanti sia all'interno delle città sia ai margini e coinvolgendo un numero di manufatti talmente elevato da sollevare una serie di domande:

Cosa fare di questi luoghi?

Cosa fare della loro identità o, meglio, dell'attuale *non-identità*?

Cosa rappresentano questi vuoti urbani?

Non possono essere semplicemente *riempiti*, ma vanno curati, sanati e soprattutto indagati, in quanto in molti casi sono manufatti o direttamente vuoti nel tessuto urbano (come nei casi degli scali ferroviari) che un tempo, conoscendo la loro storia, erano centri nevralgici di sviluppo scientifico e tecnologico: occorre ricucire la loro identità e dignità, tra passato e presente, ma soprattutto futuro.

Le cause che hanno innescato questo fenomeno derivano dal panorama italiano alla fine della seconda guerra mondiale, rappresentato dal *Miracolo economico italiano* o più comunemente noto come il *boom economico*, tra la gli anni Cinquanta e Sessanta del XX secolo, con conseguenze che si protendono fino alla seconda metà degli anni Settanta: un periodo di crescita economica senza precedenti che promuove la trasformazione dell'Italia da paese prevalentemente agricolo al suo ingresso sulla scena internazionale come potenza industriale. Il periodo di espansione non riguarda solo il contesto finanziario, ma si traduce in un sensibile e concreto cambiamento nel tenore e stile di vita degli italiani, arrivando a influenzare e modificare gli assetti urbani e le strutture produttive, specialmente nel Nord del Belpaese, dove le città di Torino, Genova, Milano e Venezia diventano simboli della modernità in ambito tecnologico ed industriale e propulsori di cambiamento anche per molte altre città.

La rapida e positiva crescita è frutto di una serie di rapporti e intrecci in ambiti economici, politici e tecnologici, tra il paese e le altre nazioni europee del periodo post-bellico: gli aiuti monetari internazionali (Piano Marshall, 1948) contribuiscono a sostenere economicamente i paesi che intendono ricostruire e implementare le infrastrutture, favorendo gli investimenti nel settore della produzione. Inoltre, in un paese in cui la realtà e la vita sono da *ri-costruire* aumentano le domande per beni di consumo di prima necessità, come abitazioni e reti di servizi per soddisfare le esigenze, motivo per cui si ha una migrazione delle popolazioni dalle campagne, isolate nel dopoguerra, alle città. Parallelamente, le politiche nazionali e internazionali mirano a favorire i processi di industrializzazione anche per mezzo di incentivi e agevolazioni fiscali, promuovendo l'implemento delle reti di trasporto e comunicazione, rendendo più facile la produzione e il commercio dei beni, oltre all'adozione di nuove tecnologie e macchinari sempre più efficienti e veloci che permettono alle imprese di essere maggiormente competitive e produttive.

Di conseguenza, l'aumento dei poli industriali e delle fabbriche e le migrazioni e concentrazioni di persone nelle città impattano fortemente il tessuto urbano sia nella sua dimensione *fisica*, intesa come costruzione di edifici, sia nella dimensione sociale fatta di ritmi, incontri e relazioni. Gli stabilimenti, spesso situati in prossimità di direttrici di trasporto definiscono nuovi prospetti e skyline delle città, con alte ciminiere, silos, capannoni e grandi magazzini, che diventano i nuovi landmark della trama urbana, mentre nuove zone a carattere residenziale si sviluppano attorno ad essi, circondandoli con quartieri operai e chiamando a sé una serie di infrastrutture di servizio al fine di sostenere le nuove classi lavoratrici.

1.2

LA CRISI DEL MODELLO (O CRISI DELLA STABILITÀ)

Il modello che si consolida durante gli anni del boom economico si erge su alcuni principi o, meglio, su una serie di condizioni come, ad esempio, la disponibilità di energia ad un costo molto contenuto, la standardizzazione del processo produttivo dei beni, la grande disponibilità di manodopera ed un mercato interno in continua espansione grazie alle continue domande e necessità espresse dalle persone in un'epoca storica in cui la parola chiave è "ri-costruire".

Nella seconda metà degli anni Settanta, il sistema comincia a vacillare¹ a causa delle crisi petrolifere del 1973 e 1979 che comportano un vertiginoso aumento dei costi dell'energia rendendo di conseguenza poco sostenibili le produzioni con consumi elevati, ad esempio nei settori chimici e siderurgici. Inoltre, negli anni del boom, non solo l'Italia si afferma sul panorama europeo come potenza industriale, ma anche molti altri paesi, che ora generano grande concorrenza per il Belpaese essendo più avanzati sul piano tecnologico. A questi due fattori, un terzo concorre a mettere in crisi il sistema: a forza di produrre in massa per rispondere alle crescenti necessità, ora soddisfatte, il mercato interno raggiunge un livello di saturazione riducendo la domanda, ad esempio, di automobili e veicoli, ma anche di elettrodomestici, e le nuove tecnologie richiedono impianti in grado di adattarsi a cicli produttivi più lenti e brevi ma soprattutto diversificati. Le nuove esigenze richiedono impianti più piccoli nelle dimensioni e con la possibilità di accogliere funzioni progettate in previsione di una loro possibile riconversione e/o adeguamento nel futuro.

A causa di queste condizioni, risulta chiaro che molti degli impianti e fabbriche produttive costruite nel secondo dopoguerra, concepite per i ritmi della produzione standardizzata e ciclica che non garantiva alcuna flessibilità, diventano inadeguate ad accogliere nuove e diverse funzioni, proprio a livello strutturale: il ritmo della catena di montaggio, le singole operazioni di ogni lavoratore e le dimensioni dei macchinari scandivano e definivano l'architettura stessa, nei suoi pieni e vuoti, ora troppo rigida, dispersiva, ingombrante nel tessuto urbano, ma soprattutto estremamente costosa da riconvertire. Dunque, viene abbandonata alla sua inadeguatezza.

Il lascito del *miracolo economico* italiano e del successivo periodo di crisi, il periodo dell'"Austerità" lascia evidenti segni, tracce, nel paesaggio urbano, ora costellato da poli industriali, edifici, quartieri operai, anche contrassegnati da un certo grado di valore dal punto

vista architettonico, come esempi di una stagione passata segnata da enormi progressi e profonde crisi giunti ad oggi come vuoti e inattivi manufatti in attesa di essere riportati in vita.

In merito all'eredità degli anni Cinquanta e Sessanta, l'urbanista Bernardo Secchi, in un famoso articolo del 1984, afferma:

“L’esperienza fondamentale a partire dalla quale si costruisce negli ultimi venti anni il problema urbanistico è dunque un’esperienza di progressivo arresto della crescita urbana e di progressiva dispersione”²

segnata, durante gli anni Settanta, dalla delocalizzazione degli impianti produttivi, che lascia liberi edifici e intere porzioni di città. "Alla fine degli anni Settanta – continua Secchi – le caratteristiche sociali di ogni singola parte della città non aderiscono più a quelle funzionali; le relazioni morfologiche non aderiscono a quelle sociali e funzionali"³.

I lasciti dell'epoca precedente rendono evidente che la città non può più essere considerata come uno spazio omogeneo e continuo⁴, ma assume una struttura simile a una rete in quanto si ramifica ed espande in un territorio urbanizzato in continua espansione al cui interno si concentrano funzioni sempre più diversificate. Non esiste un unico centro fisico, ma una serie di centri, catalizzatori e attrattori di funzioni distribuiti che formano a loro volta nodi economici e direzionali⁵: la città subisce una trasformazione, passando da monocentrica a policentrica⁶, senza il governo di una logica precisa, ma in una maniera che rimanda ad un certo grado di aleatorietà, una sorta di "disordine" che molti urbanisti rappresentano con la frase "la deriva degli spazi urbani" ad indicare l'attraversamento di una città senza una meta precisa, ma al contempo la perdita di un unico centro di riferimento.

A proposito di questi contesti metropolitani, l'architetto e pianificatore territoriale olandese Rem Koolhaas introduce il concetto di "città generica", dove questa

“è la città liberata dalla schiavitù del centro, dalla camicia di forza dell'identità. [...] L'ideale è la densità nell'isolamento”

(in Koolhaas, *Junkspace*, p. 31, 39)

Così, le caratteristiche che un tempo garantivano coesione alle comunità urbane si perdono: le nuove metropoli diventano il supporto fisico e infrastrutturale soprattutto per quanto riguarda la progettazione delle attività esterne, che risultano, però, facilmente trasferibili in qualsiasi altro luogo⁷, non essendo più vincolate al concetto di "città" come luogo demarcato da un perimetro, bensì come

“ogni luogo capace di produrre un'immagine condivisa e immateriale della forma e del funzionamento del mondo”⁸

² SECCHI B., *Le condizioni sono cambiate*, in "Casabella" n. 498, Milano 1984.

³ Ibidem.

⁴ FARINELLI F., *Geografia: un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Torino 2003.

⁵ DE MATTEIS G., *Le reti urbane tra decentramento e centralità*, in "Nuove forme di organizzazione territoriale", Franco Angeli, Milano 1989.

⁶ SPOSITO A., *Città monocentrica, città policentrica e città globale*, in "Architettura e Città" 2, 2007, pp. 71-75.

⁷ La locuzione è di Francesco Indovina in, *Le città di fine millennio: Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Torino*, Franco Angeli, Milano 1990.

⁸ FARINELLI F., op. cit.

¹ PIEMONTESE F., *Aree dismesse e progetto urbano: architettura, territorio, trasformazione*, Gangemi, Roma 2006, pp. 11-12.

Con questa definizione, Franco Farinelli chiarisce che il concetto di città diventa astratto, non fatto di singoli pezzi ma assume la forma di un organismo costruito sulle relazioni che si consolidano nel tempo ed in continua evoluzione, in cui i vuoti urbani e il patrimonio industriale dismesso si inseriscono nel tessuto come momenti di sospensione ed incertezza e rimanendo silenti, possono comportare una rottura dell'equilibrio nell'immagine della città in quanto hanno perso la loro identità.

Le aree dismesse vivono quindi un contrasto continuo tra desiderio di conservazione e desiderio di trasformazione, tra degrado e recupero, con la possibilità di rilanciare la ristrutturazione interna della città, come sostiene Sergio Crotti⁹.

Quindi il progetto delle aree industriali dismesse deve muoversi all'interno di una dialettica tra permanenza e cambiamento, partendo proprio dalla riconoscibilità della valorizzazione dell'identità di ogni area.

⁹ CROTTI S., *Luoghi urbani ritrovati*, in "Rassegna" n. 2, 1990.

1.3

RUOLO E POTENZIALITÀ DEI SITI INDUSTRIALI DISMESSI

L'industria ha certamente avuto un ruolo di fondamentale importanza sull'evoluzione del paesaggio urbano in quanto ha creato uno scenario artificiale che si inserisce tra città e campagna andando ad influenzare la crescita e la distribuzione degli insediamenti. La fabbrica, come spazio separato e chiuso dal contesto, simboleggia questa dinamica; non a caso, Federica Piemontese¹⁰ sottolinea come il rapporto tra interno ed esterno di questi spazi sia cruciale, poiché definisce il confine che stabilisce l'appartenenza a un determinato ambiente spaziale.

Le aree industriali dismesse, pur essendo recintate, hanno spesso assunto il ruolo di nuova centralità nell'ambiente circostante: pur essendo fisicamente delimitate hanno tuttavia assunto nel tempo anche un'importanza sociale e relazionale, sicuramente identitaria. Tali aree possiedono perciò una grande potenzialità per spazi e servizi pubblici, potendo superare la cesura imposta dall'originaria funzione produttiva per instaurare una nuova continuità tra la fabbrica e l'intorno, l'interno e l'esterno, trasformando, in alcuni casi, gli stessi cortili e le strade interne al manufatto industriale in piazze e gallerie urbane.

Il termine *area dismessa* è stato spesso utilizzato insieme ad altre espressioni come *area sottoutilizzata* per definire questi spazi privati della loro originaria funzione, riducendo di fatto il loro valore intrinseco, equiparato molto spesso a quello di *vuoto urbano*, in quanto tale passibile di qualsiasi operazione di demolizione e ricostruzione. Tuttavia, come sottolineato, questi spazi, pur privi di una loro funzione attuale, sono tutt'altro che vuoti: carichi di una propria identità storica e sociale – talvolta anche di un elevato valore architettonico – sono caratterizzati da potenziali reinterpretazioni in grado di re-inserire tali aree in un nuovo ciclo vitale, capace di creare un *ponte* fra il passato e il futuro.

Non a caso, negli anni Novanta del secolo scorso, al concetto di *vuoto urbano* subentra una politica più attenta all'idea di *riuso* dell'esistente e di *rigenerazione* dei tessuti degradati e abbandonati, con un'attenzione rinnovata verso la stessa architettura industriale alle diverse scale del progetto. In particolare, la fabbrica dismessa diviene manufatto da riusare e riciclare, parte di un tessuto produttivo dal quale si può ricominciare. In questa prospettiva, i processi di abbandono, declino e dismissione rappresentano momenti del *ciclo di vita* dell'oggetto architettonico e lo spazio industriale diviene

materiale trasformabile al quale assegnare nuovamente senso e significato.

È da queste politiche che dobbiamo ripartire, cercando di comprendere quale ruolo questi spazi possano assumere nel tempo futuro: un ruolo che dovrà garantire, pur nella discontinuità funzionale, una continuità identitaria capace di farsi carico non solo della memoria storica, bensì anche di quella "memoria collettiva" che ha di per sé un proprio valore e – come scriveva Maurice Halbwachs – "mira a perpetuare i sentimenti e le immagini che formano la sostanza del suo pensiero"¹¹.

Nella stessa fase di "sospensione" e di attesa per una possibile rigenerazione, le aree industriali dismesse, più di altri luoghi, rispecchiano una dimensione temporale che, secondo noi, non andrebbe cancellata, piuttosto ricucita e valorizzata nel progetto. Per questo diviene essenziale "mettersi all'ascolto" dei luoghi, dando conto sia delle caratteristiche materiali che di quelle immateriali, ovvero sia delle fattezze sensibili, sia delle qualità relazionali (storico-culturali, estetiche, affettive) non sempre depositate in maniera tangibile sul territorio.

Del resto, come scriveva Bernardo Secchi,

“La città si è costruita come accumulazione selettiva che continua a selezionare al proprio interno”¹²

dove questa selezione non dipende solo da ciò che troviamo nelle permanenze che il tempo ci ha consegnato (ovvero dal loro stato di degrado), bensì dalla possibilità del loro adattamento alle esigenze contemporanee e – forse ancor di più – dal valore che la società attribuisce a esse: un valore che cambia di pari passo con l'evoluzione storica, proprio come ha osservato Manfredi Tafuri:

“nell'instabile equilibrio tra un nucleo di valori e significati permanenti e la metamorfosi che questi subiscono nel tempo storico”¹³

¹¹ HALBWACHS, *La memoria collettiva*, Nuova edizione critica a cura di P. Jedlowski e T. Grande, Unicopli, Milano 2001, p. 163 (ed. or., *La mémoire collective*, 1968).

¹² SECCHI B., *Dieci anni di dibattito sulle aree dismesse*, in "Bollettino del Dipartimento di Progettazione Urbana", Università degli Studi di Napoli "Federico II", Napoli 1996.

¹³ TAFURI M., *Teoria e storia dell'architettura*, Laterza, Bari-Roma 1988.

¹⁰ PIEMONTESE F., op. cit., p. 96.

1.4

MEMORIA E TRASFORMAZIONE: CONSERVARE O DEMOLIRE?

“La città è un racconto che intreccia sempre diversamente nel tempo innovazione e memoria, trasformazione delle tecniche e ideali collettivi con la conservazione della tradizione e delle istituzioni più remote”¹⁴

Nel periodo successivo alla crisi energetica degli anni Settanta, si pone al centro l'attenzione alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, diventando oggetto di dibattito urbanistico: soltanto all'inizio degli anni Ottanta iniziano ad emergere le prime analisi specifiche sulle aree industriali dismesse in cui si nota come gli interventi oscillino tra demolizione completa, vista come un'opportunità per ripensare il tessuto urbano, e conservazione integrale, che mira ad evidenziare e rispettare la memoria storica del sito. Dagli anni Novanta il recupero di questi spazi assume un'importanza e complessità maggiore, grazie all'introduzione di nuovi strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale. Per un lungo periodo, queste aree sono state percepite come spazi estranei al contesto urbano circostante, a causa della loro funzione produttiva interrotta, prive di identità e scollegate con il centro storico cittadino.

Il loro stato di degrado e soprattutto gli elevati costi di recupero sono spesso stati i principali motivi che hanno favorito la totale demolizione e spesso la causa di una totale cancellazione, senza porsi il problema dell'identità di tali luoghi, sia per il loro passato storico, sia per l'immaginario e la *memoria collettiva* dei cittadini che un tempo hanno partecipato alle attività di tali edifici. La dismissione ha colpito e non ha risparmiato nemmeno i luoghi in cui il legame con il contesto storico, sociale e culturale rimaneva ancora evidente¹⁵.

Parallelamente e in risposta alla demolizione indiscriminata si è affermato un approccio alternativo basato su una selezione attenta degli elementi da preservare, soprattutto in base al loro valore storico, architettonico e culturale e sociale, permettendo di instaurare un dialogo continuo fra memoria storica, memoria collettiva e innovazione, tra passato e futuro. In questo senso, alcuni progetti hanno mostrato come il tema della memoria possa essere reinterpretato come strumento di rigenerazione urbana, come nel caso del Laboratorio Basento a Matera, che ha fatto del recupero della memoria collettiva e dell'identità territoriale il fulcro del progetto¹⁶. Del resto, l'importanza delle aree dismesse nella costruzione-ricostruzione delle città era già stata sottolineata negli

anni '80 anche da Vittorio Gregotti, secondo cui tutta l'architettura è un'opera di modificazione:

“Non si dà nuova architettura senza modificazione dell'esistente, la condizione futura sarà quella di costruire nel costruito”¹⁷

Ultimamente, è stato riconosciuto il valore dei vuoti urbani, considerati come un'importante risorsa per la riqualificazione delle aree appartenenti alla città contemporanea. I tradizionali strumenti di pianificazione sono spesso risultati inadeguati per la gestione di un fenomeno così complesso, mentre il dibattito attuale si concentra sulla definizione delle nuove regole di progettazione di questi spazi, scavalcando i tradizionali modelli basati sulla divisione delle funzioni e la cancellazione della memoria appartenente al passato. Le città contemporanee, oggetto di continuo mutamento, richiedono un approccio qualitativo che presta più attenzione alle specificità morfologiche e topologiche dei luoghi da riqualificare.

Questa prospettiva diventa lo strumento principale di trasformazione, basato su metodologie e analisi capaci di valorizzare le relazioni storiche, sociali ed economiche succedutesi nel tempo¹⁸: restituire un significato a questi spazi *abbandonati* e *residuali* nell'attuale dinamica urbana diventa un obiettivo fondamentale della progettazione che cerca di valorizzare l'identità attraverso progetti di riuso, rinnovamento e reintegrazione dello spazio¹⁹. Rispetto al passato, le aree dismesse non possono più essere viste come scarti urbani o rimanenze e nemmeno come opportunità speculative, dove l'interpretazione riduttiva del concetto di vuoto come semplice assenza ne ha spesso giustificato la totale o parziale cancellazione favorendo interventi speculativi e privi di appartenenza al contesto.

Sia in ambito urbanistico che in ambito architettonico, il dibattito sulla conservazione del patrimonio industriale è stato lungo e articolato, potendosi declinare attraverso una dialettica mai sopita fra l'idea di *vuoto* come opportunità economica e funzionale tout court o viceversa l'idea di *pieno* da salvaguardare e restituire con gli opportuni interventi alla città. Senza poter entrare in maniera approfondita nell'evoluzione che il concetto di *patrimonio* ha assunto negli ultimi decenni, possiamo solo ricordare che, richiamando Françoise Choay²⁰, tale concetto si è ampliato includendo diverse categorie di valore oltre quello storico e culturale, tra cui il valore artistico, tipologico e funzionale. In questo senso la conservazione degli spazi dismessi assume un ruolo fondamentale nella memoria del passato e nella selezione critica degli elementi di valore per la comunità, adottando metodologie di restauro mirate²¹.

Il patrimonio edilizio non viene esclusivamente definito dall'uso ma funge anche da elemento attivo nella trasformazione del territorio. La conservazione non è dunque un semplice atto di tutela bensì un processo che lega il passato al futuro, integrando memoria e innovazione. A partire dagli anni Ottanta, alcuni interventi sulla città industriale hanno adottato questo principio, cercando di preservare

¹⁴ UPDEGRAFF R., *The dynamics of efficiency in the locational distribution of urban activities*, in MAYER H.M. & KOHN C.F. (a cura di), *Readings in urban geography*, University of Chicago, Chicago 1959.

¹⁵ PIEMONTESE F., op. cit., p. 36.

¹⁶ vedere ANNEX A, pp

¹⁷ GREGOTTI V., *Architettura come modificazione*, in "Casabella" n. 498, 1984.

¹⁸ MACCHI CASSIA C., *Il grande progetto urbano*, NIS, Roma 1991.

¹⁹ MELLO P., *Metamorfosi dello spazio*, Bollati Boringhieri, Torino 2002.

²⁰ CHOAY F., *L'allegoria del patrimonio*, Officina Ed., Roma 1995.

²¹ PIEMONTESE F., op. cit., p. 20.

l'identità dei luoghi tramite strategie progettuali capaci di mantenere e rinnovare i valori condivisi. Secondo Maria Russo bisogna definire

“strategie e metodi per il mantenimento e la continuità di quei significati (condivisi e oggettivi) che le tracce del passato assumono rispetto alle esigenze del presente”²²

rediligendo una conservazione basata su approcci integrati che mirano a garantire la continuità dei significati attribuiti ai luoghi nel tempo.

In questo senso, il riuso delle aree industriali dismesse rappresenta una pratica fondamentale per evitare la musealizzazione e per consentire la loro reintegrazione nel tessuto urbano contemporaneo, perché consente di attribuire nuove funzioni a costruzioni oramai privi del loro utilizzo originario, ripensandoli e trasformandoli in centri di nuova vitalità urbana²³. Attraverso progetti mirati, tali aree possono essere riqualificate in modo che la loro riconoscibilità e appartenenza al contesto urbano vengano valorizzate²⁴. Una volta superata la visione monumentale, è possibile anche evitare il rischio di un'archeologia industriale fine a sé stessa, favorendo la creazione di nuovi poli di identità e centralità urbana.

Il non uso è una politica insensata e controproducente che non può essere riconducibile alle logiche di un mercato funzionante e produttivo²⁵: se il mancato utilizzo di queste aree rappresenta un problema che genera degrado, il loro recupero e la loro riqualificazione consiste in un fenomeno naturale che riguarda la continua evoluzione della loro storia e del loro ruolo nella città.

Oggi, possiamo affermare che, insieme all'attenzione sulla sostenibilità ambientale, vi sia l'esigenza di restituire a questi spazi una dimensione collettiva che valorizzi gli elementi storici integrandoli con nuove funzioni: tale approccio non contribuisce solamente a ridefinire l'identità dei luoghi, ma ripensa gli spazi per promuovere un sistema urbano vivace, diversificato e inclusivo che coinvolge in maniera attiva diversi attori e diversi gruppi sociali. Secondo questa prospettiva, la conservazione del patrimonio esistente non può che dipendere da un intervento di trasformazione avente come obiettivo il miglioramento della qualità e dello spazio urbano, adattandolo alle nuove esigenze della società in modo equilibrato e soprattutto consapevole dei rapidi mutamenti²⁶.

Sia la tutela che il cambiamento devono procedere insieme e cercare di garantire la vivacità del territorio e della città e come Secchi sottolineava:

“la modificazione è operazione tipicamente riflessiva, interpretativa, di riconoscimento e rielaborazione delle regole costitutive dell'assetto morfologico e funzionale, del ruolo di una specifica parte di città. E l'espressione di un giudizio nei suoi confronti, è la sua riscrittura che può essere fatta stabilendo con l'esistente legami di continuità o di opposizione, e solo in rari casi forse sfuggendo all'alternativa”.²⁷

22 RUSSO M., op. cit.

23 CHOAY F., *L'allegoria del patrimonio*, Officina Ed., Roma 1995.

24 GAZENO J., *Verso il recupero del patrimonio archeologico industriale*, in "Restauro" n. 62, 1985.

25 UPDEGRAFF R., op. cit.,1959.

26 GREGOTTI V., op. cit., 1984.

27 SECCHI B., *Gli elementi di una teoria della trasformazione*, in "Casabella" n. 524, 1986.

1.5

DAL RECUPERO ALLA RIGENERAZIONE URBANA: STRATEGIE PER LE AREE DISMESSE

Il processo di deindustrializzazione e la conseguente migrazione delle aree produttive fuori dai centri urbani, sono chiaramente dei fattori centrali che influiscono sui processi di trasformazione delle principali metropoli europee. I fenomeni in questione, dunque, comportano delle sfide che si legano alla posizione centrale di questi spazi e soprattutto al bisogno di risolvere i problemi ambientali da essi causati, che incidono e limitano lo sviluppo economico e la qualità della vita.

Le aree dismesse infatti sono spesso vincolate da problemi di bonifica del suolo, ovvero un processo che, oltre ad essere costoso, riduce l'interesse degli investitori, incidendo negativamente sulla sostenibilità degli interventi. Mentre alcune aree sono ancora in attesa di interventi a causa di difficoltà economiche, come il caso di Milano-Bovisa²⁸, altre aree hanno già completato trasformazioni di successo, specialmente quando gli interventi sono di dimensioni contenute o viceversa quando, attraverso ingenti finanziamenti, le amministrazioni sono state in grado di ridisegnare intere parti di città, come nei casi di Spina 3 a Torino²⁹ o dell'Emscher Park nella Ruhr³⁰, o ancora, come nel caso del Lingotto a Torino, il cui progetto di riqualificazione costituisce un esempio emblematico di collaborazione pubblico-privato, che, a partire dalla fabbrica dismessa (su progetto di Renzo Piano) mira a trasformare l'area in un polo multifunzionale.³¹ Tali interventi si inseriscono in grandi processi di recupero e rifunzionalizzazione urbana al cui interno si colloca la riqualificazione degli edifici industriali dismessi. Tutto ciò a sottolineare quanto:

“il ripensamento globale dei processi di produzione urbana, sia capace di restituire il valore economico e sociale al patrimonio esistente e priorità ai problemi da esso rappresentati”³²

Questa filosofia si oppone alla crescita illimitata della città e mira a rimediare al degrado edilizio e urbano. Il recupero delle aree industriali non serve solo a riqualificare fisicamente i luoghi ma

anche a rinnovare la memoria e l'identità dei territori. In molte aree con una sostanziosa densità popolare, queste trasformazioni sono state anche un motore di rinnovamento culturale e sociale.

Il concetto di recupero ha avuto come scopo l'attenuazione delle sperequazioni sociali e territoriali, che, prodottesi nella fase del boom edilizio, hanno riguardato anche gli stessi interventi statali che, in Italia tra gli anni Sessanta e Settanta, hanno tuttavia mancato alcune delle prerogative che avrebbero dovuto garantire attraverso i grandi piani di edilizia residenziale pubblica. La necessità di riequilibrare le disuguaglianze sociali e territoriali create dal decentramento e da un intervento pubblico attuato spesso in maniera approssimativa nelle nuove periferie urbane è diventata una priorità nelle politiche di recupero urbano³¹.

La riqualificazione urbana inizia ad emergere negli anni Ottanta, distinguendosi dalla semplice concezione di un recupero fisico delle strutture preesistenti, per individuare nei territori urbani le relazioni dinamiche che possono implementare le caratteristiche funzionali, economiche e sociali di una parte di città, a partire dai luoghi dismessi, che non vengono più viste come semplici vuoti ma come sottolinea Bernardo Secchi:

“contenitori di risorse improvvisamente rese disponibili”³²

E' intorno agli anni Novanta, soprattutto, che si iniziano a orientare le trasformazioni puntuali verso una visione più complessa, ragionando in termini di sviluppo di piani strategici pluridisciplinari³³. Questo cambiamento si impone all'interno di eventi storici importanti come la caduta del muro di Berlino e Tangentopoli, eventi che hanno segnato un rinnovato impiego politico e sociale. In questa fase, le città iniziano ad essere viste come motori di sviluppo in cui si promuovono distretti sociali evoluti attraverso le aree riqualificate con funzioni culturali e sociali, aumentando la qualità urbana e valorizzando la storia del luogo. Durante questo processo, in Italia il Ministero delle Infrastrutture introduce e promuove i concorsi di progettazione e di idee che coinvolgono istituzioni pubbliche e privati con l'obiettivo di trasformare le città in modo qualitativo attraverso organicità e relazione tra diverse parti della città. Nonostante i successi ottenuti, molte esperienze di riqualificazione hanno tuttavia rivelato dei limiti, soprattutto quando si tratta di integrarsi con il contesto urbano circostante, accentuando in alcuni casi le discontinuità nelle città, oltre a provocare fenomeni di *gentrification* con sostituzione totale o parziale del tessuto sociale. La mancanza di un progetto integrato che coinvolga i vari attori e tenga conto della complessità della città ha portato a interventi che, sebbene innovativi, non riescono, spesso, a soddisfare le esigenze di inclusione sociale e sviluppo sostenibile.

Il risultato di queste operazioni, nonostante ci sia un'apertura verso nuovi orizzonti e sulla gestione delle aree dismesse, ha rivelato troppo di frequente un approccio top-down in cui la logica della costruzione ex novo prevale

³² CERVELLATI P. L., *La città post-industriale*, Il Mulino, Bologna 1984.

³³ SECCHI B., op. cit.

³⁴ COMMISSIONE EUROPEA, DIREZIONE GENERALE XI, *Study on derelict industrial sites of the coal and steel industry*, Gangemi, Roma 1995.

²⁸ vedere ANNEX A, pp

²⁹ vedere ANNEX A, pp

³⁰ vedere ANNEX A, pp

³¹ vedere ANNEX A, pp

³² GAMBINO R., *Dal recupero alla riqualificazione urbana: nuove politiche, strumenti e strategie operative*, in GIAMMARCO C. & ISOLA A. (a cura di), *Disegnare le periferie: il progetto del limite*, NIS, Roma 1993

nella maggior parte dei casi, ad eccezione della conservazione di pochi simboli industriali come capannoni o ciminiere, preservati quali semplici icone rappresentative del passato industriale.

Paradossalmente, quello che tante volte si tenta di recuperare è solo il nome dell'area industriale, all'interno di operazioni che non hanno più alcuna relazione con la sua destinazione originaria. Per risolvere questi problemi e ridare valore ai siti industriali, è necessaria una politica di intervento seria e una maggiore sensibilizzazione delle istituzioni, degli operatori e delle comunità locali e l'adozione di un approccio bottom-up in grado di costruire una relazione solida di tutti gli attori che influenzano il progetto. Una buona pianificazione considera le figure politiche, la comunità, le associazioni e la comunità scientifica come membri attivi di un processo decisionale rivolto ad una partecipazione funzionale capace di considerare tutti gli aspetti esposti dalle diverse figure. Si sviluppa sempre più il concetto di rigenerazione urbana, che subentra a quello di riqualificazione, nella volontà di integrare aspetti spaziali, ambientali, sociali, culturali ed economici. Le politiche di sfondo giocano un ruolo fondamentale per la riuscita di queste operazioni: la governance della rigenerazione deve incentivare la cooperazione tra attori pubblici e privati, garantire trasparenza e valorizzare le risorse locali, per sviluppare progetti che siano veramente condivisi e sostenibili nel tempo.

Uno dei primi tentativi di rigenerazione, fenomeno che prende piede negli anni Novanta, è l'intervento di Renzo Piano nel porto antico di Genova, che, grazie agli ingenti finanziamenti per le Colombiadi del 1992, è stato in grado di creare un nuovo polo turistico-ricettivo, culturale partendo da una governance completa di tutti gli attori necessari e integrando una forte componente di sostenibilità ambientale.

Riqualificazione e rigenerazione urbana si differenziano attraverso uno scarto teorico superficialmente impercettibile, ma che in realtà, è fautore di grandi cambiamenti. È la collocazione nello spazio di diversi processi di rigenerazione urbana a delineare la città contemporanea d'oggi attraverso un processo che parte dal basso, sostenuto da associazioni, reti civiche, cooperative o collettivi, tutti impegnati a restituire valore d'uso agli spazi dismessi.

In questa ottica, le aree industriali dismesse e rigenerate possono sicuramente essere un'opportunità per rappresentare il futuro delle città: tramite la riconversione di questi spazi con funzioni residenziali, aree verdi e servizi pubblici, è possibile ricucire il tessuto urbano frammentato, promuovendo uno sviluppo sostenibile, in grado di riconoscere il loro potenziale storico-culturale-affettivo e di assicurare un rilancio sociale ed economico della comunità.

1.6

L'IMPORTANZA DELLA CONOSCENZA E DELLA MEMORIA COLLETTIVA

L'approccio alla dismissione è stato trattato principalmente con due politiche differenti: una di natura generale e l'altra di natura speciale. Nel primo caso, l'approccio sistematico ha visto la dismissione come un processo con un metodo applicabile a contesti simili per identificare interventi efficaci. Nel secondo caso viene invece riconosciuto che le caratteristiche uniche di ciascun sito, richiedono politiche su misura. Quest'ultimo approccio è più adatto alla specificità delle aree dismesse, ma ha anche generato interventi che trattano queste aree come spazi privi di forte identità, pensati per attrarre esclusivamente interessi di mercato³⁵. Le politiche di trasformazione devono anche essere analizzate rispetto ai loro effetti sulla società, tenendo in considerazione gli impatti diretti e indiretti che il processo di dismissione comporta sul contesto circostante. La chiusura di attività industriali e il declino di un settore produttivo, portano alla perdita di identità locale per la regione interessata³⁶, soprattutto se la dismissione non è seguita da un riuso che contribuisce a ricostruire una nuova identità, attraverso investimenti materiali e immateriali. Come osserva Pierluigi Crosta:

“L'efficacia di questi investimenti dipende dalla capacità degli attori coinvolti di operare su più livelli andando oltre l'ambito locale. D'altra parte, in assenza di strumenti organizzativi adeguati, ogni cambiamento rischia di risultare inefficace.”³⁷

L'abbandono delle aree industriali ha spesso innescato un processo di degrado che ha a sua volta coinvolto l'intero contesto urbano sotto il punto di vista sociale, economico e ambientale: se queste aree vengono correttamente riqualificate, possono rappresentare un riferimento importante per la rinascita di parti di città. Per ottenere risultati positivi è fondamentale che la conoscenza diventi lo strumento principale del progetto, partendo da un attento monitoraggio del patrimonio, non solo ai fini archivistici, ma per capire le potenzialità che queste aree offrono per il miglioramento della qualità urbana.

Gli spazi dismessi, presentano una varietà di caratteristiche come la loro posizione in zone centrali, periferiche o rurali, e la loro proprietà che può essere pubblica o privata. L'assenza di completezza dei dati su questi aspetti rende difficile una pianificazione efficace per la

trasformazione; infatti, informazioni come le fasi evolutive dell'area, la causa della dismissione, i cicli di lavorazione e lo smaltimento di scarti, risultano essere dati fondamentali per il loro recupero.

Oltre gli aspetti oggettivi è molto importante riconoscere anche le variabili collegate al rapporto con l'ambiente urbano e sociale e all'accesso ai servizi pubblici, a partire dalle infrastrutture della viabilità, dagli spazi verdi e dai luoghi di aggregazione in generale. Soltanto tramite una conoscenza approfondita si può gestire correttamente il territorio e, per questo motivo, c'è bisogno di raccogliere dati che aiutano a identificare ciò che deve essere conservato, ciò che deve essere demolito o ciò che deve essere trasformato.

³⁵ PIEMONTESE F.,
op. cit., p. 25

³⁶ MARIN A.,
*Patrimoni industriali tra
Riqualificazione urbana
e Sviluppo locale*, in
"Urbanistica Informazioni"
n. 180, 2001.

³⁷ CROSTA P.,
*Dismissione: la
costruzione del problema*,
in "Rassegna" 42,
giugno 1990.

E tuttavia basta una conoscenza oggettiva degli spazi da trasformare?

Come sottolineato in precedenza, *mettersi all'ascolto* delle cose significa anche riuscire a valorizzare quella *memoria collettiva* che si sostanzia di ricordi, sentimenti, affetti, oltretutto di conoscenze; ovvero una memoria fatta di immagini, abitudini, modi di fare e di pensare sedimentati, coi quali dobbiamo confrontarci. Sarà poi nell'abilità del progettista prospettare una sintesi adeguata.

CASI STUDIO A SCALA TERRITORIALE, URBANA E ARCHITETTONICA

- LAB BASENTO - Matera, Italia
- EMSCHER PARK - Ruhr, Germania
- SPINA 3 - Torino
- BOVISA - Milano
- STABILIMENTO LINGOTTO - Torino
- NUVOLA LAVAZZA - Torino

/ LAB BASENTO – Matera, Italia

FUNZIONE ORIGINARIA	CONTESTO ORIGINARIO
LUNGHEZZA DELLA RETE	~ 200 KM
PERIODO DI INTERVENTO	2019 / non realizzato
ATTORI COINVOLTI	ATTORI COINVOLTI / MODELLO GESTIONALE
NUOVE FUNZIONI	NUOVE FUNZIONI

Il territorio della Valle del Basento è segnato da infrastrutture, costruite nel secondo dopoguerra per sostenere lo sviluppo industriale. Questi assi di collegamento hanno avuto un duplice significato¹: strumenti di speranza e crescita da un lato, ma anche simboli di partenza e abbandono dall'altro, lasciando i fondovalle privi di un reale riconoscimento nella memoria collettiva.

Da questa consapevolezza nasce il progetto del Laboratorio Basento², che assume come tema centrale la ricostruzione di connessioni e il recupero del valore degli scali come nodi di identità e di relazione. Gli scali, da luoghi marginali e meramente funzionali, vengono riletti come spazi di cura e rigenerazione, capaci di attivare sinergie orizzontali tra fondovalle e verticali verso i borghi sui crinali, ricomponendo un paesaggio oggi frammentato.

Due scali diventano i poli sperimentali della strategia: Grassano e Ferrandina.³

Grassano si configura come un “vivaio di conoscenze”, dove la memoria dei saperi locali – l’artigianato, l’agricoltura, le pratiche comunitarie – viene reinterpretata in chiave innovativa. La riattivazione degli spazi dismessi, come la stazione e le case dei ferrovieri, diventa occasione per generare reti di servizi e attività condivise, capaci di restituire centralità al fondovalle e di rinforzare il legame con i paesi della collina.

Ferrandina, invece, diventa un “vivaio delle azioni”, dove la cura

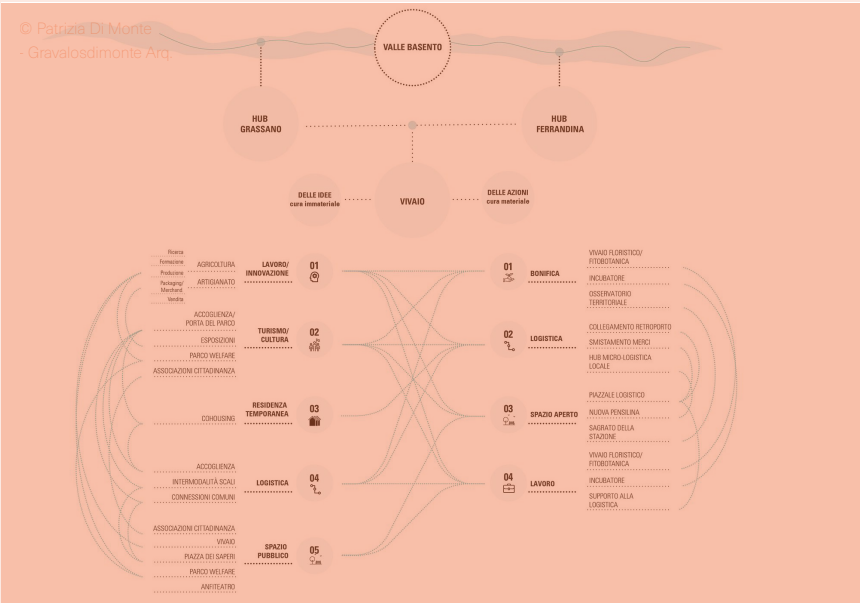
del territorio assume un significato tangibile: bonifica delle aree compromesse, riorganizzazione delle infrastrutture e gestione sostenibile degli spazi aperti si intrecciano con la costruzione di nuove narrazioni collettive.

Questa strategia di riattivazione selettiva non si limita a rigenerare spazi⁴, ma lavora sulle relazioni e sulla memoria, per restituire agli scali la loro dignità di luoghi riconosciuti e condivisi. Così, i fondovalle non sono più semplici “nodi di passaggio”, ma punti di riferimento identitari, capaci di connettere il passato con il futuro e di generare un nuovo immaginario comune per le comunità della Collina Materana.



4 Ibid.

← Immagine evocativa sul progetto dell'Hub Grassano che ospita funzioni legate all'agricoltura, all'artigianato e a funzioni temporanee a partire dalle vocazioni del territorio.

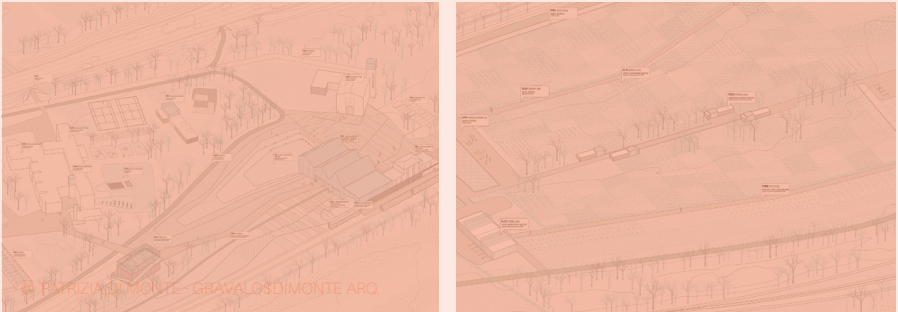


↑ Temi macroprogettuali
sugli scali Ferrandina e
Grassano



← BDR Bureau
/ Hub Ferrandina:

- comprensione di un palinsesto territoriale complesso;
- vengono presi in considerazione manufatti minori per funzioni marginali a cui spesso l'architettura si è disinteressata



← Gravalosdimonte Arq.
/ Hub Grassano:

- Struttura del territorio: borghi di crinale, infrastruttura di fondovalle (paesaggio interrotto, discontinuità)
- Gli scali da nodi di interscambio a nodi aperti al territorio

/ EMSCHER PARK – Ruhr, Germania

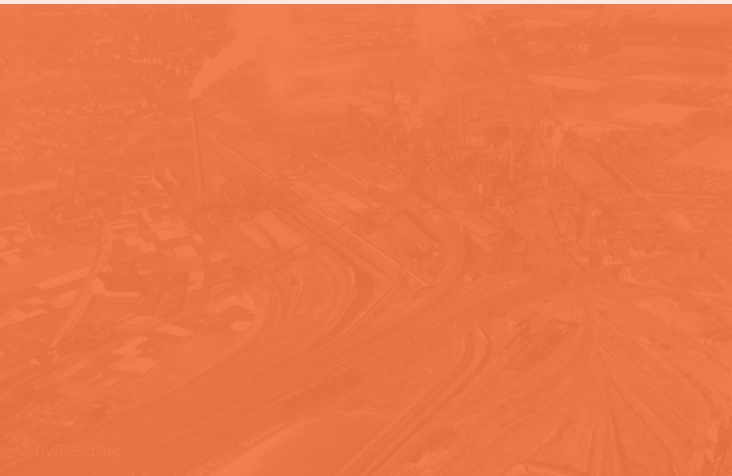
FUNZIONE ORIGINARIA	TERRITORIO INDUSTRIALE PESANTE
SUPERFICIE	~ 800 KM² / ~ 1.800.000 M²
PERIODO DI INTERVENTO	1989 – 1999
ATTORI COINVOLTI	AUTORITÀ LOCALI, ENTI PUBBLICI E PARTENARIATI LOCALI
NUOVE FUNZIONI	PARCHI, INFRASTRUTTURE PER SVAGO, POLI ECONOMICI E CULTURALI

Il progetto dell'Emscher Park, conosciuto anche come Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park¹, rappresenta una dei più significativi esempi di rigenerazione di aree industriali in Europa. Situato in Germania, nella regione del Ruhr, si sviluppa tra il 1989 e il 1999 a seguito di una profonda crisi del settore siderurgico e minerario che ha colpito il territorio nella metà del XX secolo.

L'iniziativa del progetto ha due obiettivi: il primo, riguarda la riqualificazione paesaggistica ed ecologica, mentre il secondo mira alla promozione del rinnovamento socioeconomico e culturale. Il cuore del progetto è dunque la creazione di un parco paesaggistico² regione lungo l'asse del fiume Emscher, collegando aree agricole, ex siti industriali, ferrovia dismesse e nuovi spazi verdi in una superficie di circa 320 chilometri quadrati. La bonifica del fiume Emscher è sicuramente un aspetto emblematico in quanto per i decenni precedenti alla rigenerazione, fungeva come collettore fognario a cielo aperto. Attraverso il progetto, sono stati costruiti moderni impianti di depurazione per restituire tratti del corso d'acqua rinaturalizzati, favorendo il ritorno della biodiversità³ e la creazione di oltre 130 chilometri di piste ciclabili lungo le sue rive.

In parallelo, altre vecchie fabbriche e aree industriali dismesse e abbandonate sono state trasformate in parchi, spazi culturali e ricreativi, diventando simboli di un nuovo immaginario urbano che non cancella, ma valorizza la memoria industriale. L'IBA Emscher Park, ha avuto un impatto rilevante sul piano sociale, contribuendo a rafforzare il senso di appartenenza

della popolazione locale, stimolando la partecipazione civica e generando nuove opportunità economiche legate al turismo, alla cultura e all'ambiente.



← Foto storica dell'area del Power Plant (1926)

↓ Dopo il progetto: il grande Tree Plata è stato piantato con diverse specie, comprese alcune "impossibili" per questo sito, disposte secondo uno schema rigorosamente regolare. Sullo sfondo si vede la centrale elettrica lunga 170 metri



1 <https://www.internationale-bauausstellungen.de>

2 <https://www.landschaftspark.de>

3 <https://www.theguardian.com/environment/2025/jul/10/emscher-europe-dirtiest-river-nature-sewer-of-ruhr?utm>



↑ Masterplan di progetto e fotografie dell'evoluzione dell'area.
/ 1952: i confini dell'area interessata dal concorso.
/ 1989: l'area poco dopo la chiusura dell'ultimo altoforno.
/ 2000: i confini dell'area interessata dal primo piano di sviluppo.
/ 2012 che mostra gli attuali confini del parco.



← La sagoma degli altiforni 1 e 2 collegati è diventata il simbolo del parco.

↓ Il fogliame autunnale dei ciliegi incorniciato dall'acciaio.



/ SPINA 3 – Torino

FUNZIONE ORIGINARIA	AREE INDUSTRIALI E INFRASTRUTTURALI
SUPERFICIE	~ 1.000.000 M²
PERIODO DI INTERVENTO	2000 – 2011
ATTORI COINVOLTI	COMUNE DI TORINO, GESTORI PUBBLICI E PARTNER PRIVATI
NUOVE FUNZIONI	PARCO URBANO, SPAZI PUBBLICI E CULTURALI, FUNZIONI MISTE

Nel pieno del periodo bellico, la FIAT acquisisce nuove aree, su cui sviluppano grandi complessi produttivi come Ferriere FIAT/Teksid' (Valdocco, Vitali, Valdellatorre), Michelin, Officine Savigliano (SNOS), Peracchi e Ingest, con l'obiettivo di ampliare le sue competenze non soltanto nella fusione e nella lavorazione degli acciai, ma anche nella produzione di macchine e utensili, componenti per l'automobile (ruote, cerchioni, apparecchi elettrici, motori e parti di carrozzerie). Queste aree, si estendono su una superficie di circa un milione di metri quadrati situati a nord-ovest della città di Torino, lungo la Dora Riparia e il tracciato del passante ferroviario nato per ricucire i quartieri San Donato, Borgo Vittoria e Madonna di Campagna. Verso la fine degli anni '70, a causa del fenomeno di riconversione produttiva e della delocalizzazione, gli stabilimenti hanno progressivamente cessato le attività, lasciando per anni le strutture dismesse. Negli anni successivi, grazie a delibere e accordi comunali, sono stati attuati progetti per demolire alcuni edifici industriali e bonificare i suoli, preparandoli per nuovi usi, mantenendo le strutture significative per valorizzarne l'identità e la memoria storica.

L'ambito di Spina 3 è il più esteso fra le trasformazioni previste dal PRG 1995² nell'asse corrispondente a un grande comparto storicamente industriale in cui si propone di riorganizzare viabilità e spazi pubblici. La strategia urbana di progetto è caratterizzata dall'interramento del passante ferroviario e dalla creazione del Viale della Spina.

Il processo di rigenerazione si è appoggiato allo strumento nazionale dei Programmi di Riqualificazione Urbana (PRiU),

pensati per favorire interventi misti di tipo pubblico-privato, suddividendo le aree in comparti e Unità Minime di Intervento (UMI) per consentire la trasformazione progressiva e coordinata. La regia del progetto è stata assunta dalla Città di Torino, che ha guidato l'intero processo di trasformazione occupandosi anche della gestione degli spazi pubblici e del Parco Dora, affidato ai servizi comunali del verde pubblico. La progettazione del parco è stata definita da un concorso internazionale, assegnando la vittoria allo studio Latz+Partner³. Il loro approccio progettuale ha saputo integrare il disegno paesaggistico con la valorizzazione delle preesistenze industriali, conservando elementi identitari come piloni, capannoni e strutture produttive ormai dismesse. Le nuove funzioni integrate nell'intera area sono dunque: il Parco Dora⁴, che integra natura, archeologia industriale e spazi collettivi; l'Environment Park, che ospita uffici e laboratori per imprese, diventando polo per l'innovazione e la ricerca ambientale; un'area per nuove residenze, spazi commerciali e servizi vari e le Officine Savigliano (SNOS), utilizzate per ospitare funzioni culturali e ricreative.



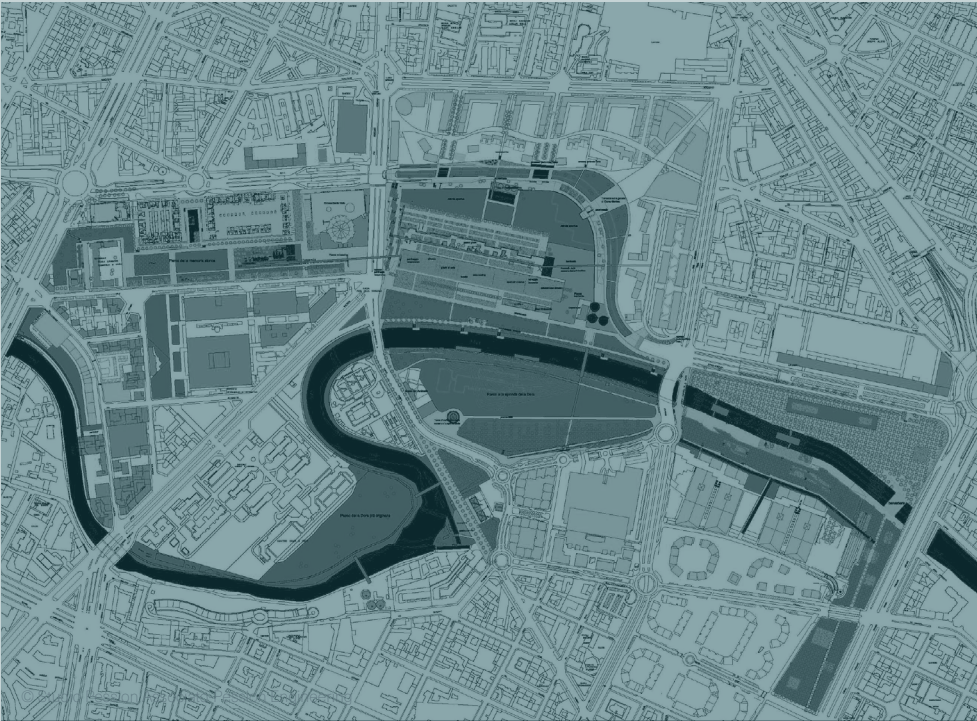
³ https://divisare.com/projects/266956-latz-partner-landschaftsarchitekten-studio-pession-associato-vittorio-cappato-ugo-marano-sts-servizi-tecnologie-sistemi-giulio-desiderio-parco-dora-a-torino?utm_

⁴ http://www.comune.torino.it/verdepubblico/parco-dora/?utm_

← Il progetto del Parco Dora ha recuperato e riutilizzato parte delle strutture preesistenti trasformandole in installazioni di archeologia industriale.

¹ https://www.museotorino.it/view/s/02583d7ab89a43c08590ac5c47d61be4?utm_

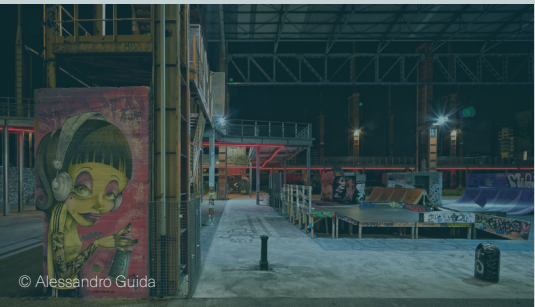
² https://www.museotorino.it/view/PREVIEW/37d45a-4882514c7e845b51a-38585a731/1?utm_



↑ Un grande parco post-industriale nell'ambito dell'imponente trasformazione urbana "Spina 3".



← Torri materiche disposte a corolla su una grande piazza pedonale.



← Street Art e sport all'interno dell'architettura industriale di Parco Dora.

↓ La grande piazza su due livelli costruita nell'area dell'ex fabbrica Michelin.



/ BOVISA – Milano

FUNZIONE ORIGINARIA	AREA INDUSTRIALE E INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
SUPERFICIE	~ 850.000 M²
PERIODO DI INTERVENTO	2015 – 2024
ATTORI COINVOLTI	COMUNE DI MILANO, POLITECNICO DI MILANO E OPERATORI PRIVATI
NUOVE FUNZIONI	RESIDENZE, SPAZI DIDATTICI E DI RICERCA, FUNZIONI MISTE E SPAZI VERDI

1 <https://pgt.comune.milano.it/vasraall2-quadro-di-riferimento-territoriale-e-ambientale/3-analisi-del-sistema-paesistico-ambientale/31-usi-del-suolo/315-le-aree-dismesse/3152-bovisa>

2 <https://www.comune.milano.it/-/rigenerazione-urbana-bovisa-goccia-il-masterplan-di-renzo-piano-per-ricucire-il-quartiere>

3 <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/rigenerazione-urbana-e-urbanistica/attuazione-pgt/bovisa-goccia-villapizzone-grande-funzione-urbana>

4 <https://buromilan.com/progetto/politecnico-di-milano-campus-bovisa-goccia/>

L'area della Bovisa, situata a nord di Milano, è storicamente legata alla stagione industriale della città, ospitando per decenni: raffinerie, depositi e grandi impianti energetici, tra cui i due iconici gasometri che hanno segnato l'immaginario del quartiere¹. La fase di dismissione dell'area inizia con il progressivo abbandono delle attività produttive, diventando un ampio vuoto urbano. A partire dagli anni '90, inizia la sua trasformazione grazie all'arrivo del Politecnico di Milano, che realizza il proprio campus, e grazie al ruolo della stazione ferroviaria Bovisa, destinata a diventare un nodo strategico² della mobilità cittadina. Prima del nuovo masterplan, la cosiddetta “Goccia”, ovvero l'ansa verde racchiusa tra i binari ferroviari e l'area dei gasometri, restava in gran parte inutilizzata, con edifici industriali dimessi e terreni in attesa di bonifica. Rimane dunque un ambito sospeso e degradato, nonostante le potenzialità di sviluppo individuate dal comune come “grande funzione urbana” nel Piano di Governo del Territorio³, proprio per il suo valore strategico di ricucitura urbana e ambientale.

Il progetto di rigenerazione è stato firmato da Renzo Piano Builnding Workshop (RPBW)⁴, con la collaborazione dello studio di paesaggio LAND di Andreas Kipar, e interessa un'area di circa 32 ettari (23 di proprietà comunale e 9 di proprietà del Politecnico) con un'estensione complessiva progettuale di circa 60 ettari. Presentato nel 2022 e avviato nel 2024, il masterplan prevede una realizzazione per fasi, con una stima di completamento nel 2026. Oltre il Politecnico e il Comune di Milano, hanno firmato un protocollo d'intesa anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Università e

della Ricerca, la Regione Lombardia, la holding della mobilità FNM S.p.A. e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI)⁵. L'intervento è sostenuto da risorse pubbliche messe a disposizione dalla Regione Lombardia. Dal punto di vista funzionale, il nuovo Campus Nord sarà molto più di un'estensione universitaria. Il masterplan include tre edifici per la didattica e cinque destinati a incubatori e startup, una sala ipogea per conferenze, due residenze universitarie, oltre alla riqualificazione di un ex edificio industriale che sarà il polo della ristorazione e dei servizi. Una parte fondamentale del progetto riguarda il verde pubblico in cui troviamo il Parco della Goccia e il Parco dello Sport, destinati a diventare luoghi di incontro aperti al quartiere.

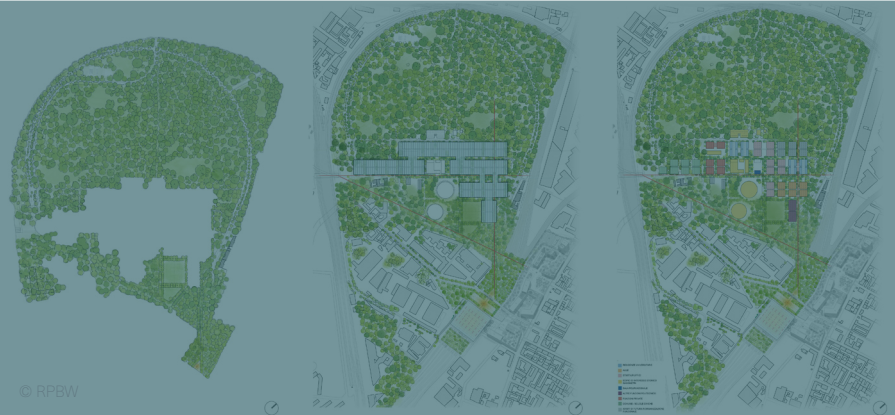


↑ Ortofoto dell'area di progetto della Bovisa

5 Comune di Milano – Protocollo d'intesa Bovisa Goccia (2022)

→ Asse strategico dell'ambito Bovisa-Goccia (Comune di Milano)

→ Masterplan di progetto. L'obiettivo è quello di trasformare un sito industriale dismesso e inquinato in un campus verde e vivace per gli studenti dell'università e gli abitanti di Milano



← ↓ Render di progetto



/ STABILIMENTO LINGOTTO – Torino

FUNZIONE ORIGINARIA	STABILIMENTO INDUSTRIALE FIAT
SUPERFICIE	~ 153.000 M ²
PERIODO DI INTERVENTO	1991 - 2002
ATTORI COINVOLTI	MIX PUBBLICO-PRIVATO E OPERATORI PRIVATI
NUOVE FUNZIONI	RIUSO MISTO CULTURALE, COMMERCIALE E DIREZIONALE

Il Lingotto di Torino, storica fabbrica FIAT, è un edificio realizzato tra il 1916 e il 1923 su progetto dell'ingegnere Giacomo Matté-Trucco, complesso che occupa una superficie di circa un milione di metri cubi con uno sviluppo lineare di oltre 500 metri e 5 piani, situato nella zona sud di Torino su via Nizza. Il quartiere circostante, a quell'epoca, è occupato da insediamenti e infrastrutture di servizio per la produzione di automobili.

La pista di collaudo presente sul tetto rende la costruzione un'icona dell'architettura industriale moderna. Dopo la dismissione produttiva avvenuta a partire dagli anni '70 e terminata con la chiusura definitiva nel 1982, l'edificio rimane in stato di abbandono diventando simbolo della crisi industriale torinese fino al 1983, anno in cui la FIAT decise di trasformare il Lingotto in un polo multifunzionale, bandendo un concorso (vinto dall'architetto Renzo Piano)¹ che avvia il processo di riconversione. I lavori si sviluppano in più fasi tra la fine degli anni '80 e gli anni '90, con un approccio basato sul recupero strutturale e funzionale, evitando la demolizione e la costruzione ex-novo. Il progetto promosso da FIAT con il sostegno del Comune di Torino e della Regione Piemonte è oggetto di grandi dibattiti sulla riconversione delle aree industriali dismesse; la gestione viene affidata a società miste pubblico-private con un modello orientato a garantire la sostenibilità economica attraverso la diversificazione delle funzioni.

Oggi, l'edificio riconvertito ospita un centro congressi, spazi espositivi, un centro commerciale, un hotel, spazi per uffici, università e la Pinacoteca Agnelli, inaugurata nel 2002. Sulla

copertura è stata realizzata una bolla che ospita un auditorium, progettata in vetro e acciaio dall'architetto Renzo Piano, mentre nel 2021, in occasione della celebrazione per i 100 anni del Lingotto, viene riqualificata la pista di collaudo attraverso il progetto "Pista 500"², anch'esso progettato dall'architetto Renzo Piano, che propone un giardino pensile contenente oltre 40.000 piante con l'intento di unificare la memoria industriale e la sensibilità ecologica contemporanea. La pista 500 viene utilizzata come sede espositiva³ delle storiche automobili FIAT e per funzioni culturali ricreative aperte al pubblico.



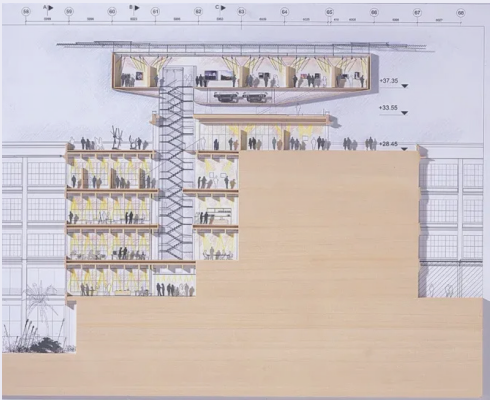
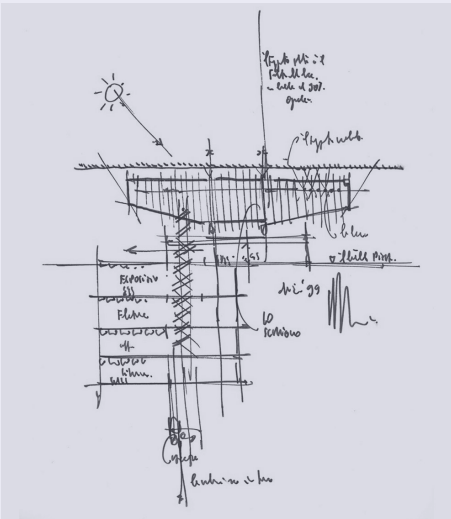
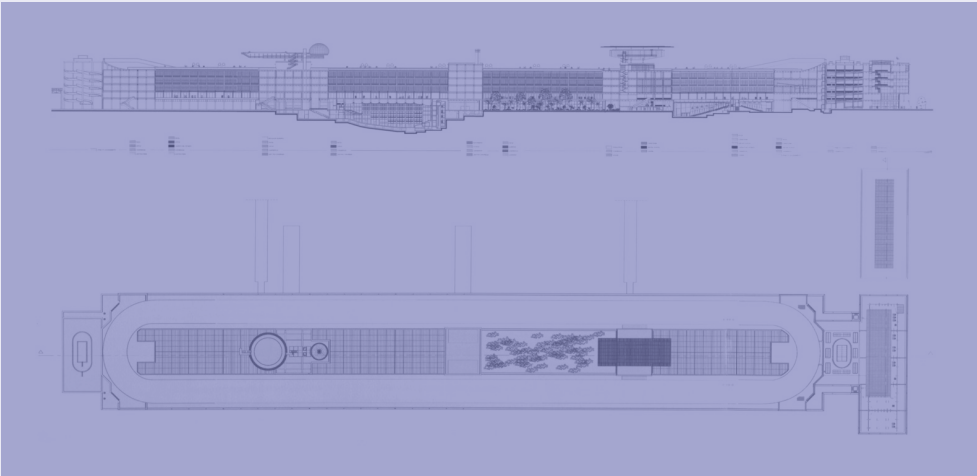
© Åke E:son Lindman

² <https://www.domusweb.it/it/architettura/gallery/2021/10/28/a-torino-la-pista-500-ac-compagna-il-lingotto-nei-nuovi-anni-20.html>

³ <https://www.pinacoteca-agnelli.it/la-pista-500/?utm>

← Rampa elicoidale del Lingotto.

¹ <https://www.rpbw.com/project/lingotto-factory-conversion>



↑ Disegni e schizzi di progetto.
© Renzo Piano Building Workshop

↓ Il cortile.



← La "bolla".



← La pista di collaudo.

/ NUVOLA LAVAZZA – Torino

FUNZIONE ORIGINARIA	AREA INDUSTRIALE / IMPIANTO EX-ENEL
SUPERFICIE	~ 30.000 M²
PERIODO DI INTERVENTO	2013 – 2018
ATTORI COINVOLTI	COMMITTENTE PRIVATO
NUOVE FUNZIONI	MUSEO LAVAZZA, SPAZI CULTURALI, CONGRESSUALI E SERVIZI)

1 https://www.museotorino.it/view/s/acea32e3c557479b-b4746f37a36aa7a3?utm_&utm_

2 https://ilgiornaledellarchitettura.com/2018/04/16/nuova-sede-lavazza-a-torino-una-nuvola-con-i-piedi-piantati-per-terra/?utm_&utm_

3 https://ilgiornaledellarchitettura.com/2018/04/16/nuova-sede-lavazza-a-torino-una-nuvola-con-i-piedi-piantati-per-terra/?utm_&utm_

3 https://www.unionearchitetti.com/inaugurata-nuvola-lavazza-uno-spazio-aperto-per-la-condivisione-di-progetti-cibo-e-cultura/?utm_&utm_

L'area oggi occupata dalla Nuvola Lavazza è situata nel quartiere Aurora di Torino, esattamente tra via Bologna, largo Brescia, corso Palermo e via Ancona. In passato ospitava un isolato industriale poi dismesso, ovvero un'ex centrale elettrica dell'ENEL¹, risalente al 1897 e progettata dall'ingegnere Ermenegildo Perini. Il contesto della zona, a quell'epoca, è fortemente caratterizzato da insediamenti industriali vari che hanno contribuito al vivace sviluppo manifatturiero della Torino novecentesca.

La famiglia Lavazza è il promotore e committente dell'intervento che tratta una progettazione ex-novo su un'area estesa di circa 30.000 mq, dove, circa il 60% della superficie totale è dedicata agli uffici direzionali, mentre il restante 40% ospita spazi culturali, commerciali, servizi pubblici e privati². Il progetto segue una lunga fase di elaborazione a causa di una gara a inviti nel 2010, a cui partecipano diversi studi architettonici come Cino Zucchi Architetti, Mario Cucinella, Luciano Pia e Frlan+Jansen. L'inizio del cantiere avviene nel 2013, dopo la firma dello studio vincitore di Cino Zucchi Architetti, per essere poi inaugurato ufficialmente³ il 12 aprile 2018. In collaborazione con l'Architetto Zucchi troviamo: Rapph Appelbaum Associates, autori dell'allestimento del Museo Lavazza; Ferrando Andrià e Dante Ferretti, coinvolti nella progettazione della mensa aziendale, utilizzata anche come bistrot aperto al pubblico, e del ristorante gourmet a filiera corta; Camilla Zanarotti, responsabile della progettazione della piazza giardino.

Il modello gestionale⁴ del progetto è concepito come un



© Andrea Martiradonna

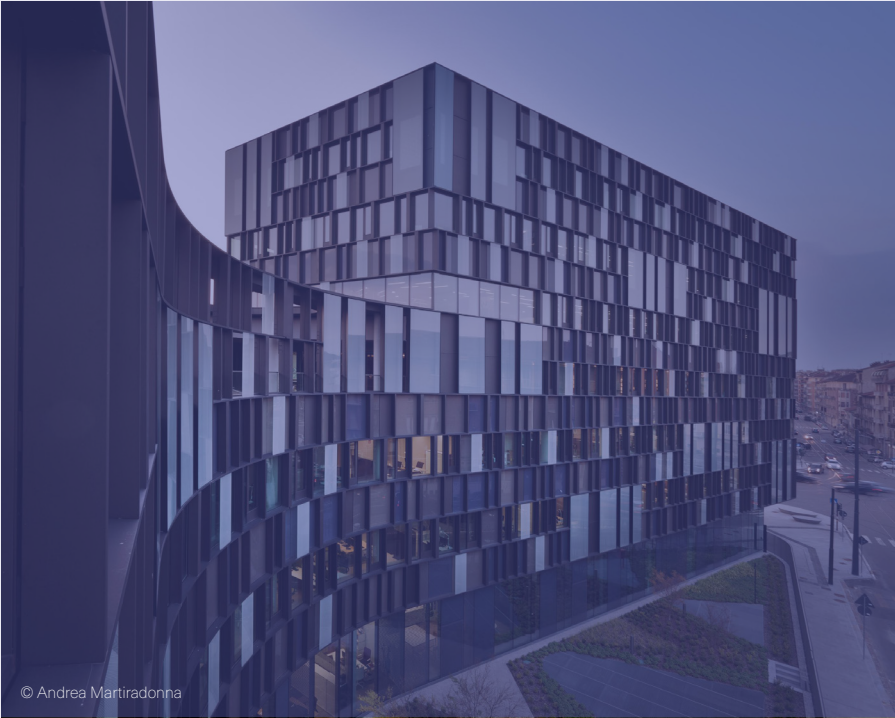
↑ L'Headquarter Lavazza.

ecosistema aperto, una nuvola verde che integra architettura, spazi pubblici e culturali con un approccio di rigenerazione urbana sostenibile, tanto da essere certificato LEED platinum. Oltre i servizi già citati, l'edificio presenta un archivio storico in cui viene conservata la raccolta dei documenti, delle immagini e la storia aziendale, e un'area archeologica, scoperta nel 2014, in cui sono presenti i resti di una basilica paleocristiana e un complesso funerario, visibili attraverso ampie vetrate street level.

→ Disegni e schizzi di progetto.
© CZA - Cino Zucchi Architetti



← La piazza verde.



← Vista dal terrazzo.

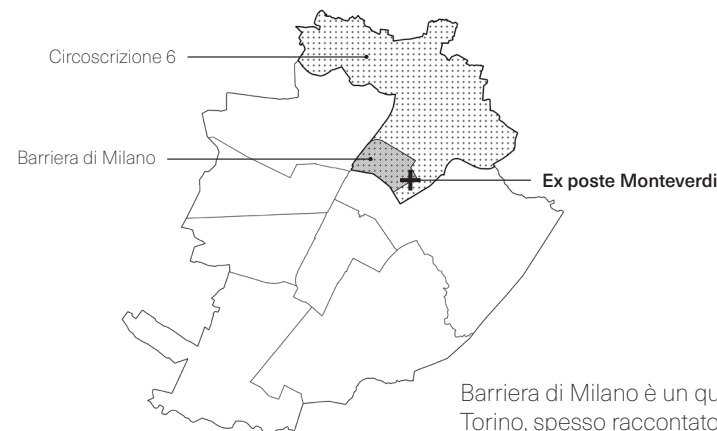
← Il cortile interno.

2.

LE ORIGINI
DELL'IDENTITÀ URBANA:
STORIA E
TRASFORMAZIONI
DELL'AREA

2.1

BARRIERA DI MILANO: IDENTITÀ, DINAMICHE SOCIALI E CREATIVITÀ URBANA



Barriera di Milano è un quartiere situato nel quadrante nord-est di Torino, spesso raccontato e percepito come periferico, custodisce in realtà una storia urbana stratificata e complessa.

Nato come zona di confine doganale, tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento si è trasformato rapidamente in un quartiere operaio attraversato da linee ferroviarie, capace di accogliere prima la migrazione interna dal Sud Italia e, dagli anni '60 in poi, di diventare punto d'approdo di nuove ondate migratorie, fino alle più recenti provenienti soprattutto dai paesi africani. Al boom economico degli anni '60 è poi seguito un processo di deindustrializzazione¹, abbandono e attesa di nuove progettualità.

A servizio dei grandi insediamenti produttivi, nella parte orientale del quartiere sorge lo Scalo Vanchiglia, un ex scalo merci ferroviario attivo dal 1926 fino alla fine del Novecento, la cui genesi sarà analizzata nel paragrafo successivo. Situato tra corso Novara, corso Regio Parco, via Regaldi e via Monteverdi, lo scalo rappresentava un nodo strategico per il sistema industriale torinese. Oggi è un'area dismessa ma al centro di un lungo processo di bonifica e di rigenerazione urbana previsti dalla "Variante 200" del 2008 che immagina per quest'area dei progetti integrati dal punto di vista infrastrutturale, insediativo, di paesaggio, di mobilità e di nuovi spazi per abitare, lavorare e svagarsi². A completare questa visione, anche il progetto della Linea 2 della metropolitana diventa un tassello fondamentale per riconnettere il quartiere con il resto della città.

Proprio all'interno dello Scalo Vanchiglia si colloca l'edificio dell'Ex centro di smistamento postale di via Monteverdi, oggetto di studio di questa tesi e approfondito nei capitoli successivi.

¹ I processi della deindustrializzazione sono stati esplicitati nel capitolo 1.

² Comune di Torino (2010), *Concorso di idee, La Metamorfosi*. Disponibile online su: <https://www.fondazioneperlarchitettura.it/wp-content/uploads/2016/11/04.02.14-bando-metamorfosi.pdf>



↑ Squarcio del quartiere Barriera di Milano

← Murales artistici in Barriera di Milano

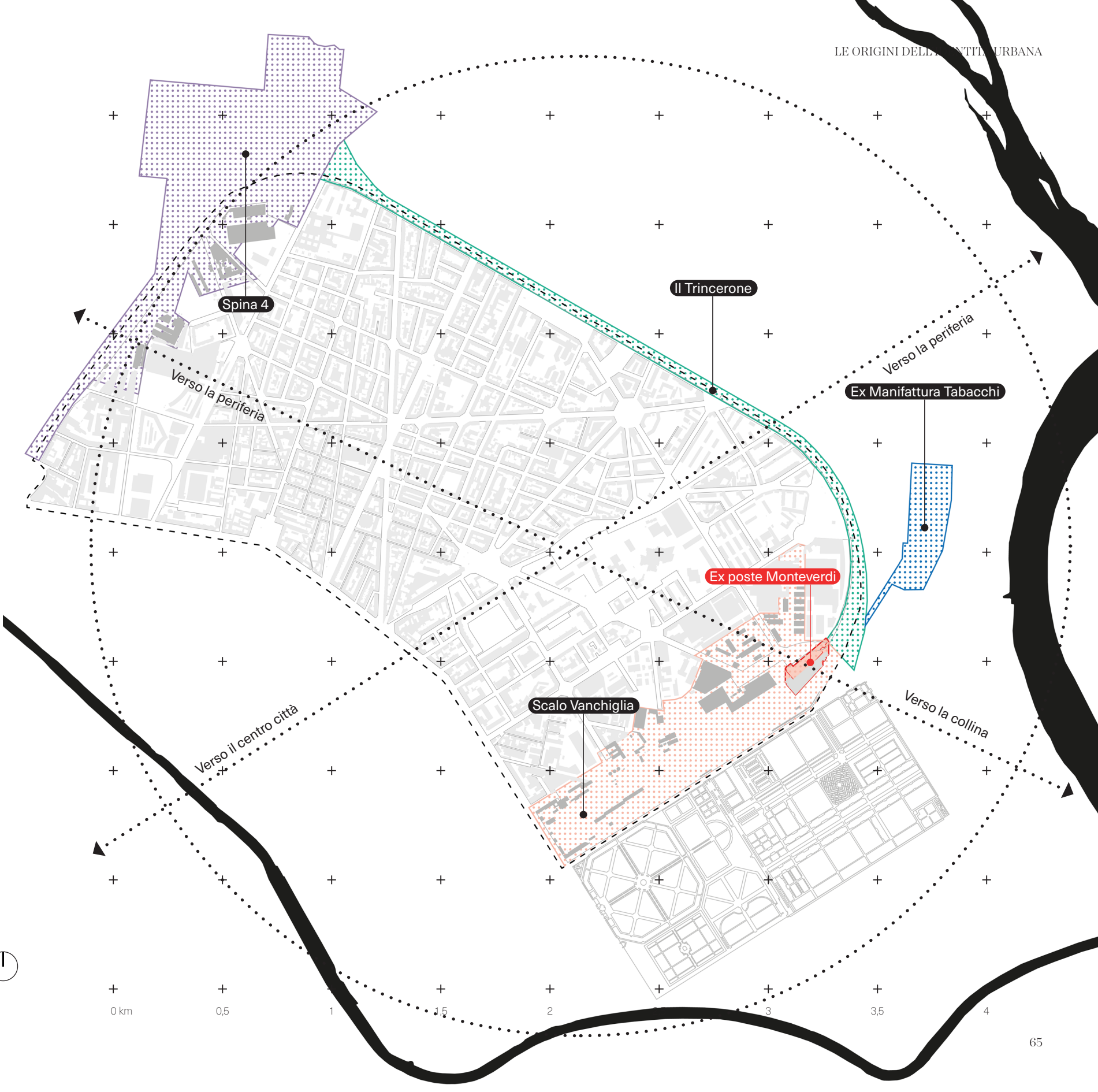
2.1.1
INQUADRAMENTO

/legenda

- barriera di milano
- edificato
- lotti
- fiume



0 km 0,5 1 1,5 2 3 3,5 4



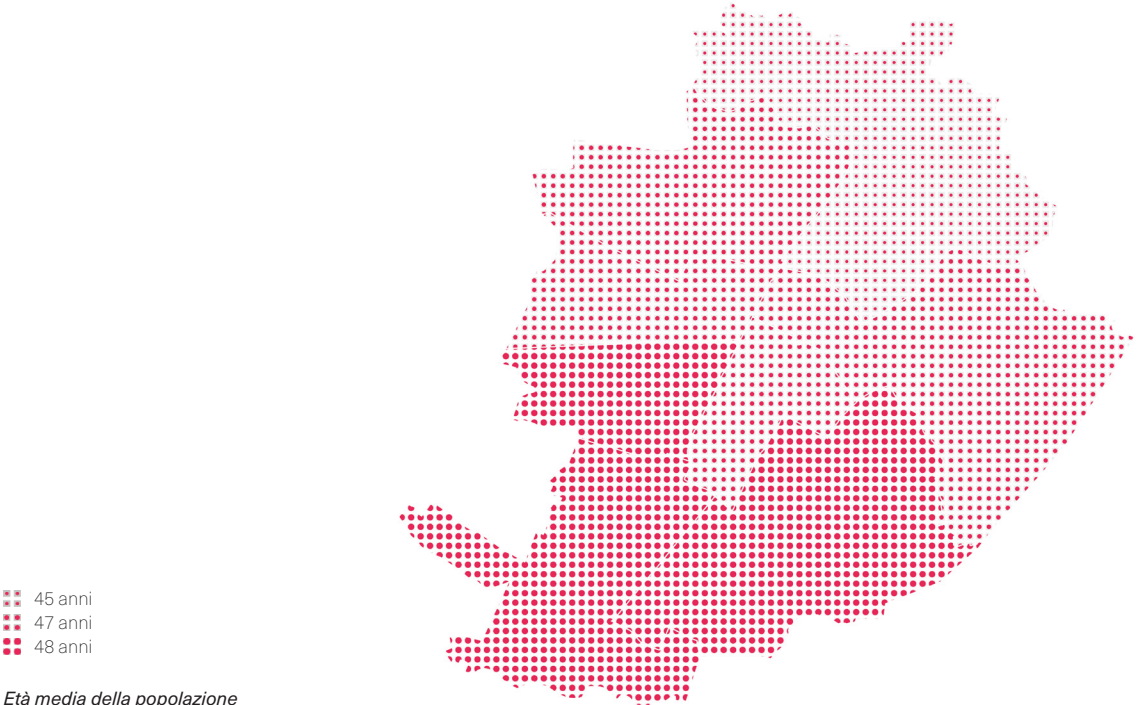
Barriera di Milano è oggi un quartiere multietnico e densamente popolato, dove convivono realtà sociali diverse e dinamiche. Secondo i dati della Città di Torino 2023, la Circoscrizione 6 — che identifica il quartiere — è tra le più popolate della città; in particolare, la Borgata Monterosa si conferma la zona statistica con la più alta concentrazione abitativa di Torino, con 25.883 residenti e una densità di 30.758 abitanti per km². La Circoscrizione 6 è anche quella che presenta l'indice di vecchiaia più basso (<175) rispetto a tutte le altre Circoscrizioni e una presenza di giovani molto elevata, con la Borgata Monterosa che anche in questo caso rappresenta la zona con la percentuale maggiore di popolazione minorenni³. In particolare la Circoscrizione 6 presenta una percentuale di under 14 più elevata rispetto alla media cittadina e alle altre Circoscrizioni (media torinese - 11%, Circoscrizione 6 - 13,3%).

La multietnicità del quartiere è confermata dall'altissima percentuale di popolazione straniera residente sulla popolazione totale in alcune zone statistiche della Circoscrizione 6: rispetto ai dati sull'intera popolazione residente, tra la popolazione straniera aumenta la percentuale di giovani e giovanissimi (under 14) e diminuisce notevolmente la popolazione anziana. Questa composizione demografica, rende il quartiere uno spazio dinamico ma anche fragile. Il reddito medio pro capite è sensibilmente inferiore alla media torinese e gli indici di dispersione scolastica e bassa scolarizzazione sono tra i più alti della città, segnalando una vulnerabilità sociale strutturale.

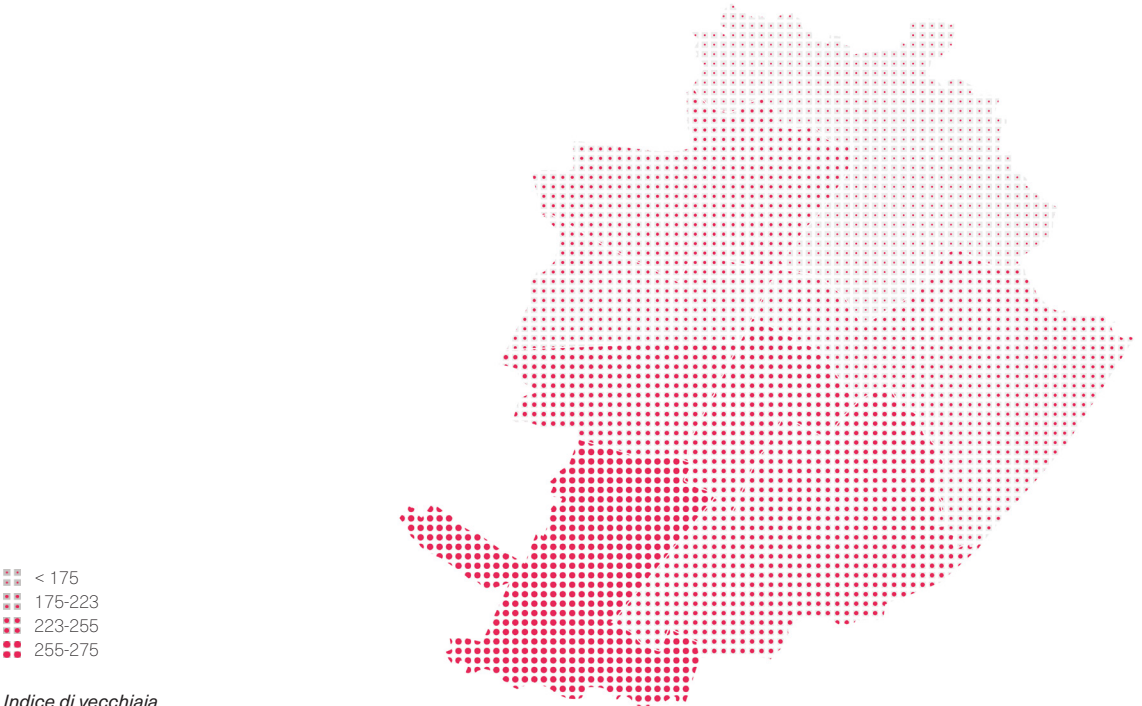
Un tema centrale riguarda la percezione di degrado e insicurezza: episodi di microcriminalità, spaccio e violenza, amplificati spesso da una narrazione mediatica parziale, contribuiscono a un sentimento di abbandono tra i residenti. Le criticità riguardano anche il sistema sanitario e i servizi di base: l'Ordine dei Medici di Torino ha evidenziato come in Barriera "ci si ammala e si muore prima"⁴, a causa di un insieme di fattori legati principalmente a povertà, marginalizzazione sociale e degrado, che limitano fortemente l'accesso alle cure e la qualità della vita. Eppure, questa fragilità sociale è anche un presupposto di resilienza e creatività. Le associazioni locali e le case di quartiere testimoniano una comunità viva, capace di reinventarsi e di proporre soluzioni dal basso ai problemi quotidiani, creando opportunità di inclusione e socialità.

3 Nella lettura della mappa proposta è necessario tenere presente però che alcune delle aree in cui la percentuale di giovani è maggiore (come la collina e l'area a nord attorno a Basse di Stura), sono anche tra le meno densamente popolate della città. Barriera di Milano invece, che presenta sempre una percentuale di minori elevata, è un'area ad alta densità abitativa.

4 <https://primatorino.it/attualita/in-barriera-ci-si-ammala-e-muore-prima/>



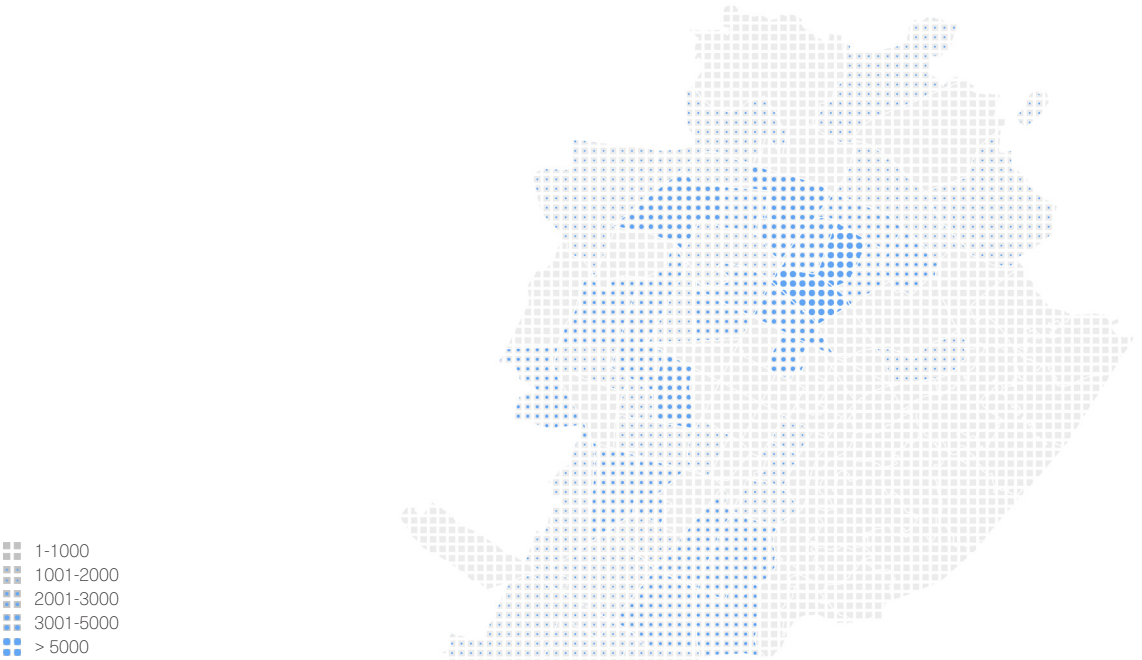
Età media della popolazione



Indice di vecchiaia



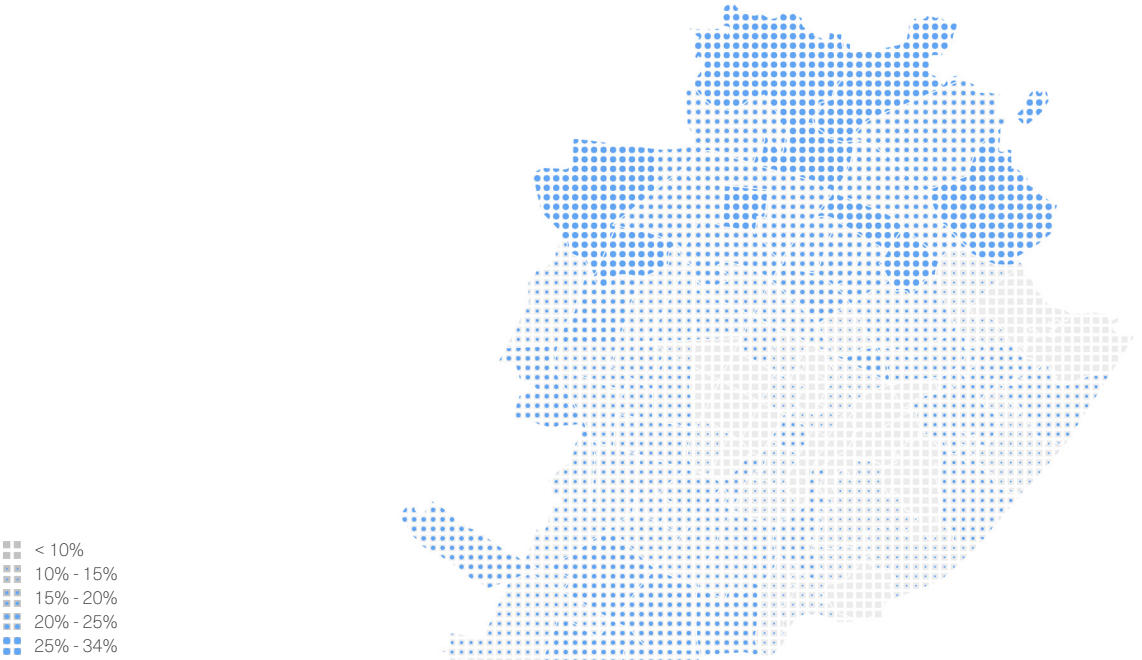
Popolazione residente



Popolazione straniera residente



Percentuale giovani residenti



Percentuale giovani stranieri residenti

Elaborazione degli autori su dati Città di Torino 2023

Elaborazione degli autori su dati Città di Torino 2023



In risposta a queste criticità, negli ultimi anni Barriera di Milano è attraversata da un fermento artistico e culturale, che ha contribuito a ridefinire la percezione del quartiere, trasformandolo in un vero e proprio laboratorio urbano a cielo aperto.

Accanto agli interventi più evidenti di recupero e di riqualificazione del patrimonio industriale abbandonato quali la Nuvola Lavazza, l'Ex-INCET, il museo Ettore Fico, sono sorti dei luoghi che oggi rappresentano un punto di riferimento per tutta la città e per il quartiere come i Bagni Pubblici di via Agliè, Via Baltea, il Bunker, i Docks Dora. Più recentemente, sono nate nuove iniziative quali il Barriera Design District⁵, progetto nato con l'obiettivo di creare un nuovo immaginario collettivo, capace di generare un impatto positivo per la comunità locale attraverso lo storytelling, pratiche di placemaking, design e architettura.

Altrettanto innovativo è il programma CasaBottega⁶, che ha trasformato vecchie botteghe inutilizzate e disseminate nel quartiere in atelier e residenze per artisti. Questi spazi, hanno permesso di riattivare luoghi altrimenti abbandonati, generando nuove opportunità di aggregazione giovanile e produzione culturale. A queste iniziative si affiancano progetti di street art, come ad esempio B.ART – Arte in Barriera, promosso nel 2014 da Urban Barriera, vinto dallo street artist Francesco Camilla Giorgino in arte Millo, con il progetto "Habitat", un racconto di tredici immagini in bianco e nero con qualche sprazzo di colore il cui fil rouge è il rapporto tra l'uomo e il tessuto urbano, il suo "habitat" per l'appunto⁷. Un altro esempio significativo è Opera Viva – Il Manifesto, ideato da Alessandro Bulgini, che abita lo spazio urbano di piazza Bottesini con immagini, storie e visioni che si immergono direttamente nel quotidiano⁸.

Barriera di Milano è un quartiere in transizione, sospeso tra fragilità e grandi potenzialità. Da un lato, le difficoltà sociali, il degrado e la percezione di insicurezza rappresentano sfide urgenti; dall'altro, il fermento culturale, la multietnicità e la disponibilità di spazi lasciati dal passato industriale dell'area offrono un terreno fertile per progetti che sappiano coniugare innovazione e partecipazione.

In questo contesto, l'edificio delle ex Poste Monteverdi si configura come un'occasione strategica per attivare processi di rigenerazione urbana: un'operazione che non vuole limitarsi al recupero di un volume edilizio, ma vuole restituirgli un ruolo attivo nella vita del quartiere, diventando un catalizzatore di inclusione, innovazione e identità.

← Manifesti *Opera Viva* in Piazza Bottesini a Torino

⁵ <https://www.mentelocale.it/torino/57814-barriera-design-district-rigenerazione-urbana-tra-arte-design-e-cultura.htm>

⁶ [https://www.quotidianopiemontese.it/2019/12/12/casabottega-trasforma-i-negozi-in-laboratori-artistici-si-inizia-nel-quartiere-barriera-di-milano-a-torino/](https://www quotidianopiemontese.it/2019/12/12/casabottega-trasforma-i-negozi-in-laboratori-artistici-si-inizia-nel-quartiere-barriera-di-milano-a-torino/)

⁷ <http://stradadicasa.altervista.org/b-art-arte-barriera-di-milano-torino/>

⁸ <https://www.flashback.to.it/opera-viva-il-manifesto>

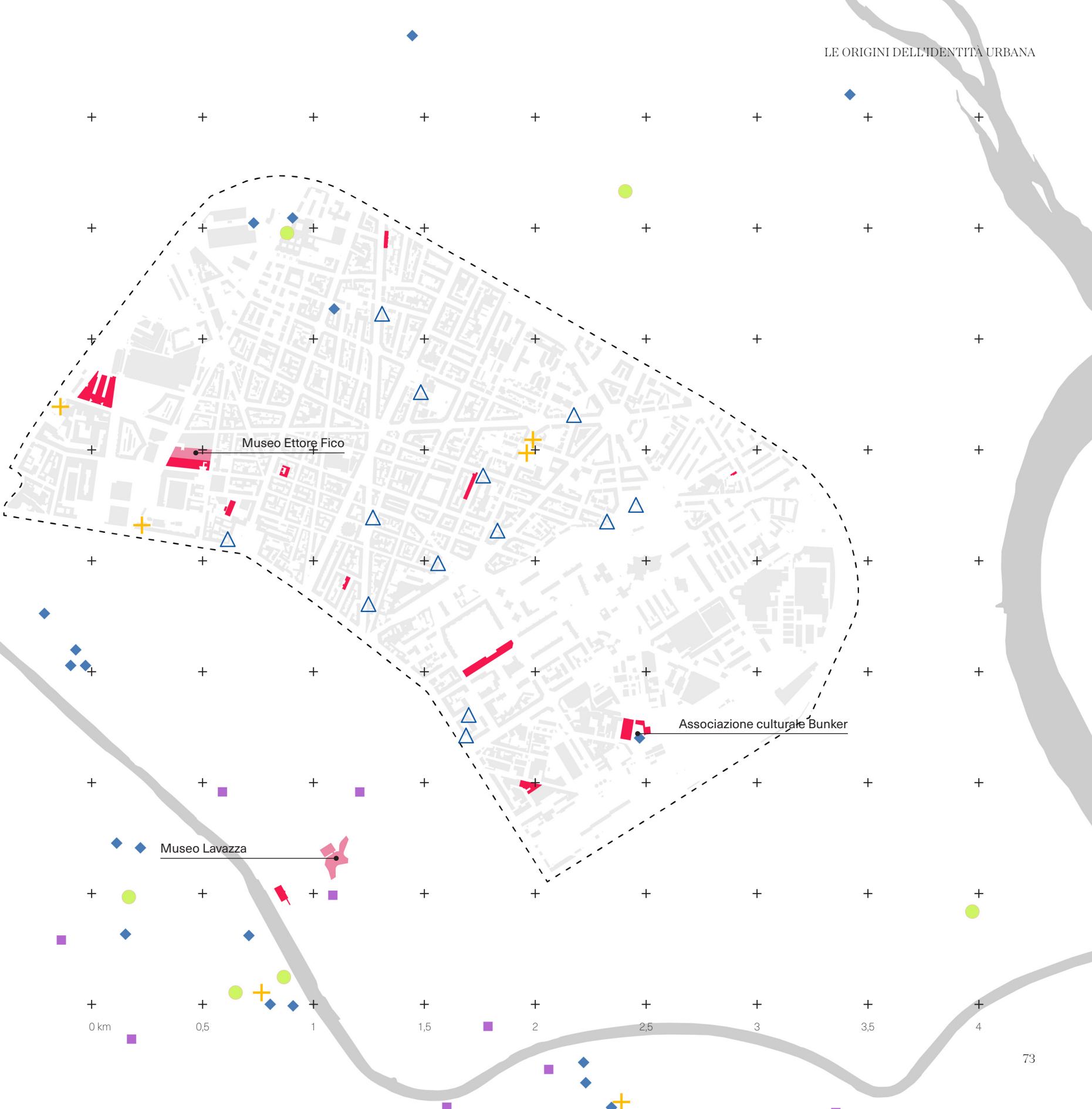
2.1.2
ARTE E CULTURA IN
BARRIERA

/legenda

- musei
- associazioni culturali
- murarte
- b.art
- altre opere
- toward 2030
- picturin



0 km 0,5 1 1,5 2 2,5 3 3,5 4



2.2

L'EVOLUZIONE STORICA E INDUSTRIALE DI UN PAESAGGIO COMPLESSO

Il quadrante nord-est della città di Torino differisce dalla sua tipica uniformità e linearità degli spazi, e si caratterizza, invece, per una complessità territoriale dovuta alle progressive stratificazioni storiche, paesaggistiche e produttive risalenti al periodo sabaudo. Per comprendere le ragioni della differenza tra quest'area e la Torino intra-muros è necessario partire dal Theatrum Sabaudiae (1664), che testimonia l'esistenza della Villa del Viboccone, immersa in un paesaggio di giardini, canali d'acqua e assi viari alberati estesi fino al nord della città murata⁹, conosciuto come "Parco Vecchio". La presenza della villa risulta rilevante in quanto è collegata alla città da un tracciato stradale che, nel tempo, ha assunto un ruolo determinante non solo come collegamento con il centro, ma come asse di riferimento lungo la quale si sono sviluppati gli ampliamenti urbanistici successivi verso nord-est.

Nel corso del Settecento, come documentato nella "Pianta del Tenimento del Real Parco" (1759)¹⁰, i boschi fluviali presenti nel paesaggio sono stati trasformati in fondi coltivati e seguiti dalla costruzione di strade poderali, cascine e campi irrigui disposti a fasce. In questo stesso contesto di razionalizzazione agricola, il capoluogo piemontese utilizza *le bealere*¹¹ (visibili all'interno della mappa), un sistema di canali artificiali che distribuisce l'acqua nel territorio, consentendo la coltivazione intensiva e alimentando mulini, segherie e opifici, i primi nuclei protoindustriali dell'area. La rete irrigua, oltre a organizzare i campi e la distribuzione delle cascine, risulta determinante per la nascita della Manifattura Tabacchi¹², primo grande insediamento produttivo dell'area, progettato dall'architetto Benedetto Ferraccio e attivo dal 1768. L'infrastruttura idraulica e le coltivazioni dedicate hanno reso possibile l'avvio della produzione, trasformando il sito nel principale polo industriale del quadrante nord-est di Torino. La successiva crescita, segnata da ampliamenti e innovazioni, ha favorito la conversione delle campagne in tessuto urbano, facendo dell'area un centro di attrazione economica. Con il tempo, il complesso si sviluppa come comunità autonoma, dotata di servizi sociali e abitazioni per i lavoratori, contribuendo alla formazione, all'espansione e all'identità del quartiere.

Con l'epoca del catasto napoleonico e con la successiva demolizione della cinta muraria, Torino inizia la sua espansione

verso nord-est, oltre la Dora, fino ad arrivare all'età postunitaria, nella quale viene adottata una nuova strategia di pianificazione volta a valorizzare il ruolo delle barriere doganali, delle nuove infrastrutture e della viabilità urbana. I Piani Regolatori di ampliamento (1887) e quello Unico (1906) individuano in via Bologna uno degli assi privilegiati di sviluppo, da cui si diramano insediamenti residenziali e produttivi come Barriera di Milano, Regio Parco e l'omonimo borgo. Parallelamente, la nascita delle prime reti ferroviarie¹³ accelera la trasformazione identitaria della zona. Tra fine Ottocento e inizio Novecento, la crescita demografica e il fabbisogno di edilizia popolare portano alla formazione di borgate rurali lungo corso Regio Parco, via Bologna e via Novara, che inglobano progressivamente le preesistenze agricole, dando vita a un tessuto urbano a prevalenza industriale, determinando la nascita di numerosi stabilimenti che contribuiscono a trasformare in profondità il quartiere. Tra i primi insediamenti si collocano l'INCET (Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino, 1888)¹⁴, che si insedia in via Banfo diventando rapidamente uno dei poli produttivi più importanti del settore elettrotecnico, specializzato nella realizzazione di cavi elettrici per l'industria e le infrastrutture cittadine e la Nebiolo (1890)¹⁵, azienda tipografica che realizza un vasto stabilimento ospitante reparti produttivi e uffici tecnici, divenendo leader internazionale nella fonderia di caratteri tipografici. Nel settore metallurgico emergono le Fonderie Subalpine (1906)¹⁶, specializzate nella lavorazione dei metalli, e le Fonderie Poccardi (1906)¹⁷, localizzate tra via Cervino e la linea ferroviaria Torino-Milano, attive nella fusione di ghisa e acciaio. A questo contesto si affiancano le industrie tessili come la Filatura di Tollegno (1910)¹⁸ e il Lanificio Fratelli Piacenza (1911)¹⁹, che introducono nel quartiere la lavorazione della lana e del cotone, generando un indotto occupazionale consistente e diffuso. In prossimità dello scalo ferroviario di Torino Dora, nascono i Docks Dora (1912)²⁰ che costituiscono un grande sistema di magazzini destinati allo stoccaggio e alla distribuzione delle merci, infrastruttura fondamentale per il commercio cittadino e per l'integrazione con la rete ferroviaria nazionale, mentre, il comparto chimico si sviluppa con la Società Italiana Ossigeno e altri gas (1920)²¹, attiva nella produzione e distribuzione di gas tecnici. Pochi anni dopo, nasce la CEAT (Cavi Elettrici e Affini Torino, 1924)²², trasferita nel 1946 nel grande stabilimento compreso tra corso Palermo, via Parma, via Pisa e via Foggia, dove avvia una produzione di pneumatici destinati sia al settore automobilistico sia a quello aeronautico.

Queste realtà produttive, sviluppatesi tra la seconda metà dell'Ottocento e il primo Novecento, danno vita a un paesaggio urbano densamente industriale, in cui stabilimenti, capannoni si intrecciano con residenze operaie e infrastrutture logistiche. All'interno di questo scenario eterogeneo, come documenta la Carta del 1911²³, la Manifattura Tabacchi continua a mantenere un ruolo di fulcro produttivo e simbolico, attorno al quale si organizzano progressivamente funzioni economiche, sociali e insediative.

Il passaggio a città industriale si ha negli anni Venti del Novecento, con la realizzazione dello Scalo Vanchiglia, progettato già a

¹³ Rabbini, L. (1866). *Carta della città di Torino e dintorni*. Biblioteca Nazionale di Torino.

¹⁴ <https://www.museotorino.it/view/s/d88e4e8b-3b9c492596c6b379a-e2c6822>

¹⁵ <https://www.museotorino.it/view/s/330b8ec14d7f40d2a2243cb57efb004f>

¹⁶ <https://www.museotorino.it/view/s/330b8ec14d7f40d2a2243cb57efb004f>

¹⁷ <https://www.museotorino.it/view/preview/415f14f-91d2340cfbe0db2e45e-6ab4d8/b81ae4aa4e-4454484898842935c60e7>

¹⁸ <https://www.museotorino.it/view/s/8f2f53c7eb1b-4b5c930c042123a1b5bc>

¹⁹ <https://www.museotorino.it/view/s/45e1c75e32804bcda3b-d166ecfdc39a3>

²⁰ https://it.wikipedia.org/wiki/Docks_Torino_Dora

²¹ http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/bm~doc/cdb_numero00_giugno2012_web.pdf

²² <https://www.museotorino.it/view/s/7773d7a0f2c44b2497c6e-8fe93914291>

²³ Città di Torino (1908). *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento della città di Torino*.

⁹ Archivio di Stato di Torino, *Theatrum Sabaudiae*, 1664.

¹⁰ Denisio, P. (1759). *Pianta del Tenimento del Real Parco*.

¹¹ In termini strettamente idraulici, la bealera si differenziava sia dal "rio", in quanto quest'ultimo poteva essere soltanto naturale, sia dal "canale", in quanto quest'ultimo costituito da pareti fortificate, ad es. da cemento o da pietra. In tempi più recenti tuttavia, i termini sono diventati spesso tutti sinonimi. (https://it.wikipedia.org/wiki/Bealere_di_Torino)

¹² Museotorino (2021). *Scheda storica: Manifattura Tabacchi*. Torino: Città di Torino – Urban Center. Disponibile su: <https://www.museotorino.it/view/s/d35c5bc-1b17e4819967c71cbceebafa9>

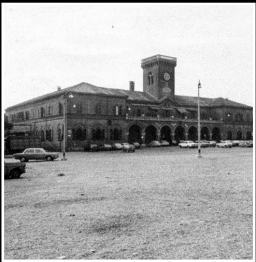
partire dal 1911 e terminato soltanto nel 1926, un piazzale merci a servizio delle fabbriche dell'area, che si sviluppa tra corso Regio Parco, corso Novara, via Regaldi e via Monteverdi, collegato alla rete ferroviaria mediante un tracciato in trincea. Quest'opera costituisce un'infrastruttura fondamentale per la movimentazione e l'approvvigionamento delle merci della Manifattura Tabacchi, alla quale è direttamente collegata²³. Successivamente, il secondo dopoguerra vede l'espansione incontrollata di Barriera di Milano e Regio Parco, nei quali vengono realizzati numerosi quartieri di edilizia popolare a carattere residenziale e misto, quali Cascina Verdina, Maddalene, Sempione e Villaggio Rurale, e un'intensa crescita insediativa verso i comuni della cintura.

L'espansione disordinata e la perdita della trama storica determinano una cesura del paesaggio urbano, caratterizzato da grandi isolati privi di gerarchia spaziale e in cui le infrastrutture ferroviarie e idrauliche storiche sono progressivamente obliterate.

23 Archivio Storico della Città di Torino (1926), *Relazione sul completamento dello Scalo Vanchiglia*. Fondo Ufficio Tecnico Municipale, Serie Lavori Pubblici.



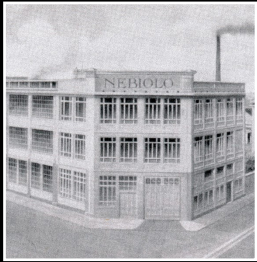
1. Manifattura Tabacchi
1768



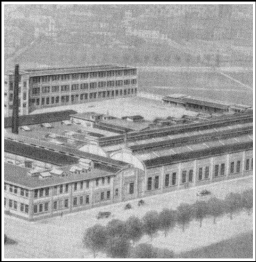
2. Arsenale Militare
1860



3. INCET
1888



4. Fonderia Caratteri Nebiolo
1890



5. Fonderie Subalpine
1906



6. Fonderia Poccardi
1906



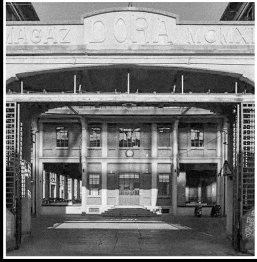
7. Fonderie Ballada
1906



8. Filatura Tollegno
1910



9. Lanificio Fratelli Piacenza
1911



10. Docks Dora
1912



11. Società Italiana Ossigeno
1920



12. CEAT Leoncavallo
1946

2.2.1
CARTOGRAFIE
STORICHE

1640

1759

1805

1810

1878

1906

1911

1926

1935

1995



"Villa del Bivoccocone". Disegno a penna delle fortificazioni. Collezione Simeoni, D, n. 138. © ASCT

1640

1759

1805

1810

1878

1906

1911

1926

1935

1995



Pianta del "Tenimento del Real Parco". © ASTo

1640

1759

1805

1810

1878

1906

1911

1926

1935

1995



"Catasto Napoleonico della Città di Torino". Il luogo del Regio Parco è indicato come *Le Parc*, con immediata sotto indicazione *Papeterie*, annotazione solo parziale dell'effettiva vocazione della Manifattura Tabacchi. © ASTO



1640

1759

1805

1810

1878

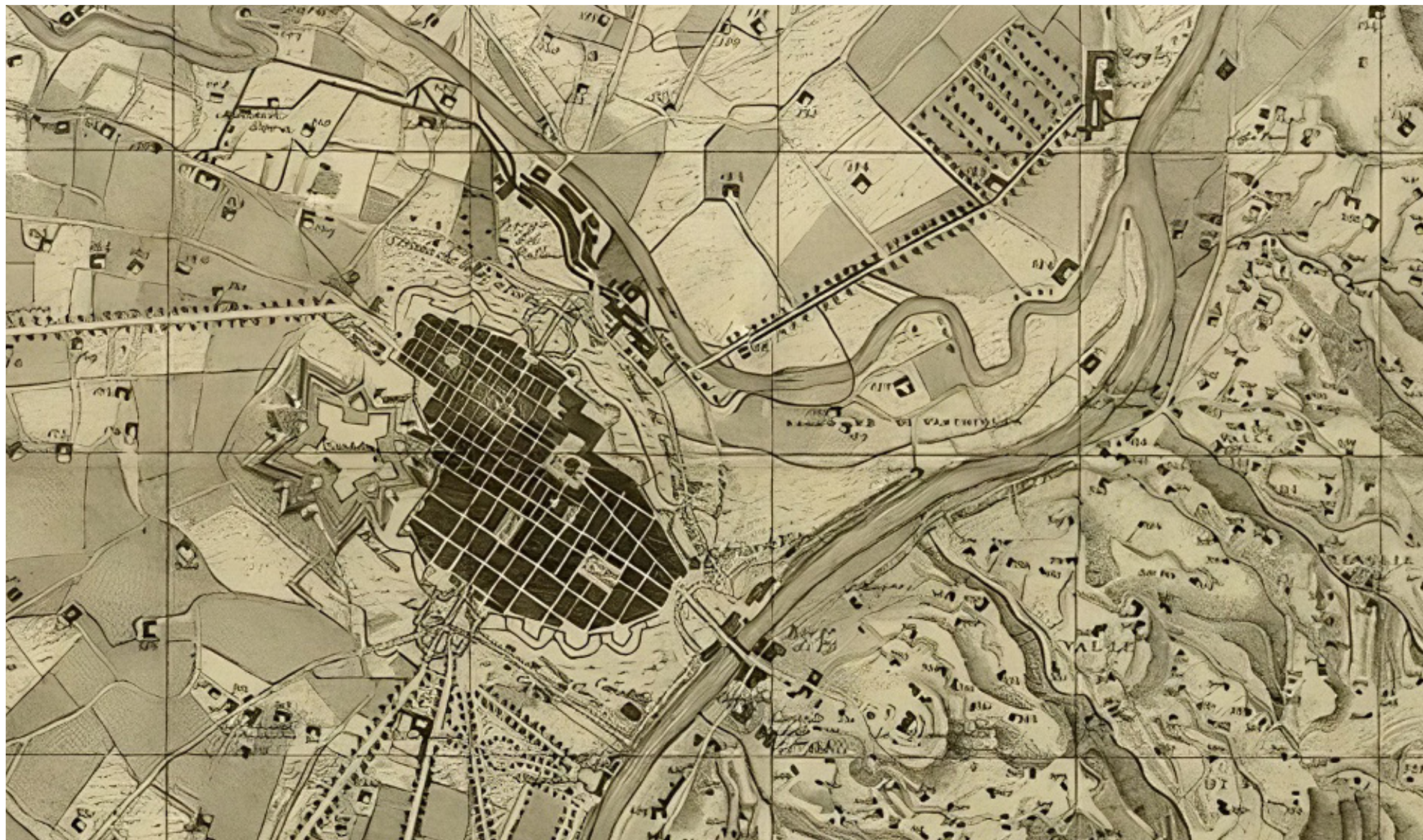
1906

1911

1926

1935

1995



"Città e territorio di Torino". Incisione su disegno di Carlo Randoni, cartografico 8/9.15 © Biblioteche civiche torinesi



1640

1759

1805

1810

1878

1906

1911

1926

1935

1995



"Carta topografica dei contorni di Torino", di A. Rabbini, incisione di V. Angeli. Collezione Simeom, D, n. 116. © ASCT



1640

1759

1805

1810

1878

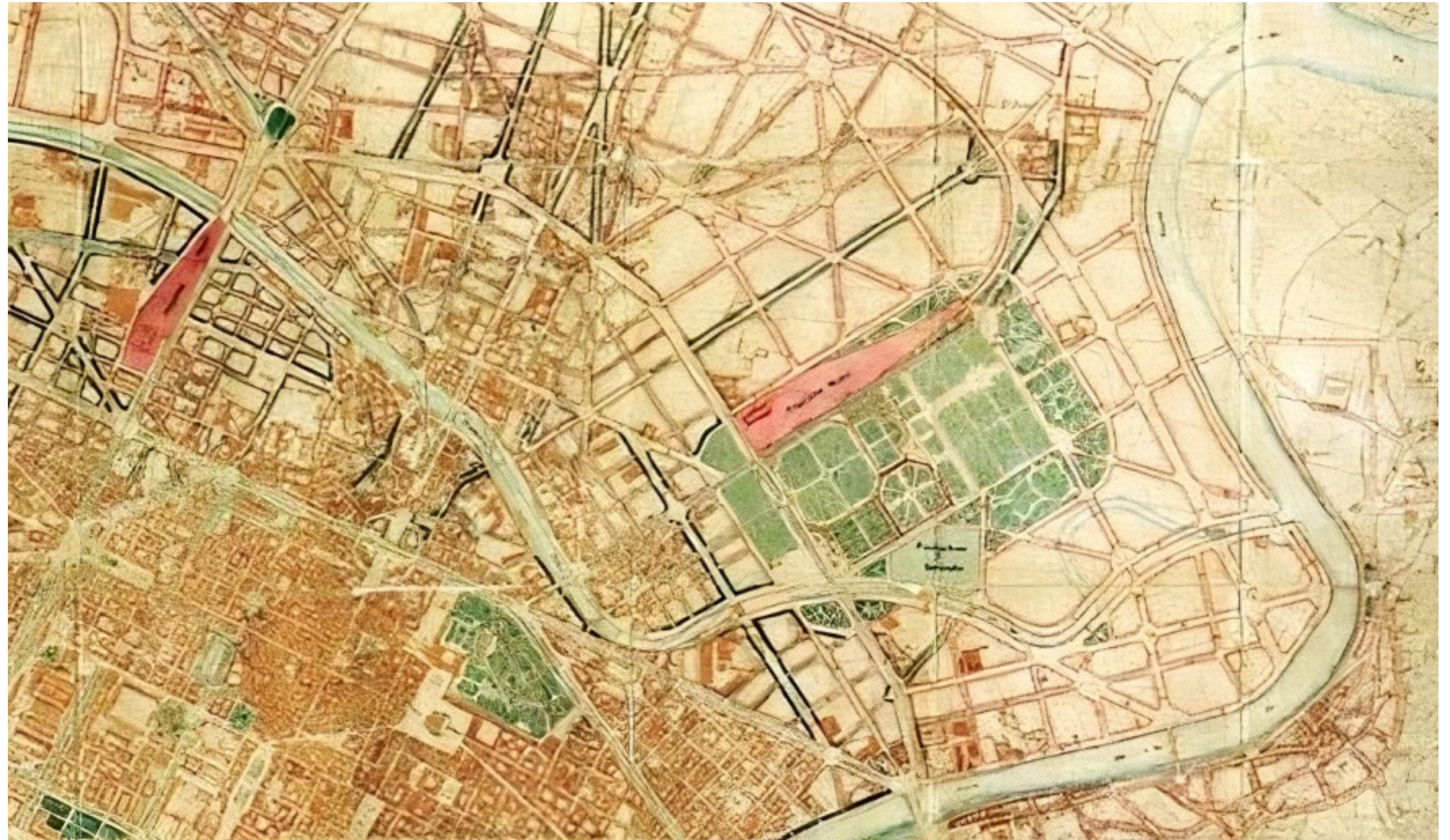
1906

1911

1926

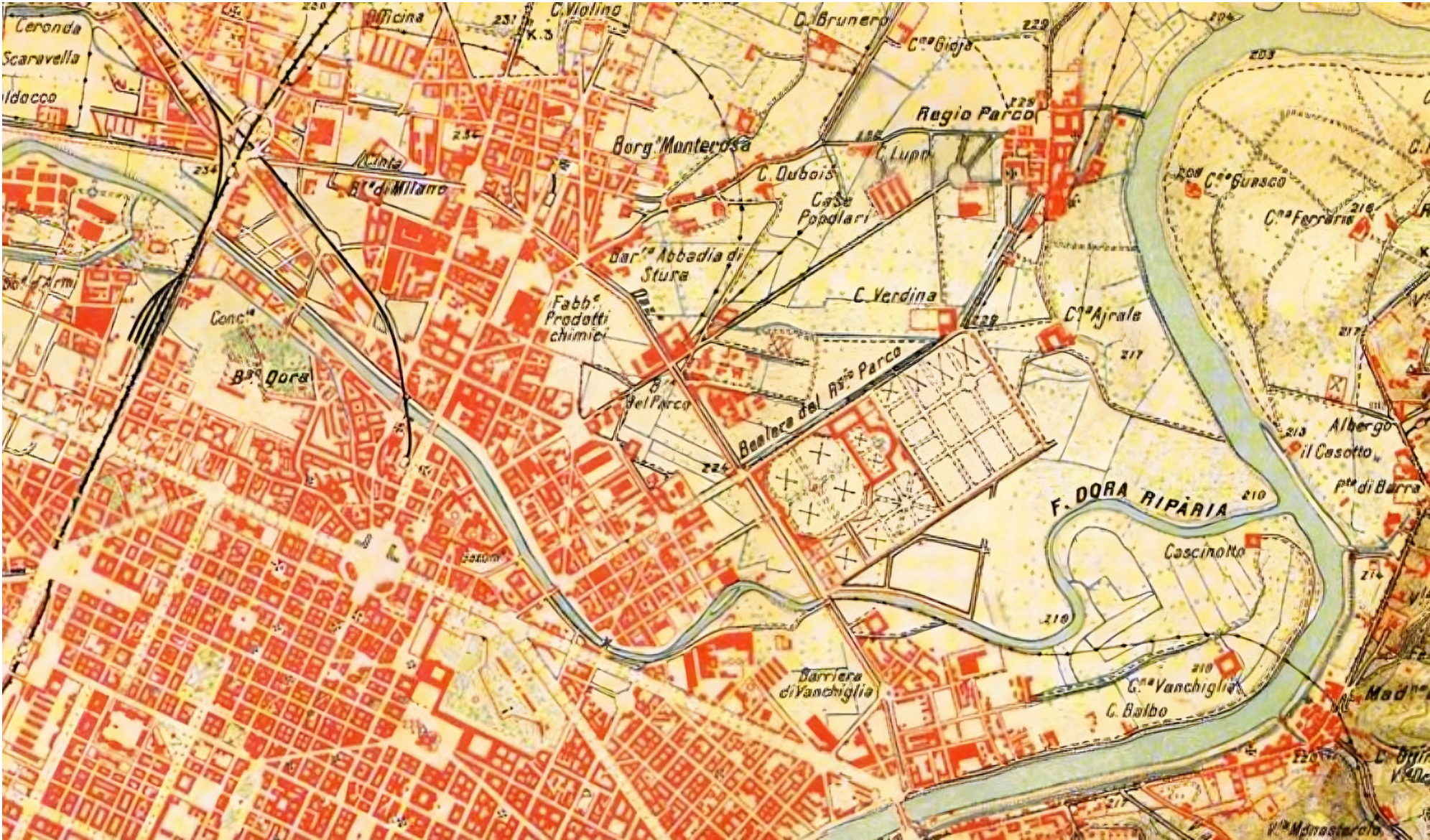
1935

1995



"Pianta della città di Torino coll'indicazione del Piano Unico Regolatore e di Ampliamento".
 Serie 1K, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n.14, all. 3 e successive varianti. © ASCT

1640
1759
1805
1810
1878
1906
1911
1926
1935
1995



"Pianta topografica della città di Torino e dei dintorni con l'ausilio e la rettifica dell'Istituto Geografico Militare col concorso degli Ufficiali delle Scuole di Guerra e del Presidio di Torino". Collezione Simeom, D, n.135. © ASCT

1640

1759

1805

1810

1878

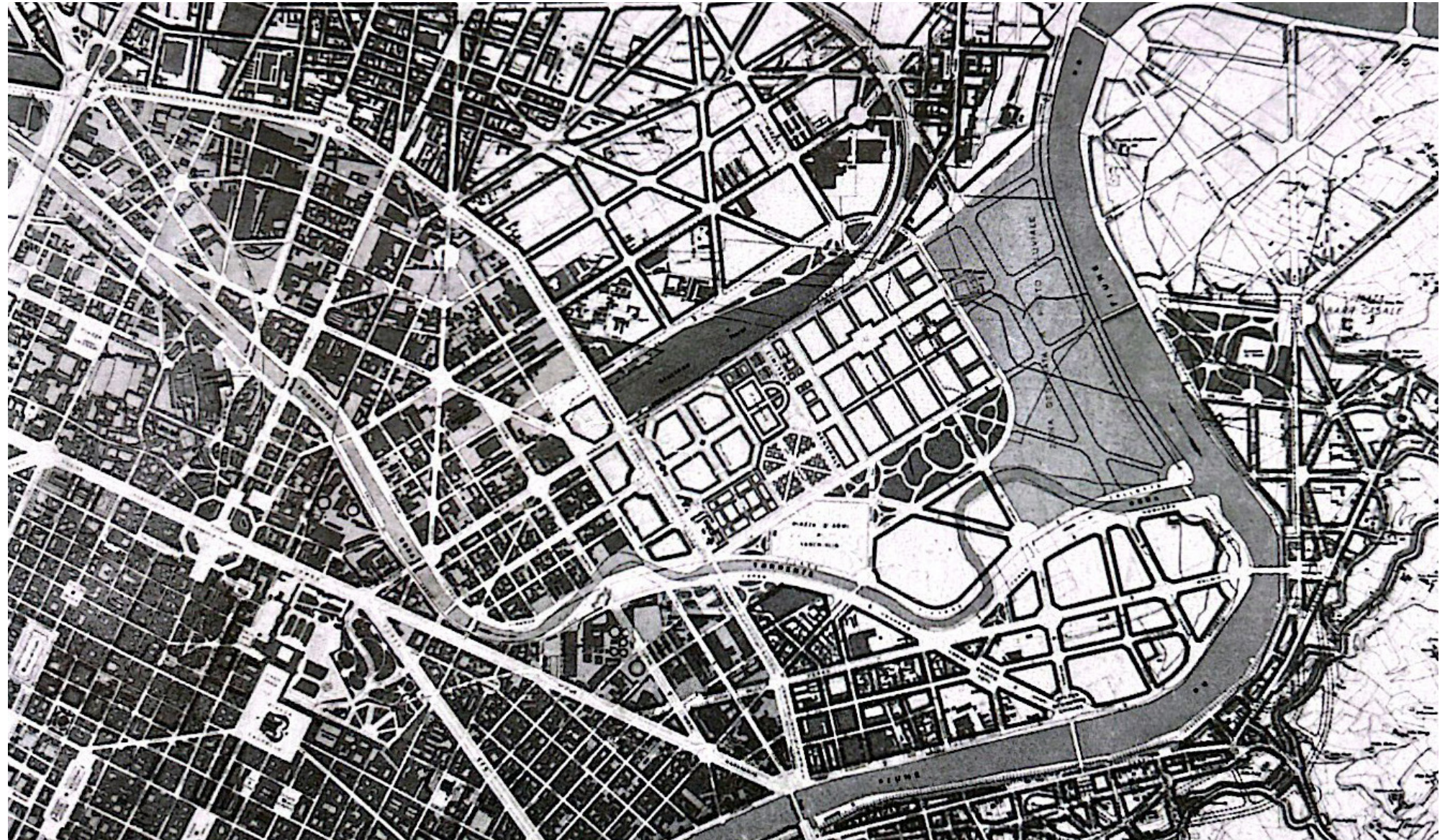
1906

1911

1926

1935

1995



"Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della zona piana e collinare". © ASTo

1640

1759

1805

1810

1878

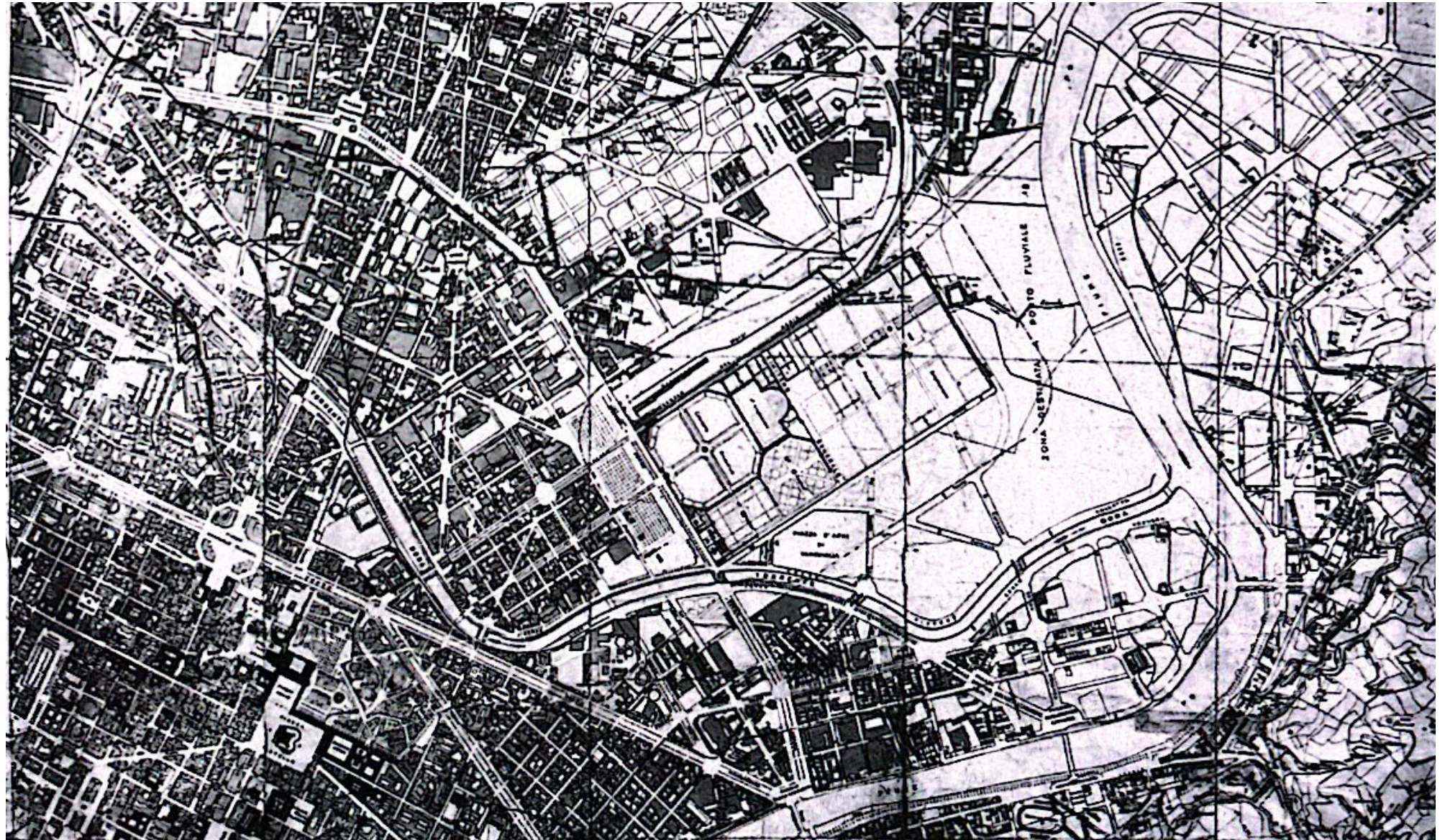
1906

1911

1926

1935

1995



*Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della zona piana e collinare". © ASTo



1640

1759

1805

1810

1878

1906

1911

1926

1935

1995



"Piano Regolatore Generale Comunale di Torino". © Gregotti Associati International.

2.3

DISMISSIONE E PROSPETTIVE DI RIGENERAZIONE FUTURE

Oggi, tanto lo Scalo Vanchiglia, quanto l'edificio postale sono luoghi di degrado strutturale e sociale²⁴: il trincerone ferroviario è un'infrastruttura fantasma occupata dalla vegetazione, mentre l'edificio postale, dismesso totalmente nel 2009 è ancora utilizzato saltuariamente come rifugio dai senzatetto, nonostante la chiusura del complesso nel 2015 all'accesso non autorizzato e l'inizio dei lavori di bonifica. Ciò premesso, il complesso con la sua poderosa struttura metallica (oggi in vista) costituisce un'eccezione fra comparti e tracciati storici, per la tipologia e il tipo costruttivo: un complesso cerniera fra ambiti diversi, caratterizzato come landmark in un'area di abbandono e di rivegetazione spontanea. Sull'area in cui insiste l'edificio delle ex Poste, il Comune di Torino ha indetto nel 2010 il concorso di idee *La Metamorfosi*²⁵, con l'intento di ripensare l'intero quadrante nord-est della città, ed in particolare la Spina 4, l'ex trincea ferroviaria Gottardo-Sempione e lo Scalo Vanchiglia. Per quest'ultimo sito, le proposte progettuali elaborate mirano alla risoluzione delle criticità idrogeologiche e a ripensare il disegno del paesaggio urbano, con introduzione di spazi pubblici, connessioni pedonali e funzioni miste. Tuttavia, nonostante l'interesse suscitato e la partecipazione da parte di numerosi studi di progettazione, nessuna di queste visioni ha trovato una piena attuazione urbanistica.

Sicuramente, gli ultimi decenni hanno visto Torino protagonista di una significativa evoluzione: con l'approvazione del nuovo piano regolatore di Gregotti e Cagnardi del 1995 e i numerosi interventi sportivi e culturali messi in atto per le Olimpiadi invernali del 2006, la città ha avviato un processo di rinnovamento delle ampie aree industriali in disuso presenti all'interno del tessuto urbano, spingendo le amministrazioni ad accelerare i processi di recupero. In questo senso, è emblematica la nascita della cosiddetta Spina Centrale, pensata come un lungo viale costruito sul tracciato interrato del passante ferroviario che attraversa la città da nord a sud, e comprende le quattro ex aree industriali di grandi dimensioni, trasformate in nuovi quartieri aventi funzioni residenziali, terziarie, commerciali e ampi spazi verdi. L'estremità settentrionale della Spina Centrale è identificata come Spina 4, e si prevede sarà coinvolta in diversi progetti di rigenerazione fisica e ambientale dei quartieri di Barriera di Milano e Regio Parco. A tal proposito, nel 2015 viene approvata la Variante 200²⁶, che modifica le indicazioni del Piano Regolatore del 1995, in particolare riducendo la superficie lorda di pavimento nell'area di via Regaldi, incrementando la

superficie di area destinata a parco e prevedendo un insediamento commerciale gestito dal gruppo Dimas. Oggi, la rigidità degli strumenti urbanistici e l'incertezza delle condizioni normative continuano ad impedire l'effettiva attuazione degli interventi.

Contestualmente, la città di Torino è impegnata nella realizzazione della seconda linea della metropolitana, la Linea 2, progettata per collegare Parco Sempione con Mirafiori, attraversando la città da nord a sud con 26 stazioni. Il primo tratto di questa nuova linea interessa la Spina 4 e lo Scalo Vanchiglia, promuovendo il quadrante nord-est come nodo di interscambio tra mobilità pubblica, residenze, servizi e funzioni collettive. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)²⁷ e i suoi finanziamenti dedicati ai poli universitari e alla ricerca rappresentano un'occasione concreta per rilanciare il comparto urbano e dare nuova vita a contenitori produttivi abbandonati, come la Manifattura Tabacchi. A tal proposito, grazie ad una sinergia tra Demanio, Ministero della Cultura, Regione Piemonte, Città di Torino, Politecnico e Università, è stato indetto un bando di concorso per la rigenerazione dell'area dell'ex manifattura con l'intento di creare un polo multifunzionale universitario e culturale.

²⁴ La Stampa (2021). *"Operai, ruspe e bonifica: lavori al trincerone ma il sogno è la metro 2"*, 4 aprile. <https://www.lastampa.it>

²⁵ Comune di Torino (2010). Bando di concorso "La Metamorfosi". Settore Urbanistica.

²⁶ Comune di Torino (2015). Variante 200 al PRG. Allegati tecnici.

²⁷ PNRR Italia (2022). Istruzione e Ricerca. Ministero dell'Università e della Ricerca.

LA MANIFATTURA TABACCHI

- Il sito e la storia del complesso
- Il bando di concorso e il progetto vincitore

MANIFATTURA TABACCHI

FUNZIONE ORIGINARIA	SEDE PRODUTTIVA PRODOTTI TABACCO
SUPERFICIE	~ 45.000 M²
PERIODO DI INTERVENTO	IN FASE DI RIGENERAZIONE
ATTORI COINVOLTI	COMUNE DI TORINO, AGENZIA DEL DEMANIO, PININFARINA E ATTORI PRIVATI
NUOVE FUNZIONI	POLO CULTURALE E ARCHIVISTO, SPAZI UNIVERSITARI

Il sito e la storia del complesso

Il complesso della Manifattura Tabacchi, come indicato precedentemente, sorge nell'area nord di Torino, all'interno del parco dell'antico Castello del Vibocccone ed è struttura commissionata a metà del XVI secolo dal Duca Emanuele Filiberto, adibita inizialmente a sito di piantagione per sericoltura, allevamento di animali e zona ricreativa. Nel 1580 il Duca Carlo Emanuele I¹ trasforma la tenuta in una residenza di caccia e ne amplia la struttura con la costruzione della Casina del Vibocccone, inaugurando la prima di una serie di grandi ville estive attorno la capitale, costruite con l'intento di dare spazio all'ozio e al divertimento dei Duchi stessi. La perdita progressiva di interesse nei confronti del Palazzo del Vibocccone da parte dei successori del duca culmina nel suo abbandono a seguito dei gravi danni subiti con gli assedi francesi² del 1640 e del 1706.

È solo nel 1768 che, dalle rovine del Castello del Vibocccone, nasce il complesso industriale della Manifattura Tabacchi, su progetto dell'arch. Benedetto Ferraccio: all'interno del parco della residenza sono costruite un'industria produttrice di tabacco e una fabbrica di carte da gioco in cartone, e le terre agricole circostanti vengono trasformate in piantagioni di tabacco. La produzione del tabacco e dei suoi prodotti, che fino ad allora hanno avuto sede negli stabilimenti siti in Via della Zecca³ (oggi Via Verdi), dunque, viene parzialmente trasferita al nuovo complesso di Manifattura Tabacchi nel quartiere Regio Parco, mentre la vecchia sede rimane attiva per la lavorazione dei sigari inizialmente, e poi come magazzino fino al 1895.



Nel contesto di aumento esponenziale del consumo di tabacco, il diventa un elemento chiave dell'economia torinese, fino ad essere la seconda più importante del Paese dopo l'Unità d'Italia. A tal proposito, nel 1880 comincia a diffondersi un nuovo prodotto, nominata la *spagnoletta*, equiparabile alle attuali sigarette con tabacco. La nuova produzione richiede delle modifiche strutturali del complesso: in particolare l'ampliamento e la sopraelevazione dell'edificio, al fine di ospitare i grandi macchinari necessari, che vanno gradualmente a sostituire l'impiego di manodopera. Da quel momento, la Manifattura del Regio Parco ospita tutti i processi di lavorazione, quali produzione di sigari, sigari spagnoli a corta sfumatura, tabacco per pipe, rapè ed estratti di tabacco.

All'inizio del 1900, il complesso si configura come una vera e propria comunità auto controllata⁴: sono presenti mense per i dipendenti, un ramo ferroviario per lo scambio merci con scalo Vanchiglia, una propria unità ausiliaria della Guardia di Finanza, officine e carpenterie per tutti i lavori ingegneristici e servizi dedicati al tempo libero, come un cinema teatro, una sala biliardo e un bar. Spicca per innovatività la presenza della cosiddetta *attività incunabolo*, paragonabile all'attuale asilo nido, pensato

¹ [https://it.wikipedia.org/wiki/Manifattura_Tabacchi_\(Torino\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Manifattura_Tabacchi_(Torino))

² <https://www.museo-torino.it/view/s/d35c5bc-1b17e4819967c71cbce-ebafa9>

³ https://www.museo-torino.it/view/s/ee497e-faad63479f88e6a4b-9da295c19?utm_

⁴ Fotografia degli autori, 2025

⁴ https://rottasutorino.blogspot.com/2015/04/storia-della-manifattura-tabacchi-di-torino.html?utm_



↑ Produzione del tabacco.
(<https://atlas.landscapefor.eu/category/produzioni/poi/12029-ex-manifattura-tabacchi/>)



← Locomotore e vagoni adibiti al trasporto del greggio e del confezionato, 1984.
("Le fabbriche del tabacco in Italia")

↓ Manifattura Tabacchi da oltre Po.
(<https://imgdc.polito.it/schede/MP04.html>)



per accogliere i bambini dai 0 a 3 anni dei dipendenti, e che in epoca giolittiana prende la forma della scuola materna Umberto I e della Rurale del Parco Regio (ribattezzata Giuseppe Cesare Abba nel 1920)⁵. Nel corso degli anni successivi, dalla dismissione di parte degli edifici industriali, vengono costruite le *case della luce*, abitazioni destinate ai lavoratori che, come suggerisce il nome, presuppongono la presenza di energia elettrica generata da turbine.

Nel corso della Seconda guerra mondiale, lo stabilimento è stato colpito dai bombardamenti della RAF, subendo danni alle attrezzature che hanno causato rallentamenti delle produzioni e, nonostante i piani di ricostruzione industriale messi in atto dal Governo nel secondo dopoguerra, la Manifattura non è riuscita più a tornare all'attività produttiva del periodo prebellico. A partire dagli anni '60 del Novecento, vengono chiusi dapprima i reparti di trinciato da pipa e sigari e viene mantenuta attiva la sola fabbricazione di sigarette, con la presenza di poche centinaia di operai, fino alla totale cessazione della produzione, datata 19 marzo 1996. La Variante n. 200 del PRG di Torino, adottata nel 2015, assegna all'area una nuova destinazione d'uso, riqualificandola a zona destinata ai servizi pubblici. In particolare, il progetto di recupero ha interessato gli spazi del piano terra dell'edificio, posto di fronte all'ingresso carraio di Corso Regio Parco, con l'intento di creare uno spazio unico e accessibile per il Centro di Immatricolazione dell'Università, e l'area esterna adiacente, in cui si prevede di installare arredi urbani e attrezzature che possono rendere più fruibili gli spazi⁶ da parte della comunità.

↓ La fabbrica dopo i bombardamenti.
(<https://atlas.landscapefor.eu/category/produzioni/poi/12029-ex-manifattura-tabacchi/>)

⁵ https://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede/manifattura_tabacchi.htm

⁶ <https://www.museotorino.it/view/s/d35c5bc-1b17e4819967c71cbceebafa9>



7 https://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2023/46/attach/dgr_07708_1030_13112023.pdf

↓ Masterplan progetto. (<https://www.tribune.com/progettazione/2024/10/ex-manifattura-tabacchi-torino/>)

Il bando di concorso e il progetto vincitore

Nel maggio 2022 è stato siglato un protocollo⁷ d'intesa tra Ministero dei Beni Culturali, Regione Piemonte, Città di Torino, Politecnico e Università di Torino, che si pone come obiettivo comune la trasformazione di un'area dismessa da oltre vent'anni sita nella zona nord-est di Torino in un polo culturale multifunzionale in grado di coinvolgere e soddisfare le diverse esigenze della comunità. A tale scopo, nel 2023 l'Agenzia del Demanio bandisce un concorso, il cui programma individua tre macroaree di azione:

- ① Creazione di un nuovo polo archivistico per i Ministeri della Giustizia e della Cultura, con spazi dedicati alla consultazione, un centro studi e altri servizi.
- ② Strutture dedicate alle università locali, quali spazi per studenti, sale conferenze e aule per alta formazione. Non inclusa nella competizione, vi è anche la possibilità di aggiungere delle residenze universitarie in un lotto adiacente.
- ③ Realizzazione di aree destinate ai servizi per i cittadini e riqualificazione di aree verdi, da inserire all'interno del sistema del verde pubblico urbano.



Il vincitore del concorso è un gruppo che comprende Eutopia Architettura + Pininfarina Architecture, Weber Architetta e Paisà Lansdale, e il progetto coinvolge l'intero complesso⁸ della ex Manifattura, estendendosi su una superficie di circa 4,5 ettari di territorio urbano nel quartiere Regio Parco, tra il Po e corso Regio Parco. Il costo complessivo si aggira intorno ai 200 milioni di euro, e per la demolizione e riqualificazione di 41mq di edifici già esistenti ne sono stati investiti 15 milioni. L'intento degli ideatori è di stabilire una connessione armoniosa tra paesaggio, patrimonio storico e nuovi edifici: le nuove architetture saranno costruite favorendo contatto visivo e fisico fra il tessuto residenziale e il sistema verde lungo il fiume Po e, ispirandosi alle opere di Pier Luigi Nervi, saranno caratterizzati da un "cavalletto strutturale a Y", avente funzione di contenere e nascondere scale e impianti tecnici, come visibile nelle sezioni progettuali. L'area compresa tra i due edifici principali sarà destinata ad una piazza coperta, spazio polifunzionale di aggregazione ed elemento di collegamento urbano con vista diretta verso il parco e il Po, il bosco didattico, il giardino dello sport e altri spazi dedicati alle attività ad aria aperta.

Attualmente, la progettazione del lotto dedicato ai ministeri è in corso, mentre lo sviluppo di quello relativo al Polo Archivistico è previsto nel prossimo anno.

↑ Render progetto. (<https://www.tribune.com/progettazione/2024/10/ex-manifattura-tabacchi-torino/>)

8 <https://www.tribune.com/progettazione/2024/10/ex-manifattura-tabacchi-torino/>

3.

ANALISI URBANA: LETTURE E INTERPRETAZIONI DELLO SPAZIO

3.1 VIABILITÀ

I quartieri di Barriera di Milano e Regio Parco vengono attraversati da alcune delle principali strade di Torino, come corso Novara e via Bologna, che permettono di raggiungere il centro in 15-20 minuti. Queste arterie principali si intrecciano con una fitta rete di strade secondarie che distribuiscono il flusso veicolare all'interno del quartiere, anche se l'accesso all'edificio delle ex Poste rimane piuttosto limitato: via Cimarosa e via Ponchielli sono le uniche vie che collegano via Bologna a via Monteverdi. La mancanza di un collegamento diretto con corso Regio Parco riduce la visibilità dell'edificio e crea congestione, soprattutto nei momenti di punta, mentre una nuova connessione potrebbe migliorare notevolmente i tempi di percorrenza verso il centro e verso corso Regina Margherita.

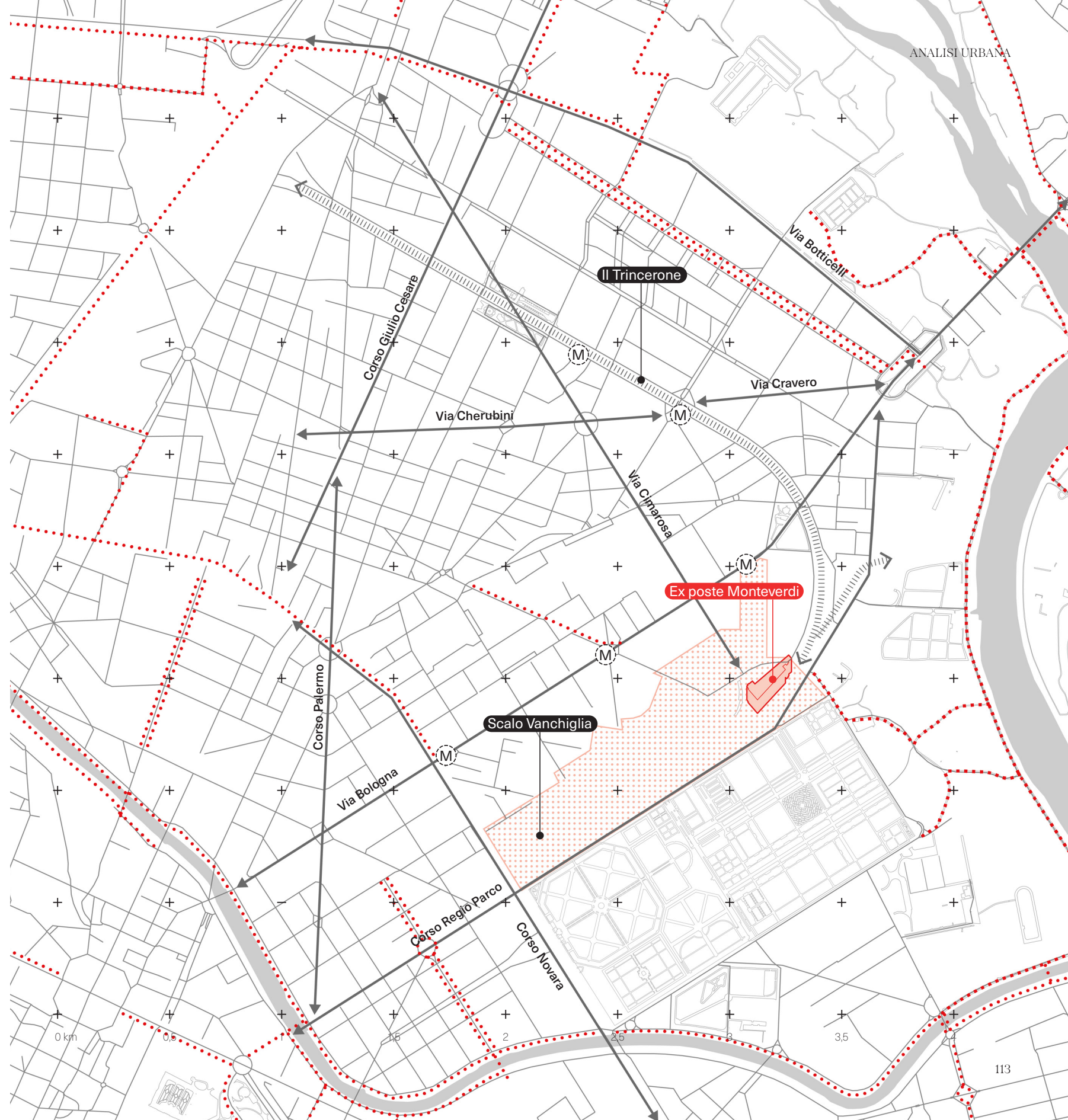
Oltre alle strade, i quartieri sono attraversati da circa 10 chilometri di piste ciclabili, in alcuni punti separate fisicamente dalle carreggiate principali. Questa rete favorisce spostamenti più sostenibili e offre un'alternativa rapida e sicura per chi sceglie la bicicletta.

Il trasporto pubblico rappresenta un altro collegamento con il cuore della città, grazie a diverse linee di autobus che impiegano tra i 25 e i 35 minuti per completare il tragitto.

Un cambiamento significativo è previsto con la realizzazione della futura linea 2 della metropolitana, che porterà tre nuove fermate nell'area. Questo progetto promette di rendere gli spostamenti verso il centro più rapidi e immediati, aumentando l'accessibilità del quartiere e facilitando l'integrazione con la città, sia per chi lavora sia per chi vive quotidianamente in questa porzione di Torino.

- pista ciclabile
 M futura linea metro 2
 ————— viabilità secondaria
 ————— viabilità principale
 ||||| tracciati ferroviari
 + cimitero monumentale
 ■ fiume

/legenda



ANALISI URBANA

3.2 USO DEGLI EDIFICI

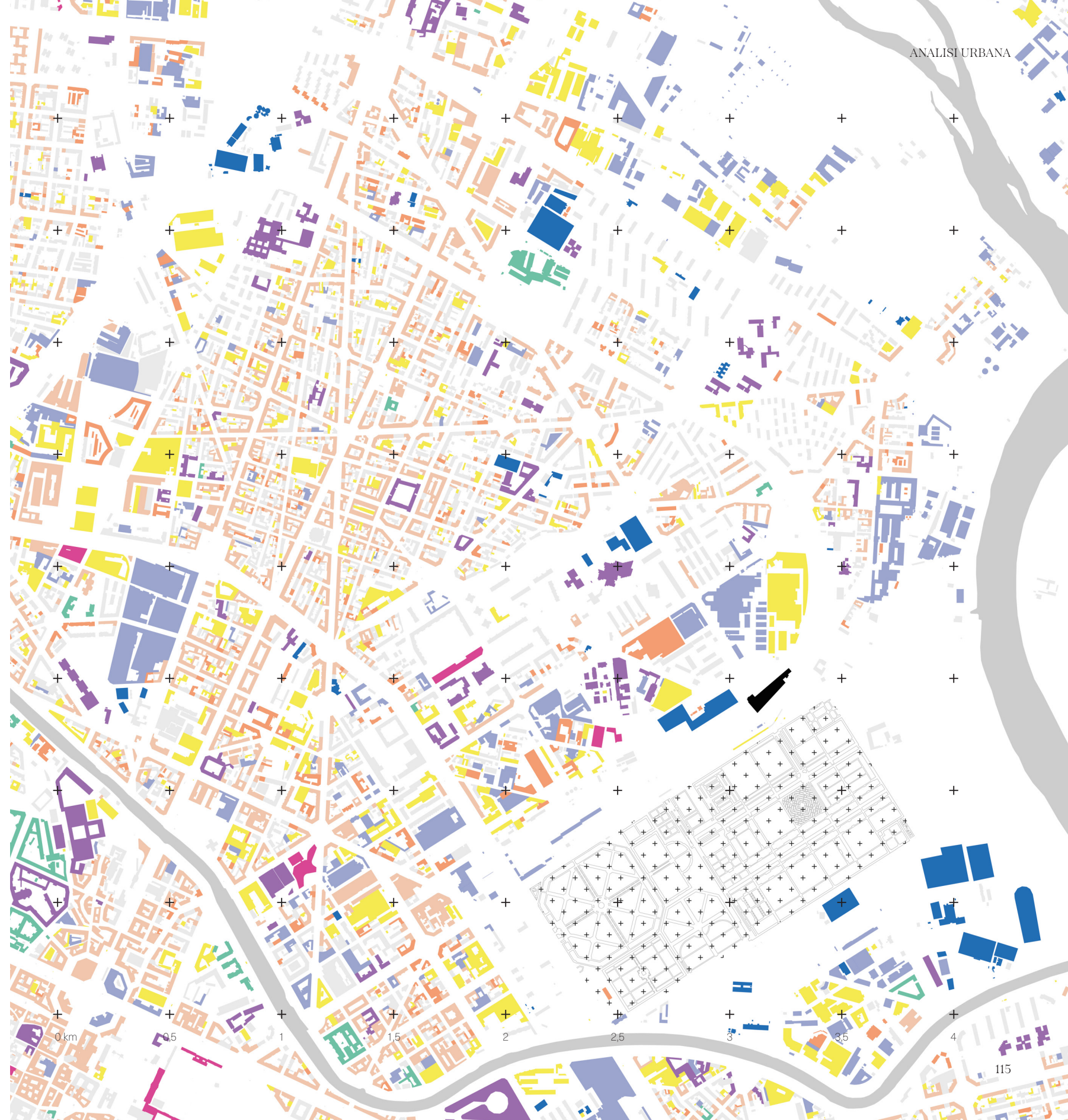
All'interno della mappa si mettono in evidenza le funzioni disponibili nell'area in analisi, dove è possibile notare la differenza quantitativa tra il tessuto urbano denso di costruito, con una piccola quantità di giardini, nella Barriera di Milano, e un tessuto più frammentato con una forte presenza di verde pubblico nella zona di Regio Parco che si estende fino all'asse del fiume Dora Riparia.

Per quanto riguarda l'uso degli edifici si nota la prevalenza di tipo residenziale (comprendente residenziale commerciale e residenziale produttivo) che rappresenta una grande percentuale dell'area presa in considerazione, mentre per quanto riguarda gli edifici esclusivamente commerciali, si nota il loro sviluppo frammentato all'esterno del tessuto abitativo compatto.

Questa configurazione fa emergere la limitata concentrazione di edifici residenziali, comprendenti attività commerciali, in prossimità del lotto di progetto causando così un impatto negativo dal punto di vista della vivibilità degli spazi.

/legenda

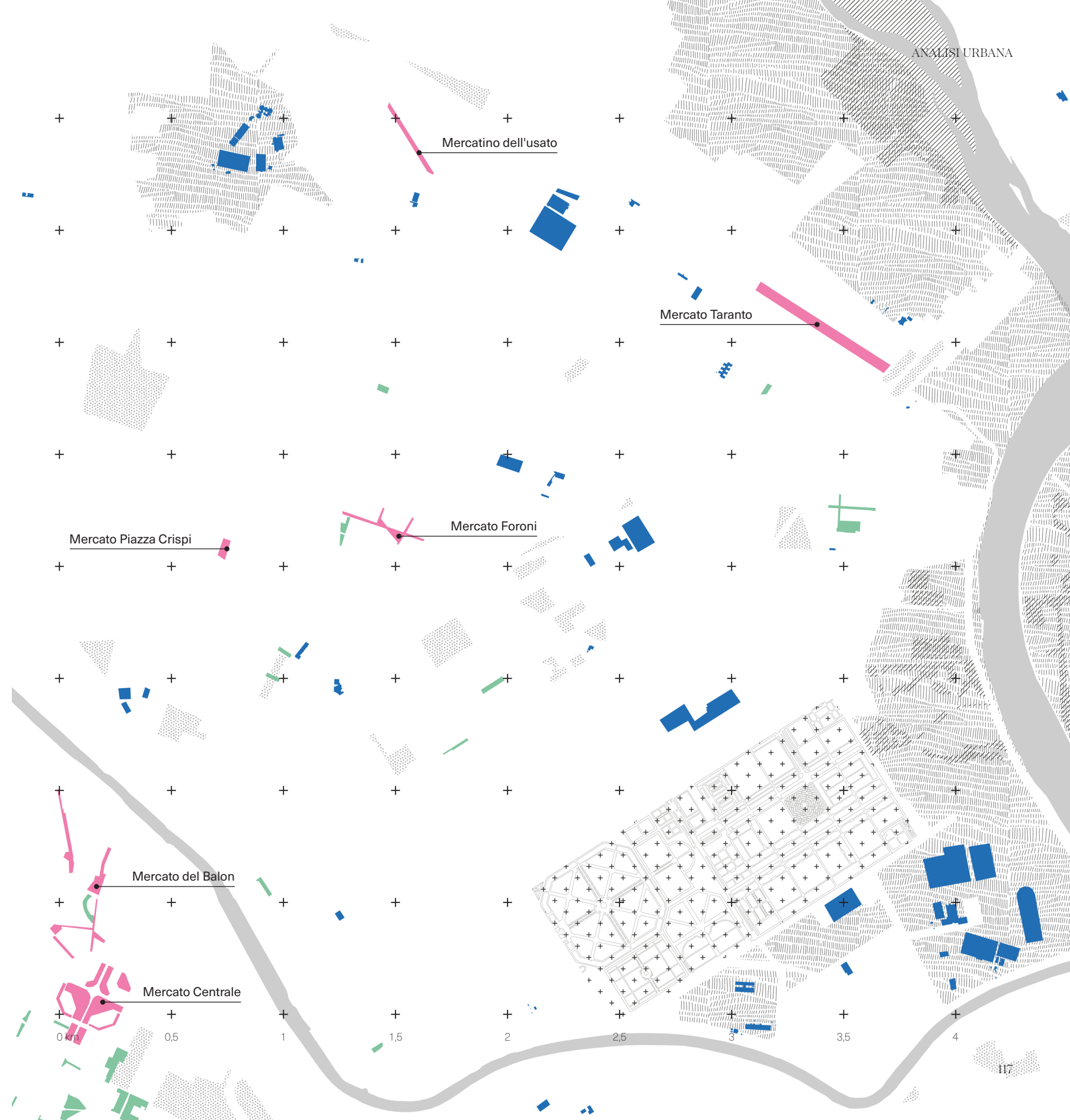
- ex poste Monteverdi / dismesso
- residenziale
- residenziale e commerciale
- commerciale
- residenziale e produttivo
- industriale
- istruzione
- sanità
- arte e cultura
- sport
- cimitero monumentale
- fiume



3.3 SPAZIO PUBBLICO E SVAGO

La mappa evidenzia le principali aree pubbliche e di svago del quartiere, mettendo in risalto i diversi spazi di aggregazione. Al suo interno sono evidenziate le aree pedonali che insieme a giardini e parchi, rappresentano i polmoni verdi della città favorendo la socialità all'aperto, il gioco e l'incontro tra cittadini. Sono inoltre individuate le aree sportive attrezzate per attività ricreative e collettive che rafforzano la dimensione comunitaria. Infine, si individuano le aree mercatali principali della zona, ovvero il Mercato Foroni e il Mercato Taranto, luoghi non solo di commercio ma anche di forte valenza sociale e veri punti di riferimento per la vita di quartiere. Nel complesso, la mappa restituisce una visione d'insieme degli spazi urbani destinati all'uso pubblico, sottolineandone il ruolo come luoghi di incontro, svago e condivisione.

- /legenda
-  bosco
 -  parco
 -  giardino
 -  aree pedonali
 -  mercato
 -  sport
 -  cimitero monumentale
 -  fiume



3.4 PATRIMONIO INDUSTRIALE

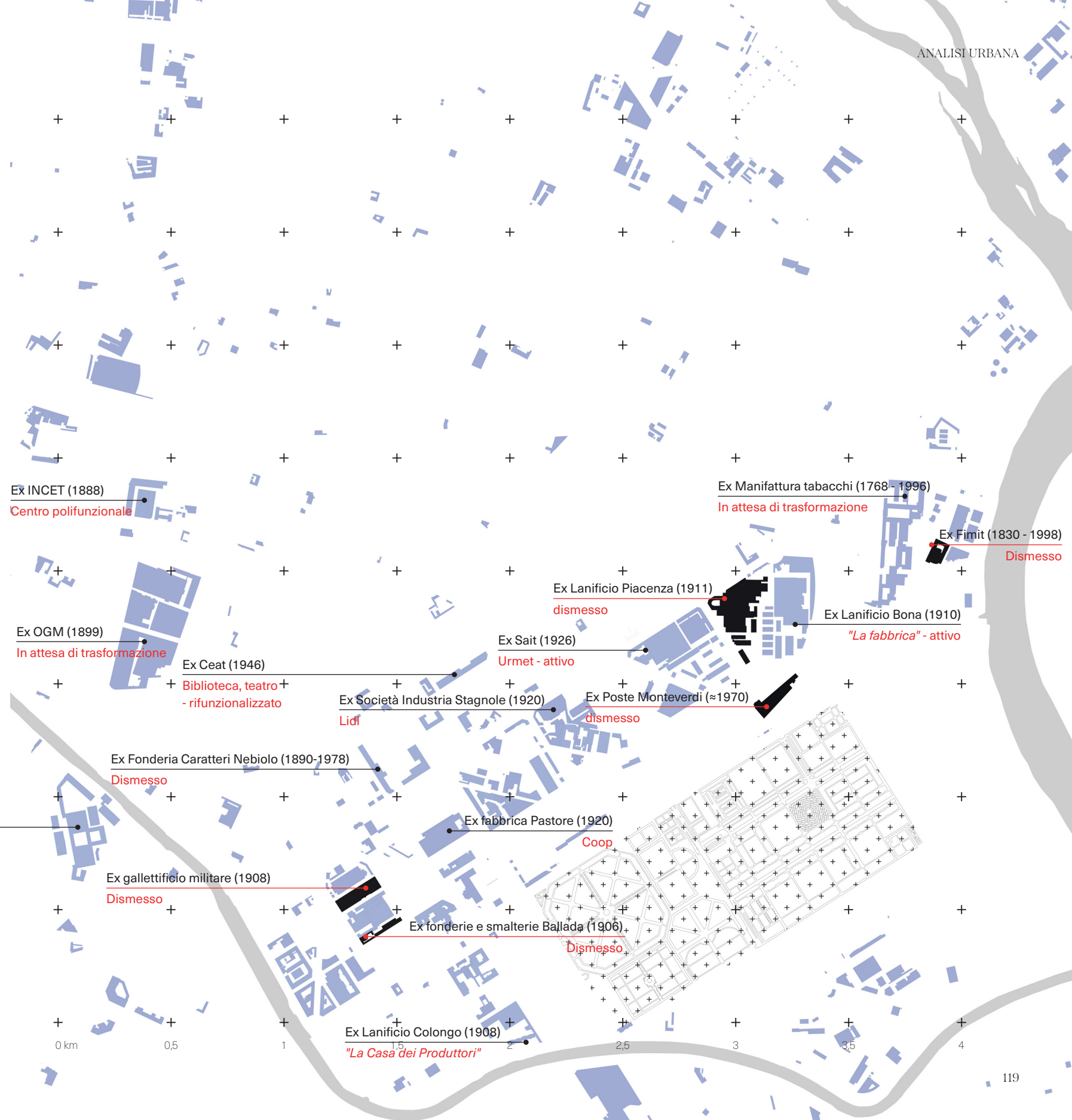
Tra gli edifici più significativi, alcuni hanno già conosciuto una trasformazione: il Lanificio Bona, originariamente filatura di Tollegno, è oggi un polo produttivo con uffici e piccole imprese; lo stabilimento CEAT di via Leoncavallo è stato riconvertito in un centro polifunzionale con la Biblioteca Civica "Primo Levi" e il Teatro Leoncavallo; la Urmet, fondata nel 1924, continua a operare nel settore delle telecomunicazioni e della sicurezza, conservando le caratteristiche architettoniche degli anni Venti.

Altri edifici attendono ancora interventi: l'ex Manifattura Tabacchi, chiusa nel 1996, è oggi al centro di un progetto approvato per la creazione di un polo culturale e universitario; l'ex tipografia Nebiolo, fondata nel 1880, risulta oggi dismessa; il Magazzino di Artiglieria e Difesa Chimica (M.A.R.DI.CHI.) e l'ex FIMIT non hanno ancora visto interventi concreti; l'ex Centro Smistamento Poste di via Monteverdi, bonificato nel 2023 e messo in vendita, attende un futuro riutilizzo.

Nel complesso, il quartiere mostra un mosaico di passato e futuro: edifici già rigenerati convivono con spazi in attesa di trasformazione e altri ancora in funzione produttiva. Questo intreccio testimonia la densità storica dell'area e le sfide della rigenerazione urbana, offrendo al tempo stesso opportunità uniche per preservare la memoria industriale e creare nuovi spazi urbani sostenibili e inclusivi.

/legenda

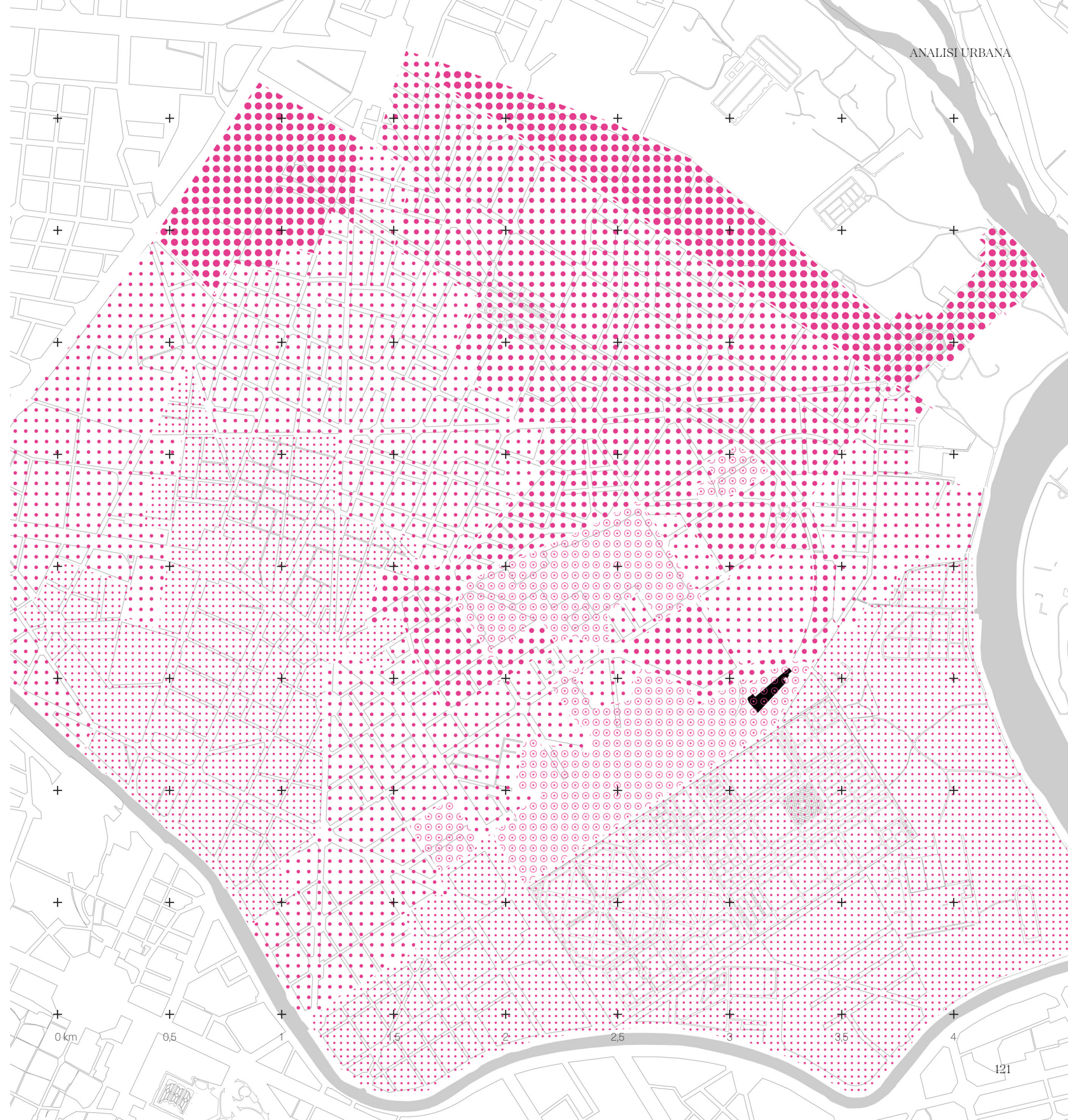
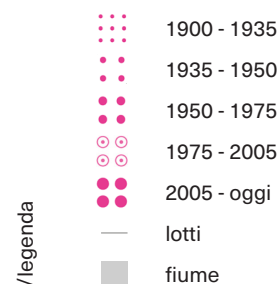
- industriale dismesso
- industriale riqualificato / in attesa di trasformazione
- cimitero monumentale
- fiume



3.5

EVOLUZIONE STORICA DEI LOTTI

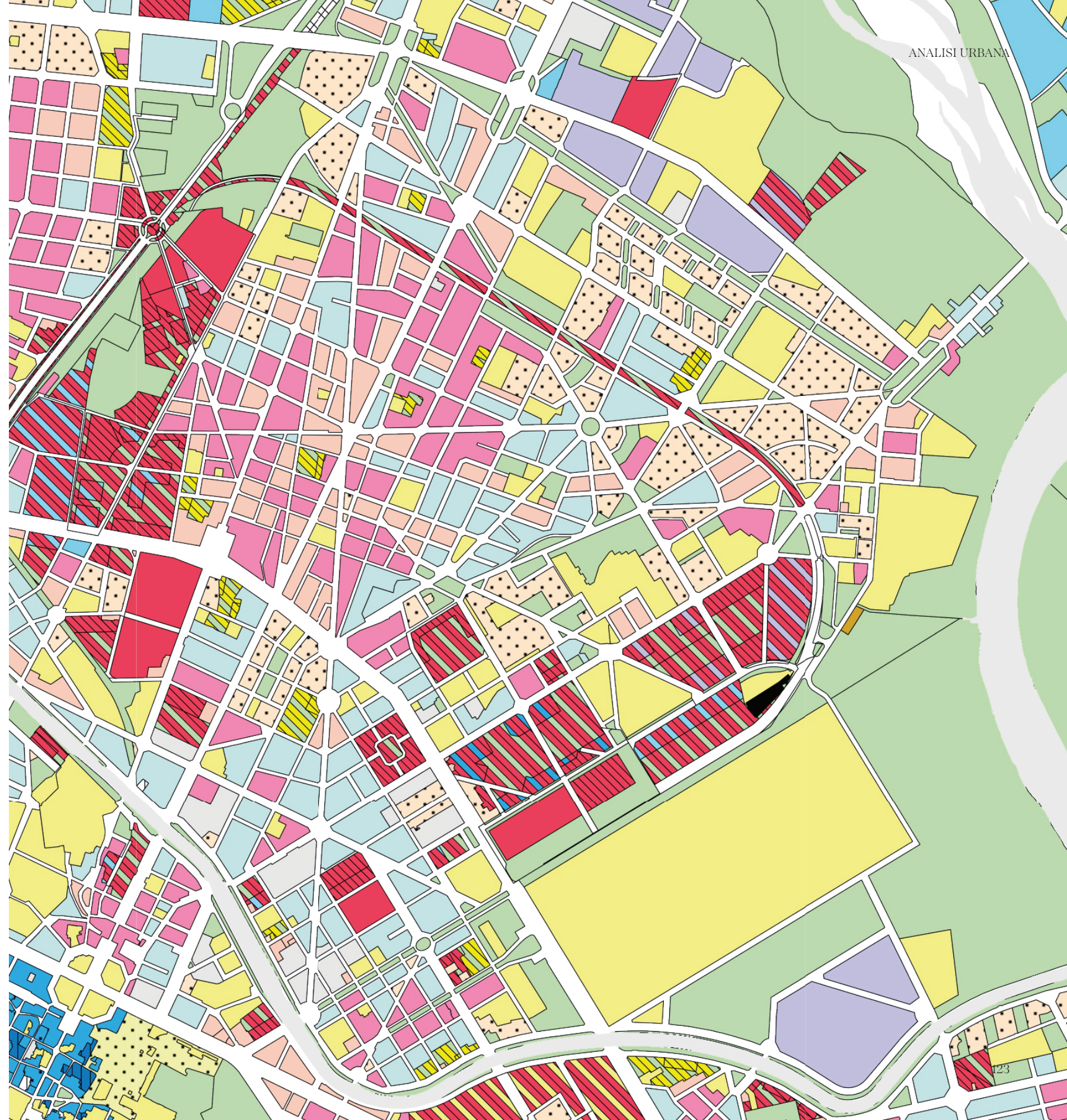
La mappa rappresenta in forma grafica l'evoluzione dei lotti urbani nell'area di studio, articolata in cinque intervalli temporali (1900-1935, 1935-1950, 1950-1975, 1975-2005 e 2005-oggi). Ogni fase è distinta cromaticamente per consentire un'immediata lettura della progressiva trasformazione del tessuto urbano. Vengono messi in evidenza i lotti originari e le prime espansioni, le successive fasi di completamento edilizio, le aree rimaste invariate o con funzioni differenti e i lotti sottoposti a processi di dismissione o rigenerazione. L'organizzazione cronologica consente di comprendere visivamente come l'area si è trasformata nel tempo, distinguendo le diverse epoche di sviluppo urbano e la loro incidenza sulla morfologia dei lotti.



3.6 STRUMENTI URBANISTICI

/legenda

	APP		R7
	AR		R7AR
	AT		R8
	ATSC		R8TE
	ATSE		R9
	ATSP		S
	ATSS		SP
	ATSV		TE
	AV		ZB
	AVP		ZUT
	CAV		ZUTC1
	CAV		ZUTC2
	CO		ZUTC3
	FS		ZUTC4
	IN		ZUTC6
	M1		ZUTC7
	M1R7		ZUTC8
	M2		ZUTCM
	MP		ZUTIS
	R1		ZUTR
	R1R6		ZUTS
	R1V		ZUTSC
	R2		ZUTTE
	R2R7		ZUTV
	R3		ZUTVC
	R4		ZUTVE
	R5		ZVPPE
	R6		ZVPPEs
	R6AR		ZVPPEsp
	R6TE		ZVPPEte
	fiume		



4.

EX POSTE MONTEVERDI



[•] Parco Dora

[+]

[•] Basilica di Superga

[■] Stazione di Porta Susa

[•] Mole Antonelliana

[■] Stazione di Porta Nuova

[•]



Parco Colletta

ex Poste Monteverdi

Basilica di Superga





Campus Einaudi

ex Poste Monteverdi

Mole Antonelliana

Monviso

Centro città

ANNEX C

LETTURE FOTOGRAFICHE DEL CONTESTO DELL'EX POSTE MONTEVERDI

- GIUNGLA URBANA
- BARRIERE
- VUOTI
- ASSI VISUALI RILEVANTI
- TRACCE PERSISTENTI

giungla urbana

L'edificio si trova oggi immerso in una sorta di giungla urbana, dove la natura si è riappropriata degli spazi abbandonati. Grandi alberi e vegetazione spontanea avvolgono l'ex centro postale, generando un paesaggio che combina natura e rovina industriale. Questo ambiente selvatico è però segnato dalla presenza di rifiuti e tracce di usi impropri.

Il contrasto tra vegetazione e degrado racconta la sospensione temporale del luogo e offre spunti per una rigenerazione che valorizzi l'elemento naturale come parte integrante del progetto, piuttosto che rimuoverlo.



↑ Rifiuti accatastati
sotto un albero

→ Rifiuti abbandonati
nella vegetazione

Il contesto. *Fotografie degli autori.*



Il contesto. *Fotografie degli autori.*



Il contesto. *Fotografie degli autori.*



← Scorcio dell'edificio tra la vegetazione da corso Regio Parco ↑ Scorcio dell'edificio tra la vegetazione da via Monteverdi

Il contesto. *Fotografie degli autori.*

barriere

L'accesso all'edificio è impedito da diverse tipologie di recinzioni, installate per prevenire intrusioni e vandalismi. Tuttavia, queste barriere fisiche sono solo una delle tante che isolano il sito. Davanti all'area si estende il muro perimetrale del Cimitero Monumentale, che segna una netta cesura visiva e simbolica con il resto della città. L'intero contesto sembra imprigionato in un sistema di chiusure che ne impedisce l'accessibilità e il dialogo con il tessuto urbano circostante.

Superare queste barriere, sia fisiche che percettive, diventa un tema centrale per la riattivazione del luogo.



↑ Barriere New Jersey
poste sull'asse di via
Cimarosa davanti alla
recinzione d'ingresso
dell'edificio



↑ Muro del Cimitero
Monumentale ostacolante
la vista delle colline su
corso Regio Parco



↑ Muro perimetrale
delle fabbriche su
via Monteverdi e via
Cimarosa

Il contesto. *Fotografie degli autori.*



↑ Cancello d'ingresso
dell'ex Poste Monteverdi

Il contesto. *Fotografie degli autori.*

vuoti

L'ex centro di smistamento postale sorge in un contesto urbano caratterizzato da un'estesa condizione di vuoto. Lo Scalo Vanchiglia che ospita l'edificio, oggi bonificato ma ancora inutilizzato, rappresenta un'enorme superficie priva di funzioni, circondata da grandi e importanti assi urbani ma anche da parcheggi abbandonati e dall'assenza di percorsi pedonali significativi. Questo vuoto fisico si traduce anche in un vuoto funzionale e sociale, un'assenza di connessioni e attività che isola l'edificio e lo rende marginale rispetto al tessuto urbano.

Analizzare e reinterpretare questi spazi vuoti diventa fondamentale per una rigenerazione urbana efficace.



Il contesto. *Fotografie degli autori.*



← Strada chiusa e abbandonata lungo il Trincerone ↑ Area di parcheggio antistante l'edificio su via Monteverdi

Il contesto. *Fotografie degli autori.*



↑ Area dismessa dell'ex
Scalo Vanchiglia/
Pre-bonifica (2019)

Il contesto. *Fotografie degli autori.*



↑ Area dismessa dell'ex
Scalo Vanchiglia/
Durante la bonifica (2022)

Il contesto. *Fotografie degli autori.*

assi visuali rilevanti

L'edificio si colloca in un punto strategico della città, aperto su due assi visuali privilegiati. Da un lato, si affaccia sul parco Colletta, sulla collina torinese e sulla Basilica di Superga, offrendo una vista libera e suggestiva verso il paesaggio naturale. Dall'altro lato, il punto di vista si sposta sulla Mole Antonelliana e sulla skyline alpina.

L'assenza di edifici alti intorno esalta questi punti di vista, oggi poco valorizzati. In un progetto di rigenerazione, il potenziale di queste visuali può essere riattivato, facendo leva proprio sul rapporto tra architettura e paesaggio.



← Vista sulla Mole
Antonelliana da corso
Regio Parco



→ Vista sulla
Basilica di Superga
da via Monteverdi

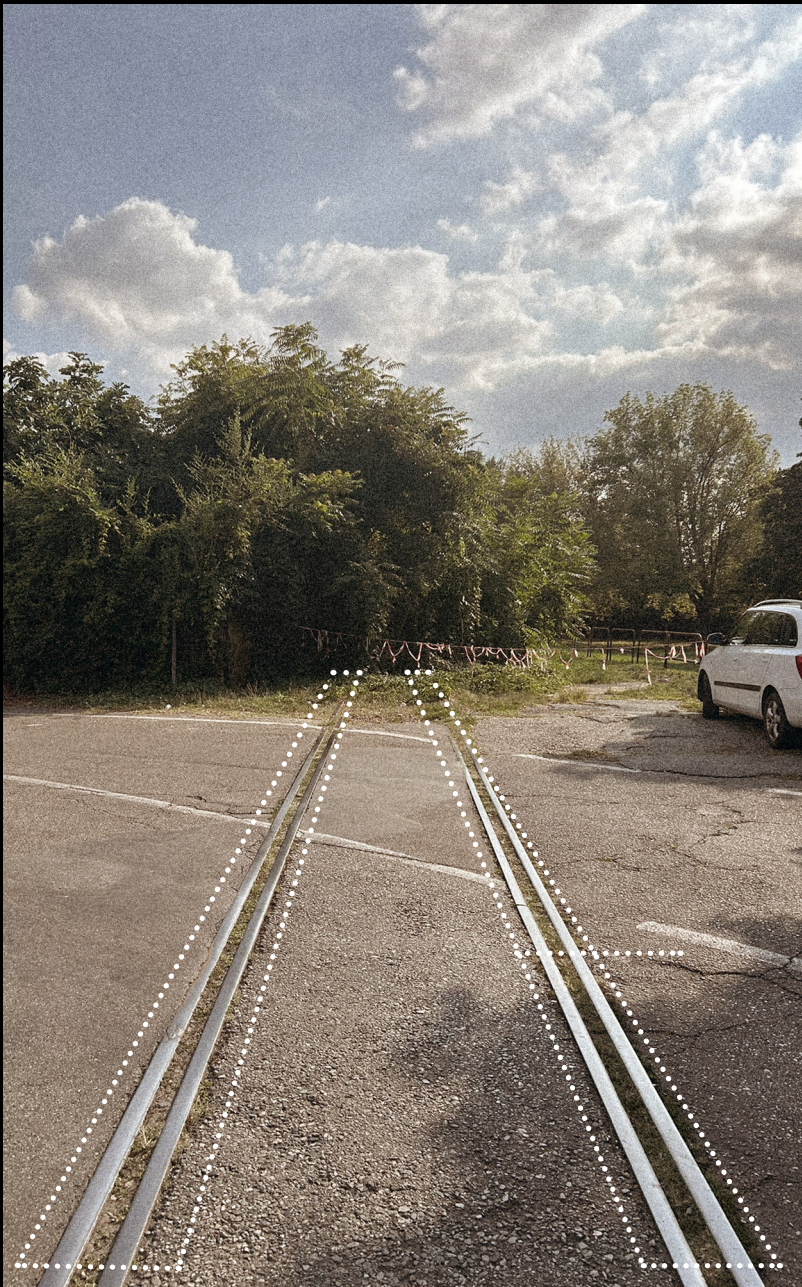
Il contesto. *Fotografie degli autori.*

Il contesto. *Fotografie degli autori.*

tracce persistenti

L'area dello Scalo Vanchiglia è attraversata da una memoria industriale e infrastrutturale forte. Oltre ai binari che collegavano la Manifattura Tabacchi allo scalo, è ancora leggibile il trincerone ferroviario: una trincea lineare incassata nel terreno, un tempo percorsa dai binari che univano lo scalo a un'altra stazione torinese.

Questo vuoto infrastrutturale, oggi invaso dalla vegetazione, conserva una forte potenzialità spaziale e narrativa. Insieme agli edifici dismessi o in attesa di riqualificazione, queste tracce sono un archivio urbano attivo, che costituiscono la base di partenza del progetto di rigenerazione.



→ Tracce dei binari in direzione scalo Vanchiglia tra corso Regio Parco e Corso Mamiani

Il contesto. *Fotografie degli autori.*



← Tracce dei binari in direzione Manifattura Tabacchi su corso Regio Parco

Il contesto. *Fotografie degli autori.*



↑ Vista sul Trincerone
da via Sempione

→ Vista sul Trincerone
dal ponte pedonale di via
Norberto Rosa

Il contesto. *Fotografie degli autori.*



Il contesto. *Fotografie degli autori.*

4.1 L'EDIFICIO IERI E OGGI



L'edificio di smistamento pacchi delle Poste Italiane di Via Monteverdi rappresenta una parte significativa della storia industriale e logistica della città e per l'area di Barriera di Milano. Costruito negli anni '70, questo centro fu un esempio all'avanguardia di infrastruttura dedicata alla gestione postale¹ in un periodo di espansione economica e di incremento dei volumi di corrispondenza e spedizioni. Il quartiere di Barriera di Milano (come descritto nel capitolo 2) noto per la sua vocazione industriale e operaia, era il luogo ideale per accogliere una struttura di tale rilevanza.

Questo centro di smistamento, progettato con criteri moderni, disponeva di ampi spazi per lo stoccaggio e il movimento dei pacchi, oltre a nastri trasportatori che permettevano una gestione efficace della posta in arrivo e in partenza. I sistemi erano in parte manuali e

in parte meccanizzati, ma nel corso degli anni vennero implementati con nuove tecnologie che consentivano un parziale automatismo nello smistamento. Negli anni del suo massimo splendore, il centro di Via Monteverdi era un nodo cruciale per la rete logistica² non solo di Torino, ma di tutto il Piemonte. Qui venivano gestiti i pacchi diretti a Torino e alle città vicine.

In un'epoca in cui l'e-commerce non esisteva ancora e l'invio di lettere era il principale metodo di comunicazione, il traffico postale raggiungeva punte massime durante le festività o in periodi di alta domanda. Il centro era in grado di rispondere a queste esigenze, garantendo un servizio efficiente grazie a una combinazione di lavoro manuale e di processi parzialmente automatizzati. Tuttavia, a partire dagli anni '90, il contesto tecnologico e logistico iniziò a cambiare rapidamente. Con l'avvento di nuove tecnologie e la necessità di gestire un volume di pacchi sempre maggiore, soprattutto con l'inizio dell'era del commercio online, le infrastrutture tradizionali come quelle di Via Monteverdi divennero gradualmente obsolete. Il nuovo Centro di Meccanizzazione Postale (CMP) di Via Reiss Romoli, costruito con macchinari di ultima generazione, prese il sopravvento, diventando il cuore della gestione postale torinese.

Il declino del centro di Via Monteverdi non fu solo il risultato del progresso tecnologico. Anche il contesto urbano circostante, ovvero il quartiere Barriera di Milano, attraversava una fase di deindustrializzazione. Molte fabbriche e stabilimenti chiusero o furono trasferiti fuori città, lasciando l'area in uno stato di degrado. Questo processo non risparmiò il centro di smistamento delle Poste, che negli anni 2000 venne definitivamente dismesso³. Da quel momento in poi, l'edificio fu abbandonato e subì numerosi atti vandalici e di saccheggio. Il degrado della struttura fu accelerato dalla presenza di amianto, un materiale altamente nocivo, che rese più difficili e costose le operazioni di bonifica. Nonostante i tentativi di recupero e le operazioni di bonifica avviate nel 2016, l'edificio rimase in uno stato di abbandono⁴. La sua ubicazione, tra Via Monteverdi e Via Regaldi, ha alimentato proposte di riqualificazione. Tuttavia, a oggi non esistono piani concreti per il suo futuro, sebbene la Circoscrizione 6 di Torino abbia espresso il desiderio di utilizzare l'area come punto di rilancio per il quartiere⁵. La vicenda dell'edificio è emblematica nelle trasformazioni vissute dalla città di Torino, che, da cuore industriale dell'Italia, sta cercando di ridefinirsi in un'epoca post-industriale. Il destino di molte aree simili a questa dipenderà dalla capacità della città di attrarre investimenti e dall'adozione di progetti di riqualificazione urbana in grado di restituire vita a spazi che hanno segnato il passato economico-sociale del territorio.

¹ <https://www.futurabile.org/2019/01/03/poste-e-telecomunicazioni-torino-3/>

² <https://www.torinotoday.it/cronaca/poste-raccomandate-abbandonate-ladri-rame-via-monteverdi.html>

³ <https://torinocronaca.it/news/provincia/236087/con-la-bonifica-delle-ex-poste-regio-parco-punta-al-rilancio.html>

⁴ <https://torinocronaca.it/news/torino/403209/lecomostro-di-via-monteverdi-e-in-vendita-ma-per-i-palazzoni-delle-poste-nessuna-offerta.html>

⁵ Ibid.

TORINO CRONACA > NEWS

Dopo la devastazione i rifiuti. Degrado senza fine alle Poste



WEB REDAZIONE
redazione@cronacaqui.it

17 GIUGNO 2016 - 00:00



TUTTE LE SEGNALAZIONI / DEGRADO URBANO

Degrado urbano a Torino in via Claudio Monteverdi



Via Sempione - Barriera di Milano

ATTUALITÀ BARRIERA DI MILANO / VIA CLAUDIO MONTEVERDI

Roulotte di abusivi e rifiuti, da anni lo spiazzo davanti alle ex Poste è terra di nessuno

Il consigliere Petrarulo (Sicurezza e Legalità) ha presentato un'interpellanza per tentare di smuovere le acque

Tra palazzi spettrali e siringhe: “Solo la metro 2 può salvarci”

Manifattura Tabacchi, Fonderia Nebiolo, palazzo delle Poste e Ogm: tappe di un viaggio nel degrado

matteo roselli

15 Agosto 2018 | Modificato il: 15 Agosto 2018 | 2 minuti di lettura



ATTUALITÀ | 03 febbraio 2020, 10:25

Viaggio nella Torino dimenticata: le Poste Italiane di via Monteverdi abbandonate anche dai ladri [VIDEO e FOTO]

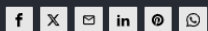


Della ex sede del centro di smistamento dei pacchi ora resta un edificio enorme, svuotato dai ladri e ormai completamente devastato. Recuperarlo è impossibile: Torino si ritrova una cattedrale nel deserto

Del palazzo delle Poste dimenticato è rimasto solo lo scheletro

Alessandro Contaldo

19 Agosto 2016



Le immagini ricordano più una città dopo un bombardamento e non il panorama di un quartiere di Torino. Del palazzo delle poste di via Claudio Monteverdi, dismesso da più di dieci anni è rimasto solo più lo scheletro dopo gli ultimi interventi dello scorso anno da parte dell'amministrazione postale per rimuovere le attrezzature da ufficio abbandonate e murare gli ingressi per impedire bivacchi di disperati all'interno dei locali. In occasione dell'avvio della fase esecutiva dell'ambito Regaldi, prima parte della variante 200, l'ex sindaco Fassino sollecitò un intervento da parte delle Poste, proprietarie dell'immobile, per quell'unica striscia di degrado che divide la Manifattura di Tabacchi, oggi sede universitaria, dalle nuove case e le attività commerciali di via Regaldi. Ma ad oggi niente è stato fatto e l'enorme edificio color salmone, senza più infissi e con molti muri sfondati, giace abbandonato alla mercé di traffici di ogni tipo. (Ale. Cont.)

CRONACA BARRIERA DI MILANO / VIA CLAUDIO MONTEVERDI

"Sigilli" in via Monteverdi, le Poste murano gli uffici razziati dai ladri

A seguito delle continue incursioni dei predoni del rame e della ghisa le Poste hanno deciso di chiudere ogni varco. Ma nel Regio Parco non tutto sarà dismesso

4.2

STATO DI CONSERVAZIONE E DEGRADO

L'edificio è costituito da un unico corpo di fabbrica articolato su quattro piani fuori terra e un piano seminterrato con un'altezza interpiano di circa 5,5 metri ad eccezione del primo piano, un tempo utilizzato per la meccanizzazione con la presenza di nastri trasportatori, che ha un'altezza di 8,2 metri. La distribuzione degli spazi segue uno schema funzionale preciso. I livelli inferiori, cioè seminterrato e piano terra, erano destinati a magazzini e locali per la meccanizzazione. I piani superiori ospitavano invece uffici, laboratori e aree per diverse tipologie di lavorazioni. Al primo piano è presente un terrazzo esterno non praticabile. Al secondo si trova una terrazza con affaccio sullo scalo Vanchiglia, accessibile soltanto dalle finestre. Il terzo piano dispone invece di una terrazza collegata direttamente agli uffici, mentre in copertura lo spazio è pienamente praticabile e ospita i locali tecnici, compresi i vani ascensore. La circolazione verticale è garantita da tre corpi scala con ascensori, posizionati alle due estremità e nella parte centrale, così da servire in modo funzionale l'intero edificio. In prossimità delle scale si trovano inoltre i blocchi dei servizi igienici e degli spogliatoi. Al piano seminterrato sono collocate le cabine elettriche e gli impianti idrici al servizio dell'intero complesso.

La struttura portante è costituita da pilastri in acciaio HEA 600, verniciati e lasciati a vista, collegati da travi principali in profili IPE 800. Queste sono intervallate da bucatore, probabilmente realizzate per consentire il passaggio di tubazioni e cavi. A completare lo schema si trovano travetti secondari in profili IPE 500, rinforzati da ulteriori elementi disposti diagonalmente con funzione di controventamento. È probabile che fosse presente un controsoffitto destinato a nascondere sia la struttura sia gli impianti tecnici, come suggeriscono i resti dei supporti metallici visibili in alcuni punti. La maglia dei pilastri ha un impianto regolare, con variazioni a seconda dei piani. Al seminterrato e al piano terra sono presenti circa quattro campate, che seguono fedelmente l'impronta a terra dell'edificio. Sul lato est, verso lo scalo Vanchiglia, i pilastri risultano raddoppiati per sostenere i carichi maggiori dovuti al transito dei mezzi per il trasporto dei pacchi. Al primo piano la maglia si semplifica in tre campate, mentre al secondo e terzo, a causa del restringimento della pianta, si riduce a due.

I prospetti sono caratterizzati da ampie finestre a nastro, con infissi in alluminio e frangisole verticali in acciaio, montati su grandi fasce prefabbricate in cemento. Durante la bonifica dall'amianto, sia gli

infissi sia i frangisole sono stati rimossi. La copertura è piana e praticabile, destinata esclusivamente ad attività di manutenzione, poiché priva di parapetti perimetrali. Considerato il periodo di costruzione, è improbabile che fosse prevista una coibentazione termica, nonostante la presenza di uffici e locali di lavoro. Il pacchetto di copertura sembra essere composto da uno strato impermeabilizzante posato direttamente sulla struttura, sopra il quale è stata stesa una pavimentazione.

Nei blocchi dei servizi igienici, la stratigrafia delle pareti è composta da un singolo mattone forato posato di piatto, rifinito con intonaco su entrambi i lati. Nella parte inferiore sono presenti rivestimenti in ceramica. In altre aree, come presso la scala antincendio, le divisioni interne sembrano invece realizzate con pannelli prefabbricati rifiniti da elementi di finitura. Al piano terra è stata aggiunta in epoca recente una muratura in blocchi di calcestruzzo, utile a prevenire intrusioni. Infine, sulla facciata principale di via Monteverdi è visibile una scala a chiocciola in ferro, che collega il terrazzo del primo piano con la copertura.

1 <https://www.futurabile.org/2019/01/03/posteetelecomunicazioni-torino-3/>

2 <https://www.torinotoday.it/cronaca/poste-raccomandate-abbandonate-ladri-rame-via-monteverdi.html>



↑ Insegna posta
all'ingresso

→ Controventi a vista

Esterni dell'edificio. *Fotografie degli autori.*



Esterni dell'edificio. *Fotografie degli autori.*



↑ Impianti a vista
da corso Regio Parco

Esterni dell'edificio. *Fotografie degli autori.*



↑ Scritta vandalica
sull'edificio

Esterni dell'edificio. *Fotografie degli autori.*

→ Particolare scala a
chiocciola esterna



Esterni dell'edificio. *Fotografie degli autori.*



← Vista dalla strada
d'ingresso all'edificio

Esterni dell'edificio. *Fotografie degli autori.*



↑ → Struttura in acciaio
con travi e pilastri
verniciati e lasciati a vista.
Fotografie del piano terra

Interni dell'edificio. *Fotografie dell'atelier.*



Interni dell'edificio. *Fotografie dell'atelier.*



↑ Struttura dei vecchi
tramezzi divisori interni.
Fotografia del primo piano

Interni dell'edificio. *Fotografie dell'atelier.*



↑ Graffiti vandalici sui
vecchi divisori interni
Fotografia del
secondo piano

Interni dell'edificio. *Fotografie dell'atelier.*



↑ Vecchi impianti a vista.
Fotografia del terzo piano

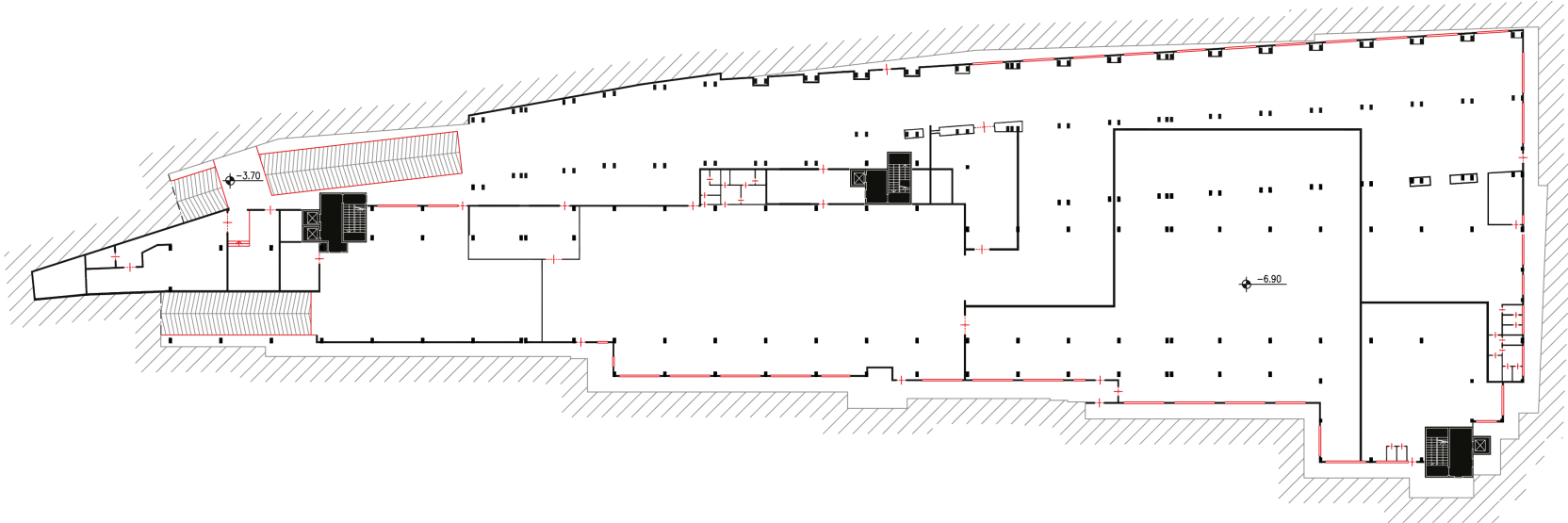
Interni dell'edificio. *Fotografie dell'atelier.*



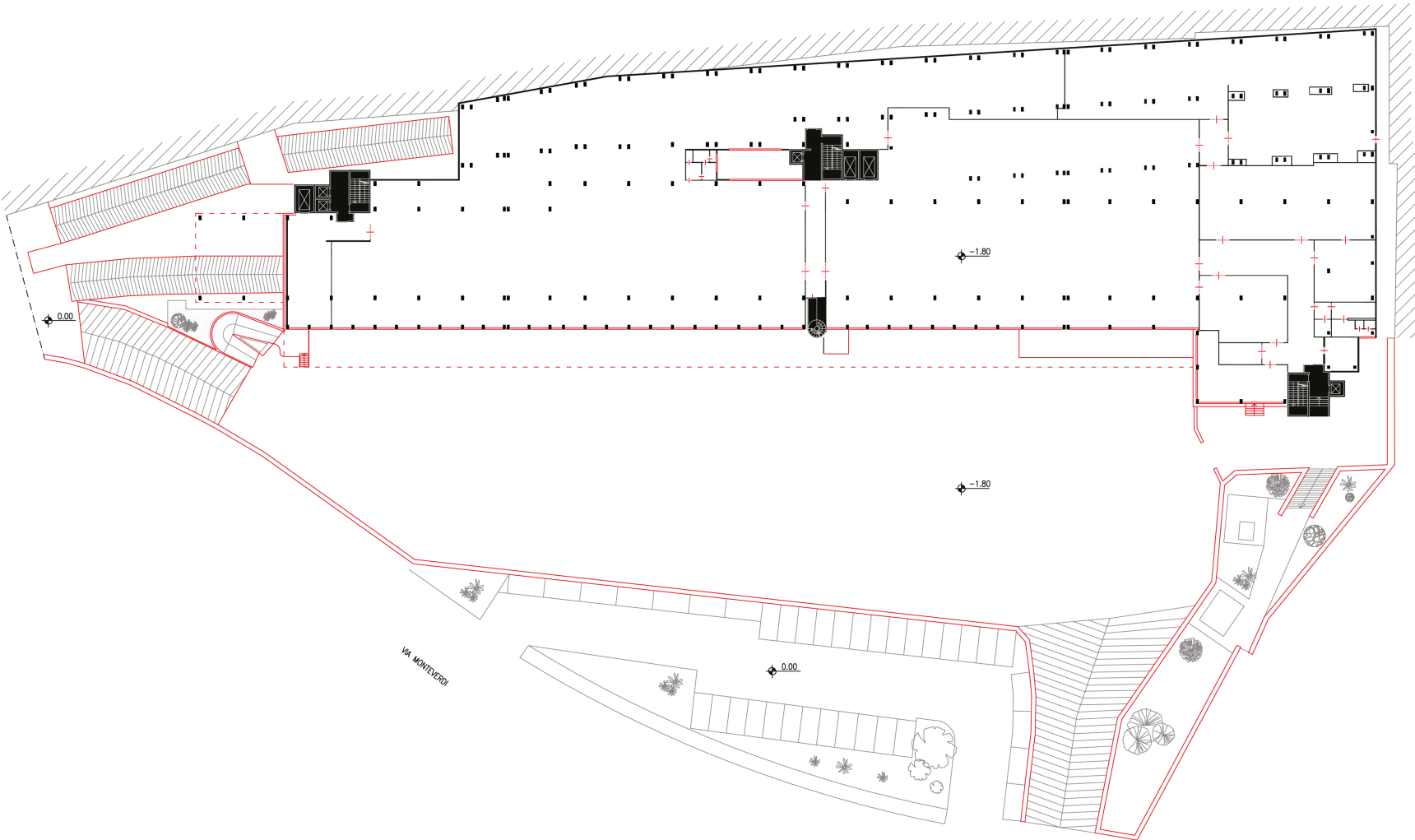
↑ Terrazzo panoramica
con controventi a vista.
Fotografia del terzo piano

Interni dell'edificio. *Fotografie dell'atelier.*

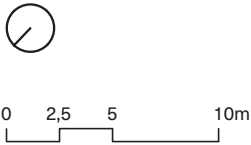
4.3 RILIEVO DELLO STATO DI FATTO

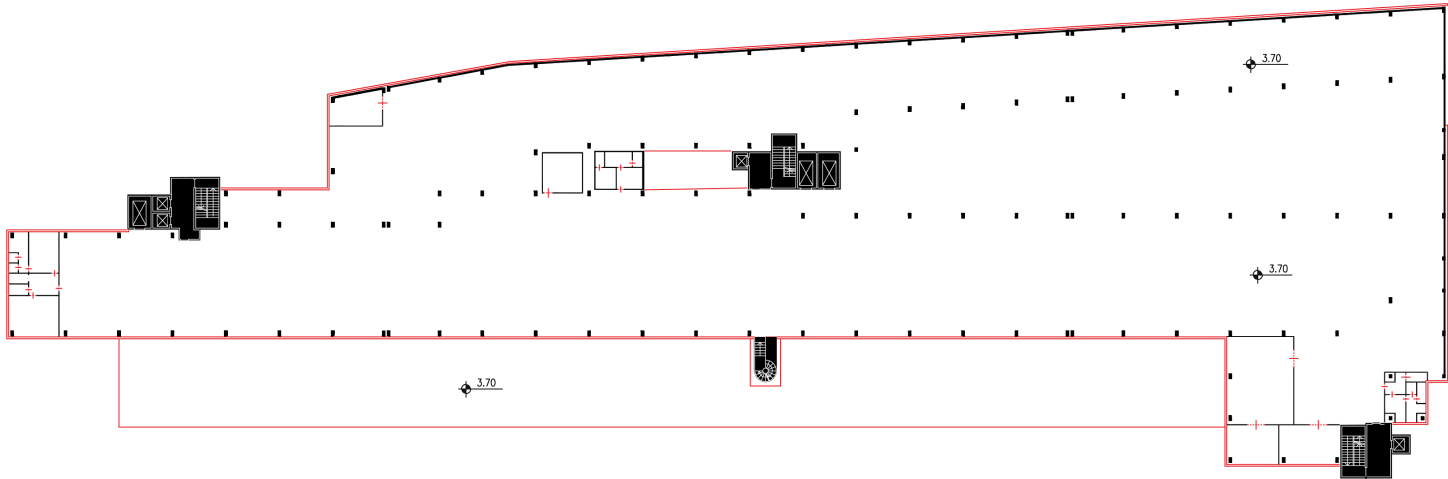


Pianta piano seminterrato

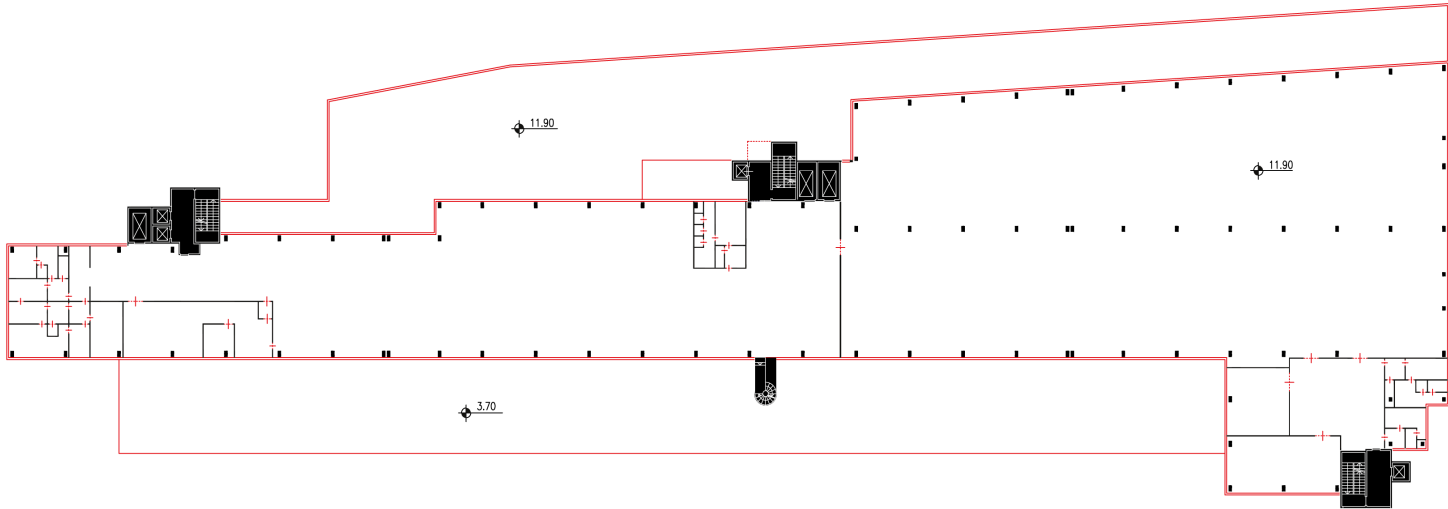


Pianta piano terra

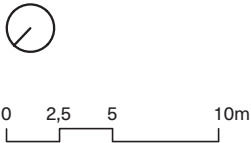


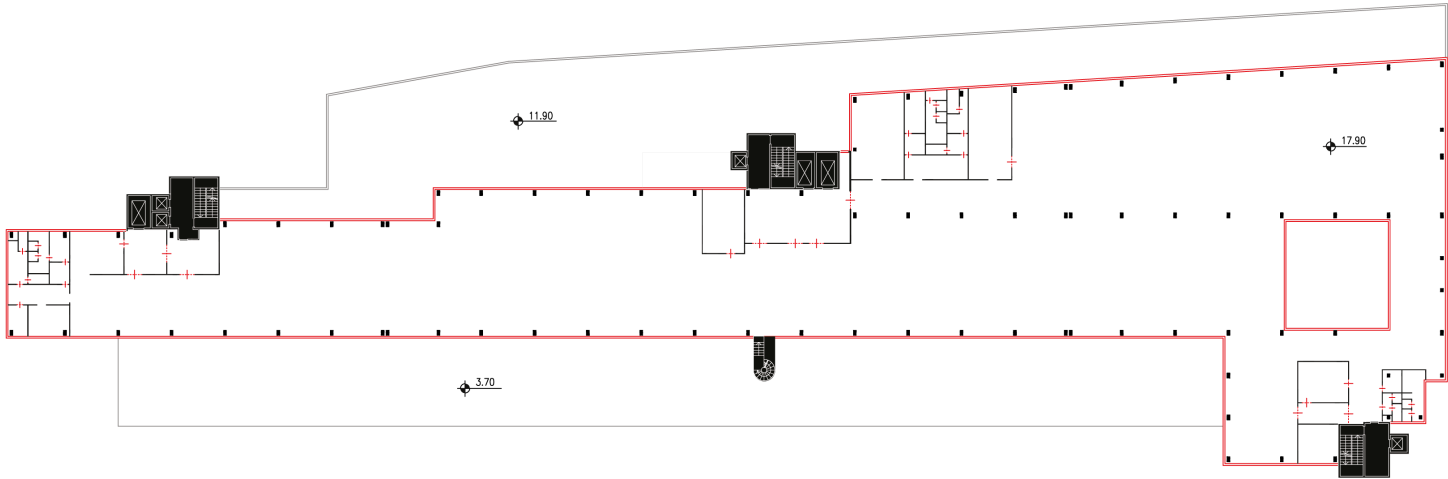


Pianta piano primo

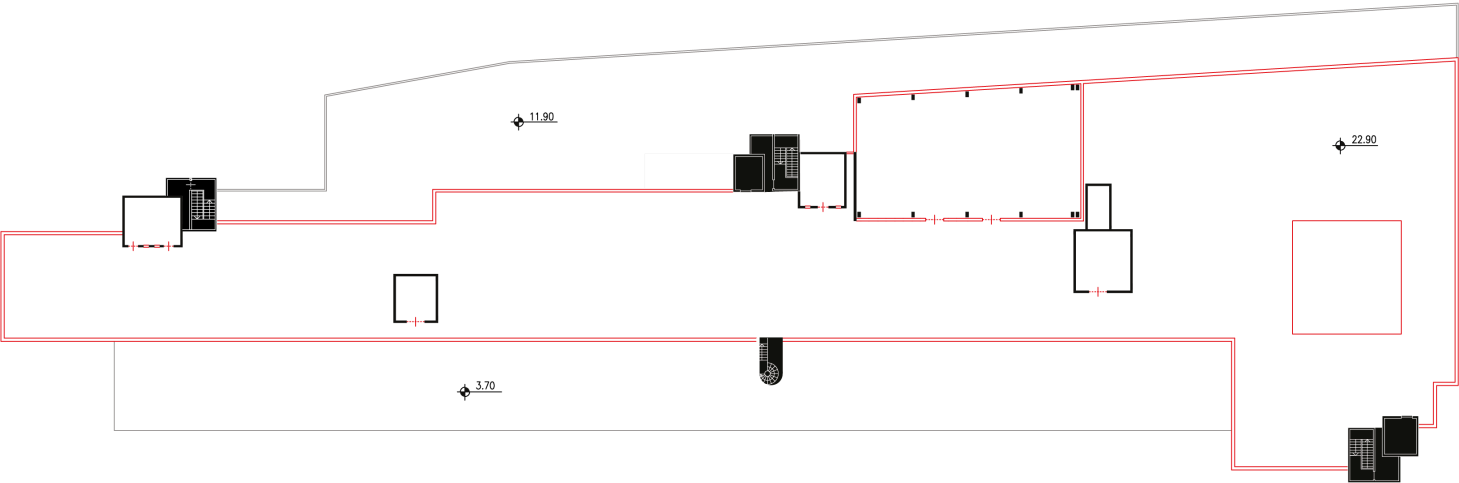


Pianta piano secondo





Pianta piano terzo

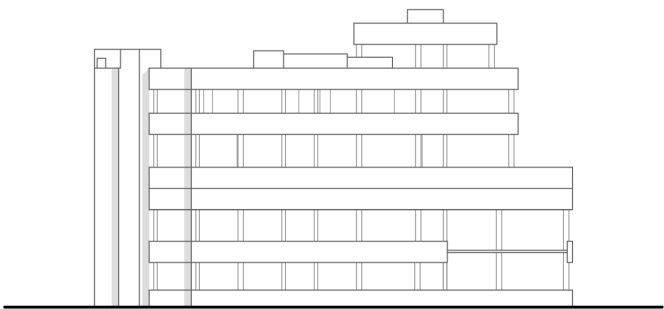


Pianta piano copertura

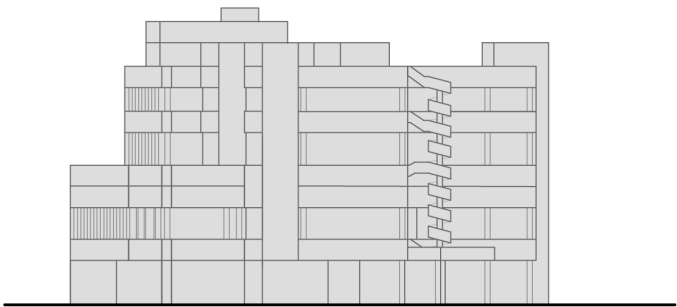


0 2,5 5 10m

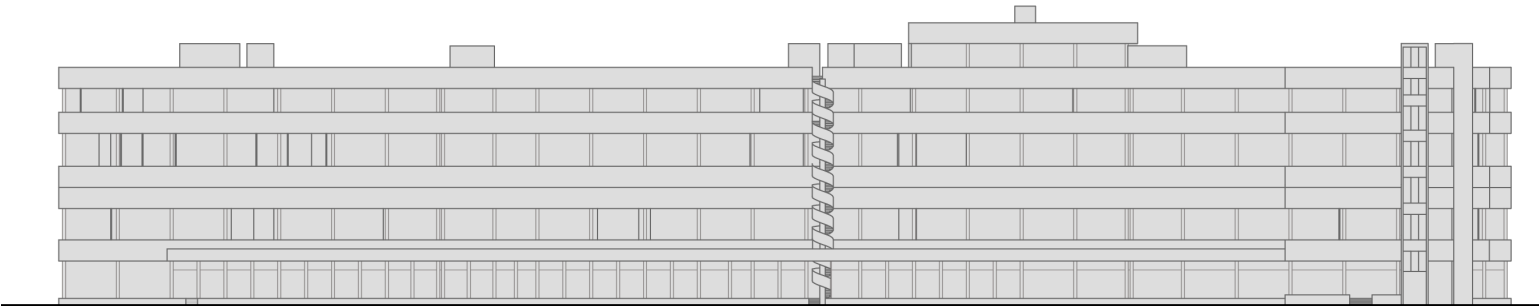
Prospetto sud-ovest



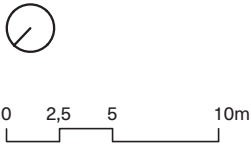
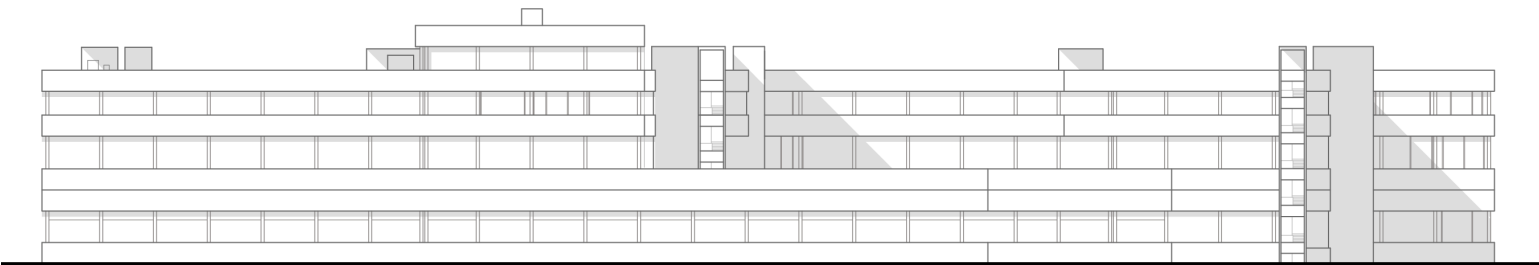
Prospetto nord-est



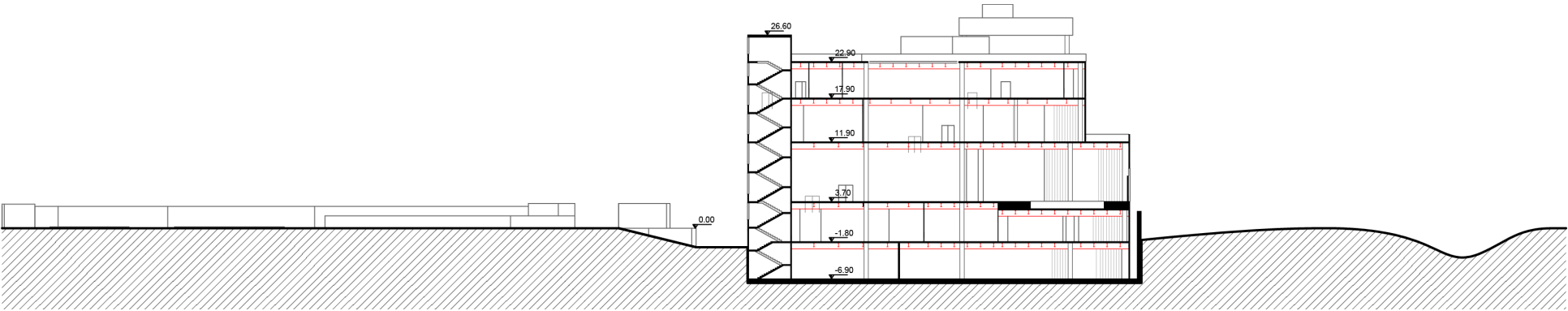
Prospetto nord-ovest



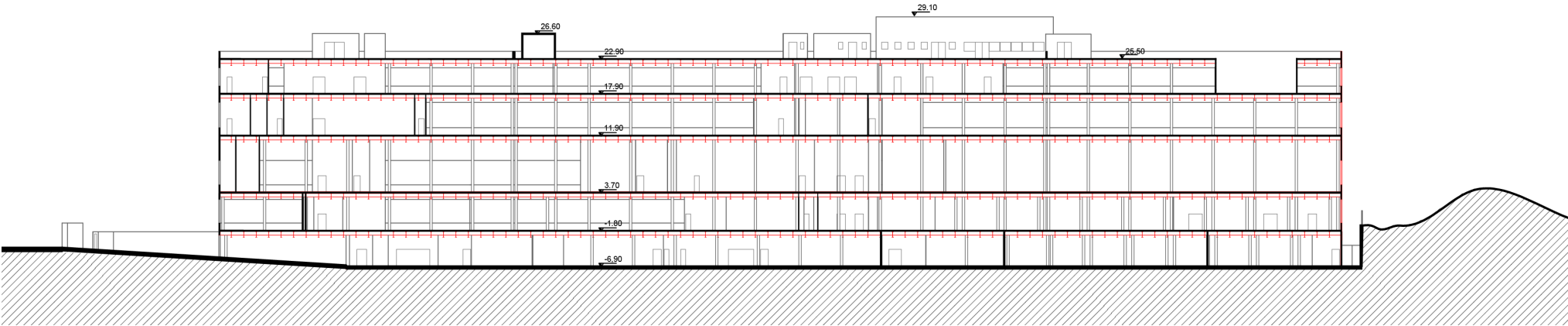
Prospetto sud-est



Sezione B-B

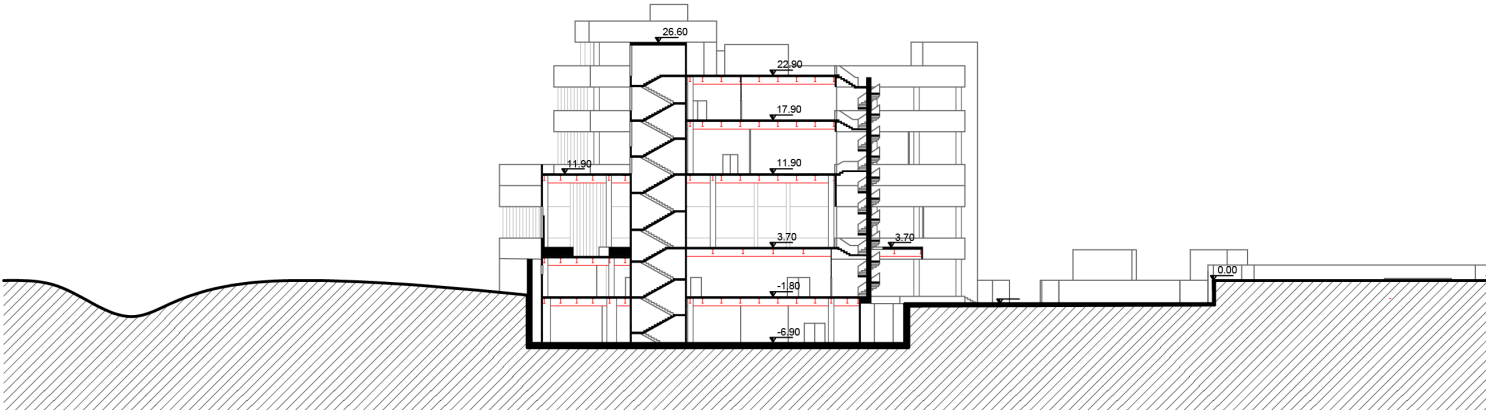


Sezione D-D





Sezione C-C



Sezione A-A



5.

→ Manifestazione in via Montanaro, Barriera di Milano, Torino 1974.

Fonte: Archivio dell'Associazione Officina della memoria



NATURA INVERSA

5.1

IL PROGETTO

Il progetto **NATURA INVERSA** si basa su una strategia progettuale elaborata su due scale differenti, quella urbana che racchiude un sistema di parchi, comprendente il trincerone - vecchia traccia ferroviaria che parte dallo scalo vanchiglia fino a raggiungere il parco sempione – e la Manifattura Tabacchi. E una seconda a scala dell'edificio che riguarda la progettazione del lotto e il recupero del vecchio manufatto delle Ex Poste di via Monteverdi.

Il processo progettuale prende avvio dall'analisi dei casi studio selezionati e dallo studio del tema della dismissione. Da tali approfondimenti emerge chiaramente come la dimensione della memoria storica rappresenti un aspetto centrale non solo nei processi di rigenerazione urbana dei siti industriali dismessi, ma più in generale nelle strategie di trasformazione urbana contemporanee. La continuità tra passato e presente si configura infatti come strumento imprescindibile per restituire identità ai territori e per ridare senso ai luoghi ormai abbandonati. In questo quadro, la ricucitura storica diventa il fondamento su cui impostare la rigenerazione, ponendosi come dispositivo capace di valorizzare il patrimonio esistente e, al contempo, di proiettarlo in una dimensione futura.

A partire da tale ragionamento si sviluppa quindi il tema della ricucitura infrastrutturale, intesa non solo come intervento tecnico, ma come processo di connessione materiale e immateriale. Da un lato, essa mira a ripristinare le relazioni spaziali interrotte dalla dismissione, restituendo continuità al tessuto urbano e territoriale; dall'altro, diventa strumento culturale e sociale per ricostruire legami con la memoria collettiva e con le pratiche insediate nel tempo. Spostando lo sguardo alla scala dell'edificio, la strategia progettuale per la rigenerazione del lotto prende forma a partire da una lettura fotografica del contesto. Questo metodo di indagine consente di far emergere gli elementi più significativi del luogo, mettendo in evidenza valori, criticità e potenzialità che difficilmente potrebbero essere colti attraverso un'analisi puramente tecnica. La fotografia diventa dunque strumento interpretativo capace di restituire le qualità specifiche dell'area, offrendo al progetto un punto di vista sensibile e radicato.

In quest'ottica, l'intervento si orienta verso una logica di reinterpretazione e valorizzazione degli elementi esistenti, piuttosto che di cancellazione. Non si tratta quindi di azzerare le tracce del passato, ma di innestarvi nuove funzioni e nuovi significati, preservando la memoria storica e traducendola in risorsa attiva per il futuro del luogo. La strategia, nel suo complesso, si pone

quindi come un percorso di continuità e trasformazione, capace di intrecciare dimensione storica, territoriale e architettonica in un processo unitario di rigenerazione.

Giungla Urbana

Nel progetto, lo stato di fatto viene reinterpretato attraverso una nuova lettura del tema della vegetazione. Se in origine la natura appariva come un elemento aggressivo, capace di invadere l'edificio, di isolarlo e nascondere, nella proposta progettuale essa viene trasformata in risorsa e strumento operativo. La vegetazione inverte il suo paradigma: non più una forza incontrollata che degrada e aggredisce, ma componente attiva di valorizzazione del manufatto. Non si tratta dunque di un verde lasciato a sé stesso, spontaneo e abbandonato, bensì di un sistema naturale progettato e curato, capace di dialogare con l'architettura e di restituirle dignità. All'interno di questa visione, un ruolo importante è affidato anche agli spazi esterni circostanti l'edificio. Invece di immaginare una pavimentazione rigida e impermeabile, l'intervento propone la trasformazione dell'intorno in un parco fruibile, pensato come estensione naturale dell'edificio stesso e come luogo di socialità e relazione. La natura diventa quindi non soltanto elemento scenico o ornamentale, ma infrastruttura verde che struttura gli spazi, favorisce nuove modalità d'uso e rende l'area accessibile e inclusiva. In questo modo, la soluzione progettuale non si limita a risanare un edificio dismesso, ma restituisce al complesso un ruolo centrale nella vita del quartiere, attraverso un approccio che integra architettura, paesaggio e funzione sociale in un sistema unitario e rigenerativo.

Barriere

La soluzione adottata interviene anche sulla condizione di chiusura, eliminando gli ostacoli che costringono oggi gli utenti a lunghi percorsi di aggiramento per raggiungere il lato opposto dell'area. Il progetto trasforma il sito in un parco urbano permeabile, attraversato da una rete di percorsi pedonali che collegano direttamente i margini della città.

Le barriere diventano così occasione per costruire un sistema di connessioni verdi, dove le aree aperte e gli spazi pubblici assumono un ruolo centrale.

Vuoti

Il progetto affronta la questione dei vuoti attraverso un ribaltamento di prospettiva: da aree senza funzione a vuoti funzionali, capaci di generare nuove forme di utilizzo e socialità. Ciascun vuoto viene infatti ripensato come occasione per introdurre funzioni specifiche e diversificate: spazi destinati alla cultura (Piazza degli Eventi), concepiti per eventi ed esposizioni; spazi comunitari (Piazza Teatro), orientati all'incontro e alla condivisione; e spazi dedicati al benessere e al relax, in grado di offrire luoghi di pausa e di qualità ambientale. In questo modo i vuoti non rappresentano più un limite, ma diventano risorse strategiche per restituire vitalità e identità al sito, trasformandolo in un nodo attivo capace di intrecciare relazioni con la città e con la comunità che lo abita.

Assi visuali rilevanti

La proposta progettuale si concentra sul riconoscimento e sulla valorizzazione dei landmark che incorniciano l'edificio. L'affaccio verso Superga e la collina torinese, così come la vista sulla Mole Antonelliana e sulla skyline alpina, vengono messi in risalto attraverso l'inserimento di ampie cortine vetrate. Questi elementi permettono di mantenere una continuità visiva con l'esterno, di favorire l'ingresso della luce naturale e di garantire l'illuminazione diffusa degli spazi interni. A rafforzare il concetto degli assi visuali si aggiunge la progettazione dei corpi scala panoramici: collocati lungo il perimetro dell'edificio e sviluppati in forma circolare, essi assumono un ruolo che va oltre la semplice funzione di servizio. Le scale diventano veri e propri dispositivi architettonici, capaci di offrire punti di osservazione privilegiati e di trasformare l'esperienza dello spazio verticale in un momento di relazione diretta con il paesaggio urbano e naturale circostante. In questo modo, l'edificio non solo recupera la sua connessione con i landmark della città, ma diventa anche un luogo in cui l'architettura si apre al paesaggio, esaltandone i valori visivi e simbolici.

Tracce persistenti

Le tracce storiche e infrastrutturali diventano la chiave del progetto di rigenerazione. Il trincerone, che si estende dallo Scalo Vanchiglia fino al Parco Sempione (Spina 4), viene reinterpretato come parco lineare, trasformando un'infrastruttura dismessa in un corridoio verde capace di collegare parti oggi frammentate della città. Allo stesso modo, i vecchi binari che conducevano alla Manifattura Tabacchi vengono ripensati come tracce verdi, percorsi ecologici che mantengono memoria della funzione originaria ma al tempo stesso introducono nuove possibilità di fruizione. In questo modo, ciò che era segno di un passato industriale diventa dispositivo di

connessione e di ricucitura urbana, integrando l'area di progetto con la Manifattura, il trincerone e il Parco Sempione. L'operazione di valorizzazione delle tracce non si limita a un atto di conservazione, ma si configura come un processo di trasformazione che restituisce nuova vita a infrastrutture dismesse, ricomponendo frammenti urbani in un sistema coerente e aperto alla città.

NATURA INVERSA, articolata nei diversi temi affrontati, dimostra come la rigenerazione dell'edificio delle ex poste di via Monteverdi non si limita a un intervento tecnico, ma si configura come un processo complesso di ricucitura urbana, sociale e paesaggistica. L'edificio e il suo intorno diventano così un laboratorio di trasformazione in cui la memoria storica, le tracce persistenti, i vuoti e le barriere si traducono in risorse attive per costruire nuove relazioni. La vegetazione, reinterpretata come infrastruttura verde, contribuisce a restituire qualità ambientale e fruibilità; le barriere vengono superate attraverso la creazione di un parco permeabile e connesso; i vuoti assumono una funzione generativa, accogliendo attività culturali, comunitarie e di benessere; gli assi visuali esaltano il dialogo con i landmark urbani e naturali; le tracce infrastrutturali si trasformano in corridoi ecologici e percorsi di connessione. Emerge dunque un progetto che non cancella il passato ma lo integra, trasformando criticità in opportunità e restituendo all'area un ruolo strategico nella città. La rigenerazione diventa così un atto di continuità e innovazione, capace di intrecciare identità storica, qualità architettonica e inclusione sociale in un nuovo paesaggio urbano condiviso.

il parco rappresenta un importante punto di riferimento per il tempo libero e lo sport e riveste un ruolo centrale in relazione al progetto Spina 4

Piscina Sempione

Parco Sempione

Parco Aurelio Peccei

Ex Trincerone

- parco lineare
- percorso ciclopedonale

creazione di un nuovo parco lineare come infrastruttura naturale per ricucire il quartiere sulla traccia del suo passato industriale

Giardino Peppino Impastato

Ex Manifattura Tabacchi

- Futuro Polo Archivistico, Culturale e Universitario (Eutropia Architettura 2024)

il parco si colloca in corrispondenza delle future fermate della linea 2 della Metropolitana torinese

il progetto dello spazio pubblico si configura in un teatro che si affaccia sulle sponde del fiume Dora

Ex Poste Monteverdi

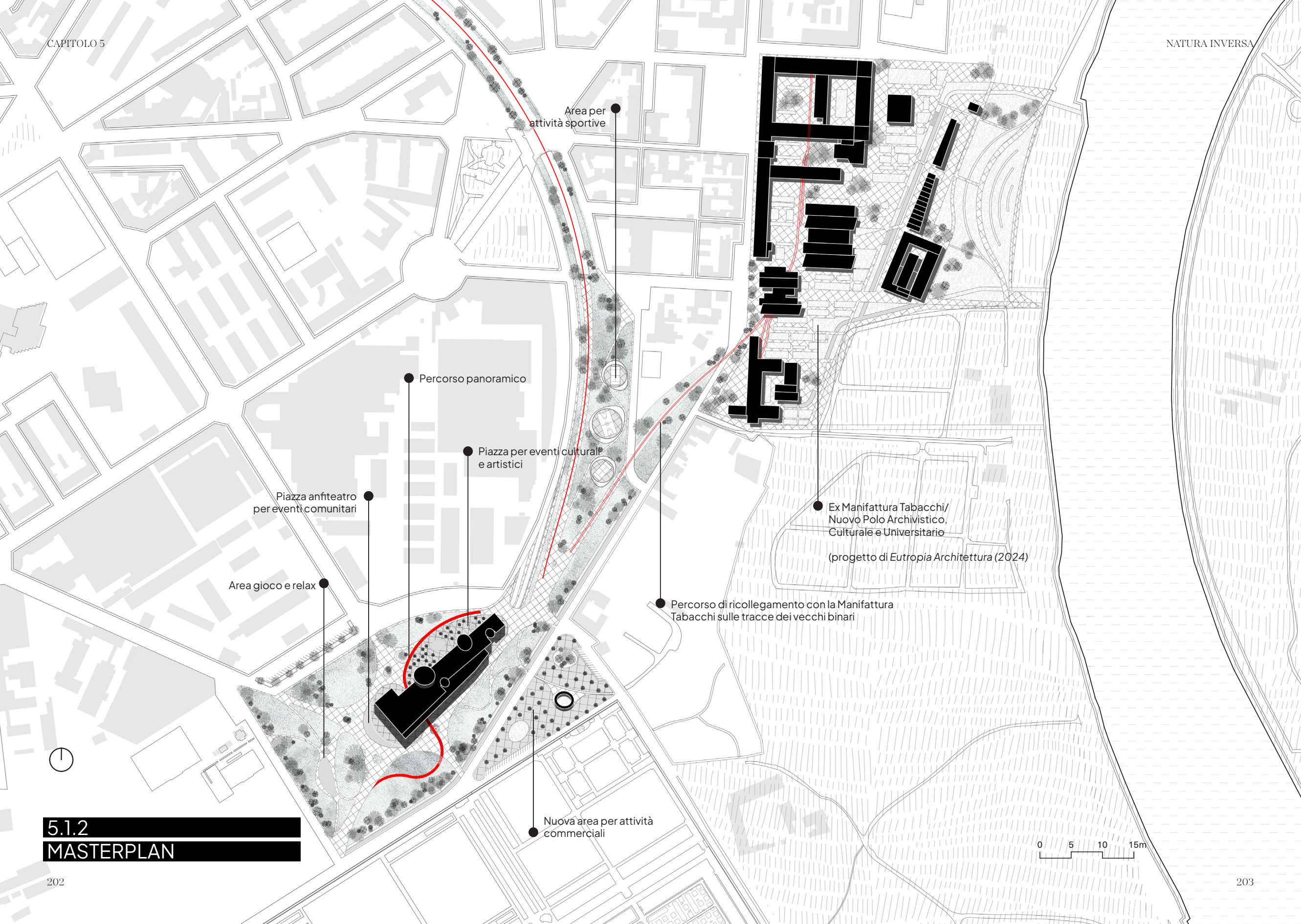
- centro culturale intergenerazionale con percorsi dedicati al benessere e alla salute

il progetto dell'ex poste si connette fisicamente e simbolicamente a quello della Manifattura attraverso un percorso che si innesta sulle tracce dei binari ancora presenti

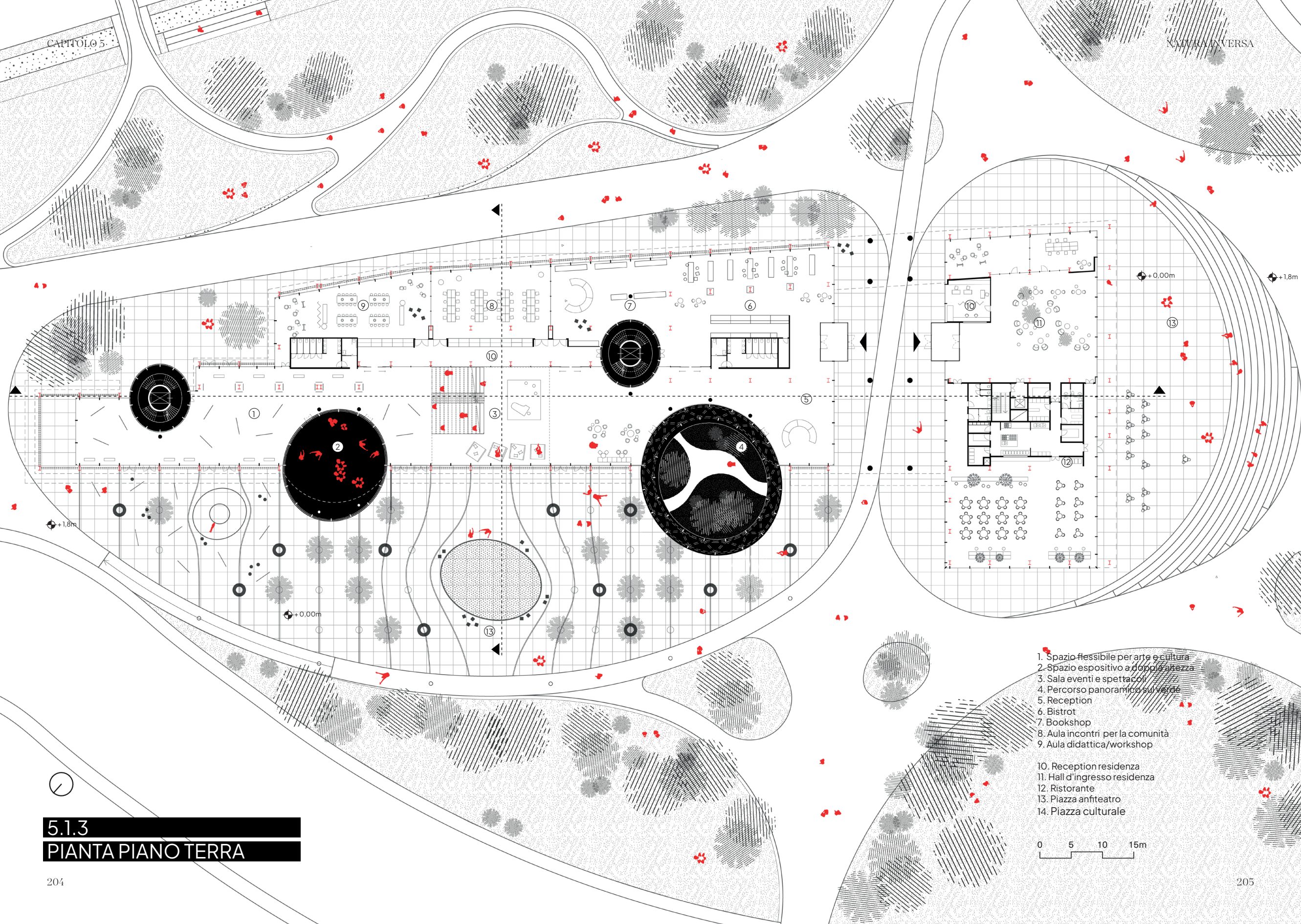
Parco Monteverdi

Parco Colletta

5.1.1 INFRASTRUTTURA LINEARE DI RICONNESSIONE



5.1.2 MASTERPLAN

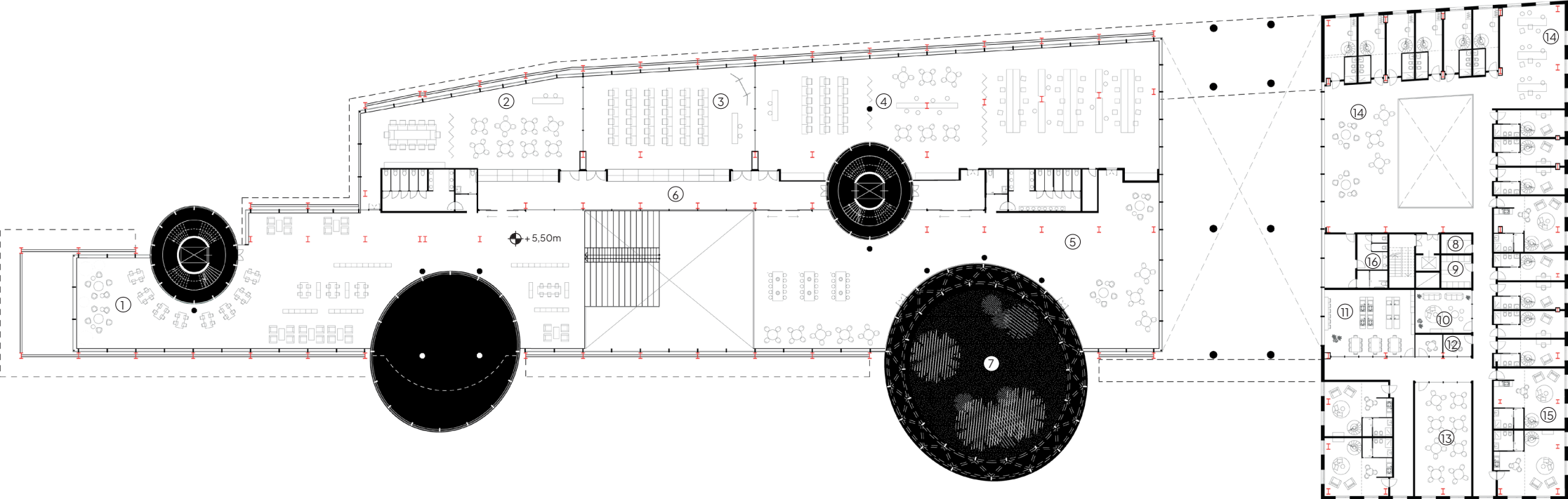


5.1.3

PIANTA PIANO TERRA

1. Spazio flessibile per arte e cultura
2. Spazio espositivo a doppia altezza
3. Sala eventi e spettacoli
4. Percorso panoramico sul verde
5. Reception
6. Bistrot
7. Bookshop
8. Aula incontri per la comunità
9. Aula didattica/workshop
10. Reception residenza
11. Hall d'ingresso residenza
12. Ristorante
13. Piazza anfiteatro
14. Piazza culturale

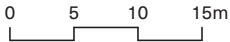
0 5 10 15m

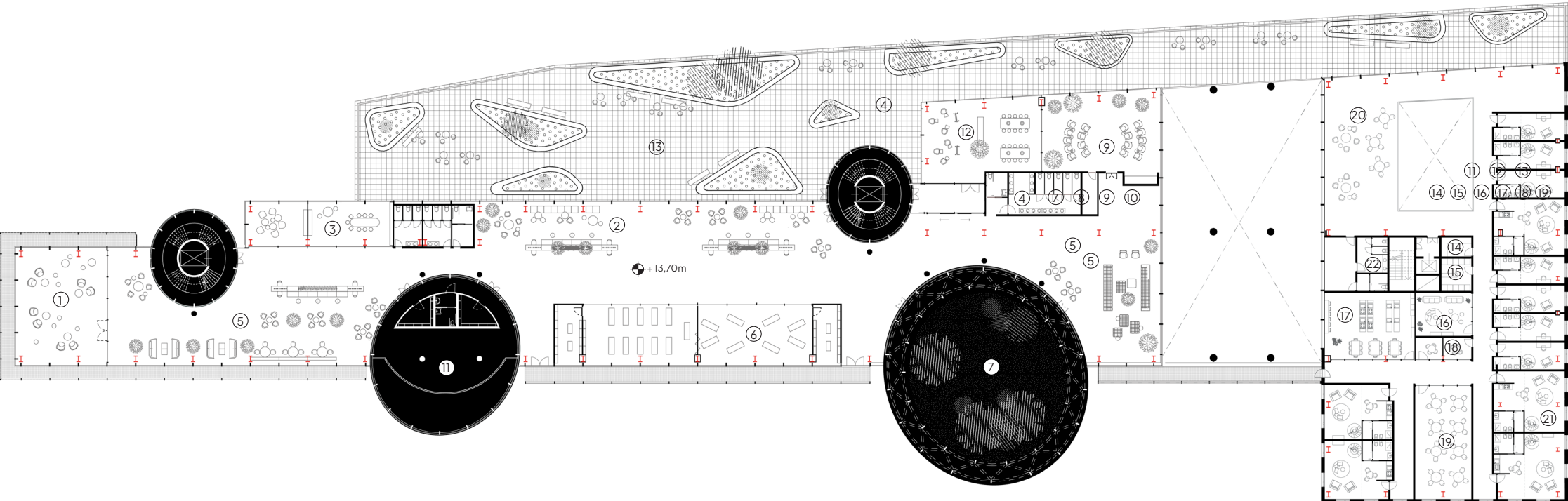


- 1. Sala lettura/studio
- 2. Sala riunioni/laboratorio didattico
- 3. Aula didattica
- 4. Spazi flessibili per la didattica
- 5. Coworking
- 6. Connettivo
- 7. Percorso panoramico sul verde
- 8. Deposito
- 9. Lavanderia
- 10. Sala TV
- 11. Cucina comune
- 12. Sala riunioni
- 13. Area caffè
- 14. Area comune
- 15. Camere
- 16. Bagni



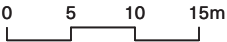
5.1.4
PIANTA PIANO PRIMO

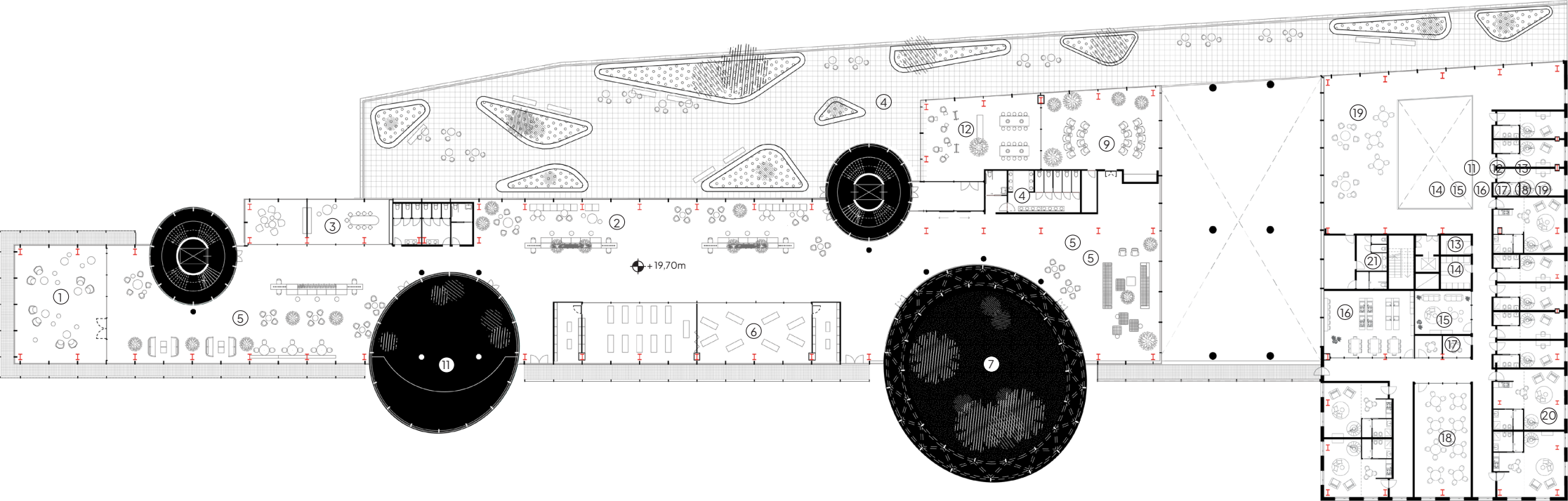




5.1.5
PIANTA PIANO SECONDO

- 1. Sala d'ascolto
- 2. Spazi per il relax
- 3. Sala incontri
- 4. Bagni
- 5. Area lettura
- 6. Sala yoga e movimento leggero
- 7. Percorso panoramico sul verde
- 8. Atelier per la creatività manuale
- 9. Spazio verde terapeutico
- 10. Sala per la meditazione (bolla)
- 11. Sala danza
- 12. Sala artistica
- 13. Terrazza verde
- 14. Deposito
- 15. Lavanderia
- 16. Sala TV
- 17. Cucina comune
- 18. Sala riunioni
- 19. Area caffè
- 20. Area comune
- 21. Camere
- 22. Bagni

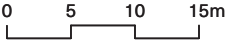


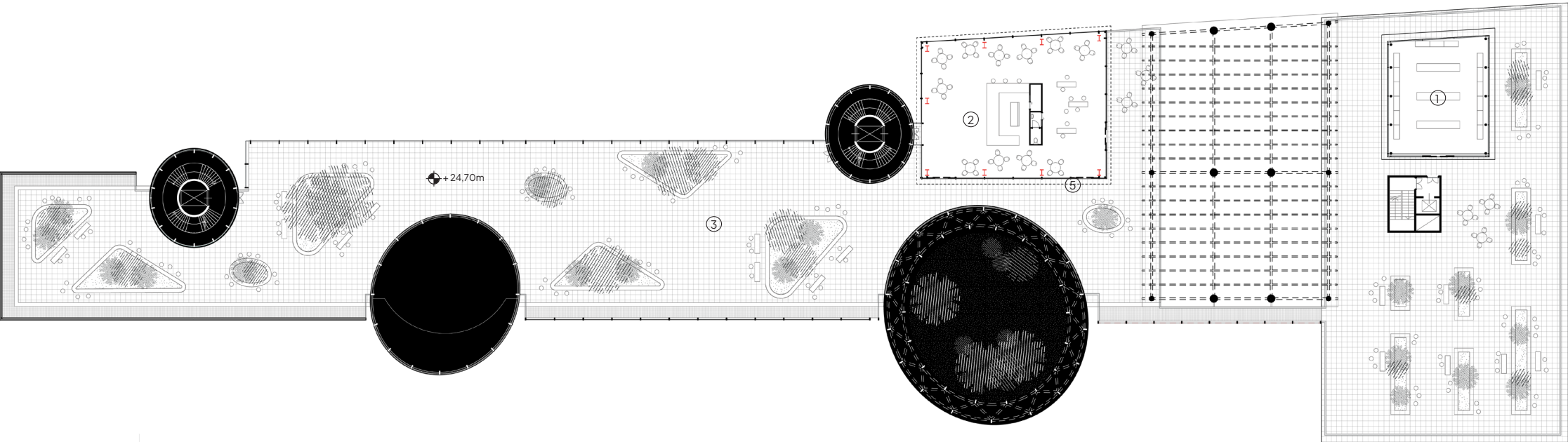


- 1. Sala d'ascolto
- 2. Spazi per il relax
- 3. Sala incontri
- 4. Bagni
- 5. Area lettura
- 6. Sala yoga e movimento leggero
- 7. Percorso panoramico sul verde
- 8. Atelier per la creatività manuale
- 9. Spazio verde terapeutico
- 10. Sala per la meditazione (bolla)
- 11. Giardino biofilico
- 12. Sala artistica
- 13. Deposito
- 14. Lavanderia
- 15. Sala TV
- 16. Cucina comune
- 17. Sala riunioni
- 18. Area caffè
- 19. Area comune
- 20. Camere
- 21. Bagni



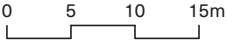
5.1.6
PIANTA PIANO TERZO

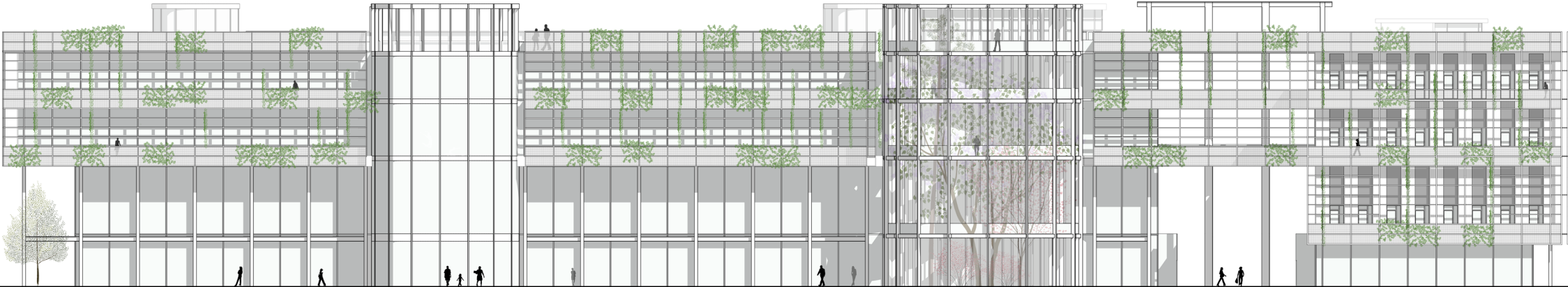
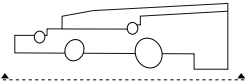




5.1.7
PIANTA COPERTURA

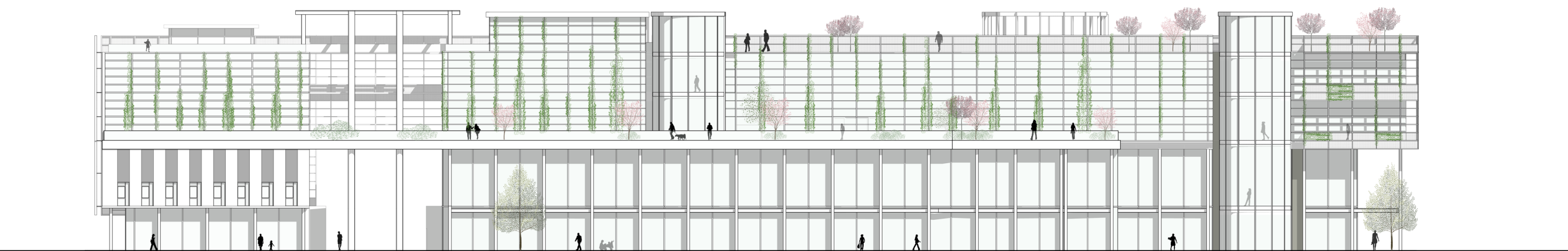
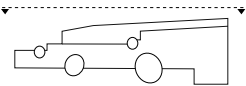
- 1. Orti terapeutici
- 2. Bistrot
- 3. Terrazza verde





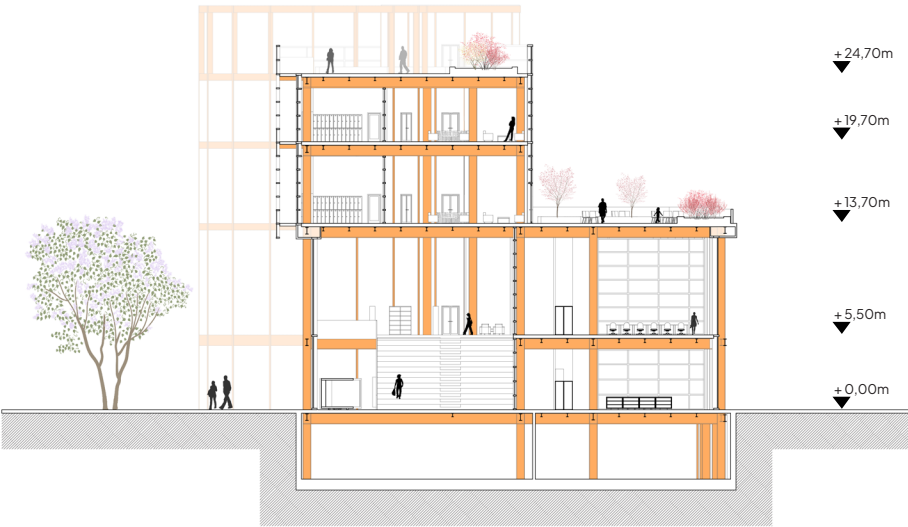
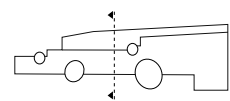
5.1.8
PROSPETTO NORD

0 5 10 15m

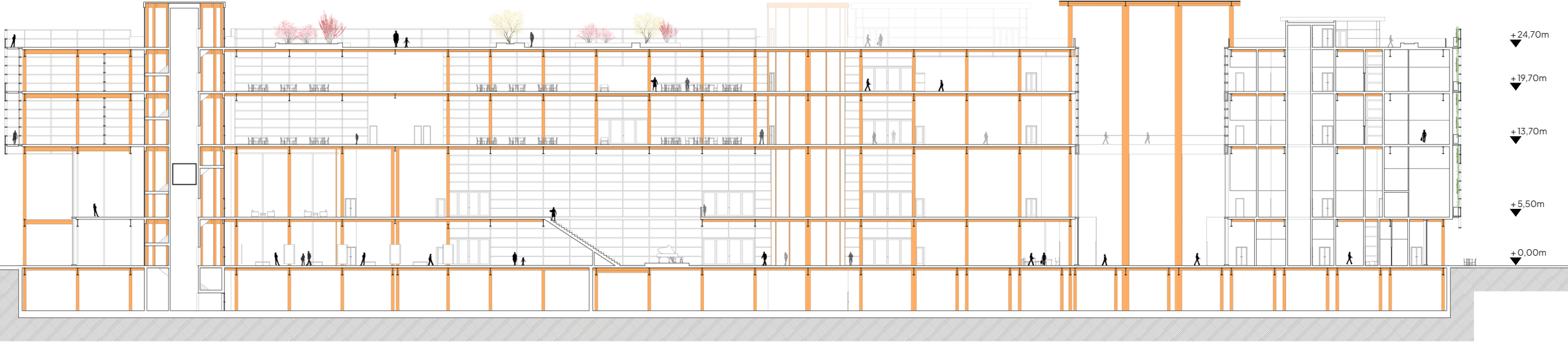
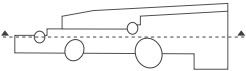


5.1.9
PROSPETTO SUD

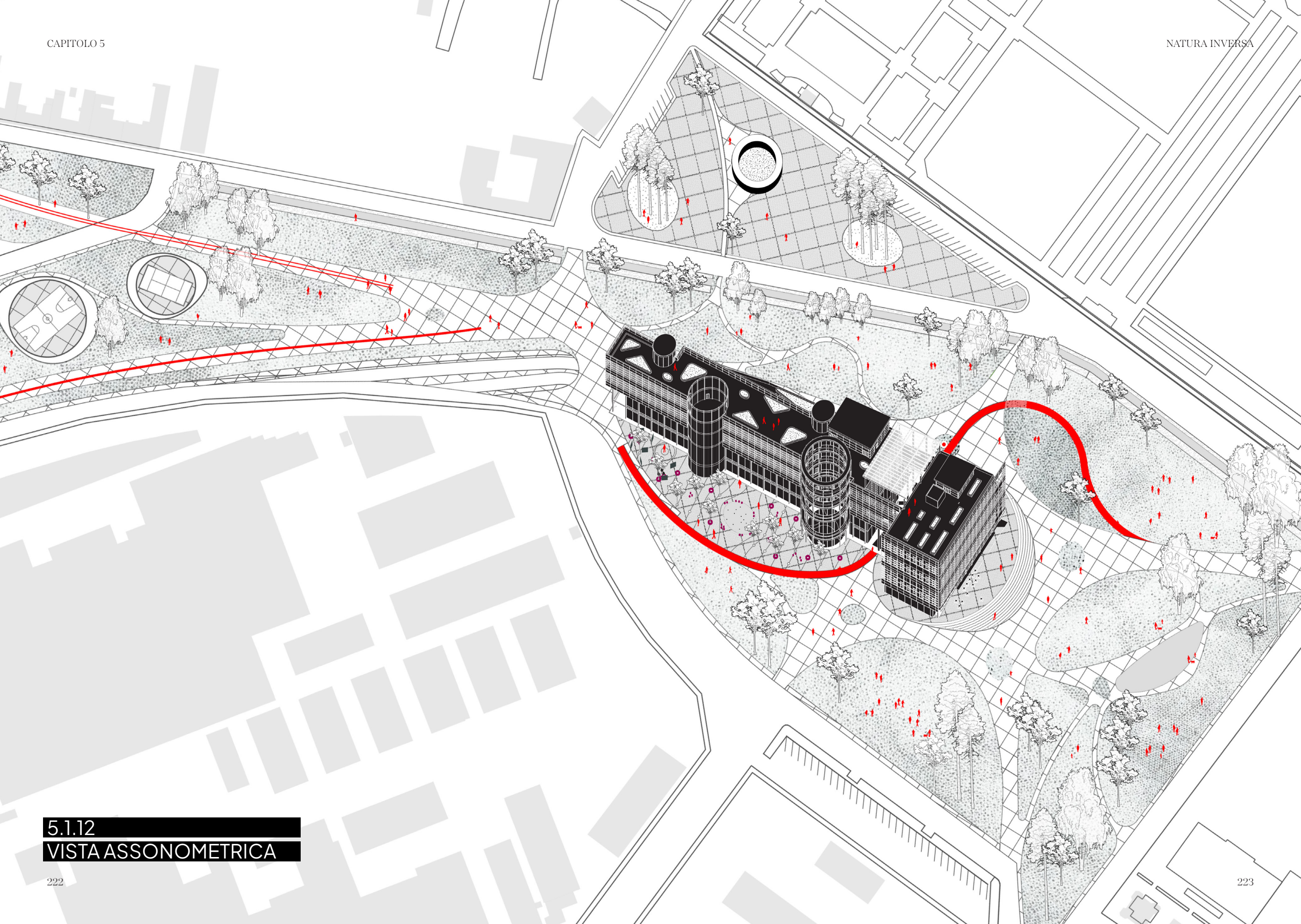
0 5 10 15m



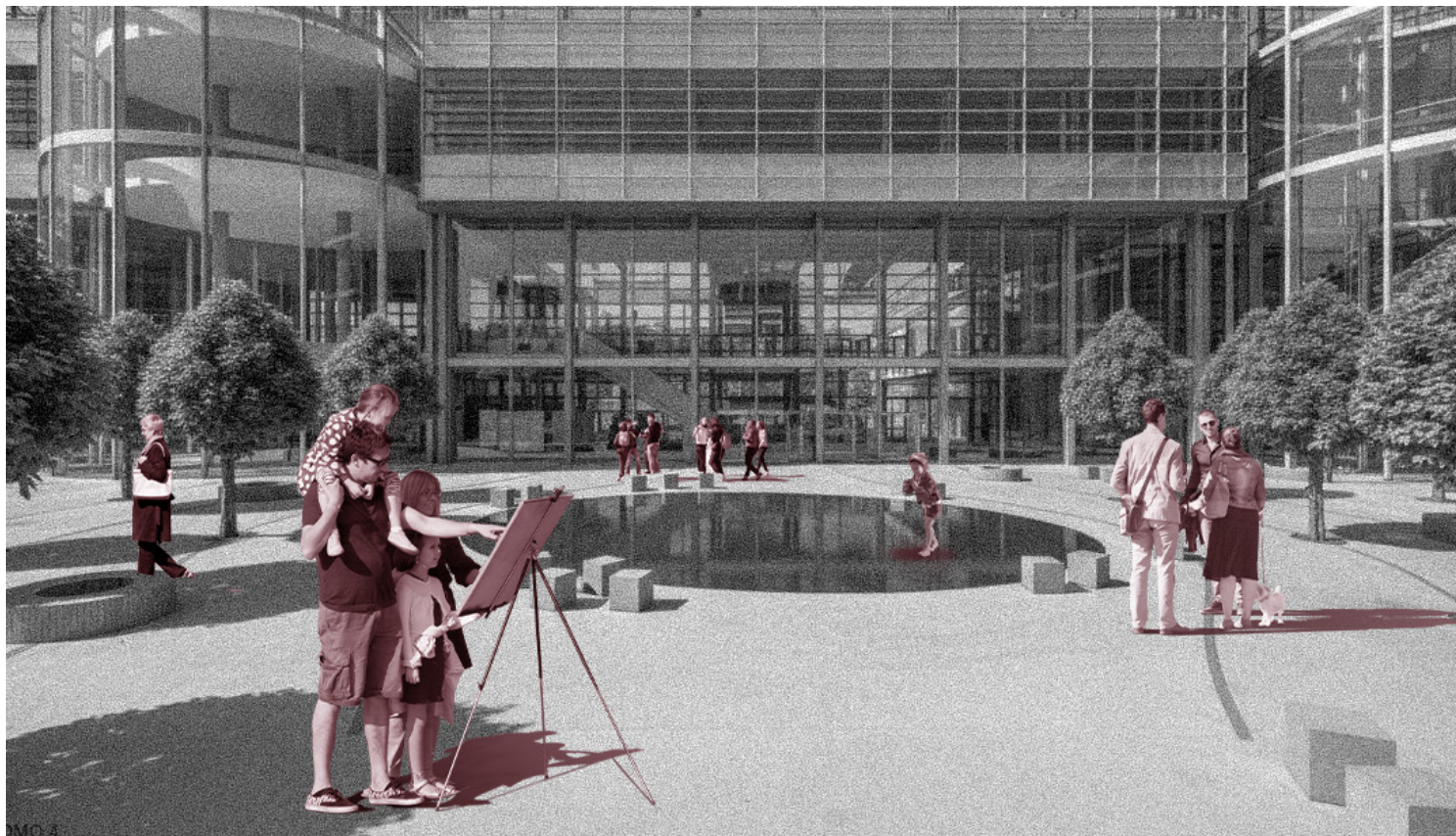
5.1.10
SEZIONE TRASVERSALE



5.1.11
SEZIONE LONGITUDINALE



5.1.12
VISTA ASSONOMETRICA



5.1.13
VISTA SU PIAZZA DEGLI EVENTI



5.1.14
VISTA SU SALA EVENTI



5.1.15
VISTA SU PROSPETTO PRINCIPALE

conclusioni

Il lavoro di tesi nasce da una doppia consapevolezza: da un lato, l'enorme potenziale latente del patrimonio industriale dismesso del quartiere Barriera di Milano; dall'altro, la presenza forte della natura — tanto spontanea quanto progettuale — che riconfigura i margini della città e ne suggerisce nuove possibilità. Lo Scalo Vanchiglia, con l'ex centro di smistamento postale, incarna questa duplice vocazione: un luogo isolato ma carico di storia, abbandonato ma circondato da parchi e natura, scollegato ma centrale rispetto a un sistema urbano più ampio in fase di trasformazione.

Attraverso un'analisi storica e urbana stratificata, il progetto ha assunto come presupposto la valorizzazione della memoria industriale e della natura come risorsa progettuale. Queste due linee guida si sono tradotte in una strategia di rigenerazione su più livelli, capace di affrontare la complessità dell'area a partire dalle sue specificità. In questo quadro, infrastrutture dismesse come il trincerone ferroviario sono reinterpretate come dispositivi attivatori di relazioni, in grado di connettere nuovi parchi, spazi pubblici e poli culturali — tra cui la Manifattura Tabacchi, nodo strategico del periodo industriale prima e della rigenerazione urbana ora.

Alla scala architettonica, l'edificio dell'ex Poste Monteverdi viene trasformato in un centro intergenerazionale, che mantiene la propria identità storica attraverso la conservazione della grande struttura in acciaio originaria, ma che al contempo si apre alla contemporaneità: il nuovo programma prevede infatti un centro intergenerazionale articolato in residenze temporanee, laboratori artistici, spazi culturali e ambienti per il benessere, in risposta alle caratteristiche sociali del quartiere: alta densità abitativa, multiculturalità, fermento artistico ma carenza di spazi adeguati.

In conclusione, la tesi intende proporre un modello di rigenerazione non replicabile in modo meccanico, ma fondato sull'ascolto del contesto, sulla lettura delle sue potenzialità inesprese e sulla valorizzazione delle sue risorse. Un progetto che prova a ricucire i margini attraverso la cura degli spazi, la memoria dei luoghi e la forza trasformatrice della natura. In questo senso, "Natura Inversa" è una visione ben precisa: invertire lo sguardo, ripartire da ciò che è stato lasciato indietro, per costruire nuove centralità urbane più inclusive, resilienti e condivise.

PIEMONTESE F., Aree dismesse e progetto urbano: architettura, territorio, trasformazione, Gangemi, Roma 2006

SECCHI B., Le condizioni sono cambiate, in "Casabella" n. 498, Milano 1984

FARINELLI F., Geografia: un'introduzione ai modelli del mondo, Einaudi, Torino 2003

DE MATTEIS G., Le reti urbane tra decentramento e centralità, in "Nuove forme di organizzazione territoriale", Franco Angeli, Milano 1989

SPOSITO A., Città monocentrica, città policentrica e città globale, in "Architettura e Città" 2, 2007

INDOVINA F., Le città di fine millennio: Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Torino, Franco Angeli, Milano 1990

CROTTI S., Luoghi urbani ritrovati, in "Rassegna" n. 2, 1990

SECCHI B., Dieci anni di dibattito sulle aree dismesse, in "Bollettino del Dipartimento di Progettazione Urbana", Università degli Studi di Napoli "Federico II", Napoli 1996

TAFURI M., Teoria e storia dell'architettura, Laterza, Bari-Roma 1988

UPDEGRAFF R., The dynamics of efficiency in the locational distribution of urban activities, in MAYER H.M. & KOHN C.F. (a cura di), Readings in urban geography, University of Chicago, Chicago 1959

GREGOTTI V., Architettura come modificazione, in "Casabella" n. 498, 1984

MACCHI CASSIA C., Il grande progetto urbano, NIS, Roma 1991

MELLO P., Metamorfosi dello spazio, Bollati Boringhieri, Torino 2002

CHOAY F., L'allegoria del patrimonio, Officina Ed., Roma 1995

GAZENO J., Verso il recupero del patrimonio archeologico industriale, in "Restauro" n. 62, 1985

SECCHI B., Gli elementi di una teoria della trasformazione, in "Casabella" n. 524, 1986

GAMBINO R., Dal recupero alla riqualificazione urbana: nuove politiche, strumenti e strategie operative, in GIAMMARCO C. & ISOLA A. (a cura di), "Disegnare le periferie: il progetto del limite", NIS, Roma 1993

CERVELLATI P. L., La città post-industriale, Il Mulino, Bologna 1984

COMMISSIONE DELLA COMUNITÀ EUROPEA, DIREZIONE GENERALE XI, Study on derelict industrial sites of the coal and steel industry, Gangemi, Roma 1995

MARIN A., Patrimoni industriali tra Riqualificazione urbana e Sviluppo locale, in "Urbanistica Informazioni" n. 180, 2001

CROSTA P., Dismissione: la costruzione del problema, in "Rassegna" 42, giugno 1990

HALBWACHS, La memoria collettiva, Nuova edizione critica a cura di P. Jedlowski e T. Grande, Unicopli, Milano 2001, p. 163 (ed or., La mémoire collective, 1968)

<https://www.internationale-bauausstellungen.de/>

<https://www.landschaftspark.de/>

https://www.theguardian.com/environment/2025/jul/10/emscher-europe-dirtiest-river-nature-sewer-of-ruher?utm_

https://www.museotorino.it/view/s/02583d7ab89a43c08590ac5c47d61be4?utm_

https://www.museotorino.it/view/PREVIEW/37d45a4882514c7e845b51a38585a731/1?utm_

https://divisare.com/projects/266956latz-partnerlandschaftsarchitektenstudio-pession-associatovittorio-cappato-ugomarano-sts-servizitecnologie-sistemi-giuliodesiderio-parco-dora-atorino?utm_

http://www.comune.torino.it/verdepubblico/parco-dora/?utm_

<https://pgt.comune.milano.it/vasraall2-quadro-di-riferimento-territoriale-e-ambientale/3-analisi-del-sistema-paesistico-ambientale/31-usi-del-suolo/315-le-aree-dismesse/3152-bovisa>

<https://www.comune.milano.it/-/rigenerazione-urbana-bovisa-goccia-il-masterplan-di-renzo-piano-per-ricucire-il-quartiere>

<https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/rigenerazione-urbana-e-urbanistica/attuazione-pgt/bovisa-goccia-villapizzone-grande-funzione-urbana>

<https://buromilan.com/progetto/politecnico-di-milano-campus-bovisa-goccia/>

<https://www.rpbw.com/project/lingotto-factory-conversion>

<https://www.domusweb.it/it/architettura/gallery/2021/10/28/a-torino-la-pista-500-accompagna-il-lingotto-nei-nuovi-anni-20.html>

<https://www.pinacoteca-agnelli.it/la-pista-500/?utm>

https://www.museotorino.it/view/s/acea32e3c557479bb4746f37a36aa7a3?utm_&utm_

https://www.innovation-nation.it/nuvola-lavazza/?utm_&utm_

https://ilgiornaledellarchitettura.com/2018/04/16/nuova-sede-lavazza-a-torino-una-nuvola-con-i-piedi-piantati-per-terra/?utm_&utm_

<https://www.unionearchitetti.com/inaugurata-nuvola-lavazza-uno-spazio-aperto-per-la-condivisione-di-progetti-cibo-e->

cultura/?utm_&utm_

<https://www.fondazioneperlarchitettura.it/wp-content/uploads/2016/11/04.02.14-bando-metamorfosi.pdf>

"In Barriera ci si ammala e muore prima" - Prima Torino

<https://www.mentelocale.it/torino/57814-barriera-design-district-rigenerazione-urbana-tra-arte-design-e-cultura.htm>

<https://www.quotidianopiemontese.it/2019/12/12/casabottega-trasforma-i-negozi-in-laboratori-artistici-si-inizia-nel-quartiere-barriera-di-milano-a-torino/>

<http://stradadicasa.altervista.org/b-art-arte-barriera-di-milano-torino/>

<https://www.flashback.to.it/opera-viva-il-manifesto>

https://it.wikipedia.org/wiki/Bealere_di_Torino

<https://www.museotorino.it/view/s/d35c5bc1b17e4819967c71cbceebafa9>

<https://www.museotorino.it/view/s/d88e4e8b3b9c492596c6b379ae2c6822>

<https://www.museotorino.it/view/s/330b8ec14d7f40d2a2243cb57efb004f>

<https://www.museotorino.it/view/preview/415f14f91d2340cfbe0db2e45e6ab4d8/b81ae4aa4e4454484898842935c60e7>

<https://www.museotorino.it/view/s/8f2f53c7eb1b4b5c930c042123a1b5bc>

<https://www.museotorino.it/view/s/45e1c75e32804bcd3bd166ecfdc39a3>

https://it.wikipedia.org/wiki/Docks_Torino_Dora

http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/bm~doc/cdb_numero00_giugno2012_web.pdf

<https://www.museotorino.it/view/s/7773d7a0f2c44b2497c6e8fe93914291>

<https://www.lastampa.it/ricerca/?query=operai+ruspe+e+bonifica&tracking=LSHHD-S>

[https://it.wikipedia.org/wiki/Manifattura_Tabacchi_\(Torino\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Manifattura_Tabacchi_(Torino))

<https://www.museotorino.it/view/s/d35c5bc1b17e4819967c71cbceebafa9>

https://www.museotorino.it/view/s/ee497efaad63479f88e6a4b9da295c19?utm_

https://rottasutorino.blogspot.com/2015/04/storia-della-manifattura-tabacchi-di-torino.html?utm_

<https://atlas.landscapefor.eu/category/produzioni/poi/12029-ex-manifattura-tabacchi/>

<https://imgdc.polito.it/schede/MP04.html>

https://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede/manifattura_tabacchi.htm

https://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2023/46/attach/dgr_07708_1030_13112023.pdf

<https://www.artribune.com/progettazione/2024/10/ex-manifattura-tabacchi-torino/>

<https://www.futurabile.org/2019/01/03/posteetelecomunicazionitorino-3/>

<https://www.torinotoday.it/cronaca/poste-raccomandate-abbandonate-ladri-rame-via-monteverdi.html>

<https://torinocronaca.it/news/provincia/236087/con-la-bonifica-delle-ex-poste-regio-parco-punta-al-rilancio.html>

<https://torinocronaca.it/news/torino/403209/lecomostro-di-via-monteverdi-e-in-vendita-ma-per-i-palazzoni-delle-poste-nessuna-offerta.html>

https://divisare.com/projects/388802-patrizia-di-monte-gravalosdimonte-arquitectos-ignacio-gravalos-lacambra-urban-reports-una-strategia-di-riuso-per-gli-scali-ferroviari-alla-biennale-di-venezia?utm_

