
ALL POWER TO
THE IMAGINATION

Politecnico di Torino

Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città

A.A. 2025/2026

Tesi di Laurea Magistrale

SPAZIO PUBBLICO E PRATICHE CREATIVE

Una strategia di rigenerazione urbana per l'ex centro di smistamento Postale in Via Monteverdi a Torino

Relatore: Mauro Berta

Correlatori: Paola Gregory, Antonio Sorrentino

Candidate: Jessica Rrapaj

Raluca Mihaela Todinca

ABSTRACT - EN

Today, abandoned industrial buildings represent a powerful opportunity to rethink the relationship between architectural heritage, collective space, and emerging social and cultural needs. Grounded in this framework, this thesis explores urban regeneration through a specific case study: the former Post and Telecommunications complex in Turin's Barriera di Milano neighborhood.

The research investigates how the adaptive reuse of industrial heritage can foster new forms of socialization and community engagement. Positioned within the broader debate on the post-industrial city, the study delves into social creativity, culture, and collective spaces as vital tools for inclusion and cohesion within fragile urban contexts.

By analyzing the historical and social fabric of the neighborhood alongside national and international case studies, this work identifies culture, education, and creative practices as strategic drivers for local regeneration. These insights translate into a design proposal that repurposes the former complex into a cultural, educational, and community hub, paired with the revitalization of its surrounding open spaces.

Ultimately, this thesis aims to demonstrate how a decommissioned site can be transformed into a vital piece of social infrastructure—deeply rooted in the neighborhood, capable of strengthening the bond between the community and public space, and providing Barriera di Milano with a new, shared landmark.

ABSTRACT - IT

La presenza di edifici industriali dismessi rappresenta oggi un'importante opportunità per ripensare il rapporto tra patrimonio costruito, spazio collettivo e nuove esigenze sociali e culturali. In questo contesto, la tesi affronta il tema della rigenerazione urbana attraverso il caso studio dell'ex complesso Poste e Telecomunicazioni nel quartiere Barriera di Milano a Torino.

La ricerca indaga come il riuso adattivo del patrimonio industriale possa contribuire alla costruzione di nuove forme di socialità e partecipazione. Inserendosi nel dibattito sulla città post-industriale, approfondisce il ruolo della creatività sociale, della cultura e degli spazi collettivi come strumenti di inclusione e coesione in contesti urbani fragili.

Attraverso l'analisi del contesto urbano, delle caratteristiche storiche e sociali del quartiere e di casi studio nazionali e internazionali, il lavoro individua nella cultura, nella formazione e nelle pratiche creative possibili strategie di rigenerazione territoriale. Tali riflessioni si traducono in una proposta progettuale che prevede il riuso dell'ex complesso con funzioni culturali, formative e collettive, accompagnato dalla riqualificazione degli spazi aperti.

L'obiettivo della tesi è dimostrare come un patrimonio dismesso possa essere trasformato in un'infrastruttura sociale radicata nel quartiere — capace di rafforzare il legame tra comunità e spazio pubblico, e di restituire a Barriera di Milano un luogo di riferimento condiviso.

	CAPITOLO	PARTE
		ABSTRACT
0		INTRODUZIONE
1	LA CITTÀ CREATIVA	01.1 / ORIGINE E INTERPRETAZIONI DEL CONCETTO DI CITTÀ CREATIVA
		01.2 / DEINDUSTRIALIZZAZIONE E TRASFORMAZIONE DELLO SPAZIO URBANO
		01.3 / CREATIVITÀ, CULTURA E RIGENERAZIONE URBANA
		01.4 / IL MILIEU CREATIVO E LE CONDIZIONI DELLA CREATIVITÀ URBANA
		01.5 / STRATEGIE E PRATICHE PER L'ATTIVAZIONE DELLA CITTÀ CREATIVA
		01.6 / LIMITI E CONTRADDIZIONI DELLA CITTÀ CREATIVA
2	LO SPAZIO PUBBLICO COME BENE COMUNE	02.1 / DEFINIZIONE E SIGNIFICATO DELLO SPAZIO PUBBLICO
		02.2 / LO SPAZIO PUBBLICO COME BENE COMUNE
		02.3 / LUOGHI SOCIALI, TERZI LUOGHI E INFRASTRUTTURE SOCIALI
		02.4 / SPAZIO PUBBLICO, BENESSERE URBANO E VITA COLLETTIVA
		02.5 / GLI SPAZI PUBBLICI A TORIO: EVOLUZIONE E TRASFORMAZIONI RECENTI
3	BARRIERA DI MILANO	03.1 / STORIA E SVILUPPO
		03.2 / BARRIERA OGGI E TESSUTO SOCIALE 03.2.1 ANALISI URBANISTICHE 03.2.2 PROSPETTIVE DI RIGENERAZIONE
		03.3 / IMMAGINARI E PERCEZIONI 03.3.1 ANALISI FOTOGRAFICA 03.3.2 COME I MEDIA DESCRIVONO BARRIERA 03.3.4 QUALI IMMAGINI DOMINANO L'IMMAGINARIO DEL QUARTIERE?
		03.4 / ARTE IN BARRIERA 03.4.1 SPAZI SIMBOLICI 03.4.2 INIZIATIVE CULTURALI

00.0 / INDICE

4	RIFERIMENTI PROGETTUALI	04.1 / CRITERI E CHIAVI DI LETTURA
		04.2 / CASI STUDIO 04.2.1 LE CENTQUATRE 04.2.2 LA FRICHE LA BELLE 04.2.3 NDSM 04.2.4 798 ART ZONE BEIJING 04.2.5 SUPERKILEN 04.2.6 MANIFATTURA TABACCHI 04.2.7 OGR
		04.3 / UNA LETTURA COMPARATIVA: DAGLI ESEMPI AGLI INDIRIZZI DI PROGETTO
5	PROGETTO	05.1 / IL QUARTIERE
		05.2 / SWOT
		05.3 / CONCEPT
		05.4 / STATO DI FATTO
		05.5 / PROGETTO RICONNESSIONE AL QUARTIERE MASTERPLAN PIANTA PIANO TERRA PIANTA PIANO PRIMO PIANTA PIANO SECONDO PIANTA PIANO TERZO PIANTA PIANO QUARTO PIANTA PIANO TETTO SEZIONE TRASVERSALE SEZIONE LONGITUDINALE PROSPETTO SUD EST PROSPETTO NORD OVEST ASSONOMETRIA VISTA
6	CONCLUSIONI	
7	BIBLIOGRAFIA	

0.0 **INTRODUZIONE**

La presente tesi propone uno scenario ipotetico di rigenerazione per il comparto dell'Ex Centro di Smistamento postale di via Claudio Monteverdi nel quartiere Barriera di Milano, a Torino.
L'edificio è assunto come caso studio e come campo di sperimentazione: a partire dalle sue caratteristiche e dalle condizioni del contesto, abbiamo elaborato una proposta che interpreta il riuso del patrimonio industriale come occasione per costruire nuovi spazi pubblici e per ospitare pratiche creative.

Abbiamo scelto di intervenire in quest'area per due ragioni: la prima riguarda il quartiere, Barriera di Milano è una delle aree di Torino più segnate dalla dismissione industriale e, al tempo stesso, tra le più vitali sul piano sociale e culturale. Si tratta di un contesto eterogeneo, attraversato da fragilità ma anche da una forte presenza di iniziative dal basso. La seconda ragione riguarda l'edificio in sé, che pur avendo perso la propria funzione conserva un valore identitario riconoscibile e una dimensione capace di accogliere usi collettivi.

Le Ex Poste rappresentano così una condizione diffusa in molte città, ovvero quella di un manufatto produttivo che, una volta esaurita la sua funzione originaria, resta in attesa di un nuovo ruolo all'interno della vita urbana.
Una domanda di fondo ha guidato l'intera ricerca:

in che modo le eredità sovradimensionate possono essere trasformate in un luogo capace di generare inclusione, partecipazione e nuove relazioni urbane attraverso lo spazio pubblico e le pratiche creative?

Per rispondere al quesito ci siamo mosse su due fronti, uno teorico e uno progettuale, tenuti insieme da un'ipotesi precisa in cui la creatività non vada letta soltanto come leva economica, capacità di attrarre investimenti, talenti, competitività, ma come pratica sociale, capace di mettere in relazione persone e gruppi e di rafforzare il legame con i luoghi. È da questa ipotesi che nasce l'idea del progetto come "catalizzatore di creatività": non un contenitore culturale isolato, ma un dispositivo che attiva lo spazio pubblico e il quartiere attorno a sé.

La tesi è articolata in sei capitoli, che procedono dalla costruzione del quadro teorico fino alla proposta progettuale.
Il primo capitolo affronta il tema della città creativa, ne ricostruisce

l'origine e le principali interpretazioni, lo colloca all'interno della crisi della città post-industriale e ne discute il rapporto con la cultura e la rigenerazione urbana. Particolare attenzione è dedicata al concetto di milieu creativo e, soprattutto, ai limiti e alle contraddizioni di questo modello, dai quali muove la lettura sociale della creatività che adottiamo nel lavoro.

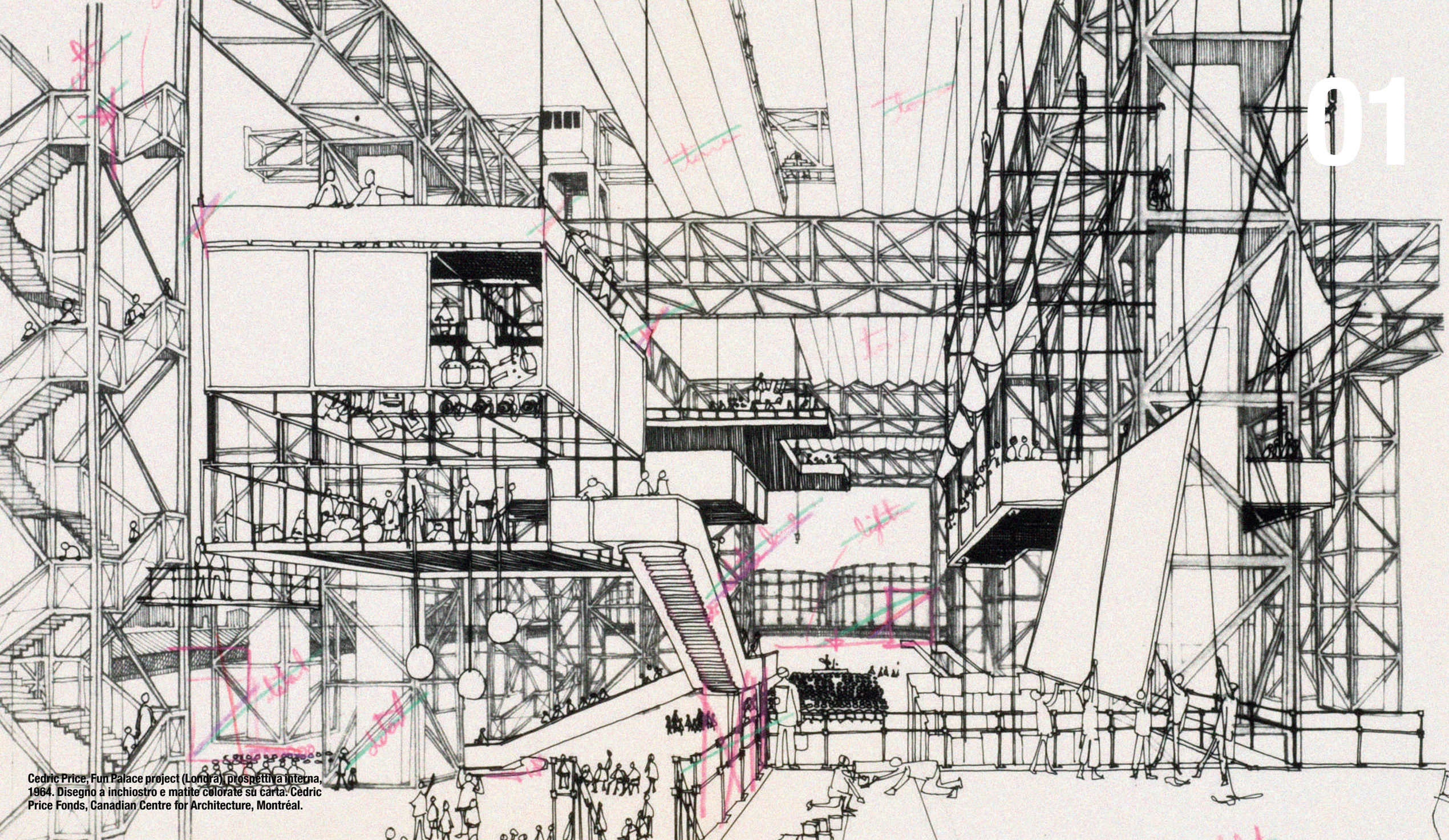
Il secondo capitolo è dedicato allo spazio pubblico inteso come bene comune. A partire dalla sua definizione e dal suo significato, ne analizza il rapporto con il benessere urbano e la vita collettiva, appoggiandosi alle riflessioni di autori come Jan Gehl, Jane Jacobs e Lewis Mumford. Si pone infine uno sguardo all'evoluzione recente degli spazi pubblici a Torino, che fa da ponte verso il contesto di intervento.

Il terzo capitolo entra nel quartiere ricostruendone la storia e lo sviluppo, dalle origini agricole alla vocazione industriale, e ne descrive la condizione attuale attraverso le analisi urbanistiche e gli strumenti di trasformazione in corso, in particolare il PISU e la Variante 200. Una parte del capitolo è dedicata agli immaginari e alle percezioni di Barriera, al modo in cui i media la raccontano, alle immagini che ne dominano la rappresentazione, all'arte presente nel quartiere, ai suoi spazi simbolici e alle iniziative culturali che vi si svolgono, ed è in questo quadro che si inserisce il nostro studio.

Il quarto capitolo raccoglie i riferimenti che hanno orientato il progetto, con una selezione di casi studio nazionali e internazionali, tra cui Le Centquatre a Parigi, la Friche de la Belle de Mai a Marsiglia, l'NDSM ad Amsterdam, il 798 Art District a Pechino, Superkilen a Copenhagen, e a Torino la Manifattura Tabacchi e le OGR, scelti per il modo in cui coniugano riuso del patrimonio, pratiche creative e costruzione di spazi collettivi.

Il quinto capitolo presenta il progetto come un catalizzatore di creatività. Partendo dall'analisi dello stato di fatto e dall'analisi SWOT, abbiamo ricavato le strategie di intervento, per arrivare alla definizione del concept.
Seguono una serie di elaborati grafici che propongono delle visioni del caso studio.

Con la formulazione delle conclusioni e alla luce della proposta sviluppata, abbiamo verificato il contributo che spazio pubblico, pratiche creative e riuso del patrimonio possono offrire alla rigenerazione di un quartiere come Barriera di Milano.



Cedric Price, Fun Palace project (Londra), prospettiva interna, 1964. Disegno a inchiostro e matite colorate su carta. Cedric Price Fonds, Canadian Centre for Architecture, Montréal.

01

LA CITTÀ CREATIVA

1.1 Origine e definizione del concetto di “Città Creativa”
1.2. Crisi urbana e trasformazione della città post-industriale
1.3 Creatività, cultura e rigenerazione urbana
1.4 Il milieu creativo e le condizioni della creatività urbana
1.5 Strategie e pratiche della città creativa
1.6 Limiti e contraddizioni della città creativa

1.1 ORIGINE E INTERPRETAZIONI DEL CONCETTO DI CITTA' CREATIVA

Negli ultimi decenni il concetto di città creativa è diventato centrale nel dibattito internazionale, stimolando il confronto tra studiosi e professionisti appartenenti a discipline diverse, tra cui architettura, urbanistica, economia, sociologia e politiche culturali. Il termine si caratterizza per la sua natura interdisciplinare e per l'attenzione che pone verso i processi di trasformazione urbana.

Tra le prime interpretazioni del rapporto tra città e creatività troviamo quella dall'urbanista Peter Hall che interpreta la città come un milieu innovativo [1], ovvero un ecosistema complesso nel quale la creatività emerge dall'interazione tra fattori economici, sociali e culturali. Hall rintraccia le radici di questo fenomeno analizzando contesti storici eccezionali, come l'Atene classica, la Firenze rinascimentale e la Londra elisabettiana. Questi luoghi erano centri di scambio caratterizzati dalla concentrazione di competenze, dalla diversità sociale e da dinamiche di trasformazione economica e politica. Il termine si formalizza tra gli anni Ottanta e Novanta, spinto dalla necessità di rigenerare le città post-industriali attraverso la cultura.

Nel 1988 David Yencken [2] usa la locuzione per descrivere una città capace di unire efficienza funzionale, benessere materiale ed equità sociale, successivamente Charles Landry e Franco Bianchini traducono il concetto in un approccio strategico. Gli autori sviluppano e formalizzano progressivamente il pensiero interpretando la città creativa come un contesto nel quale la creatività rappresenta una risorsa strategica per affrontare problemi urbani complessi e promuovere nuove forme di sviluppo. In questa prospettiva, la dimensione creativa non riguarda esclusivamente la produzione culturale o artistica, ma si estende alle modalità di pianificazione, gestione e progettazione urbana, promuovendo approcci interdisciplinari e soluzioni innovative nella produzione del nuovo ma, soprattutto, nella reinterpretazione delle risorse esistenti [3].

Secondo Landry la creatività e l'innovazione rappresentano strumenti di problem solving capaci di migliorare la qualità dell'esperienza urbana e la percezione dei luoghi da parte degli abitanti. Le città contemporanee richiedono forme di pianificazione più flessibili e strategie capaci di valorizzare le specificità locali, favorendo la collaborazione tra soggetti diversi e la costruzione di nuove opportunità di sviluppo urbano.

[1] Hall, Peter, *Cities in Civilization*, Pantheon Books, New York 1998;
[2] Yencken, David, *The Creative City*, Meanjin, vol. 47, n. 4, 1988, pp. 597-600;
[3] Landry, Charles, Bianchini, Franco, *The Creative City*, Demos, Londra 1995;



> *Fig.1 Allestimento della mostra The Art of Creative City Making di Charles Landry. Fonte: BRH Graphic Design (2023), The Art of Creative City Making by Charles Landry.*

Tra le interpretazioni piu' influenti del concetto di citta' creativa vi è quella elaborata da Richard Florida, che lega la crescita economica urbana alla capacità delle città di attrarre e trattenere la cosiddetta "classe creativa". Secondo l'autore, l'economia contemporanea si basa sulla produzione di conoscenza e sulla capacità di generare innovazione, trasformando il talento delle persone nella principale risorsa strategica per lo sviluppo urbano. Nel suo libro The Rise of the Creative Class (2002), Florida sostiene che la crescita delle città non dipenda più esclusivamente dalla disponibilità di risorse materiali, infrastrutture o grandi complessi produttivi, ma dalla capacità di attrarre individui creativi e altamente qualificati. Questa categoria comprende professionisti appartenenti a settori diversi, tra cui ricerca scientifica, istruzione, arti, design, architettura, informatica, media e innovazione tecnologica. Tali soggetti svolgono un ruolo fondamentale nella produzione di nuove idee, conoscenze e attività economiche, contribuendo alla crescita e alla trasformazione delle città contemporanee. Per comprendere questa nuova geografia della creativita' e spiegare le condizioni che favoriscono l'insediamento della classe creativa, Florida individua tre fattori fondamentali per lo sviluppo urbano, noti come le 3T della crescita economica: tecnologia, talento e tolleranza[4]. La tecnologia si riferisce alla capacità innovativa del territorio e alla presenza di attività ad elevato contenuto tecnologico, Il talento riguarda la presenza di una popolazione istruita, ambiziosa e altamente qualificata, mentre la tolleranza indica invece il grado di apertura verso la diversità culturale, sociale ed etnica. Le città capaci di integrare queste tre dimensioni risultano maggiormente attrattive per la classe creativa e più predisposte a generare innovazione e sviluppo economico.

Tuttavia, come sarà approfondito nel paragrafo 1.6, questo modello non è privo di tensioni: la corsa all'attrazione dei talenti rischia di privilegiare determinate fasce della popolazione, trascurando le esigenze delle comunità residenti e alimentando dinamiche di esclusione sociale.

In questo scenario, elementi come la qualità della vita, diversità culturale, vivacità artistica, inclusione sociale e apertura verso la differenza assumono un ruolo strategico nella competizione tra città all'interno dell'economia globale, ma devono essere intesi come condizioni di inclusione reale e non soltanto come fattori di attrattività.

Questa idea ha trovato un riconoscimento istituzionale nel 2004, quando l'UNESCO ha lanciato il suo Creative Cities Network, una rete globale

[4] Florida, Richard, *The Rise of the Creative Class*, Basic Books, New York 2002;

che unisce città impegnate a fare della cultura una leva di sviluppo sostenibile. La rete si articola in sette aree tematiche: design, cinema, musica, artigianato e arti popolari, media arts, letteratura e gastronomia e mira a favorire la cooperazione internazionale, la condivisione di buone pratiche e l'integrazione della cultura nelle politiche di sviluppo urbano. L'adesione alla rete implica per le città un impegno concreto nella valorizzazione delle proprie risorse creative e culturali, nella promozione dell'innovazione e nel rafforzamento della partecipazione dei cittadini alla vita culturale. Il Creative Cities Network rappresenta quindi non solo un riconoscimento simbolico, ma uno strumento operativo attraverso cui il paradigma della città creativa si traduce in politiche e pratiche condivise a scala internazionale.

Con un approccio diverso, Maurizio Carta interpreta la città creativa come un sistema dinamico capace di attivare processi di innovazione sociale. Per Carta, la creatività urbana si fonda sulla sinergia di altre tre componenti fondamentali: cultura, comunicazione e cooperazione.
La prima rappresenta il patrimonio di conoscenze, identità, valori e memorie collettive che caratterizzano una comunità, costituendo la principale risorsa distintiva del territorio e alimentandone la capacità di produrre innovazione e qualità.
La comunicazione riguarda invece l'attitudine della città ad informare, coinvolgere e connettere i propri abitanti e utilizzatori, favorendo la circolazione di idee e competenze attraverso reti materiali e immateriali.
La cooperazione, infine, consiste nella capacità di costruire relazioni collaborative tra soggetti pubblici, privati e civici, valorizzando la diversità culturale e sociale come risorsa per il raggiungimento di obiettivi comuni. In questa cornice, la creatività non è una qualità esclusivamente individuale, ma una risorsa collettiva che emerge dall'interazione tra persone, istituzioni e territori. La città creativa si configura pertanto come un ecosistema nel quale le tre C agiscono in maniera complementare, contribuendo alla generazione di innovazione, qualità urbana e sviluppo sostenibile.

[5] Carta, Maurizio, *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, LISt Lab, Trento 2007, pp. 12-13;



> Fig.2 Allestimento della mostra The Art of Creative City Making di Charles Landry. Fonte: BRH Graphic Design (2023), The Art of Creative City Making by Charles Landry.

1.2 DEINDUSTRIALIZZAZIONE E TRASFORMAZIONE DELLO SPAZIO URBANO

[6] Mumford, Lewis, *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, Harcourt Brace Jovanovich, New York 1961, pp. 469-470;
[7] *Ibidem*.

Tra il XIX e il XX secolo la città industriale diventa il principale modello urbano delle società occidentali. La crescita delle attività manifatturiere, delle infrastrutture ferroviarie e della produzione di massa determina profonde trasformazioni economiche, sociali e spaziali, influenzando radicalmente l'organizzazione della città moderna. Fabbriche, miniere e reti ferroviarie assumono un ruolo centrale nella costruzione del paesaggio urbano, plasmando un paesaggio urbano totalmente piegato ai bisogni della produzione. Nel suo celebre libro The City in History, Lewis Mumford descrive la città industriale come un ambiente profondamente influenzato dalla logica della produzione meccanizzata e dalla concentrazione delle attività industriali, evidenziando come lo sviluppo urbano sia stato spesso subordinato alle esigenze dell'industria. L'introduzione della macchina a vapore e lo sviluppo delle reti ferroviarie determinano infatti un radicale cambiamento di scala nella produzione, favorendo una crescente concentrazione di fabbriche, infrastrutture e popolazione nei principali poli produttivi. Secondo Mumford, gli effetti negativi della città industriale non derivano soltanto dall'organizzazione produttiva industriale, ma anche dalla crescente concentrazione di popolazione, attività e infrastrutture in vaste conurbazioni prive di un'efficace struttura urbana e di adeguati centri civici[6].
In questa fase, la crescita urbana avviene spesso in assenza di una reale pianificazione complessiva. Industrie, ferrovie e quartieri residenziali si sviluppano in modo frammentato e disordinato, mentre abitazioni, servizi e spazio pubblico vengono progressivamente subordinati alle esigenze della produzione[7]. La concentrazione delle attività produttive e della popolazione operaia produce fenomeni di congestione, sovraffollamento e deterioramento delle condizioni ambientali e abitative, contribuendo alla progressiva perdita della dimensione comunitaria della città. La diffusione delle attività estrattive e delle infrastrutture ferroviarie modifica inoltre il rapporto tra città, territorio e natura, favorendo un crescente degrado del paesaggio urbano e ambientale. In questo scenario la pianificazione urbana viene progressivamente ridimensionata, mentre lo sviluppo della città viene affidato prevalentemente agli interessi produttivi ed economici determinando una crescente reazione critica nei confronti delle condizioni urbane prodotte dall'industrializzazione. Nel corso del Novecento, le trasformazioni economiche e produttive legate allo sviluppo industriale modificano ulteriormente la struttura della città moderna, preparando progressivamente la crisi del modello industriale tradizionale. A partire dalla seconda metà del secolo, il modello della città industriale entra infatti in crisi in seguito ai processi di deindustrializzazione, alla trasformazione dei sistemi pro-

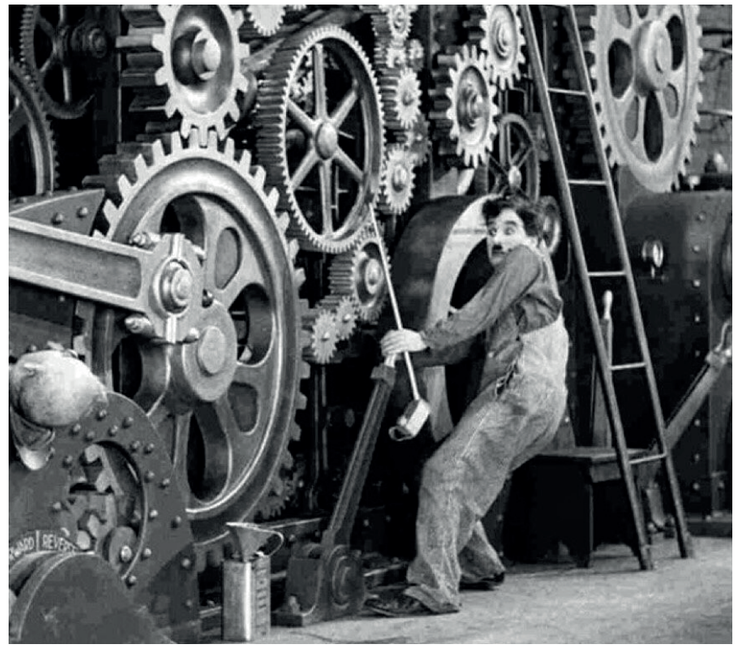
duttivi e al declino del modello fordista[7]. Come osserva David Harvey in The Condition of Postmodernity, il sistema produttivo fordista viene progressivamente sostituito da forme di "accumulazione flessibile", non solo il capitale si sposta rapidamente, la produzione si frammenta sul territorio e i mercati diventano globali, ma le città perdono in pochi decenni la base economica e produttiva attorno a cui si erano costruite, lasciando dietro di sé infrastrutture dismesse, quartieri operai in declino e un patrimonio edilizio industriale privo di funzione. Le conseguenze territoriali di questa transizione sono profonde e durature.
La delocalizzazione delle attività manifatturiere, la progressiva terziarizzazione dell'economia e l'affermazione delle nuove tecnologie ridisegnano la struttura economica e spaziale delle città occidentali.La chiusura di fabbriche, infrastrutture produttive e aree industriali determina la formazione di ampi spazi dismessi e vuoti urbani, spesso collocati in posizioni strategiche all'interno del tessuto cittadino. Questi luoghi, ex stabilimenti, magazzini, depositi ferroviari, officine, rappresentano al tempo stesso una ferita nel tessuto urbano e una risorsa potenziale: grandi superfici accessibili, dotate di carattere architettonico e di memoria storica, che attendono di essere reinterpretate.

E' proprio a partire da questa condizione di abbandono che si apre la riflessione sul riuso degli spazi dismessi come opportunità per la rigenerazione urbana, culturale e sociale. In questo contesto, la città post-industriale non si definisce più esclusivamente attraverso la produzione materiale, ma attraverso servizi, cultura, conoscenza e reti relazionali. La crisi del modello industriale apre quindi nuove riflessioni sul recupero degli spazi dismessi e sul ruolo della cultura, dei servizi e dello spazio pubblico nei processi di rigenerazione urbana della città contemporanea.

[8] Harvey, David, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Blackwell, Oxford 1989;

CAP I | LA CITTÀ CREATIVA

v *Fig.3 Fotogramma tratto da Modern Times (Tempi moderni), regia di Charlie Chaplin, United Artists, 1936.*



1.3 CREATIVITÀ, CULTURA E RIGENERAZIONE URBANA

La crisi della città industriale e la diffusione di aree dismesse aprono, a partire dalla seconda metà del Novecento, nuove riflessioni sul ruolo della rigenerazione urbana nella trasformazione della città contemporanea. In numerosi contesti europei e nordamericani, ex aree industriali, infrastrutture dismesse e spazi abbandonati iniziano progressivamente ad essere reinterpretati non più come elementi di degrado, ma come risorse strategiche per la riattivazione urbana, culturale e sociale.

Le prime riflessioni sulla qualità della vita urbana e sul ruolo delle comunità locali nei processi di trasformazione della città le troviamo negli studi di Jane Jacobs. Nel volume The Death and Life of Great American Cities (1961), Jacobs evidenzia come la vitalità urbana derivi dalla compresenza di funzioni, attività e gruppi sociali differenti[9]. Secondo l'autrice, la qualità della città non dipende dall'omogeneità funzionale o sociale, ma dalla capacità di favorire relazioni spontanee, interazioni quotidiane e forme diffuse di partecipazione. La pianificazione urbana non può quindi essere esclusivamente imposta dall'alto, ma deve sostenere la costruzione di comunità locali e di spazi urbani aperti alla pluralità sociale e culturale.

Negli anni Settanta e Ottanta, il riuso degli spazi industriali dismessi assume un ruolo crescente nei processi di trasformazione urbana. In Loft Living (1989), Sharon Zukin osserva come il passaggio da una città fondata sulla produzione industriale a una città orientata prevalentemente al consumo culturale favorisca il recupero di edifici industriali e commerciali attraverso pratiche artistiche e culturali[10]. L'affermarsi di quello che l'autrice definisce artistic mode of production favorisce il recupero di edifici industriali dismessi attraverso l'insediamento di artisti e attività culturali, generando nuove forme di valorizzazione economica e simbolica dello spazio urbano[11].

Tuttavia Zukin non si limita a descrivere questo processo come una trasformazione positiva, ma osserva come la valorizzazione culturale degli spazi dismessi produca effetti contraddittori, innescando dinamiche di aumento del valore immobiliare che finiscono per colpire proprio coloro che avevano avviato la riattivazione dei luoghi. Gli artisti e le comunità creative, attratti dai bassi affitti e dagli spazi generosi degli edifici industriali, diventano inconsapevolmente agenti di una trasformazione che li esclude progressivamente, aprendo la strada a nuove forme di speculazione e di gentrificazione. Questo meccanismo, in cui la cultura viene prima utilizzata come strumento di rigenerazione e poi sostituita

[9] Jacobs, Jane, *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino 1969, pp. 8-10;
[10] Zukin, Sharon, *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change*, Rutgers University Press, New Brunswick1989, pp. 1-13;
[11] *Ivi*, pp. 95-121.

da funzioni più redditizie, rappresenta una delle contraddizioni più ricorrenti nei processi di riqualificazione urbana contemporanea e pone una questione fondamentale: a chi appartengono davvero gli spazi rigenerati e chi ne beneficia concretamente?

In Europa, queste riflessioni si sviluppano ulteriormente negli anni Novanta attraverso il concetto di cultural planning, elaborato da Franco Bianchini e Michael Parkinson. In questa prospettiva, la cultura viene considerata un motore di innovazione per lo sviluppo urbano, capace di valorizzare le identità locali, rafforzare la coesione sociale e sostenere la trasformazione economica delle città post-industriali[12].

All'interno di questo quadro teorico, numerosi edifici industriali e infrastrutture produttive vengono riconvertiti in spazi culturali, laboratori creativi, centri artistici e luoghi di aggregazione collettiva. Esperienze come la Westergasfabriek e l'NDSM Wharf ad Amsterdam, la Kaapelitehdas di Helsinki, la Old Truman Brewery di Londra o le OGR di Torino rappresentano esempi significativi di come il riuso del patrimonio industriale possa diventare occasione per attivare nuove forme di produzione culturale, innovazione sociale e vita collettiva[13].
La creatività non coincide esclusivamente con la produzione artistica o culturale, ma con la capacità di reinterpretare lo spazio urbano esistente attraverso processi di trasformazione, partecipazione e contaminazione tra funzioni differenti.

Accanto alle riflessioni sul ruolo della cultura nei processi di rigenerazione urbana, alcuni autori hanno posto l'attenzione sulle modalità operative attraverso cui tali processi vengono attivati e gestiti. In questa prospettiva, Evert Verhagen interpreta il riuso come una strategia capace di trasformare gli spazi dismessi in luoghi di innovazione urbana e sociale. Secondo l'autore, i processi di trasformazione più efficaci non derivano esclusivamente da interventi calati dall'alto né da pratiche spontanee esclusivamente bottom-up, ma da approcci intermedi fondati sulla collaborazione tra visione progettuale, comunità e attori locali.

La trasformazione degli spazi esistenti implica quindi la capacità di reinterpretare il genius loci dei luoghi, valorizzandone il patrimonio materiale e immateriale attraverso nuovi programmi culturali, educativi e collettivi. In questo contesto, il progetto di rigenerazione non viene inteso come un oggetto concluso, ma come un processo aperto e progressivo, capace di evolversi nel tempo attraverso usi temporanei, sperimentazioni e pratiche condivise. L'uso temporaneo degli spazi rappresenta infatti uno strumento importante per attivare nuovi immaginari urbani, testare funzioni e costruire gradualmente nuove forme di identità e appartenenza[14].

Secondo questa prospettiva, il valore di un progetto di rigenerazione non risiede esclusivamente nella trasformazione architettonica dell'edificio, ma soprattutto nella capacità di generare relazioni, attrarre attività, favorire l'incontro e costruire nuove comunità urbane. Gli spazi rigenerati diventano così catalizzatori di processi culturali e sociali, contribuendo alla costruzione di ambienti urbani più inclusivi, flessibili e relazionali.

In questa prospettiva, la rigenerazione urbana non coincide esclusivamente con il recupero fisico degli edifici, ma con la capacità di produrre nuove identità urbane e nuove forme di appartenenza collettiva. Come evidenzia Maurizio Carta, la città creativa non deve limitarsi ad attrarre eventi, investimenti o visitatori, ma deve essere in grado di generare valore culturale e rafforzare il rapporto tra comunità e luoghi.

Le esperienze di rigenerazione culturale hanno tuttavia mostrato come tali processi possano generare dinamiche contraddittorie, confermando le osservazioni di Zukin. Se da un lato cultura e creatività favoriscono la riattivazione di spazi abbandonati e nuove forme di vitalità urbana, dall'altro possono contribuire a fenomeni di gentrificazione, omogeneizzazione del tessuto urbano ed esclusione sociale.

Il rischio è che la rigenerazione culturale diventi uno strumento di valorizzazione economica piuttosto che un processo di reale inclusione: i quartieri si trasformano, i valori immobiliari crescono, ma le comunità che avevano animato quei luoghi vengono progressivamente marginalizzate. Questa ambivalenza evidenzia come la rigenerazione urbana non possa essere considerata un processo automaticamente positivo, ma richieda una costante attenzione agli effetti sociali, economici e culturali prodotti dalle trasformazioni urbane, nonché politiche capaci di garantire che i benefici della rigenerazione siano distribuiti in modo equo tra tutti gli abitanti.

[12] Bianchini,Franco, Parkinson, Michael, *Cultural Policy and Urban Regeneration: The West European Experience*, Manchester University Press, Manchester 1993;
[13] Nuccio, Massimiliano, Ponzini, Davide, *Le strategie di rigenerazione urbana della città creativa*, in Fabrizio Montanari e Lorenzo Mizzau (a cura di), *Laboratori urbani. Organizzare la rigenerazione urbana attraverso la cultura e l'innovazione sociale*, Fondazione Giacomo Brodolini, Roma 2014, pp. 84-85

[14] Verhagen, Evert, *Il ri-uso come strategia di start-up dei luoghi di innovazione*, in Fabrizio Montanari e Lorenzo Mizzau (a cura di), *Laboratori urbani. Organizzare la rigenerazione urbana attraverso la cultura e l'innovazione sociale*, Fondazione Giacomo Brodolini, Roma 2014, pp. 99-100;
[15] Carta, Maurizio, *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, cit., pp. 12-13, pp. 86-95;
[16] Zukin, Sharon, *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change,* cit.;



^ *Fig.4 Westergasfabriek, Amsterdam. Foto © Thomas Schlijper. Fonte: Mecanoo.*

CAP I | LA CITTÀ CREATIVA



> Fig.5 Browsing di libri all'aperto in occasione dell'Hay Festival a Hay-on-Wye. Fonte: The Independent, articolo "Hay-on-Wye v Amazon: Politicians join fight to stop closure of bookshops in historic town".

1.4 IL MILIEU CREATIVO E LE CONDIZIONI DELLA CREATIVITÀ URBANA

Un ambiente creativo può essere definito come uno spazio capace di offrire le condizioni necessarie, sia materiali che immateriali, per favorire la nascita e la circolazione di idee, innovazioni e processi inventivi. A differenza di una generica concentrazione di attività culturali o economiche, il milieu creativo è uno spazio fisico e relazionale nel quale le interazioni tra persone, istituzioni e luoghi producono qualcosa che nessuno dei singoli elementi potrebbe generare da solo.
In questo spazio fisico e relazionale differenti attori, tra cui imprenditori, artisti, studiosi, studenti, attivisti, amministratori e figure influenti, possono operare all'interno di un contesto aperto, dinamico e cosmopolita, nel quale l'interazione genera nuove idee, prodotti, servizi, istituzioni e opportunità di sviluppo economico e sociale. Le infrastrutture materiali comprendono edifici, istituzioni e servizi che supportano tali processi, come scuole, università, centri di ricerca, spazi culturali, luoghi di aggregazione, reti di trasporto e attrezzature pubbliche. Accanto a queste assumono un ruolo centrale le infrastrutture immateriali, costituite da reti sociali, relazioni informali e connessioni umane che favoriscono lo scambio di conoscenze e il flusso continuo di idee tra individui e istituzioni[17]. E' proprio questa dimensione immateriale, fatta di fiducia, prossimità e scambio informale, a distinguere un milieu creativo da una semplice concentrazione di funzioni culturali o produttive.

Alla base dell'ambiente creativo vi è una forte capacità relazionale sostenuta da organizzazioni flessibili fondate sulla fiducia reciproca e sulla collaborazione tra soggetti differenti. La fiducia favorisce infatti la circolazione delle idee, lo scambio di competenze e la costruzione di processi di innovazione condivisa, contribuendo alla vitalità dell'intero sistema urbano. Perché ciò avvenga è necessaria anche una significativa mobilità tra professioni, discipline e settori differenti. Le rigidità del mercato del lavoro, così come le divisioni tra categorie professionali o i pregiudizi tra pubblico e privato, limitano infatti le possibilità di scambio e riducono il potenziale creativo derivante dall'interazione. Allo stesso modo, fenomeni di chiusura culturale o xenofobia compromettono l'efficienza e l'apertura del sistema[18].

Storicamente, gli ambienti creativi si sono sviluppati in contesti urbani caratterizzati da profonde trasformazioni economiche, sociali e culturali. Come già osservato attraverso l'analisi di Peter Hall nel paragrafo 1.1, città come Atene, Firenze, Londra o Vienna hanno raggiunto momenti di grande vitalità creativa non in condizioni di stabilità, ma grazie alla presenza di tensioni produttive tra tradizione e innovazione, tra istitu-

[17] Landry, Charles, *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*, Earthscan, Londra 2000, pp. 186-187;
[18] *Ibidem*;

zioni consolidate e gruppi emergenti. In molti casi, l'apertura verso figure esterne, la contaminazione culturale e la presenza di conflitti generazionali o politici hanno favorito la nascita di nuove idee artistiche, intellettuali e organizzative.

A partire dal XVIII secolo, la cultura dei caffè divenne uno degli elementi caratterizzanti degli ambienti creativi europei. In città come Vienna, Berlino o Praga, questi luoghi fungevano da spazi informali di incontro tra artisti, intellettuali, giornalisti, scienziati e imprenditori, favorendo la costruzione di reti sociali dense e lo scambio continuo di idee e conoscenze. I caffè rappresentavano veri e propri dispositivi urbani di contaminazione culturale, nei quali le barriere sociali e professionali potevano temporaneamente dissolversi, generando condizioni favorevoli all'innovazione culturale e intellettuale[19]. Questo modello storico di spazio informale e permeabile non è privo di rilevanza contemporanea: gli spazi di coworking, i laboratori condivisi, i centri culturali e i luoghi di aggregazione delle città creative odierne ne rappresentano in molti sensi l'erede diretto, reinterpretando la funzione del caffè ottocentesco in chiave contemporanea.

Dall'analisi degli ambienti creativi emerge come lo sviluppo urbano contemporaneo dipenda dall'integrazione di dimensioni economiche, culturali, sociali e ambientali.
In questo contesto, qualità della vita, sostenibilità e accessibilità diventano fattori fondamentali della competitività urbana, le città creative contemporanee tendono infatti a valorizzare non solo le infrastrutture materiali, ma anche condizioni più "soft", come la tolleranza, la prossimità sociale, la flessibilità degli spazi e la possibilità di generare interazioni spontanee tra individui, istituzioni e comunità. In questo senso, gli ambienti urbani più vitali non coincidono necessariamente con i principali centri economici, ma con quei contesti capaci di attivare dinamiche collaborative, innovative e inclusive.

Diversi studiosi del fenomeno urbano, tra cui Hall, Andersson, Tornqvist e Aydalot, individuano alcune condizioni fondamentali affinché possa svilupparsi un ambiente creativo. Tra queste emergono la presenza di un elevato livello di conoscenza e competenze specialistiche, la possibilità di accesso a risorse economiche capaci di sostenere processi di sperimentazione e un contesto sufficientemente aperto e flessibile da non essere limitato da eccessive rigidità normative.

[19] *Ivi*, pp.187-189;

Un ruolo centrale è svolto inoltre dalla capacità di favorire comunicazioni informali e spontanee, promuovere la diversità sociale e culturale e costruire ambienti multidisciplinari nei quali differenti ambiti del sapere scientifico, artistico, tecnologico e sociale possano entrare in relazione generando nuove sinergie. Gli ambienti creativi sono spesso caratterizzati anche dalla presenza di tensioni, squilibri o condizioni di incertezza che mettono in discussione assetti consolidati e aprono possibilità di trasformazione. In questo senso, un certo grado di instabilità può diventare un elemento produttivo, capace di stimolare processi innovativi e nuove forme di interpretazione della realtà urbana [20].

In questo quadro, Maurizio Carta interpreta il milieu creativo come uno strumento capace di attivare processi di rigenerazione urbana attraverso la cultura, la conoscenza e l'innovazione sociale. La sua visione si distingue da quella di Florida, più orientata alla competitività economica e all'attrazione dei talenti, per il peso che attribuisce alla dimensione collettiva e relazionale del milieu: non uno spazio pensato per attrarre individui eccezionali, ma un ecosistema capace di far emergere la creatività diffusa di una comunità, valorizzando le specificità locali e costruendo nuove forme di appartenenza urbana.

[20] *Ivi*, pp.187-189;
[21] Carta, Maurizio, *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, cit., pp. 72-78;

1.5 STRATEGIE E PRATICHE PER L'ATTIVAZIONE DELLA CITTÀ CREATIVA

Individuare le caratteristiche che definiscono un milieu creativo rappresenta soltanto il primo passo nella costruzione della città creativa. Come sottolinea Maurizio Carta, riconoscere le condizioni che favoriscono l'innovazione non è sufficiente: è necessario tradurre tali potenzialità in azioni concrete attraverso strumenti, politiche e progetti capaci di incidere realmente sulle trasformazioni urbane[22]. L'attivazione della città creativa richiede quindi un approccio strategico che valorizzi le risorse locali, sostenga l'innovazione e rafforzi la capacità competitiva e relazionale dei territori. In questo senso, assumono particolare importanza i piani strategici e i progetti urbani integrati, strumenti attraverso i quali orientare le trasformazioni della città e coordinare le diverse politiche territoriali.

Un altro aspetto, altrettanto importante, riguarda il rapporto tra la città e il territorio in cui essa si inserisce. La città creativa non può essere considerata un sistema chiuso, ma un nodo all'interno di reti più ampie di relazioni economiche, culturali e sociali. La sua capacità di sviluppo dipende dalla possibilità di attrarre persone, conoscenze, investimenti e opportunità provenienti da contesti esterni e di trasformarli in risorse per lo sviluppo locale. Per questo motivo risultano fondamentali forme di cooperazione istituzionale e processi di co-pianificazione capaci di rafforzare le connessioni tra scala urbana e scala territoriale. L'innovazione urbana richiede inoltre un equilibrio costante tra conservazione e cambiamento. La valorizzazione del patrimonio storico, culturale e sociale non deve limitarsi alla tutela dell'esistente, ma deve favorire nuove interpretazioni e nuovi usi degli spazi urbani[23]. La memoria dei luoghi diventa così una risorsa attiva capace di accompagnare processi di trasformazione e adattamento alle esigenze contemporanee.

Accanto agli strumenti di pianificazione e governance, Charles Landry e Franco Bianchini evidenziano la necessità di creare un contesto favorevole alla creatività. Prima ancora di costruire un ambiente creativo, occorre infatti rimuovere gli ostacoli che ne limitano lo sviluppo, tra questi l'eccessiva burocratizzazione dei processi decisionali, la rigidità delle strutture amministrative, la mancanza di visioni di lungo periodo e la chiusura delle élite politiche e professionali rappresentano i freni più ricorrenti nei contesti urbani contemporanei. Le città creative necessitano di istituzioni capaci di apprendere, sperimentare e assumere rischi controllati, superando approcci esclusivamente orientati alla gestione ordinaria dei problemi [24].

[22] *Ivi*, pp. 47-48;
[23] *Ivi*, pp. 47-48;

Un ruolo decisivo è svolto dalla coesione sociale. Le politiche della città creativa mirano a coinvolgere le diverse componenti della popolazione attraverso pratiche partecipative e interventi rivolti a differenti gruppi sociali e generazionali. In questo contesto cooperazione, fiducia, tolleranza e il senso di appartenenza diventano fattori essenziali per sostenere processi di innovazione condivisa e costruire comunità più resilienti. Senza coesione sociale, le strategie creative rischiano di produrre benefici esclusivi per pochi, accentuando le disuguaglianze invece di ridurle.

La diversità rappresenta un'altra condizione fondamentale. Le strategie urbane più efficienti sono quelle capaci di favorire l'incontro tra culture, competenze, attività economiche e stili di vita differenti, evitando modelli standardizzati e valorizzando invece le specificità locali. Landry e Bianchini sottolineano come la creatività emerga soprattutto nei contesti in cui persone e culture diverse entrano in relazione, si contaminano reciprocamente e producono nuove forme culturali, sociali ed economiche. In questa prospettiva l'interculturalità non rappresenta soltanto un valore etico, ma una vera e propria leva di sviluppo per l'innovazione urbana. Questi obiettivi, coesione, diversità, partecipazione, richiedono spazi fisici nei quali possono concretamente realizzarsi.

Eventi, organizzazioni culturali, università, imprese, associazioni civiche e spazi pubblici possono agire come catalizzatori di relazioni e opportunità, favorendo l'incontro tra persone provenienti da ambiti diversi. La partecipazione non viene interpretata come un semplice strumento consultivo, ma come una pratica capace di rafforzare il senso di appartenenza e di trasformare i cittadini in protagonisti dei processi di cambiamento urbano[25].
In questo quadro, la governance assume un ruolo centrale. I processi decisionali devono essere aperti, multilivello e partecipativi, capaci di integrare la gestione delle risorse materiali con la valorizzazione delle risorse umane e relazionali. L'obiettivo non consiste soltanto nell'aumentare la competitività della città, ma nel costruire un equilibrio tra sviluppo economico, coesione sociale e qualità della vita.

Un ulteriore elemento strategico riguarda la disponibilità di spazi accessibili destinati alla sperimentazione. Ex aree industriali, edifici dismessi e quartieri in trasformazione possono offrire condizioni favorevoli per l'insediamento di attività creative, riducendo i costi di accesso e incentivando l'innovazione. In tali contesti, interventi temporanei, progetti pi-

[24] Landry, Charles, Bianchini, Franco, *The Creative City*, cit., pp. 25-27;
[25] *Ivi*, pp. 28-30;

lota e iniziative di piccola scala possono contribuire a generare fiducia, consenso e capacità di attrarre ulteriori investimenti e iniziative[26].

Questi spazi non sono quindi soltanto contenitori fisici, ma luoghi nei quali si sperimenta concretamente un nuovo modo di abitare e produrre la città.
Tra gli strumenti che meglio incarnano queste strategie vi sono i cluster creativi, ovvero concentrazioni territoriali di attività culturali, artistiche, turistiche e innovative che fondano la propria competitività sulla conoscenza e sulle specificità locali. Essi possono svilupparsi attorno a istituzioni culturali, distretti artistici, attività legate al design e all'architettura oppure attraverso l'organizzazione di eventi e manifestazioni capaci di attrarre visitatori, investimenti e nuove opportunità economiche. Il loro successo dipende dalla capacità di costruire una visione condivisa e da una governance efficace, in grado di trasformare le energie generate dalla cultura e dalla creatività in benefici durevoli per la città e il territorio[27].

Di conseguenza, l'attuazione del modello di città creativa richiede una programmazione a lungo termine guidata da politiche integrate, dinamiche di rete e forme di cittadinanza attiva. La creatività non viene intesa come una risorsa spontanea o limitata all'ambito culturale, ma come una componente strutturale dello sviluppo urbano contemporaneo, capace di orientare le trasformazioni della città verso modelli più innovativi, inclusivi e sostenibili.

[26] *Ivi*, pp. 30-31;
[27] Carta, Maurizio, *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, cit., pp. 48-53;

1.6 LIMITI E CONTRADDIZIONI DELLA CITTÀ CREATIVA

CAP I | LA CITTÀ CREATIVA

Nonostante l'ampia diffusione del paradigma della città creativa nelle politiche urbane contemporanee, numerosi studiosi hanno evidenziato i limiti e le contraddizioni. La crescente attenzione verso cultura, creatività e attrazione dei talenti ha infatti alimentato un ampio dibattito sugli effetti sociali, economici e territoriali prodotti dai processi di rigenerazione urbana.

Uno dei principali nodi critici riguarda l'interpretazione delle teorie elaborate da Richard Florida. Come osservato da Jamie Peck, il concetto della classe creativa è stato spesso trasformato in una vera e propria strategia di sviluppo urbano, mentre l'obiettivo originario di Florida era soprattutto quello di descrivere le relazioni esistenti tra innovazione, presenza di attività culturali, attrazione del talento e crescita economica. Il rischio è quindi quello di considerare tali relazioni come meccanismi automatici, attribuendo alla cultura e alla creatività una capacità di generare sviluppo che non risulta sempre dimostrato in modo univoco[28]. Peck parla a questo proposito di "creativismo", ovvero la tendenza delle amministrazioni urbane ad adottare superficialmente le ricette della città creativa come se fossero formule universali, senza tenere conto delle specificità locali e delle condizioni strutturali che determinano lo sviluppo urbano. Il risultato è spesso una standardizzazione delle politiche urbane che produce città sempre più simili tra loro, svuotando proprio quella diversità e specificità locale che il paradigma creativo dichiara di voler valorizzare.

Un secondo elemento critico riguarda i processi di gentrificazione associati a numerosi interventi di rigenerazione urbana. Secondo Sharon Zukin, le strategie fondate sulla valorizzazione culturale possono contribuire all'aumento dei valori immobiliari e alla progressiva espulsione delle stesse comunità artistiche e residenti che avevano inizialmente contribuito alla riattivazione dei luoghi. In questi casi la cultura rischia di perdere la propria funzione sociale, trasformandosi in uno strumento funzionale alla valorizzazione economica e alla speculazione immobiliare[29].

Anche il rapporto tra attrazione del talento e sviluppo locale presenta aspetto problematici, infatti le politiche urbane orientate principalmente ad attrarre professionisti altamente qualificati possono finire per trascurare le esigenze della popolazione residente accentuando fenomeni di esclusione e disuguaglianza. In questo scenario, i benefici generati della rigenerazione urbana tendono a concentrarsi su gruppi specifici,

[28] Peck, Jamie, *Struggling with the Creative Class*, International Journal of Urban and Regional Research, vol. 29, n. 4, 2005, pp. 755-758;
[29] Zukin, Sharon, *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change,* cit.;

mentre gli abitanti originari rischiano di assumere un ruolo sempre più marginale all'interno dei quartieri in cui vivono[30].

Un'ulteriore contraddizione riguarda la tendenza a confondere la promozione della diversità culturale con il semplice consumo culturale. Festival, eventi tematici e iniziative multiculturali vengono spesso promossi come strumenti di inclusione e apertura, ma rischiano di ridursi a forme di intrattenimento che non incidono realmente sulle dinamiche di potere e sulle disuguaglianze strutturali della città. La diversità diventa in questo caso uno spettacolo da esibire piuttosto che una condizione da costruire: le città si presentano come aperte e inclusive attraverso la programmazione culturale, ma non intervengono sulle cause profonde dell'esclusione sociale, come la segregazione residenziale, la disparità di accesso ai servizi o le discriminazioni nel mercato del lavoro.
In questo senso, la tolleranza rischia di essere ridotta a elemento di marketing urbano piuttosto che costituire un effettivo processo di inclusione sociale[31]. Eventi, festival e iniziative culturali possono contribuire ad aumentare l'attrattività della città senza però favorire un reale confronto tra comunità differenti.
Come osserva Zukin, quando la diversità culturale viene trasformata in brand urbano, essa perde la propria capacità trasformativa e diventa uno strumento di competizione tra città piuttosto che una risorsa per la coesione delle comunità locali.

Diversi studiosi, alla luce di tali criticità, sottolineano l'importanza di orientare i processi di rigenerazione urbana verso il rafforzamento dell'identità locale, del senso di appartenenza e della partecipazione delle comunità residenti.
In una prospettiva analoga, Maurizio Carta evidenzia come il valore della città creativa non debba essere misurato esclusivamente attraverso la sua capacità di attrarre investimenti, eventi o professionisti qualificati, ma soprattutto attraverso la possibilità di generare nuove forme di identità urbana, innovazione sociale e cittadinanza attiva [32].
Le criticità evidenziate non conducono necessariamente al rifiuto del paradigma della città creativa, ma invitano a una sua interpretazione più equilibrata e consapevole.

La creatività può infatti rappresentare una risorsa significativa per la trasformazione urbana soltanto quando viene accompagnata da obiettivi di inclusione sociale, partecipazione e valorizzazione delle specificità culturali dei luoghi. Il rischio opposto, quello di abbandonare completamente il paradigma creativo in nome di una critica alle sue derive sarebbe altrettanto improduttivo: si tratterebbe di rinunciare a strumenti che, se applicati con consapevolezza e attenzione agli effetti sociali, possono contribuire realmente alla costruzione di città più inclusive e vitali. La sfida consiste quindi nel superare una visione della creatività intesa esclusivamente come fattore di competitività economica, riconoscendone invece il potenziale nel rafforzare le relazioni tra comunità, cultura e territorio e nel promuovere nuove forme di cittadinanza attiva.

[32] Carta, Maurizio, *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, cit., pp. 47-60;

02

Piazza del Campo (Siena), veduta della piazza e della Fonte Gaia. Fotografia digitale. Tratta da risorsa web.

02

LO SPAZIO PUBBLICO COME BENE COMUNE

2.1 Definizione e significato dello spazio pubblico
2.2. Lo spazio pubblico come bene comune
2.3 Luoghi sociali, terzi luoghi e infrastrutture sociali
2.4 Spazio pubblico, benessere urbano e vita collettiva
2.5 Gli spazi pubblici a Torino: evoluzione e trasformazioni recenti

2.1 DEFINIZIONE E SIGNIFICATO DELLO SPAZIO PUBBLICO

Lo spazio pubblico costituisce da sempre una componente essenziale della struttura della città, non solo come luogo fisico, ma come scena viva della dimensione collettiva.
Da un punto di vista morfologico, come suggerito dall'Enciclopedia Treccani, si identifica «in prima istanza con quell' insieme di strade, piazze, piazzali, slarghi, parchi, giardini, parcheggi che separano edifici o gruppi di edifici nel momento stesso in cui li mettono in relazione tra di loro». Lo spazio pubblico si configura così come un sistema di «vuoti urbani» di forme e dimensioni variabili che rappresenta «il negativo del costruito» [1].
Costituisce la rete fisica e il supporto per il movimento e la sosta delle persone e dei mezzi, da cui dipendono il funzionamento e la vitalità delle città. Ospita attività di mercato e rende accessibili le attività commerciali in sede fissa, i locali pubblici e gli altri servizi (collettivi e non, pubblici e privati) in cui si esprime la dimensione socio-economica delle città, offre preziose opportunità di svago, esercizio fisico e rigenerazione per tutti (parchi, giardini, attrezzature sportive pubbliche), aiuta a promuovere l'istruzione e la cultura (e.g. musei, biblioteche pubbliche), rappresenta luogo della memoria individuale e collettiva, in cui l'identità dei cittadini si specchia e viene alimentata. È parte integrante e significativa dell'architettura e del paesaggio urbano, con un ruolo determinante sull'immagine complessiva della città[2].

Per cogliere il ruolo effettivo dello spazio pubblico nella struttura della vita urbana è però necessario superare una concezione puramente tecnica. Non è sufficiente intenderlo unicamente come risorsa accessibile e fruibile da tutti, come l'insieme di piazze, parchi, strade e marciapiedi: lo spazio pubblico acquista significato solo nella misura in cui viene vissuto, attraversato, abitato.

Spostando l'analisi dalla definizione fisica agli usi e ai significati, la stessa definizione della Treccani si evolve, rivelando lo spazio pubblico come un articolato sistema di ambienti urbani esterni fruibile da chiunque, e il cui accesso, riveste un carattere qualitativo particolare, definendosi come l'effetto combinato di più variabili volte a garantire una specifica connotazione simbolica e una determinata modalità d'uso e percezione dei nodi stradali e delle piazze [3].

Questa accezione qualitativa rinvia a una tradizione di pensiero che, prima ancora che fisica, intende la sfera pubblica come dimensione politica e relazionale dell'esistenza. Per Hannah Arendt lo spazio

[1] Enciclopedia Treccani: http://www.treccani.it/enciclopedia/spazio-pubblico_(enciclopedia-i taliana)/, consultato il 15 febbraio 2026;
[2] *Carta dello Spazio Pubblico*, adottata in occasione della II Biennale dello Spazio Pubblico, Roma 2013;
[3] *Ibidem*;

pubblico è anzitutto lo «spazio dell'apparire»: il luogo in cui gli individui, agendo e parlando in presenza di altri, si rivelano come soggetti e danno vita a un mondo comune[4].In chiave storica, Jürgen Habermas ne ha ricostruito la genesi moderna nella sfera pubblica borghese, ambito di libera discussione in cui si forma l'opinione pubblica e si esercita un controllo critico sul potere[5]. A questa dimensione politica Richard Sennett affianca quella relazionale della vita urbana: la città è il teatro in cui si apprende a convivere con l'estraneo, e il declino dell'«uomo pubblico» coincide con un ripiegamento nella sfera intima che impoverisce l'esperienza collettiva[6].È proprio su questo terreno — la qualità delle relazioni tra estranei nello spazio della metropoli — che si innesta la lettura di Georg Simmel.

Il sociologo evidenzia come la città sia un potente generatore di stimoli, che intensifica la nostra «vita nervosa» a causa del continuo susseguirsi di immagini e relazioni[7]. Questo bombardamento visivo e sociale porta però con sé un rischio: l'atteggiamento blasé, ovvero un'indifferenza per cui tutto scorre grigio e uniforme. Secondo Simmel tale distacco è amplificato dall'economia monetaria, che riduce la qualità delle cose e delle relazioni a un puro valore quantitativo. Di conseguenza, se lo spazio urbano viene dominato solo dalle logiche del mercato, i cittadini rischiano di diventare indifferenti a ciò che li circonda, incapaci di cogliere il valore profondo dell'incontro con l'altro.

È proprio in risposta a questa potenziale deriva di indifferenza e alienazione che lo spazio pubblico rivendica la sua massima importanza, configurandosi come il luogo in cui si manifestano "legami interpersonali, relazioni sociali, comunanze etniche, nuovi riti collettivi, modalità innovative di partecipazione alla vita pubblica" [8]. «Lo spazio pubblico coincide con lo spazio della vita collettiva nel quale complessi e diversi gruppi sociali convergono evidenziando e valorizzando le loro differenze» [9].
Ed è in questa dimensione collettiva che si manifesta la sua natura più profonda: quella di bene comune.

[4] Arendt, Hannah, *Vita activa. La condizione umana, Bompiani*, Milano 2017;
[5] Habermas, Jürgen, *Storia e critica dell'opinione pubblica*, Laterza, Roma-Bari 2005;
[6] Sennett, Richard, *Il declino dell'uomo pubblico: la società intimista*, Bompiani, Milano 1982;
[7] Simmel, George, *La metropoli e la vita dello spirito*, Armando, Roma 1996;
[8] Nicolò, Savarese, *Il ruolo dello spazio pubblico nel futuro della città*, in "AR Architetti Roma", n. 118, Luglio 2017, pp. 33-36, p. 35;
[8] Renata, Valente, *Semi-public urban spaces: evolution and appropriate design process criteria*, TECHNE - Journal of Technology for Architecture and Environment, n. 19, 86–95, 2020;

CAP II | LO SPAZIO PUBBLICO COME BENE COMUNE

^ *Fig.1 William H. Whyte, osservazione dei comportamenti negli spazi pubblici di New York nell'ambito dello Street Life Project (1970-1980). Fonte: The Social Life of Small Urban Spaces.*



2.2 LO SPAZIO PUBBLICO COME BENE COMUNE

CAP II | LO SPAZIO PUBBLICO COME BENE COMUNE

Per comprendere lo spazio pubblico oltre la sua mera esistenza fisica o la sua qualificazione giuridica, è necessario introdurre il concetto di bene comune. All'interno del dibattito urbanistico contemporaneo, la ricerca normativa si orienta sempre più verso la definizione dello spazio pubblico non come una proprietà statale o una merce, bensì come un bene comune[7]. Concepire lo spazio urbano in questa accezione significa interpretarlo non come un oggetto statico o un prodotto finito, ma come un processo dinamico e un modo di vivere basato su regole e schemi condivisi dalla comunità.

Non si tratta soltanto di una metafora urbanistica: in Italia la nozione di «bene comune» ha acquisito uno spessore giuridico preciso. La Commissione Rodotà, istituita nel 2007 per riformare le norme del Codice civile in materia di beni pubblici, ha proposto di riconoscere una categoria autonoma di beni comuni, definiti non in base alla titolarità, pubblica o privata, ma in base alla loro funzione: cose che esprimono utilità funzionali all'esercizio dei diritti fondamentali e al libero sviluppo della persona[8]. È un rovesciamento di prospettiva decisivo per lo spazio pubblico, perché ne sposta il fondamento dalla proprietà all'uso collettivo: ciò che rende «comune» una piazza non è chi la possiede, ma il fascio di diritti e di pratiche che essa rende possibili [9].

Il bene comune urbano vuole distanziarsi radicalmente dall'idea di un luogo commerciale igienizzato e standardizzato, configurandosi invece come un ambiente poroso capace di abilitare e ospitare pratiche sociali libere [10]. La cultura e l'identità di una città infatti non si riducono a un prodotto d'élite o ad un'alta arte, ma vanno intese come un processo complesso, un comportamento ordinario e istituzionale in cui si esprimono determinati significati e valori della vita quotidiana [11].

In questa prospettiva, lo spazio pubblico si consolida come una vera e propria risorsa collettiva, una rete vitale che costituisce un patrimonio condiviso al di là della sfera privata[12]. Questo sistema offre così un'opportunità interazionale ed esperienziale unica per i residenti, agendo come un fondamentale "collante sociale" in grado di far confluire pubblici differenti all'interno di un luogo comune e di fornire una manifestazione fisica alla comunità.
Attraverso la compresenza e la co-dipendenza di diverse categorie di cittadini, i luoghi condivisi accumulano un valore immateriale inestimabile: diventano custodi di significati e depositi di memorie condivise. Ed è proprio la ricorrenza di pratiche quotidiane e

[8] Mehta, Vikas, *Public Space: Notes on Why It Matters, What We Should Know, and How to Realize Its Potential,* Routledge, New York 2022;
[8] Commissione per la riforma delle norme del Codice civile in materia di beni pubblici (c.d. Commissione Rodotà), istituita con decreto del Ministro della Giustizia, 2007; relazione e schema di disegno di legge delega consegnati nel 2008;
[9] Mattei, Ugo, Beni comuni. *Un manifesto*, Laterza, Roma-Bari 2011;
[10] Mehta, Vikas, *Public Space, cit.;*
[11] *Williams, Raymond, Culture, Fontana Press, Londra 1981*
[12] Mehta, Vikas, *Public Space, cit.;*

consuetudinarie a generare rituali e ritmi culturali che collegano gli abitanti al territorio, sviluppando in loro un profondo senso di appartenenza e di attaccamento al luogo.
La natura della risorsa collettiva però è oggi minacciata da profonde contraddizioni. Negli ultimi decenni infatti le politiche di rigenerazione urbana orientate al mercato hanno spesso ridotto l'ambiente costruito a una nuova merce all'interno di un regime di accumulazione, e molti governi hanno adottato strategie culturali e progetti emblematici o d'immagine unicamente come strumenti di branding urbano e place-marketing, finalizzati ad attrarre investitori, imprese e capitali. Questa spinta alla mercificazione ha trasformato lo spazio da bene comune a risorsa finalizzata al consumo, in cui ogni cittadino è visto esclusivamente come un consumatore. E così sul piano sociale, questo ritorno alla vita urbana si è fondato? sulla diffidenza verso "l'altro", traducendosi ulteriormente in processi di esclusione, intolleranza ed espulsione, rendendo i quartieri storici e gli alloggi inaccessibili per le fasce più deboli.

A questa deriva si accompagna una progressiva securitizzazione dello spazio: già negli anni Novanta Mike Davis ne offriva l'immagine più nota con la «città-fortezza», in cui la sicurezza diventa essa stessa una merce e l'angoscia sociale legittima la sorveglianza, la chiusura e la criminalizzazione della presenza dei più poveri nello spazio pubblico [13].

Per arginare tale tendenza diventa prioritario riaffermare il legame profondo tra spazio pubblico e inclusione. Sharon Zukin ha mostrato come la valorizzazione culturale dei quartieri possa rovesciarsi in un'espropriazione simbolica, in cui la ricerca di «autenticità» urbana finisce per allontanare proprio gli abitanti che quei luoghi avevano reso vivi: l'appropriazione materiale e simbolica dei parchi e delle strade si configura allora come una prerogativa essenziale dei cittadini, che hanno il diritto di sentirsi sicuri e inclusi nella comunità [14].

Questo diritto, peraltro, non è distribuito in modo neutro: la critica femminista ha evidenziato come lo spazio «di tutti» sia stato storicamente progettato a partire da un soggetto implicito, e come l'esperienza dello spazio pubblico cambi radicalmente a seconda del genere, mettendo in discussione chi sia davvero il «pubblico» per cui la città viene costruita [15].
La tutela della libertà di fruizione per i soggetti socio-economicamente più fragili si pone quindi come l'istanza cardine per la salvaguardia

[13] Davis, Mike, *Città di quarzo. Indagine sul futuro a Los Angeles*, Manifestolibri, Roma 2008;
[14] Zukin, Sharon, The Cultures of Cities, Blackwell, Oxford 1995;

di uno spazio realmente democratico, deputato alla negoziazione dei diritti collettivi.

Il fondamento teorico di questa considerazione trova le sue radici nel pensiero di Henri Lefebvre, il quale ha introdotto il concetto di "diritto alla città". Ispirato dal pensiero marxista e ponendosi in aperta opposizione alla pianificazione razionalista, fordista e settorializzata del territorio, Lefebvre denuncia la crisi della città moderna, colpevole di aver smarrito il proprio significato complessivo[16].
Le città moderne, secondo l'autore, non sono più concepite né gestite in base al loro "valore d'uso", ma piuttosto in funzione di un mero "valore di scambio" di natura capitalistica, venendo meno così al loro valore sociale. Il diritto alla città si configura come un diritto di ordine superiore, che comprende il diritto all'abitare, alla fruizione e alla partecipazione attiva, con l'obiettivo di restituire allo spazio pubblico la sua legittimità collettiva, garantendone l'accessibilità a tutti.

Se Lefebvre fornisce la spinta filosofica e politica alla riappropriazione dello spazio, i principi di Elinor Ostrom offrono gli strumenti operativi per una gestione concreta dei beni comuni[17]. Conviene qui distinguere: i beni comuni urbani non coincidono né con i «beni pubblici» della teoria economica né con la semplice proprietà demaniale, ma si avvicinano piuttosto alle common-pool resources studiate da Ostrom, risorse condivise il cui uso va regolato per evitarne il degrado. Contro l'idea che simili risorse possano essere governate solo dal mercato o dall'autorità centrale, Ostrom ha dimostrato che comunità di utenti possono autogovernarle con successo quando rispettano alcuni principi ricorrenti: confini chiari della risorsa e della comunità, regole adeguate al contesto locale, processi decisionali partecipati, monitoraggio, sanzioni graduali e meccanismi di risoluzione dei conflitti. I beni comuni urbani non possono dunque essere pianificati in modo autoritario dall'alto, ma vanno sostenuti attraverso un approccio flessibile, incrementale e condiviso.
Questa impostazione si è tradotta, negli ultimi anni, in strumenti istituzionali concreti.

La letteratura sull'urban commons ha proposto di leggere la città stessa come un bene comune, individuando nella collaborazione tra cittadini e amministrazione, più che nella sola proprietà pubblica, la chiave per la cura e la rigenerazione degli spazi condivisi [18]. Sul piano amministrativo, l'esperienza italiana dei regolamenti sui beni comuni urbani e dei «patti di collaborazione», inaugurata dal Comune di Bologna, ha offerto un

[15] Kern, Leslie, *La città femminista. La lotta per lo spazio in un mondo disegnato da uomini*, Treccani, Roma 2021;
[16] Lefebvre, Henri, *Le Droit à la ville*, Anthropos, Parigi 1968;
[17] Ostrom, Elinor, *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, Cambridge 1990;



^ *Fig.3 Il quartiere La Grande Borne di Grigny, fotografato da Jean Pottier nel 1976. Fonte: www.lacollection.eu*

modello replicabile in cui i cittadini si fanno parte attiva nella gestione di piazze, giardini e spazi dismessi.

La transizione verso un modello che concepisce lo spazio pubblico come bene comune impone quindi una responsabilità condivisa, capace di mettere al centro l'interesse collettivo: un principio che già Lewis Mumford poneva al cuore della sua idea di città, intesa non come aggregato economico ma come istituzione sociale al servizio dei bisogni umani [19].

Tale subordinazione della struttura fisica ai bisogni collettivi diventa ancora più urgente nelle aree periferiche, che non vanno lette in contrapposizione negativa al centro né destinate all'omologazione. I territori di margine sono piuttosto luoghi dell'innovazione sociale, dei modi di abitare e delle pratiche d'uso dello spazio[20].Intervenire in questi contesti significa «costruire insieme urbs e civitas», riconoscendo che le culture e le forme di aggregazione spontanee delle periferie sono risorse indispensabili per l'evoluzione urbana [21].

La cura, il mutuo soccorso e l'organizzazione della solidarietà attiva che emersi con forza durante la recente pandemia da COVID-19, dimostrano che lo spazio pubblico può essere preservato solo se inteso come un ecosistema di relazioni fondato su schemi mentali e cognitivi condivisi [22]. Solo attraverso una reale alleanza tra le comunità locali e gli enti istituzionali è possibile difendere l'interesse collettivo dall'estromissione privatistica.

[18] Foster, Sheila, Iaione, Christian, *The City as a Commons*, in «Yale Law & Policy Review», vol. 34, n. 2, 2016, pp. 28;

[19] Mumford, Lewis, *La città nella storia*, Edizioni di Comunità, Milano 1963;

[20] Cognetti, Francesca, Gambino, Daniela, Lareno Faccini, Jacopo, *Periferie del cambiamento. Traiettorie di rigenerazione tra marginalità e innovazione a Milano*, Quodlibet, Macerata 2020;

[21] Cecchini, Domenico, *Urbs e Civitas*, INU Edizioni, Roma 2012;

[22] w;

2.3 LUOGHI SOCIALI, TERZI LUOGHI E INFRASTRUTTURE SOCIALI



^ *Fig.4 Veduta aerea dei banchi del mercato di Piazza Foroni (Torino). Fonte: www.quattrolinee.it.*

La riflessione sullo spazio pubblico come bene comune apre una questione che la sola dimensione teorica e giuridica non esaurisce: quali luoghi, nella struttura della città contemporanea, sono deputati alla vita sociale informale e alla pratica quotidiana di quel comune? Nelle città contemporanee, caratterizzate da processi di individualizzazione, crescente mobilità e progressiva digitalizzazione delle relazioni, gli spazi destinati all'incontro informale assumono un ruolo sempre più rilevante nel mantenimento della coesione sociale e della vita comunitaria. La qualità della vita urbana non dipende infatti esclusivamente dalla presenza di infrastrutture e servizi, ma anche dalla possibilità per gli individui di incontrarsi, sostare e costruire relazioni all'interno di luoghi accessibili e condivisi.

In questa prospettiva assume particolare importanza il concetto di «terzo luogo» elaborato dal sociologo statunitense Ray Oldenburg. Nel volume The Great Good Place (1989), l'autore distingue tre principali ambiti della vita quotidiana: la casa, definita come «primo luogo», spazio della vita privata e familiare; il lavoro, identificato come «secondo luogo», spazio della produzione e delle relazioni strutturate; e i cosiddetti «terzi luoghi», ovvero quegli spazi informali nei quali le persone si incontrano spontaneamente al di fuori degli obblighi domestici e professionali [23]. Caffè, biblioteche, piazze, parchi, centri civici, mercati rionali e spazi culturali rappresentano esempi di questi ambienti, caratterizzati da accessibilità, neutralità e inclusività.

Oldenburg individua alcune caratteristiche ricorrenti che definiscono un terzo luogo efficace: offre un terreno neutrale dove nessuno è ospite di casa né obbligato a partecipare; azzera temporaneamente le gerarchie sociali, rendendo tutti uguali nel momento della conversazione; è fisicamente e simbolicamente accessibile a tutti i membri della comunità; genera un gruppo di frequentatori abituali che ne costituiscono l'anima e la continuità; e mantiene un clima di basso profilo, senza formalità né eccessi [24]. È questa combinazione di neutralità, informalità e ricorrenza a fare del terzo luogo qualcosa di strutturalmente diverso dallo spazio pubblico in senso lato: non basta che un luogo sia aperto e fruibile da tutti — occorre che vi si sviluppi una vita sociale liberamente scelta e abitudinaria. Secondo Oldenburg i terzi luoghi svolgono una funzione essenziale nella costruzione della vita collettiva, favorendo l'incontro tra individui di gruppi sociali differenti e contribuendo alla formazione di reti informali di relazioni. Non a caso nella storia le grandi trasformazioni politiche hanno trovato il loro incubatore in questi spazi:

[23] Oldenburg, Ray, *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You Through the Day*, Paragon House, New York 1989;
[24] *Ivi*, capp. 2-3;

il caffè illuminista londinese, il café parigino della Rivoluzione, la taverna americana dell'indipendenza.

La progressiva riduzione di questi spazi costituisce una delle criticità più rilevanti delle città contemporanee. La crescente privatizzazione di porzioni di città e la trasformazione di molti luoghi d'incontro in ambienti orientati al consumo hanno limitato le opportunità di socializzazione spontanea. Il rischio di alienazione e indifferenza che Simmel individuava nella metropoli moderna trova nella rarefazione dei terzi luoghi una delle sue manifestazioni più concrete: l'atteggiamento blasé prospera in città in cui non ci sono più spazi dove fermarsi, incontrarsi e riconoscersi. Analogamente, la città costruita a misura di automobile, già criticata da Gehl, è anche la città che erode i terzi luoghi: quando i tragitti si fanno in macchina e i quartieri perdono la loro densità pedonale, i luoghi del ritrovarsi spontaneo scompaiono. Jane Jacobs, pur non usando il termine «terzo luogo», ne descrive esattamente la funzione quando parla dei marciapiedi vivi, dei negozi di quartiere e delle piazze frequentate come luoghi in cui si tesse quotidianamente il «tessuto vivo» della città.

In questo contesto, il valore dello spazio pubblico non può essere misurato soltanto attraverso parametri quantitativi o funzionali, ma deve essere valutato anche in relazione alla sua capacità di favorire relazioni sociali e forme di cittadinanza attiva. Questa interpretazione è stata ampliata da Eric Klinenberg attraverso il concetto di social infrastructure. Nel volume Costruzioni per le persone (2018), l'autore sostiene che biblioteche, scuole, parchi, centri culturali e spazi pubblici costituiscano vere e proprie infrastrutture sociali — sistemi fisici capaci di sostenere la costruzione di relazioni umane e di rafforzare la resilienza delle comunità [25]. A differenza delle infrastrutture tradizionali, destinate principalmente alla mobilità o alla distribuzione di servizi, le infrastrutture sociali producono valore attraverso le interazioni che riescono a generare, contribuendo alla riduzione dell'isolamento sociale e alla costruzione di legami di fiducia tra gli abitanti. A questa prospettiva si collega il contributo di Vikas Mehta, che individua nella capacità di attrarre persone, favorire la permanenza e stimolare le interazioni uno degli elementi fondamentali per valutare il successo di uno spazio pubblico [26]: la qualità di uno spazio condiviso non dipende esclusivamente dalla sua configurazione fisica, ma dalla possibilità che esso venga effettivamente vissuto e appropriato dagli utenti.

[25] Klinenberg, Eric, *Costruzioni per le persone. Come le infrastrutture sociali possono aiutare a combattere le disuguaglianze, la polarizzazione sociale e il declino del senso civico*, trad. it. di C. Giordano, Ledizioni, Milano 2019;

I terzi luoghi e le infrastrutture sociali non rappresentano quindi semplicemente spazi complementari alla vita urbana, ma dispositivi essenziali per la costruzione del capitale sociale, per il rafforzamento del senso di appartenenza e per la promozione del benessere collettivo. La progettazione e la rigenerazione dello spazio pubblico non possono limitarsi alla realizzazione di ambienti fisicamente accessibili, ma devono mirare alla creazione di contesti capaci di favorire l'incontro, la partecipazione e la costruzione di nuove relazioni sociali.

Questa prospettiva ha un'implicazione diretta per il caso di Barriera di Milano. Quartieri come quello, nati come tessuto operaio denso attorno alle fabbriche, hanno storicamente prodotto una rete ricca di terzi luoghi informali — osterie, circoli, dopolavoro, mercati rionali, oratori — che costituivano l'infrastruttura sociale del vicinato. La deindustrializzazione non ha solo lasciato vuoti fisici, ma ha eroso quella rete, privando il quartiere dei suoi spazi di aggregazione spontanea. Comprendere la rigenerazione urbana di Barriera anche attraverso la lente del terzo luogo significa quindi chiedersi non solo quali spazi vengono recuperati fisicamente, ma se e in che misura la vita sociale informale del quartiere viene riattivata.

Spazio pubblico vissuto: un'osservazione dai Paesi Bassi

Nei Paesi Bassi è frequente riscontrare pratiche quotidiane di appropriazione dello spazio pubblico che confermano concretamente le riflessioni di Oldenburg e Klinenberg. In numerosi quartieri residenziali gli abitanti utilizzano il marciapiede antistante le proprie abitazioni come spazio di permanenza, collocando sedie o panchine all'esterno per leggere, conversare o osservare la vita del quartiere: un'estensione spontanea della soglia domestica verso lo spazio comune, che trasforma il marciapiede in un terzo luogo informale.

Altrettanto significativo è il caso di piccoli spazi interstiziali tra edifici residenziali e servizi di quartiere. Un cortile recintato tra una scuola e il palazzo adiacente, con i cancelli regolarmente aperti, può risultare deserto durante i giorni feriali — quando la sua funzione istituzionale lo caratterizza come spazio scolastico — e venire attraversato e frequentato liberamente nel fine settimana, quando gli abitanti del quartiere se ne riappropriano come spazio condiviso. Questo esempio illustra come la vitalità dello spazio pubblico non dipenda esclusivamente dalla presenza di grandi piazze o parchi, né dalla sua configurazione fisica, ma dalla possibilità concreta di essere vissuto come estensione della vita comunitaria — e dalla disponibilità degli abitanti a farlo.

[26] Mehta, Vikas, *Public Space*, cit.;

2.4 SPAZIO PUBBLICO, BENESSERE URBANO E VITA COLLETTIVA

[27] Biennale dello Spazio Pubblico, *Carta dello Spazio Pubblico,* II edizione della Biennale dello Spazio Pubblico, Roma 2013;
[28] United Nations, *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, United Nations, New York 2015;
[29] Cattell, Vicky, et al., *Social mix, social connectivity and health*, in "Health & Place", Elsevier, Amsterdam 2008;
[30] WHO, *Urban green spaces and health: a review of evidence*, WHO Regional Office for Europe, Copenhagen 2016;
[31] Gehl, Jan, *Città per le persone. Progettare a misura d'uomo*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna 2017

Lo spazio pubblico assume un ruolo fondamentale nella determinazione della qualità della vita urbana,influenzando direttamente il benessere psicofisico degli individui [27]. La sua presenza, distribuzione e accessibilità [28] determinano non solo la vivibilità quotidiana dei luoghi, ma anche la possibilità per i cittadini di sentirsi parte attiva della città.

Un ambiente urbano dotato di spazi pubblici di qualità favorisce l'incontro tra le persone, riduce l'isolamento sociale e promuove stili di vita più sani. La possibilità di accedere liberamente a luoghi aperti e condivisi ha effetti positivi sia sul piano relazionale sia su quello fisico: incoraggia la mobilità attiva, il gioco all'aperto, la contemplazione, la partecipazione ad attività culturali e collettive [29]. La letteratura scientifica e urbanistica ha da tempo evidenziato come l'esistenza di spazi pubblici ben progettati sia strettamente correlata al benessere individuale e collettivo. L'Organizzazione Mondiale della Sanità, ad esempio, riconosce lo spazio urbano come uno dei determinanti fondamentali della salute pubblica, soprattutto nelle città ad alta densità [30].

Questo legame si fa ancora più evidente nelle aree periferiche o socialmente fragili, dove l'assenza di spazi pubblici adeguati acuisce fenomeni di esclusione e degrado. In tali contesti, la riqualificazione dello spazio pubblico non è solo un'operazione estetica o funzionale, ma una vera e propria strategia di giustizia spaziale, capace di contrastare la marginalizzazione e rafforzare le reti di prossimità. La presenza di luoghi accessibili e accoglienti può fungere da antidoto all'alienazione urbana, contribuendo a costruire fiducia, solidarietà e capitale sociale.

L'importanza dello spazio pubblico per il benessere urbano è stata teorizzata da numerosi architetti e urbanisti. Jan Gehl, ad esempio, ha dedicato ampi studi agli effetti dell'ambiente costruito sulla vita quotidiana, sostenendo che "le città devono essere progettate a misura di persona, non di automobile" [31].

Nei suoi lavori, tra cui Cities for People (2010), Gehl dimostra come la scala umana dello spazio urbano – fatta di sedute, ombra, interazioni visive, percorsi pedonali – incida profondamente sulla qualità dell'esperienza urbana.v La sua proposta di "urbanità lenta" ribadisce il bisogno di ritrovare una dimensione relazionale dello spazio, dove il tempo e le attività quotidiane possano fluire in armonia con il luogo.

Un'altra figura centrale in questa riflessione è Jane Jacobs, che nel suo libro The Death and Life of Great American Cities (1961) ha evidenziato come la vitalità dello spazio pubblico derivi dalla presenza costante di persone, attività e sguardi. Per Jacobs, la sicurezza e la vivibilità delle città dipendono da una rete intricata di relazioni spontanee che si sviluppano nei marciapiedi, nelle piazze, nei parchi: è lì che si costruisce il "tessuto vivo" della città[32].In assenza di questi luoghi, la città si svuota, si disgrega e si impoverisce,oltre che dal punto di vista fisico, anche umano.
Inoltre, lo spazio pubblico ha una funzione simbolica e psicologica profonda: è il luogo in cui le persone si sentono parte di qualcosa di più grande, dove possono esprimere sé stesse, riconoscersi negli altri e contribuire alla vita collettiva. Il benessere urbano, dunque, non si misura soltanto in metri quadri di verde o in standard urbanistici, ma nella capacità dello spazio di attivare processi inclusivi e generativi. In questo senso, progettare spazi pubblici come beni comuni significa immaginarli come ambienti dinamici, accessibili e relazionali, capaci di evolvere con le esigenze della collettività[33].

Gli spazi condivisi devono essere accessibili, inclusivi, capaci di generare senso di appartenenza e di stimolare la partecipazione democratica alla vita urbana.
L'atto del costruire deve essere guidato da un'etica dell'ascolto e dell'inclusione, capace di generare spazi che accolgono, rassicurano, stimolino la relazione e riflettono la complessità delle comunità che li abitano. Quindi gli spazi comuni non sono solo spazi da progettare, ma processi da innescare, luoghi di confluenza tra pratiche informali, istituzioni, associazioni e cittadini. Rigenerare uno spazio in quest'ottica significa renderlo fertile, aperto, permeabile: un ambiente in cui la comunità possa riconoscersi e crescere.

[32] Jacobs, Jane, *Vita e morte delle grandi città americane*. Saggio sulle metropoli contemporanee, Einaudi, Torino 2009;
[33] Iaione, Christian, *La città come bene comune*, in "L'Unità", Roma 2013.

CAP II | LO SPAZIO PUBBLICO COME BENE COMUNE

^ *Fig.5 Fotogramma del documentario The Human Scale (A. Dalsgaard, 2012), dedicato ai principi della progettazione urbana elaborati da Jan Gehl.*



2.5 GLI SPAZI PUBBLICI A TORINO: EVOLUZIONE E TRASFORMAZIONI RECENTI



^ *Fig.6 Foto del Parco Dora a cura dello studio Latz + Partner. Fonte: https://www.architonic.com/it/pr/parco-dora/5101739/*

Il territorio torinese offre un terreno di verifica significativo per le riflessioni teoriche sviluppate nei paragrafi precedenti. Torino è infatti una città la cui identità urbana si è ridefinita più volte nel corso della sua storia, e in ciascuna di queste fasi lo spazio pubblico ha cambiato natura, funzione e significato. Ripercorrere questa evoluzione consente di osservare concretamente come le trasformazioni economiche e sociali si traducono in altrettante trasformazioni dello spazio collettivo, (fino ad arrivare al contesto specifico di Barriera di Milano)

La prima identità dello spazio pubblico torinese è quella, aulica e rappresentativa, ereditata dalla tradizione sabauda. A differenza di molte città italiane dalla crescita stratificata e irregolare, Torino conserva l'impronta dell'impianto regolare di origine romana, ripreso e ampliato in età sabauda tra Sei e Settecento. Questo disegno ordinato si manifesta in un sistema di piazze monumentali come Piazza Castello, Piazza San Carlo, Piazza Vittorio Veneto, concepite come spazi di rappresentanza del potere e della vita civile, e nel celebre sistema dei portici in cui chilometri di percorsi coperti costituiscono una forma peculiare di spazio pubblico, insieme connettivo e commerciale[34].

Lo spazio pubblico a Torino nasce dunque come spazio del decoro, della monumentalità e della rappresentazione collettiva.

Con il Novecento questa identità muta profondamente in quanto Torino diventa città-fabbrica, organizzata attorno alla grande industria automobilistica e in particolare alla FIAT. La crescita tumultuosa legata all'immigrazione operaia, soprattutto nel secondo dopoguerra, produce una rapida espansione delle periferie produttive e residenziali, concentrate prevalentemente a nord. In questa fase lo spazio pubblico perde gran parte della sua dimensione aulica per assumere i caratteri dello spazio del lavoro e dell'abitare operaio: è lo spazio dei quartieri sorti attorno agli stabilimenti, in cui la fabbrica detta i ritmi della vita collettiva. È proprio in questo contesto che si forma l'identità di quartieri come Barriera di Milano, nucleo operaio della cintura settentrionale.

La crisi del modello industriale fordista, che si manifesta in particolare a partire dagli anni Settanta e Ottanta, lascia in eredità a Torino un'ingente quantità di aree produttive dismesse (oltre un milione di metri quadrati) e impone alla città un ripensamento profondo della propria struttura[35]. Lo strumento con cui Torino tenta di governare questa transizione è il Piano Regolatore Generale elaborato dagli architetti Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi, adottato nel 1993 e approvato dalla Regione nel 1995[36]. Il cuore di quel piano è il progetto della Spina Centrale: un viale che si sviluppa per circa dodici chilometri attraversando la città da nord

[34] Sull'impianto urbano regolare di Torino e sul sistema dei portici come spazio pubblico di matrice sabauda si rimanda alla letteratura storico-urbanistica sulla città;
[35] Cfr.: *Trasformazioni urbane*, in Rapporto «Giorgio Rota» su Torino, 2009. La delibera programmatica del nuovo PRG è del 1989, in coincidenza con la conclamata crisi della deindustrializzazione del capoluogo e con oltre un milione di metri quadrati di aree produttive dismesse.

a sud, ottenuto dalla progressiva copertura del tracciato ferroviario, con l'obiettivo di ricucire due parti di città a lungo separate[37]. La logica del piano, in linea con il clima urbanistico del periodo, puntava sulla terziarizzazione, sulla valorizzazione immobiliare e sul marketing urbano internazionale[38]: lo spazio pubblico diventava così, al tempo stesso, strumento di ricucitura fisica e leva di riposizionamento competitivo della città.

È in questa cornice che maturano i grandi interventi di riqualificazione delle aree dismesse, che hanno restituito alla città nuovi spazi pubblici di rilievo. La riconversione dello stabilimento del Lingotto, simbolo della Torino fordista, ne è l'esempio più celebre[39]. Lungo l'asse della Spina, le aree delle ex acciaierie hanno lasciato il posto al Parco Dora, grande parco post-industriale che conserva e reinterpreta i resti delle strutture produttive, trasformandoli in memoria e in scenario di nuovi usi collettivi [40]. A fare da acceleratore a molte di queste trasformazioni furono inoltre i XX Giochi olimpici invernali del 2006, occasione di investimenti infrastrutturali e di riqualificazione di spazi urbani che hanno contribuito a ridefinire l'immagine internazionale della città[41]. In questa stagione lo spazio pubblico assume il ruolo che la letteratura sulla rigenerazione gli riconosce: non semplice esito estetico del recupero edilizio, ma dispositivo capace di generare nuove relazioni e nuovi significati a partire dai vuoti lasciati dall'industria.

In questo quadro si colloca il contesto di Barriera di Milano, quartiere della periferia nord, nato e cresciuto come tessuto operaio attorno alle fabbriche e segnato in modo particolarmente acuto dai processi di deindustrializzazione, con le loro conseguenze di degrado fisico, fragilità sociale e marginalità. Proprio per queste caratteristiche il quartiere è stato oggetto di uno dei più significativi programmi di rigenerazione urbana della città: "Urban Barriera di Milano", programma di sviluppo urbano attivo dal 2011 al 2016, configurato come Progetto Integrato di Sviluppo Urbano (PISU) finanziato dalla Città di Torino, dalla Regione Piemonte e dall'Unione Europea, con l'obiettivo di intervenire in modo coordinato sul piano fisico, economico e sociale del quartiere[42].

L'attenzione istituzionale verso quest'area non si è esaurita con quel programma: nel 2025 la Città ha presentato un nuovo masterplan per la rigenerazione di Aurora e Barriera di Milano lungo l'asse di corso Palermo, sostenuto da circa 25,8 milioni di euro nell'ambito del programma europeo PN Metro Plus 2021–2027[43]. Barriera di Milano si presenta dunque come un laboratorio privilegiato per osservare le questioni teoriche affrontate in questo capitolo, e costituisce il contesto entro cui si sviluppa l'analisi del caso studio nelle pagine che seguono.

[36] Sul Piano Regolatore Generale di Torino redatto da V. Gregotti e A. Cagnardi, adottato nel 1993 e approvato dalla Regione nel 1995 , cfr. la scheda La Spina Centrale, Museo Torino; e Metamorfosi della città. Torino e la Spina 3, IRES Piemonte - Regione Piemonte, 2012;
[37] Cfr.: *La Spina Centrale*, Museo Torino: il viale si sviluppa per circa 12 km da nord a sud sulla copertura del tracciato ferroviario, con funzione di ricucitura urbana;
[38] Sulle tre linee-guida del piano (terziarizzazione, valorizzazione immobiliare, marketing urbano internazionale) cfr. 3. *Trasformazioni urbane*, Rapporto «Giorgio Rota», 2009;
[39] Sulla riconversione dello stabilimento del Lingotto su progetto di Renzo Piano, si veda: RPBW - Renzo Piano Building Workshop, Il nuovo Lingotto, Genova, 2002; per un'analisi architettonica e storica cfr. M. Prusicki, Renzo Piano e la seconda vita del Lingotto di Torino, in «Domus», n. 675, settembre 1986;
[40] Sul Parco Dora come parco post-industriale realizzato sulle aree ex industriali della Spina 3, il progetto paesaggistico è stato firmato dallo studio tedesco Latz + Partner (Peter Latz). Per approfondimenti, cfr. la scheda tecnica Parco Dora, in MuseoTorino, Città di Torino, 2011; e J. Latz, Parco Dora Turin, Müller + Busmann, Wuppertal, 2016;
[41] Sul ruolo dei XX Giochi olimpici invernali di Torino 2006 come acceleratore delle trasformazioni urbane, si veda: L. Bobbio e C. Guala (a cura di), Olimpiadi e Grandi Eventi. Verso Torino 2006, Carocci editore, Roma, 2002, in particolare il capitolo Il ruolo dei Giochi Olimpici nella trasformazione urbana; cfr. anche E. Dansero, Territori olimpici: geografie in competizione, FrancoAngeli, Milano, 2006;
[42] *Urban Barriera di Milano*. Report 2011–2015, Comitato Urban Barriera di Milano, Città di Torino; cfr. anche *Torino tra pianificazione ordinaria e straordinaria. Venticinque anni di Programmi Urbani Complessi: dal Progetto Pilota Urban «The Gate» a «Urban Barriera di Milano»*, in «Politiche Piemonte»;
[43] *Città di Torino, Masterplan per la rigenerazione urbana di Aurora e Barriera di Milano*, presentato il 24 luglio 2025;



^ *Fig.7 Foto del Parco Dora a cura di © Heidemarie Niemann.WW*

03

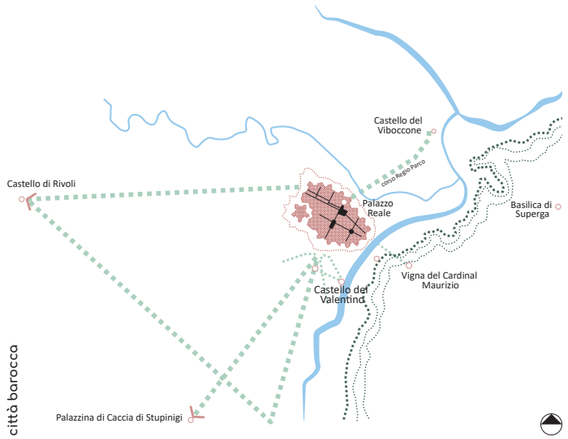
Club To Club Festival (Torino, Piazza della Repubblica), documentazione dell'evento, 2020. Fotografia digitale. Archivio Club To Club, via Elle Decor Italia.

03

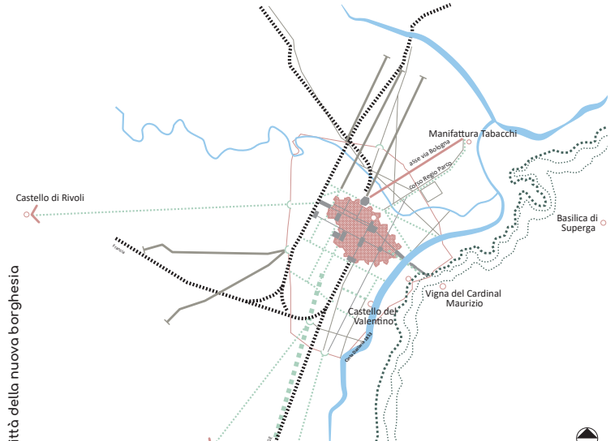
BARRIERA DI MILANO

3.1 Storia e sviluppo
3.2 Barriera oggi e tessuto sociale
3.3 Immaginari e percezioni
3.4 Arte in Barriera

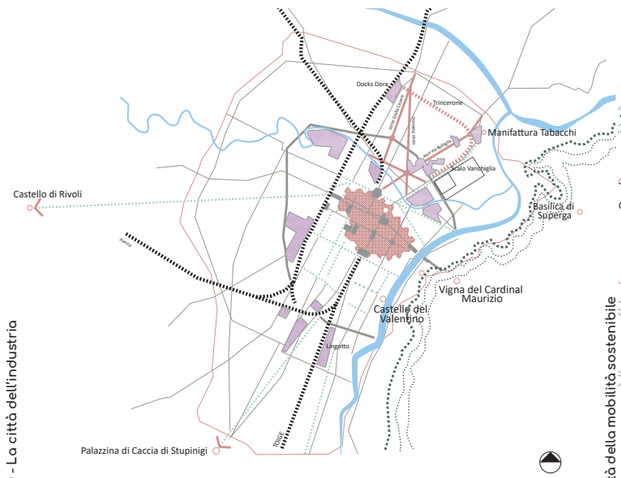
3.1 **STORIA E SVILUPPO**



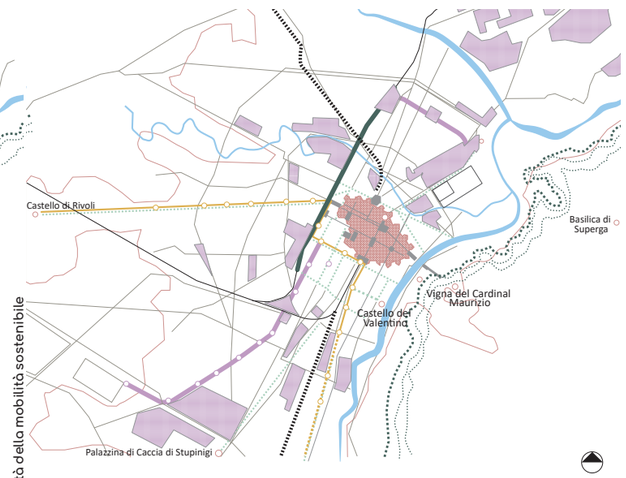
Fine '700 - La città barocca



Fine '800 - La città della nuova borghesia



Anni 20 '900 - La città dell'industria



Oggi - la città della mobilità sostenibile

la Villa del Viboccone e il territorio del Regio Parco

L'origine di Barriera di Milano è documentata a partire dal 1640 tramite disegni realizzati durante l'assedio francese. L'area, allora definita "Parco Vecchio" [1], era situata alla confluenza della Dora nel Po e presentava un viale alberato che conduceva alla residenza nobiliare della Villa del Viboccone. Tra il 1570 e il 1576 furono scavati canali per deviare l'acqua delle bealere di Druento e della città, e furono successivamente utilizzati per la creazione del canale del Regio Parco, trasformato poi in giardino e zona agricola [2].

i "Pare Vei" e l'organizzazione agricola

L'area venne in seguito in parte occupata da edifici di servizio e dal Palazzo, nonostante i danni subiti durante l'assedio del 1643. Carte del 1681 testimoniano la presenza di un'area sulla collina torinese, delimitata dal corso del Po e da una cinta fortificata medievale su tre lati [3]. A sud-est invece un ramo del fiume Stura attraversava la zona e un tratto in pendenza verso il Po venne gradualmente recuperato a uso produttivo.

il "Tenimento del Real Parco" e le infrastrutture di terra e d'acqua

Nel 1759, il territorio del Regio Parco mostrava uno sviluppo a fasce del coltivo per campi nell'area che scendeva dalla strada del Regio Parco all'alveo del Po, solcato da bealere irrigue e da strade poderali [2]. I boschi lungo i fiumi, che prima erano più diffusi, erano quasi tutti scomparsi, tranne in prossimità della confluenza con la Stura.

la "Manifattura Tabacchi" ed il territorio del "Regio Parco"

La mappa di Randoni [4] mostra l'area tra la Strada della Venaria, la Strada di Vercelli e quella del Regio Parco, riconoscibile già allora per il suo viale alberato. Era un paesaggio agricolo, con piccole proprietà coltivate e attraversato da vari canali, tra cui il nuovo canale del Regio Parco con diramazioni fino al Po.
A sud della Dora invece, fuori dalle mura, si sviluppava il Borgo del Pallone (poi Dora), zona proto-industriale con i canali dei Molassi e della Doira Grossa e con edifici come la Regia Fucina delle canne, legata all'arsenale militare [2]. Accanto a questo paesaggio agricolo si delineava il Regio Parco, ampio spazio alberato a ovest del Palazzo, destinato a coltivazioni di tabacco per la Manifattura Tabacchi avviata nel 1758 [5] e che segnò il passaggio da residenza nobiliare a polo produttivo. Nell'Ottocento, con nuove strade, canali e l'espansione urbana oltre la cinta daziaria, l'area si consolidò come quartiere produttivo, legato all'industria e alle vie d'acqua e di ferro [6].

"Le Pare", la cartiera e lo sviluppo urbano fuori dalle mura

All'inizio dell'Ottocento la Manifattura Tabacchi fu ampliata verso sud per aumentare la produzione, migliorare i processi e avere più spazi di deposito; contestualmente sorse una cartiera ("Le Pare – Papeterie"), servita da nuovi canali [7]. Dopo il periodo napoleonico, la demolizione delle mura di Torino favorì l'espansione urbana: sorsero nuovi isolati e

[1] *Archivio di Stato di Torino, Theatrum Sabaudiae, 1664;*
[2] MuseoTorino, *Il sistema dei canali e delle bealere torinesi,* Città di Torino, www.museotorino.it;
[3] Passanti, Mario, *Lo sviluppo urbanistico di Torino nei secoli*, SEI, Torino 1969;
[4] Randoni, Carlo, *Piano della Città e del Territorio di Torino*, Archivio di Stato di Torino, Torino 1802;
[5] Bori, Mario, *La Manifattura Tabacchi di Torino: storia e architettura, in "Studi Piemontesi"*, Centro Studi Piemontesi, Torino 1980;
[6] Jalla, Daniele e Musso, Stefano, *I luoghi del lavoro a Torino. Memoria storica e patrimonio industriale*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1996;
[7] Archivio Storico della Città di Torino, *Documentazione storica sulla cartiera Le Pare*, ASCT, Torino;

quartieri sulla sponda destra della Dora, lungo l'asse nord, in continuità con l'area industriale dei Mulini e i fronti edilizi compatti.

la città verso la Dora e lo sviluppo delle infrastrutture

Nella seconda metà dell'Ottocento Torino si espanse soprattutto verso nord-est, e quindi oltre Porta Palazzo sorsero i primi stabilimenti tessili in Barriera di Milano e nuove strutture pubbliche, come il Cimitero Generale (1853), fuori dalla cinta daziaria [8]. Tra gli anni '30 e '70 furono potenziate le infrastrutture stradali e idriche, e la ferrovia acquisì sempre maggiore importanza. Per alimentare fabbriche, motori e turbine si usò una rete di canali: il Martinetto che partiva dalla Pellerina e raggiungeva la Regia Fucina delle canne, e il Meana che collegava al canale del Regio Parco e sfociava nel Po, passando vicino alla Manifattura Tabacchi. Nel 1869 fu aggiunto il canale della Ceronda, che da Lucento si divideva in due rami, di cui uno diretto a Vanchiglia [9]. A nord invece la bealera vecchia di Lucento e il Naviglio attraversavano la Barriera di Milano e confluivano nel Po. Infine, vennero realizzati nuovi ponti in pietra, come il ponte Mosca e il ponte delle Benne, oltre ad arginature sul lato sinistro del fiume. Interventi che resero la zona più urbana e strutturata [3].

[8] MuseoTorino, *Il Cimitero Generale (Monumentale)*, Città di Torino, www.museotorino.it;
[9] Associazione Lyon-Turin, *Il Canale della Ceronda e le vie d'acqua*, ATTS, Torino 2010;
[10] Comune di Torino, *Piano Geisser: Piano d'ingrandimento della città di Torino*, Archivio Storico, Torino 1873;
[11] Archivio Storico della Città di Torino, *Progetti e planimetrie dello Scalo Vanchiglia*, ASCT, Torino;

Torino nord est. Canale Ceronda, 1866. La nascita della città industriale

Negli anni '60 dell'Ottocento, a nord della città storica murata e del Borgo Dora, oltre la cinta daziaria, prese forma un nuovo polo produttivo. Qui la forza idraulica divenne il principale motore di sviluppo: lungo canali e bealere sorsero opifici che utilizzavano l'acqua come energia per macchinari e processi industriali [6]. La presenza di strade ben collegate e facilmente accessibili favorì ulteriormente l'insediamento e la crescita delle attività, segnando l'avvio della città industriale torinese.

la città verso la Dora e lo sviluppo urbanistico dopo l'Unità d'Italia

Con il trasferimento della capitale da Torino a Firenze, la città iniziò a puntare molto sullo sviluppo industriale: il Piano di Ampliamento[10] vide una città più moderna e funzionale, con nuovi assi stradali e linee ferroviarie pensate per sostenere la crescita produttiva, ma tenendo conto anche di ciò che già esisteva, come cascine, canali e proprietà agricole. Nella zona del Regio Parco, il piano urbano prevedeva slarghi e incroci diagonali recuperando le preesistenze del territorio mentre l'attuale via Bologna divenne l'asse principale, da cui partivano tre strade dirette verso est, una delle quali portava alla Manifattura Tabacchi [10]. Il piano prevedeva anche spazi verdi, sia pensati come viste urbane, ad esempio il piazzale Croce Rossa Italiana, che come aree connettive e residuali, come i giardini attorno allo scalo merci e al cimitero [11].

Barriera di Milano

La seconda metà del XIX secolo vide Barriera strutturarsi urbanisticamente e a partire dal 1852, con la proposta dell'ingegner Pecco per la costruzione della cinta daziaria, si posero le basi per una

nuova organizzazione dello spazio urbano. Intorno all'attuale piazza Crispi, dove si apriva fisicamente la barriera, si avviò un processo di trasformazione da area agricola con cascine a quartiere produttivo, con le prime tracce urbanistiche visibili già nei Piani Regolatori del 1873 e nelle loro successive evoluzioni. Il piano estese gli assi principali oltre la cinta daziaria, oggi corso Novara e corso Vigevano, definendo le attuali via Cigna, corsi Vercelli, Palermo e Giulio Cesare e nel resto dell'area, invece, si formarono isolati più grandi e irregolari, pensati per ospitare fabbriche e attività produttive.

i Regio Parco e la Barriera di Milano nella città industriale

Nel 1911 l'area a nord della Dora Riparia era ormai quasi completamente urbanizzata fino alla cinta daziaria, e le zone intorno alla Barriera di Milano, come Monte Bianco, Monte Rosa, Regio Parco e il Borgo omonimo, erano cresciute con numerose fabbriche che avevano occupato e trasformato le preesistenze rurali [12]. Nel 1912 la cinta daziaria venne ampliata fino a piazza Conti di Rebaudengo, ufficializzando così l'inclusione della Barriera nella città. Nel frattempo, la Manifattura Tabacchi divenne una vera e propria company town spontanea estendendosi progressivamente nel territorio circostante attraverso un processo che vide la modifica del tracciato del canale e l'interramento di uno dei suoi due rami, il potenziamento della rete viaria, e la realizzazione di nuove strutture e servizi [13]. Nel 1889 vennero costruite la chiesa e l'oratorio e intorno alla nuova piazza, oggi conosciuta come piazza Abba, sorsero edifici pubblici e scuole, mentre di fronte all'ingresso principale della Manifattura venne tracciata una nuova via residenziale e commerciale, l'attuale via Maddalene. Accanto a questa zona, lungo l'attuale via Bologna, vennero costruite le prime case. popolari e infine, la modifica del letto della Dora verso sud, vicino alla confluenza con il Po, creò lo spazio necessario per ampliare il Cimitero e completare lo sviluppo del quartiere Vanchiglia.
Parallelamente, tra il 1896 e il 1906, la Barriera di Milano vive una forte espansione urbana, con la nascita delle borgate Monte Bianco (zona industriale), Monte Rosa (residenziale), lungo assi radiali come corso Vercelli [12]. Tuttavia, lo sviluppo non fu guidato da un piano coerente: molte strade erano consortili, e il tracciato viario si adattava alla preesistente rete rurale e ai canali, per cui il Comune iniziò a intervenire regolando e prolungando alcune strade, ma l'urbanizzazione rimase discontinua.

[12] MuseoTorino, *Barriera di Milano: l'industrializzazione del quadrante nord*, Città di Torino, www.museotorino.it;

lo sviluppo industriale nel Regio Parco e nella Barriera di Milano

Negli anni Trenta del Novecento l'industria siderurgica e metalmeccanica crebbe rapidamente nelle aree tra la ferrovia, via Cigna, corso Vercelli e corso Novara, con la FIAT e grandi stabilimenti come i Docks

Torino Dora e lo Scalo Merci Vanchiglia, mentre a partire dal 1937 si svilupparono anche nuovi settori come quello elettro telefonico e nuovi depositi industriali lungo via Bologna e corso Regio Parco. L'espansione produttiva generò un forte afflusso di lavoratori, dapprima dal Piemonte e poi da altre regioni, facendo nascere un'emergenza abitativa, per cui per rispondervi furono creati l'Istituto Autonomo Case Popolari (1907), il 12° Quartiere (1920) e il primo quartiere municipale (1921), dando inizio alla divisione tra centro borghese e periferie operaie [14]. Il Piano Regolatore del 1935 previde grandi trasformazioni (nuove strade, porto fluviale, modifica di corso Regio Parco) che non furono però realizzate, e negli stessi anni molti canali vennero coperti per motivi igienici e di viabilità, cancellando un sistema idraulico secolare che aveva sostenuto la produzione locale. La Dora continuava a essere utilizzata come forza motrice, mentre il Po restava via di trasporto. La ferrovia, infine, rafforzava la specializzazione industriale collegando lo Scalo Merci di Vanchiglia alla Manifattura Tabacchi.

il Regio Parco e lo sviluppo oltre la Stura

Nel 1928, con la dismissione del "trenino di Leinì" e la costruzione dell'accesso all'autostrada Torino-Milano, corso Giulio Cesare divenne un asse viario centrale, lungo il quale comparvero edifici razionalisti. Negli anni '30–'40 la Barriera di Milano e il Regio Parco si saldarono con la città ottocentesca: la popolazione operaia aumentò grazie ai nuovi insediamenti industriali e all'edilizia popolare (quartieri IACP e municipali). Dopo la guerra, convivevano ancora cascine e pascoli con le fabbriche (CEAT, Manifattura Tabacchi), ma con il boom economico degli anni '50–'60 le campagne furono progressivamente cancellate e la crescita edilizia consumò gli spazi rurali.

Il Piano Regolatore del 1959 [15] introdusse per la prima volta la distinzione delle fasce fluviali da proteggere e destinare a verde pubblico, e nel frattempo, l'urbanizzazione si intensificò: i canali vennero coperti, gli spazi pubblici ridotti a funzioni viarie, mentre aumentava la densità edilizia nelle aree produttive e residenziali.

Dagli anni Settanta la crescita rallentò a causa del calo demografico e della riduzione dei flussi migratori interni, ma si ebbe una nuova inversione dopo il 2000: l'immigrazione straniera fece crescere di nuovo la popolazione, soprattutto tra Aurora, Porta Palazzo e la Barriera, dando vita così a grandi interventi di trasformazione come la Spina 4 in via Cigna, dove gli ex insediamenti FIAT lasciarono posto a centinaia di nuovi appartamenti, modificando profondamente il tessuto urbano del quartiere [15].

[13] Devoti, Chiara, *L'architettura delle manifatture: il caso dei tabacchi a Torino*, Celid, Torino 2005
[14] IACP Torino, *I primi quartieri operai e l'Istituto Autonomo Case Popolari*, IACP, Torino 1925;

[15] Comune di Torino, *Piano Regolatore Generale di Torino, Archivio Storico Municipale*, Torino 1959;
[16] Comune di Torino, *Programma di Iniziativa Comunitaria URBAN II*, Ministero delle Infrastrutture, Torino 2000;

> IL CONTESTO INDUSTRIALE

LEGENDA

- 1830 - 1860
- 1800 - 1900
- 1900 - 1920
- 1920 - 1950
- 1950 - 2026

CAP III | BARRIERA DI MILANO



3.2 **BARRIERA OGGI E TESSUTO SOCIALE**

Barriera di Milano fin dalle sue origini ha mantenuto un'identità fortemente legata ai fenomeni e alla dimensione popolare, favorita anche da un certo isolamento fisico rispetto al resto della città.
Il quartiere, storicamente soggetto a fenomeni di immigrazione, vide arrivare contadini piemontesi, spinti verso la città dalla crisi agraria, attratti dai minori costi edilizi e di vita nelle aree periferiche e, in seguito, con lo sviluppo dell'industria iniziò ad accogliere via via lavoratori da tutta Italia, con un'ondata migratoria intensa di lavoratori provenienti dal Sud Italia, tra gli anni '50 e la fine degli anni '70.
Per molti anni il punto di riferimento fu Porta Palazzo, simbolo dell'immigrazione a Torino, che ancora oggi rappresenta il punto di ritrovo per numerose comunità straniere. Negli anni '80 però la città vide un'ondata migratoria proveniente da altri paesi, che si insediarono inizialmente nelle aree limitrofe a Porta Palazzo, e poi San Salvario, Vanchiglia, Borgo San Paolo e San Donato. Avvenne poi uno spostamento graduale verso la zona Nord, inizialmente nelle borgate Aurora, zona Monte Rosa e zona Monte Bianco, e successivamente lungo l'asse di Corso Giulio Cesare.
Oggi le caratteristiche sociali e demografiche della Barriera di Milano riflettono questa lunga storia di migrazioni e di marginalità urbana. Le mappe relative agli indicatori socio-economici e culturali mostrano come il quartiere mantenga un profilo distinto rispetto ad altre aree di Torino.

incidenza dei residenti stranieri

Il primo indice degno di nota è dato dall'incidenza dei residenti stranieri sul totale della popolazione torinese secondo i dati del Censimento ISTAT 2021[17]. Dall'analisi emerge come la distribuzione non sia omogenea in quanto i quartieri a nord e a ridosso del centro presentano incidenze molto più elevate rispetto alle aree periferiche a sud e della collina. Dall'analisi quindi Barriera si conferma come uno dei nuclei caratterizzato da una maggiore presenza di popolazione straniera.

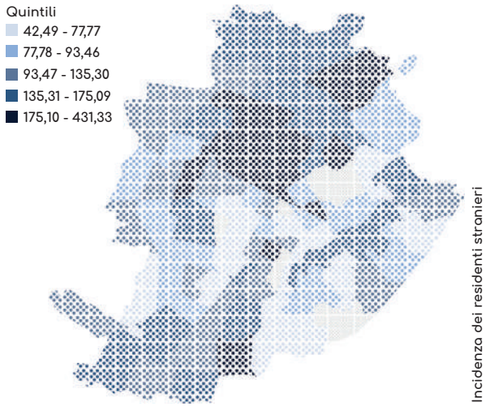
indice di vecchiaia

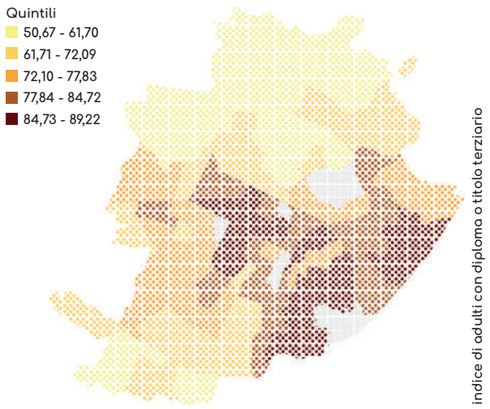
L'analisi territoriale dell'indice di vecchiaia mostra invece come Barriera si collochi tra le zone con il valore più basso della città [18]. Questo dato, coerente con l'evoluzione storica del quartiere, conferma come da sempre l'area sia luogo di approdo per le popolazioni migranti. L'approdo continuo inoltre di nuove generazioni ha contribuito a mantenere basso l'indice di vecchiaia, determinando un contrasto con le aree circostanti.
Un altro indice considerato di rilievo è dato dal livello di istruzione. Dalla

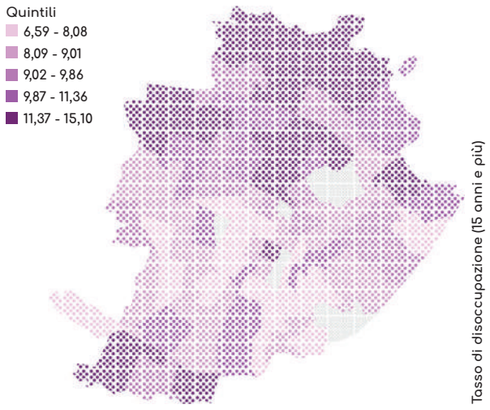
[17] ISTAT, *Censimento permanente della popolazione e delle abitazioni*, Istat, Roma 2021;
[17] Città di Torino - Servizio Statistica, *Il profilo statistico dei quartieri di Torino*, Città di Torino, Torino 2022

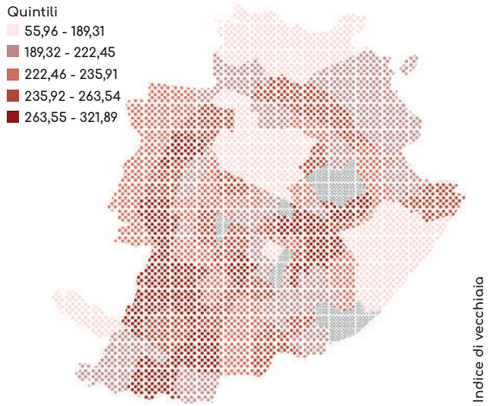


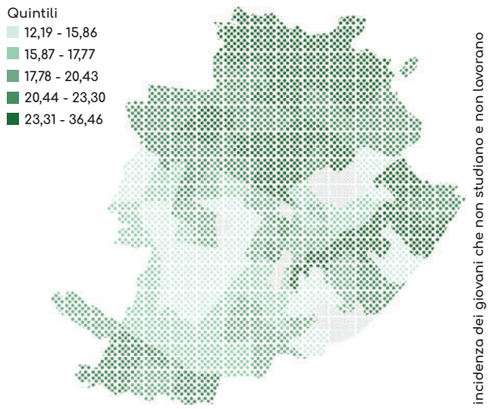
^ 3.2 Ricostruzione morfologica dell'espansione edilizia in Barriera di Milano; MuseoTorino, *Evoluzione del territorio: Barriera di Milano*. Archivio Storico della Città di Torino, fonte: *museotorino.it*

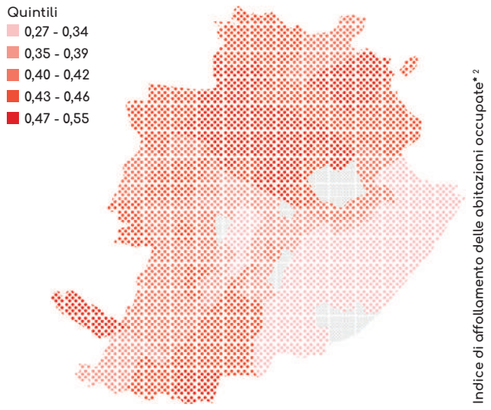












*1 Istat, Censimento della popolazione e delle abitazioni - Anno 2021
*2 Numero di occupanti / numero di vani

indice di adulti con diploma o titolo terziario

incidenza dei giovani che non studiano e non lavorano

tasso di disoccupazione

indice abitazioni occupate

mappa emerge come vi sia una maggiore presenza di cittadini stranieri nelle aree caratterizzate da basso livello di istruzione, riflettendo la funzione del quartiere come polo d'insediamento per lavoratori impegnati in mansioni a bassa specializzazione [17]. Nelle zone statistiche con una bassa incidenza di stranieri invece è evidente un profilo opposto, in cui si registrano quote maggiori di adulti tra i 25 e i 64 anni con almeno un titolo di studio secondario di II grado.

Un altro dato che conferma il forte divario tra Barriera e le aree limitrofe con una grande vulnerabilità sociale è dato dall'incidenza di giovani che non studiano e non lavorano NEET) [18]. A causa di poche possibilità lavorative e sociali sono numerosi i giovani che si trovano senza possibilità di crescita intellettuale ed economica. Dato visibile anche dal tasso di disoccupazione (15 anni e più) del quartiere, che ancora una volta conferma una fragilità data una difficoltà di inserimento nel mercato del lavoro, definendo Barriera come una delle aree a più alta criticità socio-economica della città. Rispetto infatti alle zone centrali, dove la presenza di attività terziarie, servizi e maggiore qualificazione professionale contribuisce a mantenere basso il tasso di disoccupazione, Barriera si presenta come una delle aree con le sfide occupazionali più marcate della città, delineando un chiaro divario centro e periferia.

Il quartiere risulta avere inoltre uno dei maggiori indici di affollamento delle abitazioni occupate (valori 0,47-0,55 in Barriera) , riflettendo la struttura demografica e abitativa tipica del quartiere con famiglie numerose e un tessuto edilizio composto prevalentemente da alloggi di dimensioni contenute.

[17] IRES Piemonte, *Relazione annuale sulla situazione economica e sociale del Piemonte*, Ires, Torino 2023;
[18] Anagrafe della Città di Torino, Annuario Statistico della Città di Torino, Comune di Torino, Torino 2023

INQUADRAMENTO >

L'edificio oggetto di studio si colloca nel quartiere di Barriera di Milano, nel quadrante nord-est della città di Torino, in un tessuto urbano storicamente definito dalla coesistenza tra residenza, infrastrutture e sistemi produttivi.

Il lotto si inserisce nell'area dell'ex Scalo Vanchiglia, uno dei tre ambiti strategici (insieme a Spina 4 e Gottardo) interessati dalla Variante 200 al PRG e dal concorso internazionale "La Metamorfosi" (2010).

In questo scenario di rigenerazione, che mira a integrare mobilità, nuove funzioni e disegno del paesaggio, l'edificio assume un ruolo di soglia urbana, collocandosi in una posizione di transizione tra Barriera di Milano e il quartiere Regio Parco. L'accessibilità al lotto risulta attualmente garantita unicamente dal fronte nord, attraverso le direttrici di via Sempione, via Cimarosa e via Ponchielli. Al contrario, il fronte sud, affacciato su corso Regio Parco, è privo di varchi e di relazioni dirette con l'asse viario principale e con il sistema del parco, determinando una condizione di chiusura che interrompe il dialogo tra il lotto, lo spazio pubblico e il paesaggio urbano circostante.

LEGENDA

- Barriera di Milano
- cimitero
- ex poste
- costruito
- fiume



> SPAZI PUBBLICI VERDI E APERTI DI RILIEVO

La mappa degli spazi pubblici verdi e aperti di rilievo mette invece in luce una forte disparità tra la zona ovest di Barriera, ricca di mercati storici (come Piazza Foroni e Piazza Crispi) e piccoli giardini di quartiere, e l'area sud-est dove sorge l'edificio oggetto di studio. Le ex Poste sono situate in un contesto dominato da vaste aree dismesse e infrastrutture logistiche, risultando isolate dai principali percorsi del commercio di prossimità.

Nonostante la vicinanza a grandi aree boschive e agroforestali lungo il fiume, il sito appare come un'isola circondata da superfici impermeabili. In questa prospettiva, la trasformazione dell'edificio in un polo artistico non risponde solo a un vuoto culturale, ma offre l'opportunità di generare un nuovo spazio pubblico di rilievo. L'intervento può fungere da catalizzatore per la creazione di nuove aree verdi e zone pedonali che connettano il tessuto denso di Barriera con il sistema ambientale del Parco Regio Parco e dello Scalo Vanchiglia, colmando una carenza di spazi collettivi attualmente evidente nella mappatura.

LEGENDA

- area dismessa
- area boschiva
- area agroforestale
- giardini
- verde sportivo



> VIABILITÀ E MOBILITÀ

L'edificio oggetto di studio si colloca in una posizione strategica all'interno di Barriera, in prossimità di alcuni dei principali assi infrastrutturali della città (Corso Regio Parco, Via Bologna, Corso Novara, Via Sempione).

La rete della mobilità pubblica risulta capillarmente diffusa: il quartiere è servito da numerose linee GTT di autobus e attraversato dall'asse nord-sud del tram 4, che collega in modo diretto la periferia con il centro cittadino.

A quest'accessibilità diffusa si aggiunge la futura linea 2 della metropolitana, la cui presenza, con due stazioni previste nelle immediate vicinanze dell'edificio, introdurrà un ulteriore livello di connettività, potenziando il ruolo del quartiere come nodo strategico nella rete metropolitana torinese.

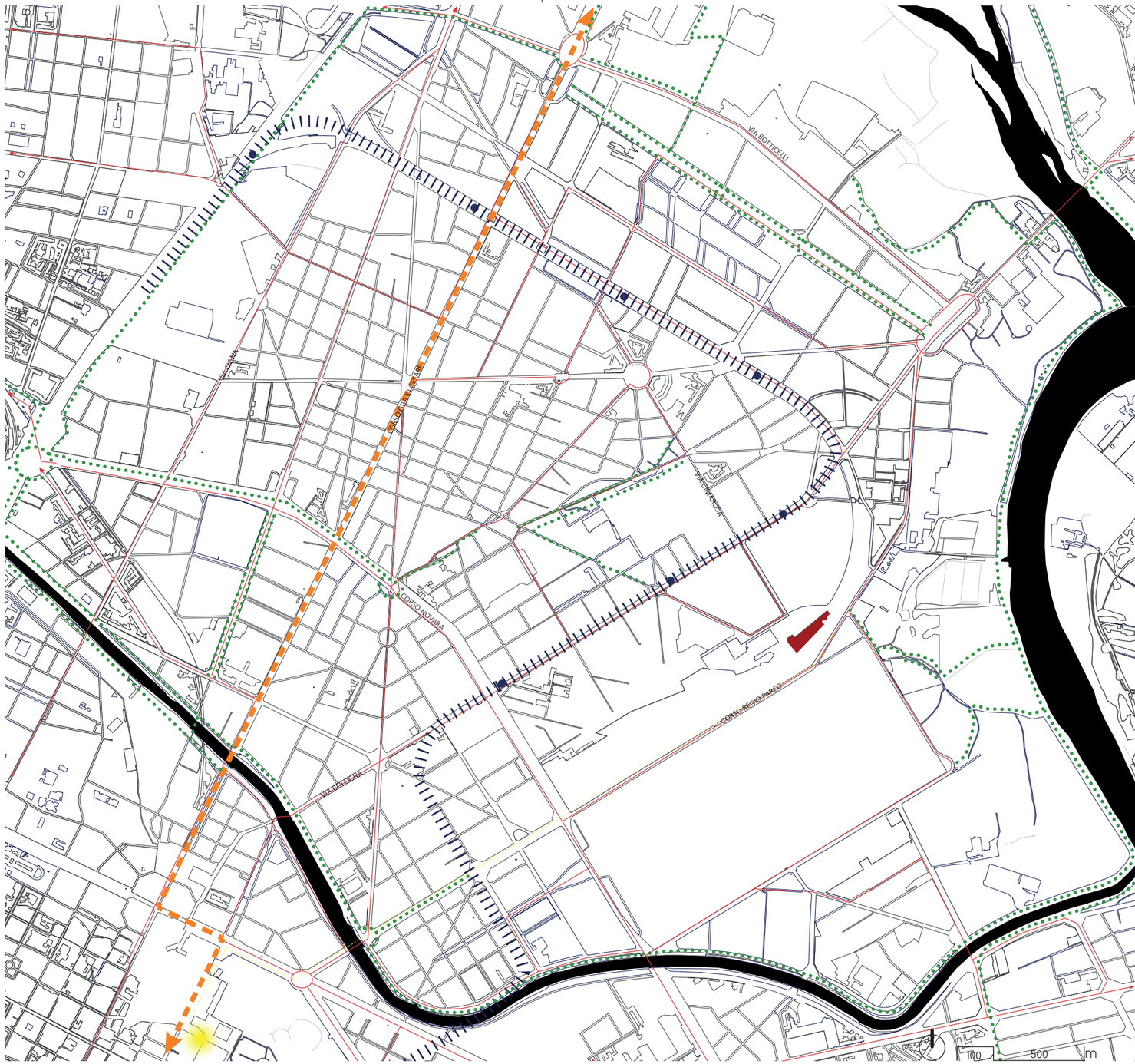
Accanto ai sistemi di trasporto pubblico, la presenza della rete ciclabile evidenzia un'infrastruttura di mobilità dolce che connette la Barriera ai grandi parchi urbani e agli assi verdi lungo il Po.

La rete di mobilità dolce verrà sviluppata ulteriormente all'interno del progetto per sfruttare al meglio la viabilità sostenibile e rendere maggiormente accessibile il sito e il collegamento tra area urbana e area verde. L'edificio, dunque, si trova in un punto di intersezione tra reti diverse e assume una funzione di cerniera tra il tessuto urbano denso e la fascia di spazi aperti verso il fiume e il Parco della Colletta. L'edificio si trova in un punto di intersezione tra reti di diversa scala , pubblica, ciclabile e paesaggistica, assumendo una funzione di cerniera tra il tessuto urbano denso e la fascia di spazi aperti verso il fiume.

LEGENDA

- linea metro 2
- linea bus
- linea tram
- percorso ciclabile

Via Monteverdi 114	4 > 2 > (4 min)	39 minuti
Porta Nuova	11 > 8 > (6 min)	30 minuti
Via Monteverdi 114	49 > (6 min)	32 minuti
Porta Susa	8 > (6 min)	26 minuti

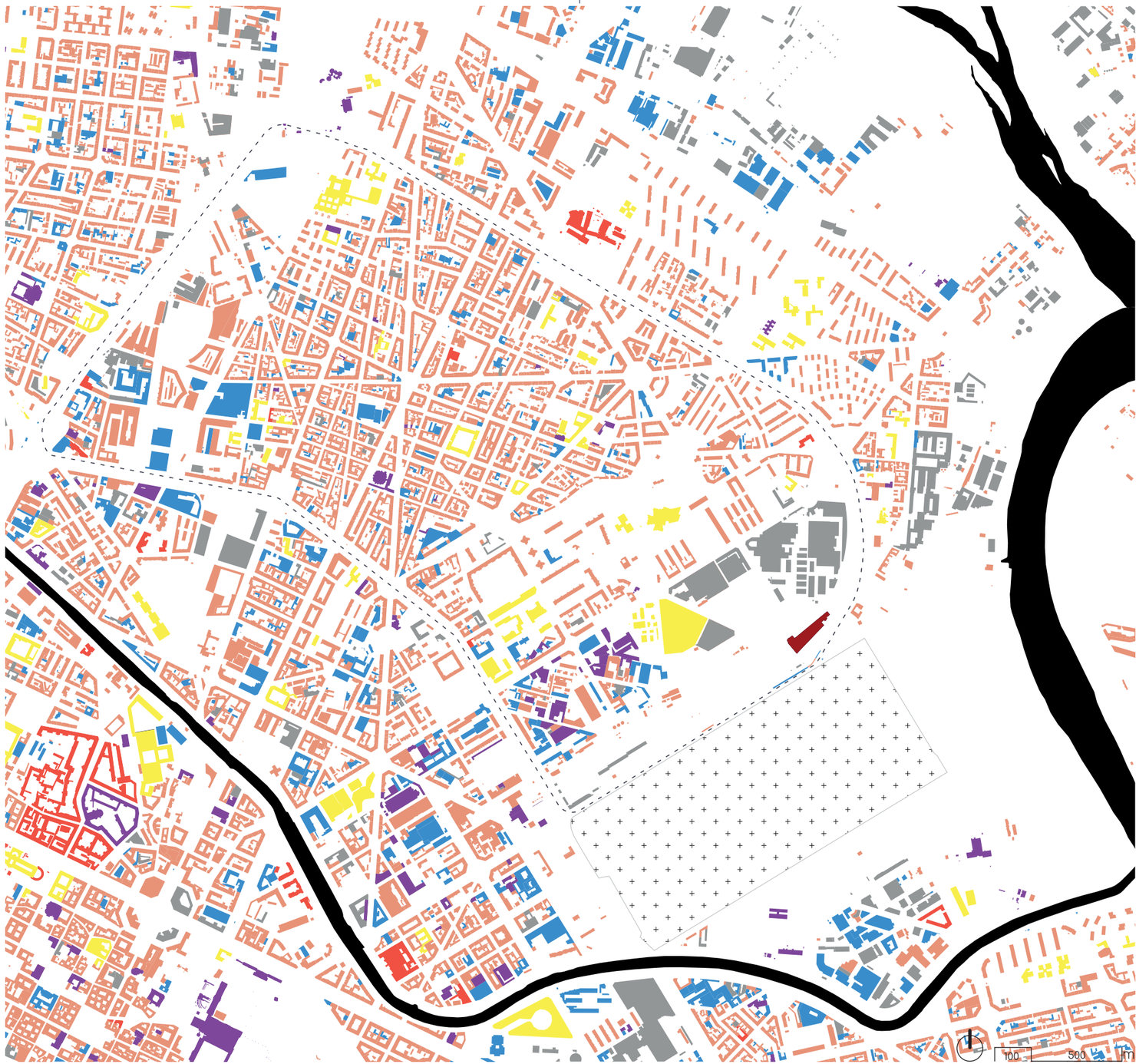


>ATTIVITA'

Dalla mappa possiamo notare come il tessuto urbano di Barriera sia eterogeneo e densamente stratificato,la distribuzione delle funzioni rivela la compresenza di attività pubbliche, produttive e soprattutto residenziali. A nord del quartiere prevale una maglia residenziale, punteggiata da strutture per l'istruzione e da attività commerciali. A sud si concentrano invece le aree industriali, oggi in parte dismesse o in trasformazione, mentre la presenza del Cimitero Monumentale segna invece un limite morfologico.
Completano il quadro la presenza di mercati, ospedali e impianti sportivi , che configurano Barriera come un quartiere dotato di un'elevata dotazione di servizi di interesse pubblico, distribuiti in modo diffuso, ma comunque lontani dall'area di progetto in cui prevale la presenza di vuoti e edifici industriali dismessi.

LEGENDA

- industriale
- residenziale
- sportiva
- sanitario
- mercato
- istruzione
- svago
- cimitero



> INDUSTRIE

La seguente mappa ricostruisce la morfologia industriale di Barriera di Milano (riferimento 2012), distinguendo tra il tessuto delle industrie storiche ormai scomparse e i grandi complessi in fase di trasformazione . L'edificio delle ex Poste si colloca in una posizione strategica di margine attivo, pur trovandosi in un settore caratterizzato da grandi vuoti urbani e infrastrutture logistiche come lo Scalo Vanchiglia, in cui l'edificio rappresenta un punto di connessione fondamentale tra la memoria industriale del quartiere e i nuovi scenari di rigenerazione. Mentre gran parte dei poli culturali mappati successivamente sorgono nel tessuto residenziale denso, notiamo che il fabbricato sorge in una zona dove insistono comparti industriali già trasformati o in attesa di riqualificazione, che ne definiscono il potenziale di hub artistico.
Proprio a ridosso delle ex Poste, il paesaggio urbano è dominato dalla presenza dell'ex Manifattura Tabacchi, oggi al centro di un ambizioso processo di trasformazione basato sul progetto dello studio Eutropia che la convertirà in un polo archivistico e universitario statale. Questa nuova polarità dialoga con realtà consolidate come la URMET, ancora attiva nel settore delle telecomunicazioni, e con esempi di riuso adattivo come il Lanificio Maggia, che sotto il nome di "La Fabbrica" ospita già un ecosistema di studi e laboratori creativi. In questo contesto, il recupero delle ex Poste si pone come l'azione necessaria per riscattare anche i volumi dell'adiacente ex Lanificio Piacenza , trasformando un'area storicamente segnata dalla logistica pesante in un distretto contemporaneo dove la memoria industriale e la produzione culturale possono convergere.

LEGENDA

- Industrie scomparse
- Industrie trasformate e/o in trasformazione

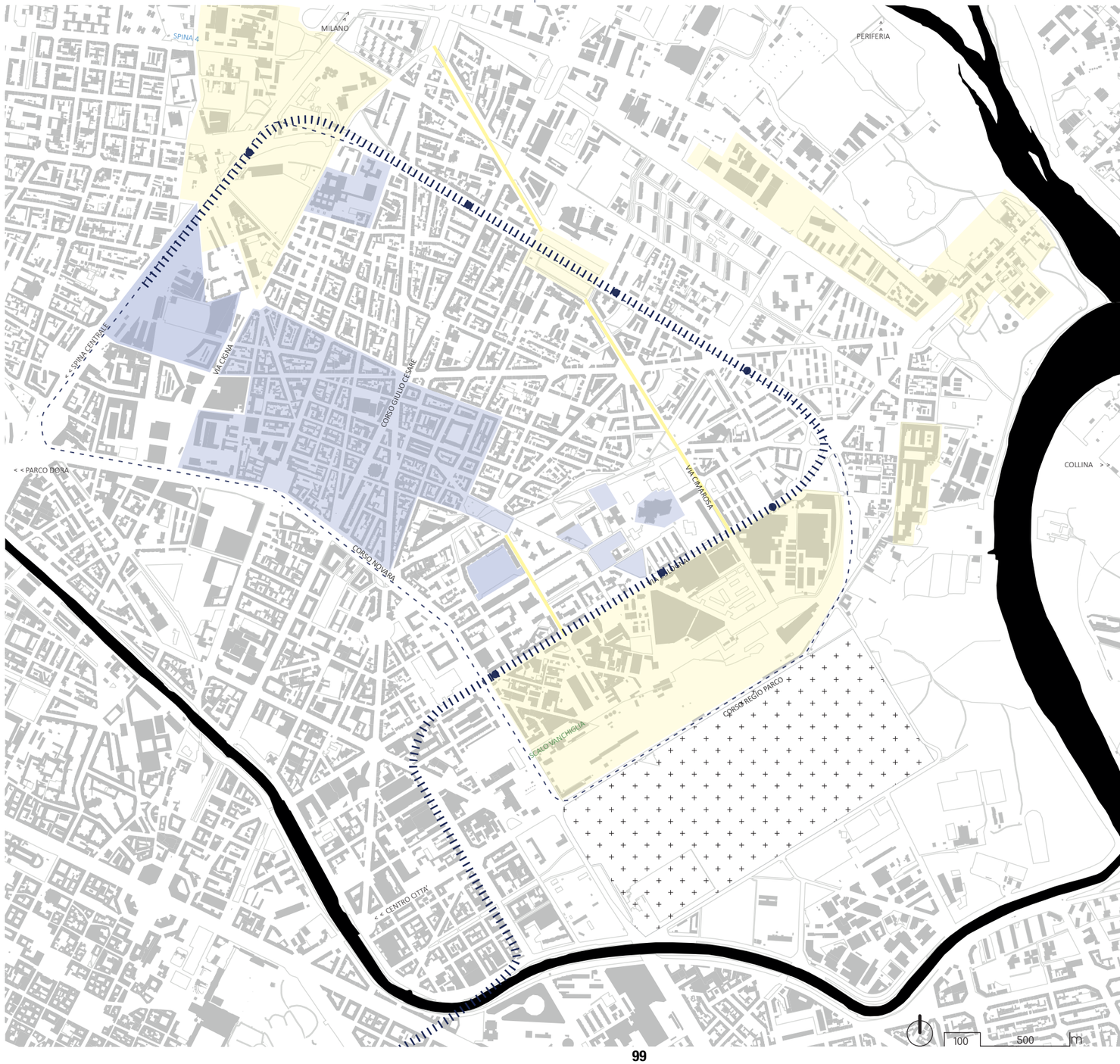
1 Fonderie e Smalterie Ballada
2 Gallettificio Militare
3 Centrale Elettrica Enel
4 CEAT CAVI sud
5 CEAT Cavi nord
6 Maglificio Calzificio Torinese
7 Bassifabbricati ad uso industriale "Ambito Buscalioni"
8 Lanificio Colongo
9 Stabilimento Cinematografico Ambrosio
11 Officina di manutenzione e rimessa dell'ATM
12 Istituto Biologico Chemioterapico Torinese
13 Scalo Merci Vanchiglia
14 Bassi Fabbricati produttivi e barriera operaia del Regio Parco
15 Fabbricati industriali URMET
16 Magazzino Artiglieria e Difesa Chimica Lanificio Piacenza
17 Lanificio Maggia già Manifattura Bona
18 Manifattura Tabacchi e Cartiera
19 Stabilimento FIMIT filatura da cotone Vanzina



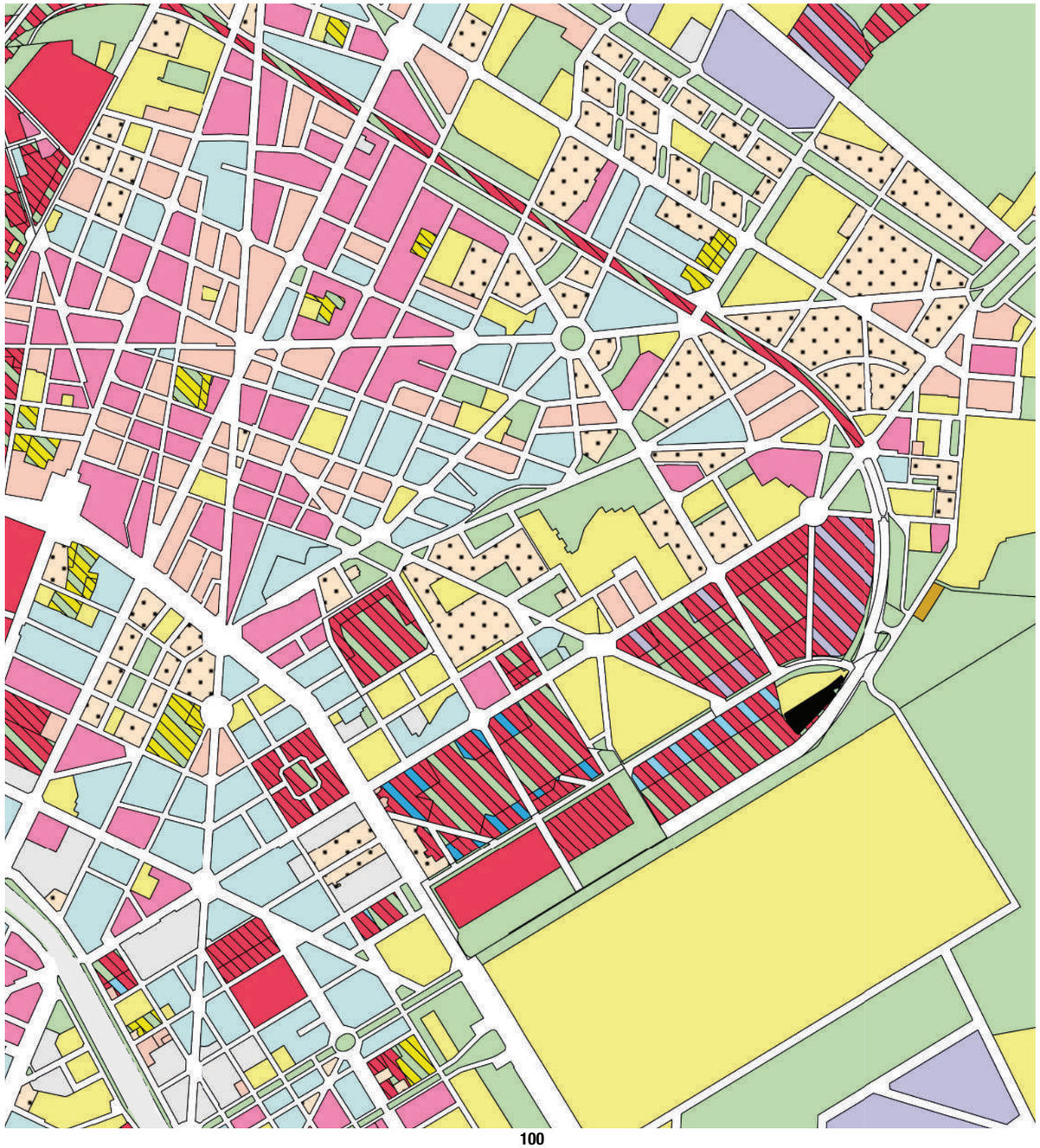
> URBAN “BARRIERA DI MILANO” E LE INTERCONNESSIONI CON LA VARIANTE

LEGENDA

- AREE INTERESSATE DALLA VARIANTE 200
- AREE OGGETTO INTERVENTO PISU



3.2.2 **PROSPETTIVE DI RIGENERAZIONE**



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

[19] Urban Lab Torino, Torino Nord. *Progetti e trasformazioni*, Urban Lab, Torino 2015;
[20] Barriera di Milano, *Ministero delle Infrastrutture*, Torino 2000;
[21] Comune di Torino, Variante n. 200 al Piano Regolatore Generale, Città di Torino, Torino 2010;
[22] Infra.To, *Linea 2 della Metropolitana di Torino: Progetto di fattibilità tecnica ed economica*, Infra.To S.r.l., Torino 2018;
[23] Comune di Torino, *Documento Programmatico della Variante 200 - Barriera mobile*, Città di Torino, Torino 2008;

Negli ultimi anni l'area, insieme a Regio Parco, Rebaudengo, Madonna di Campagna, è stata investita da una nuova ondata di interesse da parte della città. Sono stati previsti infatti nel corso degli anni progetti volti a trasformare e riqualificare l'area, di cui tre considerati quelli di maggiore importanza[19]. Si tratta di grandi progetti collocati in aree caratterizzate da grandi edifici industriali dismessi o abbandonati, come l'URBAN Barriera, un programma di rigenerazione finanziato per lo più da privati [20], fino ad arrivare al Piano Regolatore definito come Variante 200 [21] e il progetto per la costruzione della nuova linea 2 della Metropolitana [22].
La Variante 200 rappresenta uno strumento urbanistico con cui il Comune di Torino ha aggiornato le previsioni del Piano Regolatore del 1995, adeguandole a nuove esigenze urbane e infrastrutturali. Questo aggiornamento ha reso possibile l'inserimento della Linea 2 della metropolitana, che nel suo tratto iniziale utilizzerà il trincerone ferroviario dismesso attraversando i quartieri di Barriera e Regio Parco, e intercettando la Linea 1 alla stazione Re Umberto.
L'operazione interessa oltre un milione di metri quadrati di aree industriali dismesse, creando l'opportunità di integrare infrastruttura e progetto urbano. Una volta realizzati gli interventi, un parco lineare di circa due chilometri sorgerà sopra le gallerie della metropolitana, collegando i nuovi quartieri di Spina 4 e dello Scalo Vanchiglia, connettendo il Parco Sempione ai parchi fluviali e contribuendo a ricucire porzioni di città storicamente separate dalla trincea ferroviaria.
Il percorso operativo prende avvio nel 2008 con la presentazione del Programma "Barriera mobile", seguita dal bando per manifestazioni d'interesse e dal Documento programmatico della Variante 200. Nel 2009 si svolge il workshop "Implementare il masterplan" e il Consiglio Comunale approva il documento programmatico, fino all 2010 in cui vengono approvate definitivamente la Variante 200 e l'istituzione della STU [23].

3.3 **IMMAGINARI E PERCEZIONI:**
come i media descrivono barriera

GIUGNO 2016

Dopo la devastazione i rifiuti. Degrado senza fine alle Poste

"*Hanno murato tutti gli accessi, rendendo quasi inviolabili quei saloni che per anni hanno visto andare e venire numerosi clienti. Le vecchie Poste di via Monteverdi mostrano dalla strada un lato tetro e spettrale: i vetri e le finestre rotti, i locali abbandonati e un silenzio quasi surreale. Per impedire le razzie dei predoni del rame e della ghisa, e le incursioni dei vandali, gli uffici centrali hanno deciso di passare alle maniere forti, sigillando tutti gli stanzoni che negli ultimi anni avevano ricevuto visite sgradite e non previste."*

(torinocronaca.it)

AGOSTO 2016

Del palazzo delle Poste dimenticato è rimasto solo lo scheletro

"*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."*

(torino.repubblica.it)

FEBBRAIO 2020

Viaggio nella Torino dimenticata: le Poste Italiane di via Monteverdi abbandonate anche dai ladri

"*Immaginare di recuperare le poste è impensabile. L'ex centro di smistamento pacchi di via Monteverdi, distrutto dai vandali, saccheggiato dai ladri e fiaccato dal passare del tempo è ormai irrecuperabile. Tutta l'area, in realtà, soffre di una grave depressione: proprio davanti alle poste, infatti, son soliti fermarsi i camminanti rom, costantemente sgomberati dalle forze dell'ordine. Il piazzale antistante l'edificio è una discarica, con immondizia ovunque, anche sui marciapiedi.*
Difficile capire quindi quale possa essere il futuro di questa cattedrale nel deserto. L'unica speranza? La linea due della metropolitana, una grande opera che potenzialmente potrebbe ridisegnare completamente il volto dell'area Nord di Torino."

(torinoggi.it)

MARZO 2020

Nel futuro delle Poste di via Monteverdi c'è ancora abbandono, Iaria: "Non sono di proprietà del Comune"

"*La risposta dell'assessore all'Urbanistica Antonino Iaria però fa capire come la Città difficilmente si adopererà per la riqualificazione: "L'immobile non è di proprietà del Comune, ma di Poste Italiane. Non abbiamo però notizie di imminenti abbattimenti". Ecco perché, nel futuro prossimo non vi sono possibilità di riqualificazione. L'ultima speranza, come noto, è che l'arrivo della seconda linea della metropolitana possa dare una spinta a una riqualificazione globale di Torino Nord, compreso l'ex centro di smistamento pacchi di Poste Italiane in via Monteverdi.."*

(torinoggi.it)

OTTOBRE 2021

Ex Poste di via Monteverdi, il futuro è un rebus: la vicinanza del cimitero rallenta la riqualificazione

"*La proposta di uno studentato con uffici dedicati alla logistica è ferma per cause burocratiche: l'edificio è troppo vicino al cimitero Monumentale. Intanto procede a passo spedito la bonifica dell'amianto"*

(torinoggi.it)

APRILE 2023

Le vecchie poste abbandonate sono in vendita, ma il loro futuro resta un rebus

"*Un vincolo burocratico, previsto dal piano regolatore, tuttavia, impedisce di costruire in quell'area entro duecento metri dal vicino cimitero di corso Regio Parco. «Finché non verrà modificata quella fascia - ha evidenziato Cambai -, l'edificio continuerà ad essere una discarica a cielo aperto». Sull'ex centro di smistamento pacchi, bonificato dall'amianto, non esistono ancora progettualità. L'unica certezza è il persistere del vincolo con cui il futuro acquirente dovrà fare i conti. Per la Circoscrizione 6 resta fondamentale la restituzione dello spazio ai cittadini e la notizia della messa in vendita è stata accolta con positività."*

(torinocronaca.it)

NOVEMBRE 2024

L'ex centro pacchi di Poste Italiane di via Monteverdi che nessuno vuole comprare

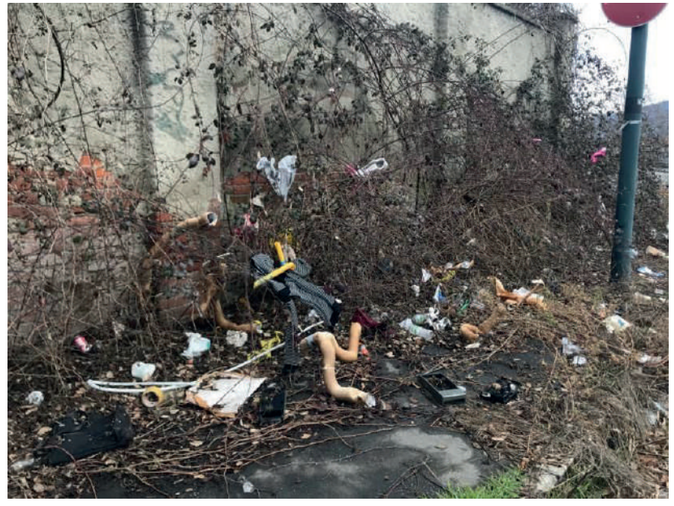
"*Un pensiero condiviso dal capogruppo dei Moderati Simone Fissolo, che ha sottolineato come questa porzione di Barriera "sta cambiando e cambierà molto: li vicino ci sono la Manifattura Tabacchi e la Spina". Per l'esponente della maggioranza l'ex centro smistamento pacchi potrebbe trasformarsi in uno studentato. "Ci sono tanti universitari – ha sottolineato – che cercano un posto dove stare. Lo studentato resta ancora un'idea importante, che potrebbe rivitalizzare un'intera area di città"."*

(torinocronaca.it)

Quali immagini dominano l'immaginario dell'area?



^ 3.3 Accumulo di rifiuti e degrado presso i confini del lotto



^ 3.4



^ 3.5 Presenza di discariche abusive localizzate. Accumuli di materiali inerti e rifiuti ingombranti che frammentano la continuità dello spazio pubblico e ne riducono la qualità ambientale

3.3.1 **STATO DEL MANUFATTO**



^ **3.6** Vista dall'ingresso principale dello spazio circostante. Il fronte cieco agisce come un dispositivo di isolamento aumentando la percezione di insicurezza





> **3.7** Vista sulla Mole e sulla Basilica di Superga: preesistenza paesaggistica da valorizzare per orientare flussi e aperture.



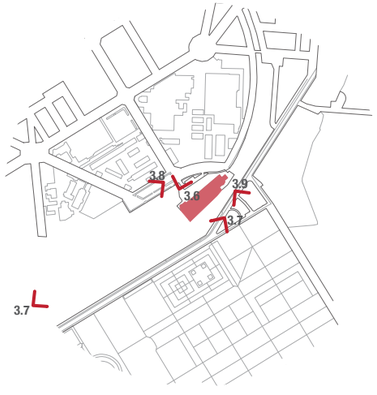
> **3.8** Vista dall'ingresso principale della fermata del bus 2.





> **3.9** Ampia area adibita a parcheggio. L'area di pertinenza si presenta come un grande spazio urbano sottoutilizzato.







^ 3.10 Attività di servizio cimiteriale.



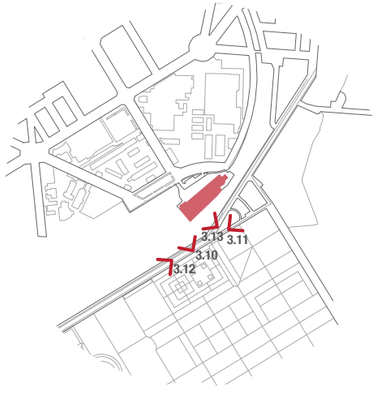
^ 3.11 Area antistante l'edificio. Percezione del confine: il muro del cimitero come barriera visiva e fisica che nega la permeabilità tra il lotto delle ex Poste e il quartiere.



^ 3.13 Spazio di accesso in prossimità del lotto.



^ 3.12 Presenza di verde spontaneo che contribuisce alla percezione di degrado.





< 3.14 Ex Lanificio in attesa di riqualificazione.



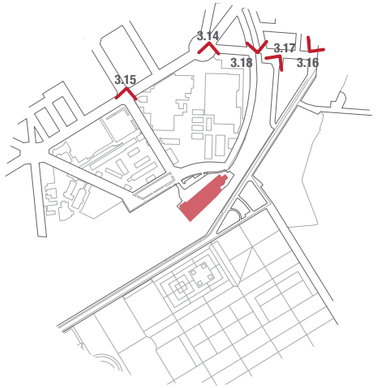
< 3.15 Fabbricati Urmet in attesa di riqualificazione



> 3.16 Ex Manifattura Tabacchi in stato di abbandono, in attesa di riqualificazione.



^ 3.17 Tracce ancora visibili dell'ex scalo.





^ 3.18 Tracce dei canali storicamente presenti oggi non più visibili in superficie ma rintracciabili nella morfologia del terreno.

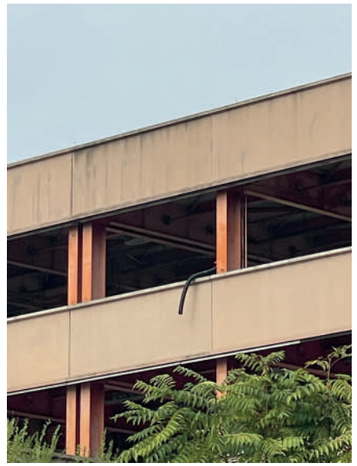


^ 3.20 Impianti a vista in stato di degrado.

^ 3.20 Impianti a vista in stato di degrado.



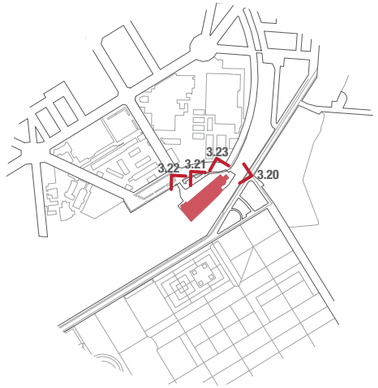
> 3.21 Struttura vandalizzata e coperta da graffiti



^ 3.20 Impianti a vista in stato di degrado.



< 3.22 Lotto con numerosi oggetti abbandonati

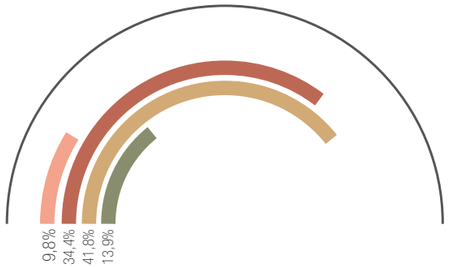




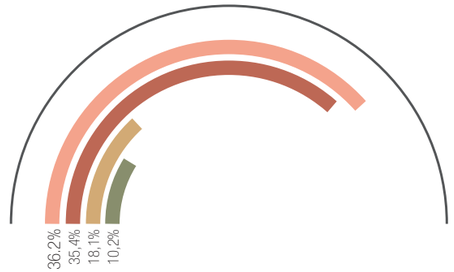
> 3.23 Controventi e struttura in acciaio a vista.

3.3.2 **RAPPORTO DEI CITTADINI CON IL QUARTIERE**

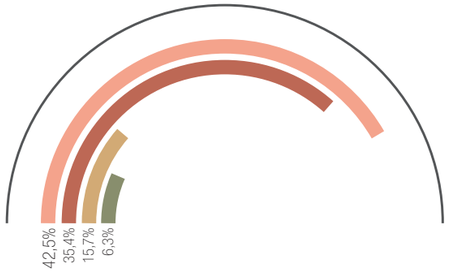
RITIENI ADEGUATO IL NUMERO E LA TIPOLOGIA DI SERVIZI RESENTI NEL QUARTIERE?



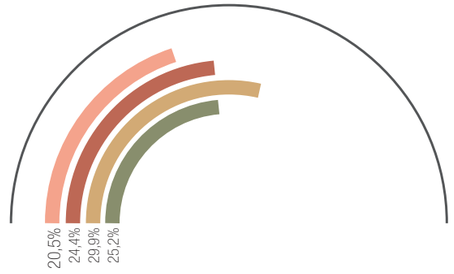
SONO MOLTO LEGATO AL QUARTIERE



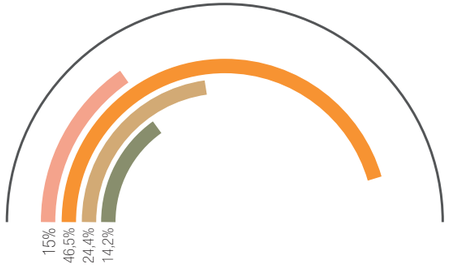
HO RICORDI FELICI NEL QUARTIERE



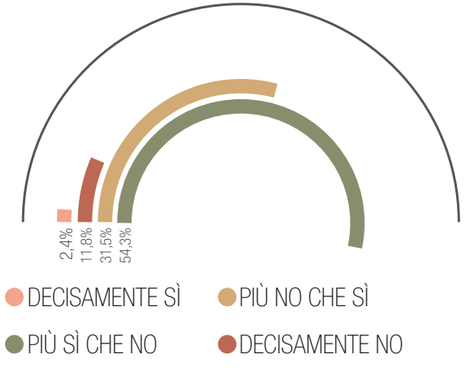
MI PIACE PASSEGGIARE PER IL QUARTIERE



DI GIORNO MI SENTO SICUR* NEL QUARTIERE

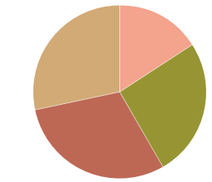


DI NOTTE MI SENTO SICUR* NEL QUARTIERE



Interviste dall'Atelier ambiente e spazio costruito A.A. 2024 /2025

SONO FELICE PER LE TRASFORMAZIONI DEL QUARTIERE



SÌ	16,5%
PIÙ SÌ CHE NO	23,6%
PIÙ NO CHE SÌ	30,7%
DECISAMENTE NO	29,1%

“Cambierei l’immagine ed il racconto dei mass media che cavalcano il pregiudizio.”

“Vorrei una popolazione più eterogenea e più giovani universitari. Ora la sensazione in alcune zone è che sia un po’ ghetto.”

“Vorrei più attenzione alle condizioni di vita di alcune persone; si potrebbe fare di più affinchè tutti vivano bene.”

“Vorrei trasformarlo in un quartiere di arte urbana.”

“Vorrei più mostre e musei che attirino pubblico al di fuori del quartiere.”

“Vorrei che ci fosse il coraggio di valorizzare il quartiere dal punto di vista turistico per il suo patrimonio culturale, architettonico e storico che è muto.”



PULIZIA



DEGRADO



SICUREZZA



TRASPORTI E INFRASTRUTTURE



ILLUMINAZIONE



SPAZI VERDI



SPAZI PER I GIOVANI



PIÙ NEGOZI E BOTTEGHE



SPACCIO SOST. ILLEGALI



POLITICHE DI INTEGRAZIONE



TURISMO

"Il futuro di Torino sarà una città universitaria"
"Per me la zona bella finisce da qua (fiorai) a via Bologna, dopo via Bologna non è neanche più Torino"
"Migliorerei i trasporti, ci sono pochi mezzi per raggiungere il cimitero"
- Uomo (fioraio), 65 anni

"Di giorno ancora ancora si riesce a camminare, di notte non esco proprio"
"Questa zona è abitata da pochi universitari; non so quanto siano utili le aule studio"
- Donna, 20 anni

"Mi trovo bene qua ma c'è un affitto alto"
"Non voglio nulla di più; la città va bene"
"Ho sentito della metro...senza il 4 non saremmo collegati: mi piace"
- Uomo, 40 anni

"Non sembra di essere in Italia qui in barriera"
"Non è pericolosa"
- Uomini, 25 anni

"Non manca nulla nel quartiere: è collegato bene tra la tangenziale, mezzi, ospedali e servizi, il centro è
vicino e ci sono 3/4 mercati nel giro di 500 metri"
"Sporcizia, delinquenza, l'esercito pietoso, la polizia fa finta di girare ma non succede nulla: c'è un problema
di sicurezza"
- Uomo, 65 anni

"Nel '97 non era così Barriera; ora è peggiorata. Ci sono problemi di sporcizia e sicurezza"
- Uomo, 50 anni

"Gente ubriaca che alle 6 di mattina si lancia le bottiglie, immondizia ovunque"
- Donna, 52 anni

"Si vive bene in realtà, ma la sera è un po' un problema"
- Uomo, 30 anni

"Proviamo a parlare con loro (riferendosi agli spacciatori) ma ci dicono che senza i documenti non
vengono assunti al lavoro"
"Si trovano difficoltà quando arrivano qui in Italia: quando è arrivato lui è stato spedito in Francia per
poi essere rimandato in Italia dove ha passato due anni come senzatetto alla Caritas per poi trovare
lavoro facendo i documenti grazie ad un nuovo decreto"
- Uomo, 60 anni

"Siamo arrivati in un punto molto preoccupante per questo quartiere: mia moglie non può viaggiare
da sola"
- Uomo, 50 anni

"Mancano tutti i servizi, non ci sono opportunità lavorative nel quartiere: prima c'erano le fabbriche
ora solo spacciatori"
- Uomo, 75 anni

3.4 **ARTE IN BARRIERA**

la metamorfosi

la creatività in barriera

URBAN

[24] Comune di Torino, *La Metamorfosi. Concorso internazionale di idee per il quadrante nord-est di Torino*, Città di Torino, Torino 2010;
[25] Urban Lab Torino, *Metamorfosi. Ottanta idee per Torino Nord*, Urban Lab, Torino 2011;
[26] Infra.To, *Linea 2 della Metropolitana di Torino: integrazione con il concorso Metamorfosi*, Infra.To S.r.l., Torino 2018;
[27] Comune di Torino, *Programma di Iniziativa Comunitaria URBAN II - Barriera di Milano*, Ministero delle Infrastrutture, Torino 2000;

Nel 2010 viene indetto un concorso internazionale di idee "La Metamorfosi", volto a indagare scenari futuri e strategie di progetto per il quadrante nord–est della città[24]. Al concorso partecipano ottanta gruppi multidisciplinari di progettazione, i quali elaborando una serie di proposte progettuali contribuiscono alla visione urbana dell'intervento[25].
La giuria ha valutato proposte riguardanti tre ambiti principali: Spina 4, con la trasformazione dell'area tra via Cigna, la Spina centrale e corso Grosseto in nuova "porta nord" della città, intesa come polo direzionale e nodo intermodale. Il tema principale riguardava la definizione della morfologia urbana e degli spazi pubblici; il Trincerone ferroviario con la progettazione della copertura dell'ex trincea lungo corso Sempione e via Gottardo, con particolare attenzione alla nuova stazione della Linea 2, al nuovo boulevard urbano di connessione tra Barriera di Milano e Regio Parco[26], e l'Ex Scalo Vanchiglia con la riqualificazione dell'area compresa tra corso Novara e corso Regio Parco, destinata a diventare un nuovo quartiere innovativo e creativo[25].

Parallelamente a queste visioni di assetto urbano, la trasformazione del quartiere, a partire dalla fine degli anni 90, Torino ha maturato nel campo della Street Art, della creatività urbana e dell'Arte Pubblica un patrimonio di esperienze, progetti e realizzazioni che la contraddistinguono come una delle capitali europee dell'Arte Urbana. L'attività di questi anni e i molti progetti hanno permesso, oltre alla creazione e implementazione di un vero e proprio museo a cielo aperto, di puntare alla valorizzazione del patrimonio esistente e di attrarre turismo culturale in città. Barriera di Milano è oggi uno dei quartieri della città più vivi e dinamici per l'arte contemporanea e urbana.
L'iniziativa comunitaria URBAN, avviata nel 1994, viene concepita per sostenere quartieri e aree urbane in condizioni di forte criticità, promuovendo programmi innovativi di rigenerazione[27] urbana, e favorendo un miglioramento significativo della qualità della vita nelle zone coinvolte. L'intervento si articola in quattro linee strategiche: riqualificazione fisico–ambientale, sviluppo economico e occupazionale, promozione socio–culturale, accompagnamento e comunicazione. Le proposte dovevano configurarsi come piani coordinati, capaci di intervenire sulla competitività, sulla coesione sociale e sulla sostenibilità in contesti con criticità superiori alla media cittadina. A seguito di una profonda analisi del territorio, il comune ha selezionato Barriera di Milano quale ambito prioritario e l'amministrazione ha elaborato un programma multidisciplinare presentando ufficialmente il dossier di

candidatura PISU nel 2010.
Urban Barriera rappresenta l'ultimo ciclo di politiche di rigenerazione attuate a Torino, in continuità con esperienze come The Gate a Porta Palazzo e Urban II a Mirafiori. L'area oggetto del programma copre circa 2,3 km² nella Circoscrizione 6, comprendendo porzioni di Barriera di Milano, Regio Parco e Falchera con confini identificati lungo: Corso Venezia a ovest; Via Gottardo / Via Sempione a nord;Via Bologna a est; Corso Vigevano / Corso Novara a sud.

Il piano

Il piano prevede specifici assi di intervento:
• L' asse fisico-ambientale, il quale ha come obiettivo la riqualificazione dello spazio pubblico per promuovere lo sviluppo sociale, economico, ambientale e culturale. L'asse punta al miglioramento della fruibilità urbana favorendo l'aggregazione e l'integrazione sociale. Alcune azioni che caratterizzano questo asse sono la realizzazione di un nuovo parco urbano, Parco Spina 4, e la trasformazione dello scalo Vanchiglia.
• Il secondo asse, di carattere economico-occupazionale, è invece orientato al rafforzamento dell'economia locale attraverso interventi capaci di accrescere l'attrattività del territorio al fine di migliorare l'occupabilità, sostenendo l'accesso e l'inserimento nel mercato del lavoro[28].
• Per rafforzare l'offerta culturale del territorio viene proposto l'asse socio culturale, il quale si propone di promuovere il territorio attraverso il rafforzamento dell'offerta culturale locale, stimolando percorsi di cittadinanza attiva, attivando servizi urbani efficaci per contrastare il degrado urbano e migliorare la qualità della vita[27].
• L'asse accompagnamento e comunicazione, invece, favorisce l'integrazione degli interventi e garantisce l'informazione e la partecipazione degli attori locali, con l'obiettivo di integrare gli interventi e garantire informazione e partecipazione attraverso informazione diffusa e strumenti presenti sul territorio, come sportelli di quartiere.



^ 3.2 Immagini rappresentanti alcuni murali realizzati in Barriera di Milano, fonte: *arteinbarriera.com e arteperstradatorino.it*

[28]IRES Piemonte, *Relazione annuale sulla situazione economica e sociale del Piemonte*, Ires, Torino 2023

> ARTE E CULTURA

La mappa evidenzia un sistema culturale decentralizzato dove l'arte urbana funge da motore di rigenerazione. La distribuzione degli interventi artistici e culturali di street art (B.ART, TOward 2030, Picturin) e la presenza di poli museali come il MUFANT dimostrano la transizione del quartiere da distretto industriale a laboratorio creativo a cielo aperto. Sebbene Barriera di Milano sia ricca di interventi artistici diffusi, è possibile notare una carenza di presidi culturali nell'area immediata delle ex Poste Monteverdi. L'edificio si colloca in una zona d'ombra della rete creativa attuale, per cui l'obiettivo del progetto è colmare questo vuoto, trasformando la struttura in un nuovo polo artistico monumentale. L'intervento trasforma le ex Poste da manufatto isolato a fulcro strategico, in grado di agire come catalizzatore urbano per la diffusione delle attività culturali verso le aree marginali.

LEGENDA

- MURARTE
- TOWARD 2030
- PICTURIN
- B.ART
- musei
- Barriera di Milano
- cimitero
- ex poste



04

04

RIFERIMENTI PROGETTUALI

4.1 Criteri e chiave di lettura
4.2 Casi studio
4.3 Una lettura comparativa: dagli esempi agli indirizzi di progetto

4.1 CRITERI E CHIAVE DI LETTURA

CAP IV | CONFIGURAZIONI SPAZIALI

I casi presentati in questo capitolo sono stati selezionati come riferimenti per il progetto, in quanto accomunati dalla capacità di coniugare il riuso del patrimonio esistente e la progettazione dello spazio pubblico con le pratiche creative e la costruzione di spazi collettivi. Pur appartenendo a contesti geografici e culturali molto diversi, essi vengono qui letti attraverso una stessa chiave interpretativa: la distinzione, proposta da Chapple, Jackson e Martin, tra distretti artistici formali e informali.

I primi nascono da una pianificazione istituzionale, promossa dall'alto da amministrazioni o enti culturali; i secondi emergono dal basso, in modo spontaneo e organico, dall'iniziativa di artisti e comunità locali che si insediano negli spazi dismessi. Si tratta, più che di due categorie rigide, di due poli di un continuum: molti dei casi qui analizzati nascono in forma informale e vengono successivamente formalizzati, e proprio in questo passaggio, come si è visto nel capitolo precedente, si annidano alcune delle contraddizioni del modello della città creativa.

Leggere i riferimenti lungo questo asse permette quindi non solo di descriverli, ma di interrogarne la genesi e gli esiti sociali, individuando le condizioni che rendono un intervento realmente aperto e inclusivo.

4.2 **CASI STUDIO**

Le Centquatre - Parigi, Francia

Friche de la Belle de Mai - Marsiglia, Francia

NDSM - Amsterdam, Olanda

798 Art District - Beijing, Cina

Superkilen - Copenhagen, Danimarca

Manifattura Tabacchi - Torino, Italia

OGR - Torino, Italia

Le Centquatre - Parigi, Francia

FUNZIONE ORIGINARIA	**Stabilimento ompe funebri**
NUOVA FUNZIONE	**Spazio artistico e culturale**
DIMENSIONI	**39.000 mq**
INTERVENTO	**2003 - 2008**

CAP IV | RIFERIMENTI PROGETTUALI

Nel dibattito sulle strategie di rigenerazione urbana, Le Centquatre è uno dei riferimenti più studiati per il legame che costruisce tra cultura, spazio pubblico e quartiere.
Sull'asse formale/informale rappresenta un caso formale in quanto nasce da una decisione e da un finanziamento pubblici, e viene poi promosso dall'amministrazione comunale di Parigi attraverso un concorso di progettazione.

L'edificio sorge nel XIX arrondissement, in un'area nord-orientale di Parigi storicamente svantaggiata, che per oltre un secolo ospitò lo stabilimento delle pompe funebri municipali, fino alla chiusura e all'abbandono nel 1997[1]. Lo stesso anno il complesso fu tutelato come monumento storico, riconoscendone il valore architettonico e simbolico: due grandi navate coperte da vetrate, banchine di scarico, cortili, antiche scuderie e cantine, distribuite lungo oltre 270 metri su una superficie paragonabile a quella di place de la République [2].

A partire dal 2003, attraverso un concorso che mise in competizione tre studi, la Città di Parigi affidò il recupero agli architetti Marc Iseppi e Jacques Pajot (Atelier Novembre), la cui proposta fu giudicata la più rispettosa dell'autenticità del sito[3]. L'intervento fu impostato su criteri di semplicità, flessibilità e affidabilità, al servizio di un progetto artistico plurale ed evolutivo; preservata il più possibile la forma originaria, il luogo riaprì al pubblico nell'ottobre 2008[4].

Il 104 si articola attorno a due spazi principali, "Le Cinq" e "La Maison des Petits", e accoglie residenze d'artista e spazi commerciali[5]. Più che limitarsi a esporre, l'istituzione sostiene la creazione artistica e ne fa un'esperienza condivisa, ampliando l'accesso alla cultura da parte della popolazione locale[6].
Il 104 viene letto non come un contenitore culturale chiuso, ma come un dispositivo urbano. Il suo direttore, José-Manuel Gonçalvès, ne rivendica una pratica di "urbanismo culturale" e lo concepisce come un «pezzo di città», in cui ogni elemento potenzialmente segregante viene rimosso o ripensato[7]. L'arte non viene così soltanto esposta, ma prodotta sul posto, insieme al pubblico, e cosiì la creatività diventa un processo aperto e accessibile, a cui l'intera comunità può prendere parte, piuttosto che un bene riservato a pochi.

(1) Yura Lim, Dong-uk Im, Jongoh, Lee, *Promoting the Sustainability of City Communities through 'Voluntary Arts Activities' at Regenerated Cultural Arts Spaces: A Focus on the Combination of the 'Democratization of Culture' and 'Cultural Democracy' Perspectives*, Corea, 2019;

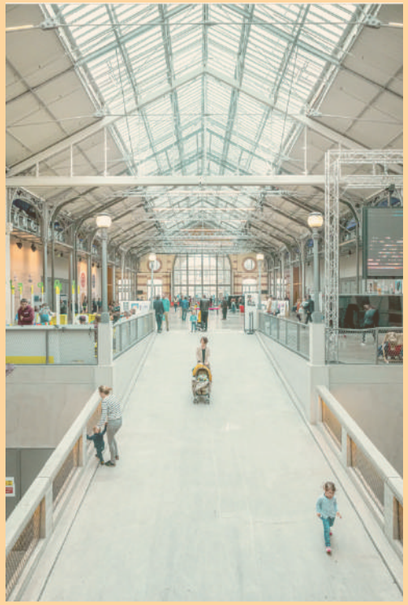








> https://novembre-architecture.com/projet/le-centquatre-centre-de-creation-artistique-paris-19/



> https://www.104.fr/





Friche de la Belle de Mai - Marsiglia, Francia

FUNZIONE ORIGINARIA	**Manifattura di tabacchi**
NUOVA FUNZIONE	**Cittadella culturale, produttiva e sociale**
DIMENSIONI	**45.000 mq**
INTERVENTO	**1992 - 2007**

[8] Ville de Marseille, La Manufacture des Tabacs de la Belle-de-Mai, scheda del patrimonio culturale.
[9] Boris, Grésillon, *La reconversion d'un espace productif au cœur d'une métropole : l'exemple de la Friche de la Belle de Mai à Marseille*, in «Rives méditerranéennes», 2012
[10] https://www.lafriche.org/la-friche/histoire/

La Friche la Belle de Mai costituisce un caso altrettanto significativo per comprendere la sinergia tra pratiche creative e contesti periferici fragili.

Sull'asse formale/informale è un caso informale nella sua genesi, in quanto progressivamente formalizzato attraverso il sostegno pubblico. Il sito sorge nel quartiere popolare della Belle de Mai, nel III arrondissement, accanto allo scalo ferroviario di Saint-Charles come polo per la manifattura dei tabacchi. Fu costruita su progetto dell'architetto Désiré Michel e inaugurata nel 1868, dopo che nel 1861 lo Stato, detentore del monopolio del tabacco, aveva acquistato il terreno. Divenuta in seguito proprietà della SEITA e ampliata a più riprese, negli anni Sessanta arrivò a produrre circa un quinto del tabacco consumato in Francia, prima di entrare in un lungo declino; l'attività cessò intorno al 1990 con il trasferimento della produzione a Vitrolles[9].

La rinascita prese avvio nella primavera del 1992, quando Philippe Foulquié e Alain Fourneau, direttori del Théâtre Massalia e del Théâtre des Bernardines, vi trasferirono il Système Friche Théâtre, occupando i dodici ettari dell'ex manifattura con una convenzione precaria a titolo gratuito stipulata con la SEITA e con l'appoggio dell'assessore alla cultura Christian Poitevin [10]. Non si trattò quindi di un'operazione calata dall'alto, ma di una spinta originaria di artisti e operatori culturali, sostenuta solo in un secondo momento da investimenti pubblici. Sotto la presidenza dell'architetto Jean Nouvel (1995-2002) la Friche venne integrata nel perimetro di Euroméditerranée e la città ne divenne proprietaria.

L'approccio architettonico ha deliberatamente preservato l'estetica industriale e l'identità "grezza" delle officine, riattivandole per gradi[9]. Il complesso si configura oggi come una vera e propria cittadella autonoma. Vi trovano stabilmente posto una sessantina di strutture artistiche e culturali, tra cui studi cinematografici, laboratori e sale di spettacolo, accanto a servizi di quartiere come un asilo nido e uno skatepark; i suoi poli cardine sono la Tour Panorama, un grande white cube dedicato alle arti visive, e la terrazza panoramica di circa 8.000 m².





> https://www.lafriche.org/temps-forts/on-air-2026/





NDSM - Amsterdam, Olanda

FUNZIONE ORIGINARIA	**Cantiere navale**
NUOVA FUNZIONE	**Distretto culturale**
DIMENSIONI	**90.000 mq**
INTERVENTO	**2000**

(11) Musterd, Sako, *The creative cultural city: New opportunities for urban regeneration?*, in «Journal of Urban Affairs», 2004;

(12)

(13) Havik, Klaske, Pllumbi, Dorina, *Urban Commoning and Architectural Situated Knowledge: The Architects' Role in the Transformation of the NDSM Ship Wharf, Amsterdam*, in «Architecture and Culture», vol. 8, n. 2, 2020;

(14)

(15) Lehtovuori, Panu, Havik, Klaske, *Alternative Politics in Urban Innovation*, Springer, Norvegia 2009;

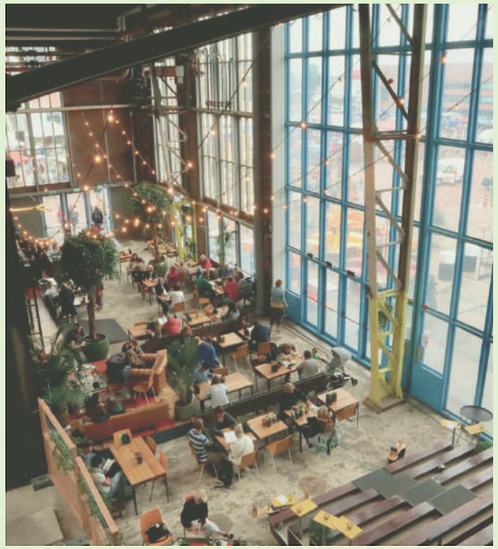
L'ex cantiere NDSM offre uno dei casi più studiati di rigenerazione dal basso di un grande vuoto industriale.

Sull'asse formale/informale è l'esempio più compiuto di distretto informale: nasce dall'iniziativa del collettivo Kinetisch Noord e viene solo successivamente riconosciuto e sostenuto dalle istituzioni, fino alla tutela come monumento.
Un tempo tra i più grandi cantieri navali d'Europa, l'NDSM fu travolto dal declino della cantieristica negli anni Settanta e Ottanta, fino al fallimento della società nel 1984; per quasi due decenni i suoi terreni e i grandi hangar rimasero in larga parte abbandonati(11). Proprio questo lungo vuoto rese possibile una strategia di sviluppo dal basso: occupanti e artisti riconobbero il potenziale degli edifici dismessi, dando vita alla fondazione Kinetisch Noord, che si proponeva di preservarne il carattere industriale riconvertendolo a usi creativi.

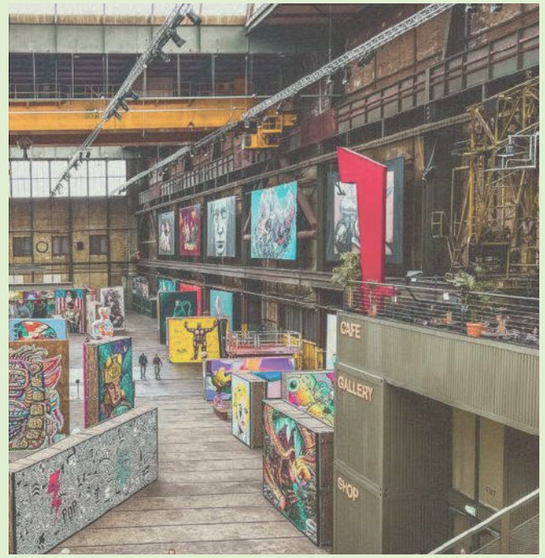
La svolta avvenne nel 2000, quando l'artista Eva de Klerk vinse il bando indetto dal distretto Nord di Amsterdam per un piano di uso temporaneo della parte orientale del cantiere, circa 84.000 m² (12). Il gruppo Kinetisch Noord nasceva dalla Gilda degli Edifici Industriali dell'IJ, che riuniva artisti e squatter; da quell'esperienza derivava la strategia "De Stad als Casco", la città come struttura grezza, pensata per lasciare spazio alla partecipazione attiva degli utenti (13). È questo il principio applicato all'interno del grande hangar centrale, l'NDSM-Loods: invece di demolire o compartimentare in modo rigido, si scelse di costruire soltanto cascos (telai da completare a cura degli stessi artisti) dando forma alla Kunststad, una "città dell'arte" al coperto con atelier, spazi per imprese culturali, laboratori teatrali e uno skatepark indoor.
L'esperimento ebbe successo e riconoscimenti istituzionali, già nel 2002 i ministeri competenti indicarono NDSM come progetto modello di rinnovamento urbano nei Paesi Bassi, e nel 2005 il cantiere fu tutelato come monumento provinciale (14). Per una riflessione sulla città creativa il caso è doppiamente significativo: si inserisce nella "Breeding Place Policy" olandese e, al tempo stesso, viene letto dalla letteratura come un caso precoce di urban commoning, avviato come impresa collaborativa tra cittadini, attori pubblici e privati (15).







> https://levenopndsm.nl/about-ndsm/





> https://www.edilsocialnetwork.it/tra-il-dire-e-il-fare-c-e-di-mezzo-il-riuso-temporaneo/

798 Art District - Beijing, Cina

FUNZIONE ORIGINARIA	**Struttura militare**
NUOVA FUNZIONE	**Distretto culturale**
DIMENSIONI	**600.000 mq**
INTERVENTO	**2002 - 2008**

Il 798 è uno dei casi più discussi di riuso adattivo su scala macro-urbana, e insieme un esempio delle ambiguità che accompagnano la trasformazione di un sito industriale in distretto creativo.
Per la sua genesi rappresenta il caso che meglio illustra il passaggio da distretto informale a distretto formale, in quanto avviato spontaneamente dagli artisti e in seguito istituzionalizzato dall'alto.

Il complesso, nel distretto di Chaoyang, fu avviato nel 1954 come "Joint Factory 718", un grande polo statale per la produzione di componenti elettronici, a uso sia militare sia civile, realizzato con il contributo della Germania dell'Est. La prima produzione uscì nel 1957; nel 1964 il complesso fu suddiviso in più stabilimenti da cui il distretto prende oggi il nome. Dal punto di vista architettonico è visibile la monumentalità dello stile staliniano sovietico con ampi capannoni inondati di luce naturale e le caratteristiche coperture a shed.

Quando, a partire dal 2000, le attività produttive si trasferirono altrove, gli spazi cominciarono a essere affittati. Furono proprio i canoni bassi e i caratteri unici di questi loft industriali ad attrarre la comunità artistica: i primi furono docenti dell'Accademia Centrale di Belle Arti, poi, dal 2002, le prime gallerie e librerie d'arte, fino a una quarantina di realtà già nel 2003.
La riattivazione, all'inizio spontanea, fu in seguito assorbita dall'alto: nel 2006 si tenne il primo festival e, in vista delle Olimpiadi del 2008, il distretto fu formalmente tutelato e trasformato in un polo culturale pedonale di rilievo internazionale.

L'intervento architettonico ha scelto la via della stratificazione storica visibile: le scritte in vernice rossa risalenti alla Rivoluzione Culturale e i vecchi macchinari di fabbricazione tedesco-orientale sono stati lasciati in posa, come scenografia carica di memoria. Proprio questo passaggio, però, ha alimentato un dibattito che interessa i limiti del modello. Come osserva il geografo Hyun Bang Shin, la spinta culturale spontanea è stata progressivamente assorbita dall'iniziativa istituzionale, in una forma di gentrificazione guidata dallo Stato, con la regolamentazione degli affitti e l'arrivo delle grandi fondazioni d'arte occidentali [16].

Il 798 ha così agito da modello nella trasformazione di Pechino da città industriale a città creativa globale [17], ma a costo di quelle tensioni tra creatività dal basso e valorizzazione economica che ne fanno un caso esemplare anche nei suoi limiti (la questione critica è approfondita nel

[16] Shin, Hyun Bang, *Urban conservation and re-scaling of state power: The case of Beijing's 798 Art Zone*, Geoforum, vol. 41, n. 6, 2010;
[17] Currier, Jennifer, *Art and Power in the New China: An Ethnography of Beijing's 798 Art District*, Journal of Visual Culture, vol. 7, n. 2, 2008;

par. 1.6)





> https://www.sasaki.com/projects/798-arts-district-vision-plan/







Superkilen - Copenhagen, Danimarca

FUNZIONE ORIGINARIA	**Progetto di spazio pubblico**
NUOVA FUNZIONE	**Parco e spazio pubblico urbano**
DIMENSIONI	**ca. mezzo miglio di lunghezza**
INTERVENTO	**2009 - 2012**

[18] https://archello.com/project/superkilen;
[19]
[20] Danish Architecture Center (DAC), *Superkilen: Captures the diversity of Nørrebro*, DAC Magazine, Danimarca 2023;
[21] Schwarz, Mareike, *Atmospheres of Designed Diversity? The Spatial Politics of Superkilen in Copenhagen*, Intellect, Regno Unito 2024;

A differenza degli altri riferimenti, Superkilen non è il recupero di un edificio industriale dismesso, ma la progettazione di un grande spazio pubblico. Viene incluso proprio per questa specificità: mostra come le pratiche creative e la partecipazione possano costruire un luogo collettivo a partire dalla diversità di un quartiere, ed è quindi un riferimento diretto per il tema dello spazio pubblico come bene comune affrontato nel capitolo 2.
Sull'asse formale/informale è un caso formale ma a forte componente partecipativa: è un progetto commissionato dalla Città di Copenhagen e dalla fondazione Realdania [18], ideato dall'alto ma costruito attraverso il coinvolgimento diretto degli abitanti.

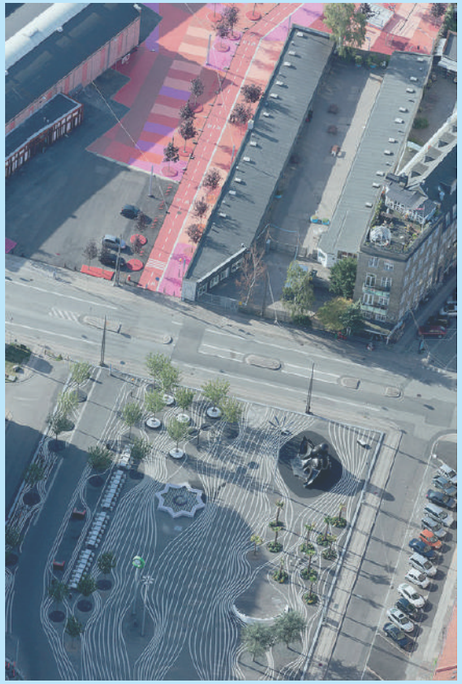
Si tratta di uno spazio urbano lungo circa mezzo miglio che attraversa Nørrebro, uno dei quartieri più etnicamente diversi e socialmente problematici di Copenhagen.
Il concept è stato sviluppato dal collettivo artistico SUPERFLEX insieme allo studio Bjarke Ingels Group (BIG) e ai paesaggisti Topotek1 [19], ed è organizzato in tre zone distinte per colore e funzione: la piazza rossa, dedicata alle attività sportive; il parco verde, con prato e gioco per i bambini; e il mercato nero, spazio per il mercato alimentare e i picnic.

L'idea che tiene insieme il progetto è quella di una grande esposizione a cielo aperto della diversità del quartiere [20].
Attraverso un processo definito di "partecipazione estrema", agli abitanti, provenienti da decine di paesi, è stato chiesto di proporre oggetti urbani dei loro paesi d'origine; ne è risultata una raccolta di 99 oggetti da 59 paesi, disseminati nel parco come celebrazione della pluralità del quartiere. Ogni oggetto è accompagnato da una targa che ne indica natura e provenienza, in danese e nella lingua d'origine.

Proprio il tema della partecipazione rende Superkilen utile anche in chiave critica. Molto premiato dalla scena artistica internazionale, il progetto è stato al tempo stesso criticato da urbanisti locali come una semplice operazione di place marketing; è stato osservato come il concept, fondato sulla rappresentazione nazionale e affidato a un gruppo in prevalenza non migrante, incorpori scarsamente il "sapere situato" dei migranti, anche se la ricerca sul campo ha rilevato reali incontri interetnici positivi [21].

Questa ambivalenza tra celebrazione ed esibizione della diversità, collega Superkilen alle contraddizioni discusse nel capitolo 1.6 e lo rende

prezioso in quanto indica le potenzialità della partecipazione nella costruzione dello spazio pubblico, ma anche i suoi limiti quando la diversità rischia di ridursi a immagine.







> https://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex







Manifattura Tabacchi - Torino, Italia

FUNZIONE ORIGINARIA	**Manifattura dei tabacchi**
NUOVA FUNZIONE	**Polo archivistico, culturale e universitario**
DIMENSIONI	**46.000 mq**
INTERVENTO	**2024 - oggi**

[22] MuseoTorino, *Stabilimento ex Manifattura Tabacchi* (storia del sito e del parco del Viboccone), MuseoTorino, Italia 2011;
[23] Politecnico di Torino, *Torino, da Manifattura Tabacchi a polo culturale: storia, processo, concorso, progetto*, Politecnico di Torino, Italia 2024;
[24] *Rigenerazione urbana per la nuova ex-Manifattura Tabacchi* (esiti del concorso e dati di progetto), Area, n. 194, 2024;

A differenza degli altri riferimenti, la Manifattura Tabacchi di Torino non è una rigenerazione già compiuta, ma un processo in corso, per questo viene assunta come riferimento progettuale più che come caso concluso.
Il suo interesse sta soprattutto nella prossimità, sorge nel quartiere Regio Parco, nella zona nord-orientale della città, a ridosso dell'area di Barriera di Milano, e nella logica dell'intervento. Sull'asse formale/informale è un caso nettamente formale perchè l'operazione è promossa da enti pubblici attraverso un concorso di progettazione.

Il sito ha una storia lunga e stratificata. Nell'area sorse a metà del XVI secolo il parco del Viboccone, voluto da Emanuele Filiberto come podere per la bachicoltura e luogo di svago; danneggiato durante gli assedi del 1640 e del 1706, fu ristrutturato e a metà Ottocento divenne la Regia Fabbrica del Tabacco, cessando l'attività nel 1996 [22].

Dopo decenni di progetti interrotti, il protocollo d'intesa del 2022 tra Agenzia del Demanio, Ministero della Cultura, Regione Piemonte, Città di Torino, Politecnico e Università ha aperto a un intervento concreto, considerato essenziale per la rigenerazione del nord-est della città [23].
Il concorso internazionale è stato vinto dal team Eutropia Architettura, Pininfarina Architecture e Weber Architects con Paisà Landscape: il progetto prevede un Polo Archivistico e Culturale insieme a un Polo Universitario con residenze e servizi per studenti, valorizzando le preesistenze industriali e restituendo alla città circa 4,5 ettari di territorio [24].

Per la ricerca, la Manifattura è un riferimento utile per analogia e prossimità. Mostra come, a pochi passi dall'area di intervento, un grande contenitore industriale dismesso venga riletto come infrastruttura culturale e collettiva.
Va però osservato che si tratta di un'operazione istituzionale, guidata dall'alto e centrata su funzioni archivistiche e universitarie, un modello "formale" rispetto al quale il progetto qui proposto può collocarsi in modo complementare, puntando maggiormente sulle pratiche creative e sullo spazio pubblico di quartiere.







> https://www.eutropia-architettura.it/portfolio/ex-manifattura-tabacchi/







OGR - Torino, Italia

FUNZIONE ORIGINARIA	**Officine ferroviarie**
NUOVA FUNZIONE	**Hub culturale e dell'innovazione**
DIMENSIONI	**20.000 mq**
INTERVENTO	**2013 – 2017**

[25] MuseoTorino, OGR – Officine Grandi Riparazioni (storia ferroviaria del complesso), MuseoTorino, Italia 2011;
[26] Fondazione CRT, OGR Torino (obiettivi culturali e dati dell'intervento), Fondazione CRT, Italia 2017;
[27] Wikipedia, Officine Grandi Riparazioni di Torino, it.wikipedia.org, Italia 2026;
[28]

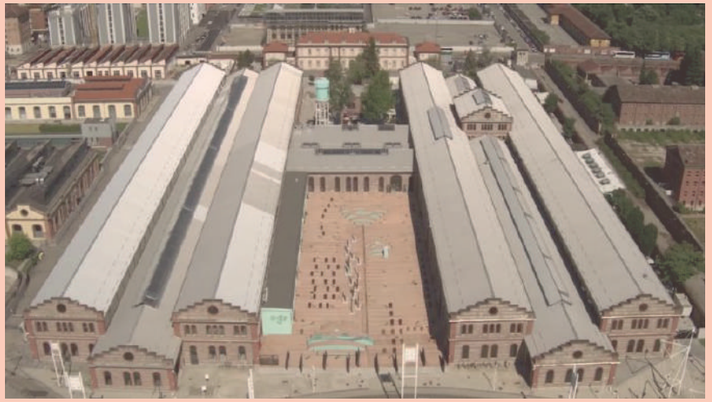
Le OGR rappresentano il caso torinese più compiuto di rigenerazione di un grande complesso industriale in polo culturale, ed è anche il riferimento più vicino, per scala e funzioni, a un'operazione come quella proposta per le Ex Poste.
Sull'asse formale/informale è un caso formale: la trasformazione non nasce dal basso, ma da un investimento e da una regia unitaria, in questo caso di una fondazione di origine bancaria.

Le officine, tra le più antiche d'Italia, furono realizzate a Torino intorno alla metà dell'Ottocento, in concomitanza con le linee ferroviarie verso Genova (1853) e Novara (1856) [25]. Per oltre un secolo vi lavorarono centinaia di operai addetti alla manutenzione dei convogli, in quello che è considerato uno dei più importanti esempi di architettura industriale ottocentesca a Torino [26]. L'attività si concluse nei primi anni Novanta, con l'abbandono della struttura, per la quale si arrivò a ipotizzare la demolizione.

La svolta avvenne nel 2013, quando la Fondazione CRT, tramite la società OGR-CRT, acquistò da RFI Sistemi Urbani l'edificio a forma di H, di circa 20.000 m² e 16 metri d'altezza, avviandone la riqualificazione con un investimento di circa cento milioni di euro[27]. Il recupero conservò la struttura industriale, colonne in ghisa, facciate in mattoni e coperture voltate, introducendo nuovi sistemi di luce, suono ed energia adatti all'uso contemporaneo. Le OGR riaprirono al pubblico il 30 settembre 2017.

Oggi le OGR sono un vero e proprio hub creativo, in cui si svolgono mostre, concerti, performance e laboratori, e dove trovano spazio anche start-up e progetti di ricerca; l'obiettivo dichiarato unisce creazione culturale e finalità di inclusione sociale, accanto alla ricerca scientifica e tecnologica [28].

Per la ricerca sono un riferimento prezioso ma anche un termine di confronto critico dimostrano, nella stessa città dell'area di intervento, come un grande contenitore industriale possa diventare infrastruttura culturale di rilievo, ma proprio la loro genesi, un investimento privato di grande scala, in posizione centrale e strategica, le rende un modello difficilmente trasferibile a un quartiere periferico e fragile come Barriera di Milano.





> https://www.fondazionecrt.it/ogr-torino-arte-e-tecnologia-senza-confini/







> https://www.garibaldiarchitects.com/it/project/ogr-tech-offices-turin/
> https://www.fondazionecrt.it/ogr-torino-arte-e-tecnologia-senza-confini/

05

Ex Poste di via Monteverdi, Torino. Foto delle autrici.

05

PROGETTO

5.1 Il quartiere
5.2 SWOT
5.3 Stato di fatto
5.4 Concept
5.5 Progetto

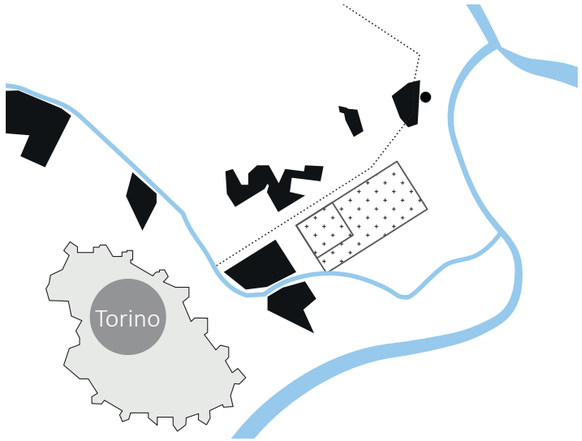
5.1 IL QUARTIERE

1. 1558 - 1706 Il Parco Reale



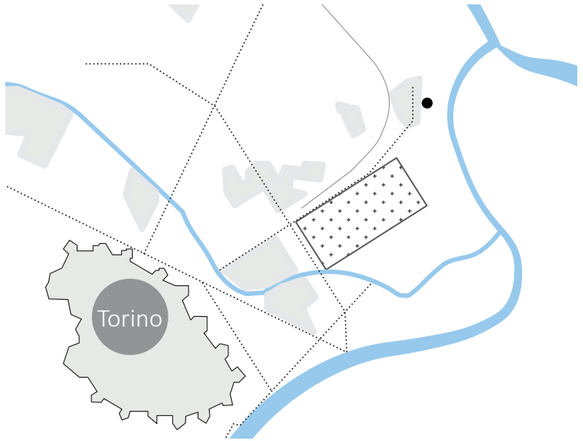
Il Palazzo del Viboccone ed il suo parco.

2. XIX Secolo - Nascita e consolidamento del Borgo



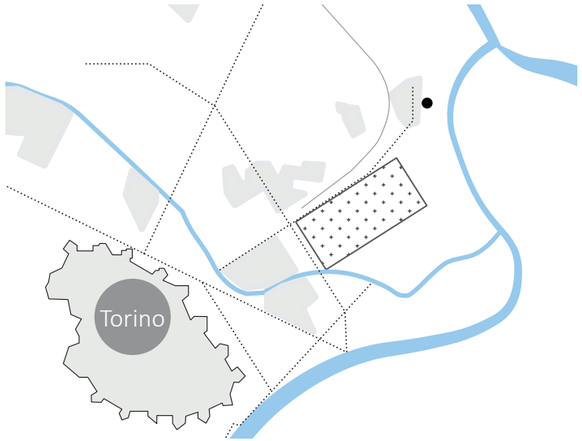
Sviluppo del primo nucleo urbano intorno alle cascine preesistenti, lungo gli assi di via delle Maddalene e della strada del Regio Parco.

3. XX Secolo - Trasformazioni e collegamento con la città



L'espansione urbana si sposta verso nord modificando il proprio asse principale da corso Regio Parco a via Bologna.

3. Dal Dopoguerra al 1996 - Le crescita edilizia e il declino

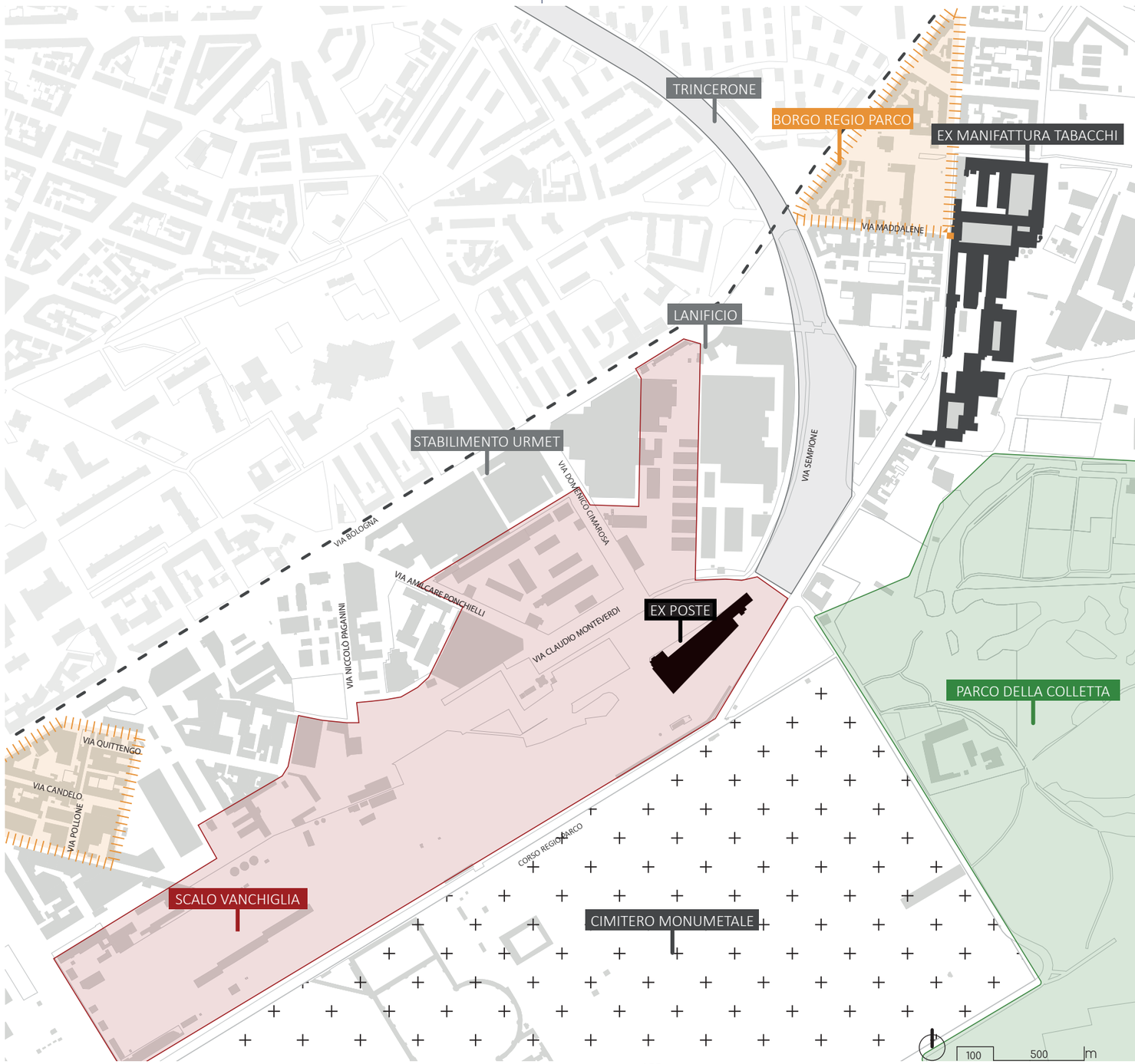


Il quartiere diventa sede di importanti opere di ricostruzione e demolizione.

> IL QUARTIERE

Il quartiere Regio Parco, inizialmente situato al di fuori delle mura fortificate e poi annesso alla prima cinta daziaria, rappresenta uno dei primi luoghi borghigiani. L'area si distingue per la presenza di numerosi elementi storici, tra cui la Manifattura Tabacchi, stabilimento produttivo a cui è legata la localizzazione del primitivo insediamento. Il borgo, inizialmente caratterizzato da una maglia urbana densa e con strade strette, vede sviluppi nelle varianti del 1915, del 1926 e del 1935, definendo un andamento stradale di tipo non ortogonale. Gli elementi che contribuirono a tale sviluppo furono nel tempo la presenza delle estese aree fluviali dei fiumi Dora, Po e Stura, del Cimitero e dello scalo merci Vanchiglia, fornendo una particolare impronta non solo al settore urbano, ma alla strutturazione dell'intera città. Queste ultime due strutture infatti mantengono un ruolo importante in quanto memoria del passato e protagoniste di attività lavorative e organizzative della società torinese per un lungo periodo storico.

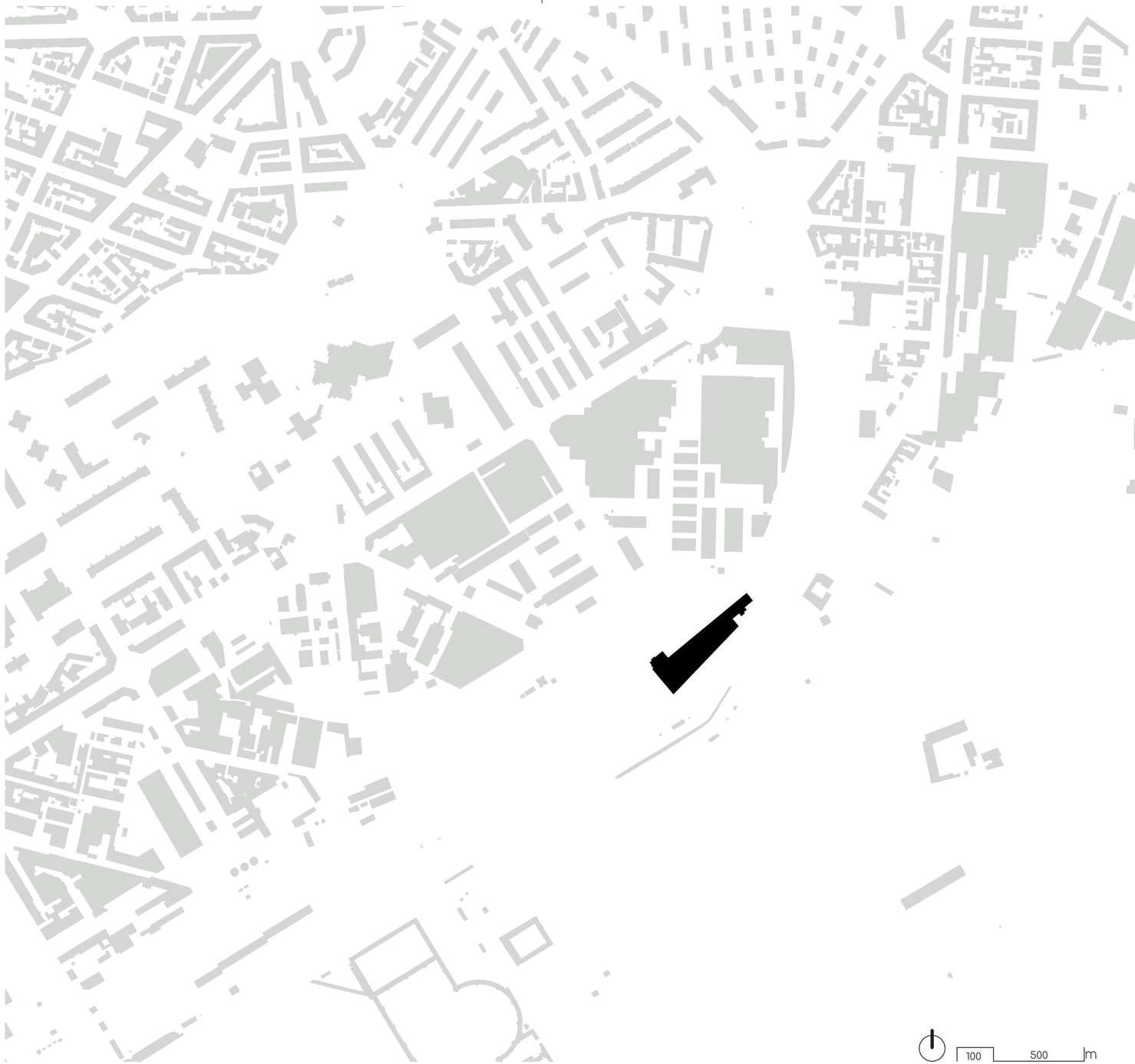
Oltre a questi punti di riferimento, il borgo presenta anche una serie di edifici sorti dalla grande attività industriale sviluppatasi a Torino nel corso del Novecento, identificabili nella maglia viaria strutturale dei corsi Regio Parco e Novara, via Bologna e il lungodora Colletta. Qui l'edificato si presenta minuto e con caratteristiche che ne definiscono la connotazione tipicamente borghigiana. Il primo nucleo è posto di fronte alla Manifattura Tabacchi, in affaccio su corso Regio Parco, con piccole strade e case che sboccano su spiazzi di varie dimensioni. Gli edifici sono composti generalmente a due o tre piani fuori terra e architettonicamente variando dalla semplicità estrema ad assetti più ricercati. Il secondo nucleo, che ripropone la medesima tipologia edilizia minuta, si colloca tra via Bologna e corso Novara, con piccole case su due o tre piani fuori terra, in particolare su via Candelo, Pollone e privata Quattengo. Anche qui l'area è circondata da fabbricati, in parte dismessi, ponendosi sia per posizione sia per la mancanza di un polo identitario come un agglomerato autonomo.



< PIENI E VUOTI

All'interno di questa mappa si evidenzia il rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti all'interno dell'area.
Il tessuto urbano si presenta prevalentemente compatto e continuo nelle zone residenziali, caratterizzate da isolati densi e fronti edilizi consolidati.
Al contrario, le aree industriali e ferroviarie introducono ampi spazi aperti e lotti di grandi dimensioni che interrompono la continuità del costruito. La presenza di questi vuoti urbani rappresenta una potenziale risorsa per futuri interventi di rigenerazione e per il miglioramento della permeabilità urbana, offrendo la possibilità di introdurre nuove funzioni, spazi pubblici, percorsi e servizi capaci di migliorare la connessione tra le diverse parti e di rispondere alle esigenze della comunità locale.

CAP V | PROGETTO



> CAPACITÀ INSEDIATIVA

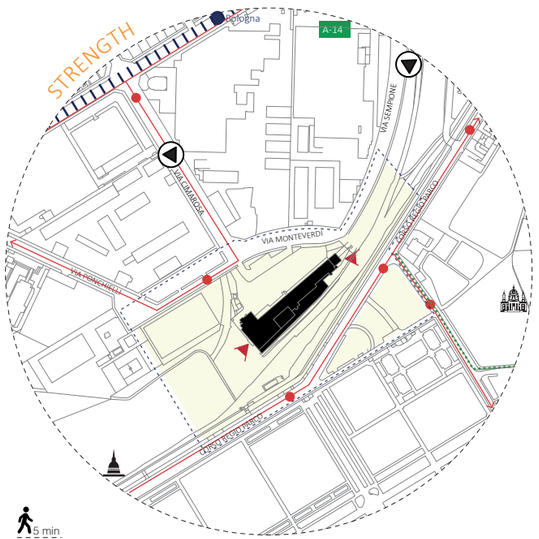
La mappa analizza la capacità insediativa dell'area attraverso la distribuzione delle altezze edilizie, evidenziando una densità eterogenea. Il tessuto urbano è caratterizzato prevalentemente da edifici di media altezza, 3-5 piani, tipici della struttura residenziale consolidata di Barriera di Milano. Mentre gli edifici più alti, di 6-8 piani fuori terra, si concentrano lungo i principali assi urbani. Le aree con edifici più bassi e grandi manufatti produttivi testimoniano l'origine industriale del quartiere, definendo cosi una sovrapposizione tra tessuto residenziale e funzioni produttive storiche.

LEGENDA

- 0< piani> 2
- 3< piani> 5
- 6< piani> 8
- < 9 piani



5.2 **SWOT**

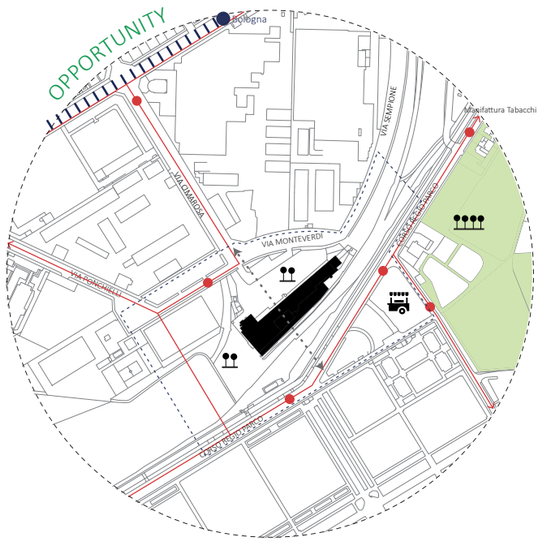


SISTEMA URBANO

- Area di progetto
- Linea bus 2
- Fermate Cimarosa linea 2
- Linea M2
- Fermate M2
- Pista ciclabile
- A-14 Imbocco autostradale nelle vicinanze
- Potenziali accessi da Via Sempione e Via Cimarosa
- / Spazio molto ampio - bassa presenza di setti divisori interni
- Ampi spazi esterni
- / Struttura solida

ASPETTI AMBIENTALI

- Vista privilegiata sulla Mole e Superga



SISTEMA URBANO

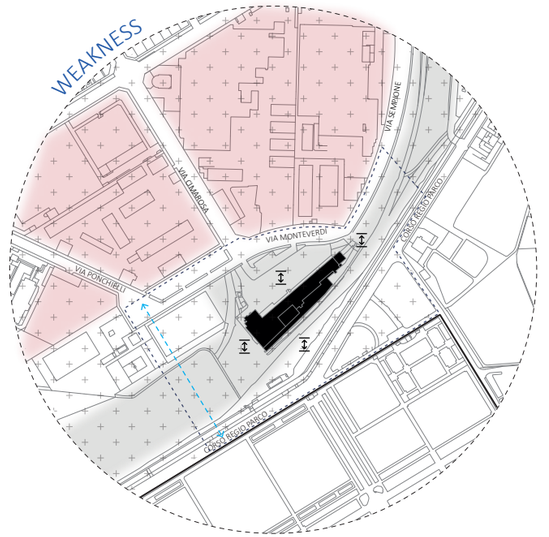
- Area di progetto
- Nuovo asse carrabile
- Incremento mezzi pubblici
- Nuovo collegamento linea M2
- Collegamento quartieri Barriera- Regio Parco
- Area mercatale / riposizionamento servizi cimiteriali
- Zone verdi e possibile biodiversit

ASPETTI SOCIALI

- / Multietnicit
- / Vita notturna
- / Presenza di centri sanitari
- (

ASPETTI AMBIENTALI

- / Luoghi di sosta e aggregazione
- / Residenze universitarie



SISTEMA URBANO

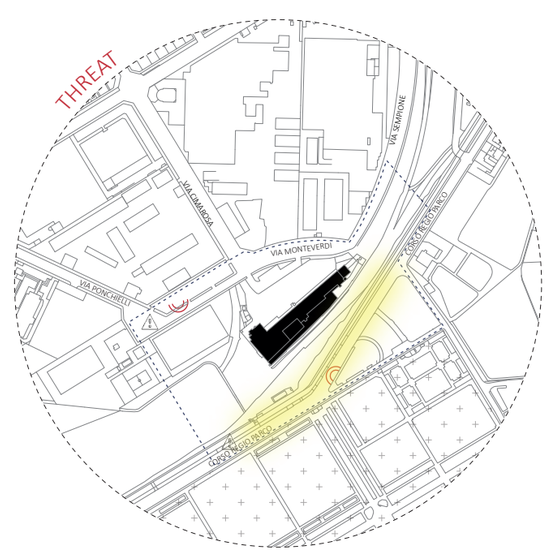
- Aree dismesse
- — Mura cimiteriali che creano una barriera
- Dislivello
- / Viabilit ciclo-pedonabile sconnessa
- / Degrado dei materiali e dell'involucro esterno
- / Traffico veicolare su C.so Regio Parco e Via Bologna
- Scarsa percorribilit da est a ovest

ASPETTI SOCIALI

- Area caratterizzata da scarsa sicurezza
- / Microcriminalit

ASPETTI AMBIENTALI

- Degrado e abbandono dello Scalo
- / Alta densit abitativa



SISTEMA URBANO

- Scarsa illuminazione
- Incroci stradali
- / Carenza di servizi nell'area
- / Carente viabilit di quartiere

ASPETTI SOCIALI

- / Scarsa integrazione culturale
- / Poli di aggregazione notturni critici
- / Mancanza di sicurezza

ASPETTI AMBIENTALI

- / Degrado degli spazi aperti
- Produzione limitata di energia pulita e alto livello di inquinamento
- Cimitero

5.3 **STATO DI FATTO**

L'ex Centro di Smistamento Postale di via Monteverdi rappresenta una significativa testimonianza dell'evoluzione delle infrastrutture dedicate ai servizi nella Torino della seconda metà del Novecento. Realizzato nella metà degli anni Settanta, il complesso rispondeva alle esigenze di una città in piena trasformazione economica e urbana, assumendo un ruolo strategico all'interno della rete logistica di Poste Italiane. L'insediamento si collocava infatti in un contesto caratterizzato dalla presenza di importanti infrastrutture ferroviarie e produttive, configurandosi come elemento di connessione tra differenti sistemi urbani e contribuendo al consolidamento della vocazione logistico-industriale del quadrante nord-orientale della città.[1]

Con la progressiva riorganizzazione dei sistemi di distribuzione postale e il trasferimento delle attività verso strutture tecnologicamente più avanzate, il centro è stato definitivamente dismesso nel 2009. Da quel momento l'edificio ha perso la propria funzione originaria, avviando un lungo processo di abbandono che ne ha compromesso lo stato di conservazione. Nonostante il degrado, la struttura conserva un rilevante valore testimoniale in quanto esempio dell'architettura industriale destinata ai servizi sviluppatasi negli anni Settanta. La sua posizione strategica, all'interno di un'area interessata da importanti trasformazioni urbane, ne fa oggi uno dei principali ambiti sui quali riflettere in termini di riuso adattivo, recupero della memoria dei luoghi e rigenerazione del patrimonio costruito.[2]

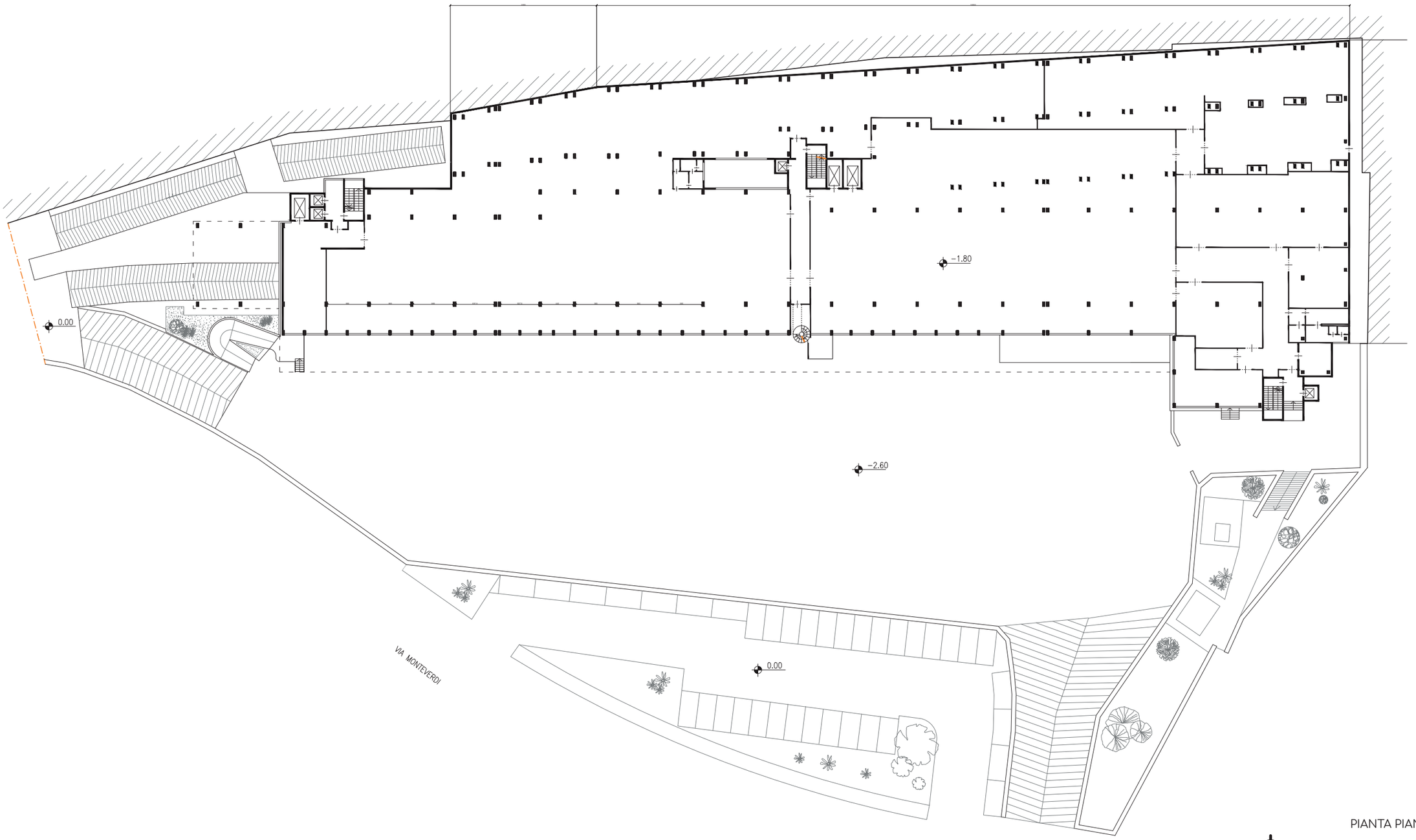
(1) Paola Gregory, Rossella Maspoli, Manuel Ramello, Antonio Sorrentino, *Ipotesi di rigenerazione fra permanenza e innovazione. Il caso dell'ex Centro di smistamento postale di Via Monteverdi a Torino;*
(2) *Ivi;*

L'edificio è costituito da un unico corpo di fabbrica sviluppato su quattro piani fuori terra e un piano seminterrato, organizzato secondo una distribuzione funzionale coerente con le esigenze del processo di smistamento postale. I livelli inferiori erano destinati alle attività di deposito e meccanizzazione, mentre quelli superiori ospitavano uffici, laboratori e spazi amministrativi. Particolarmente significativo è il primo piano, caratterizzato da un'altezza interna di circa 8,20 m, concepita per ospitare gli impianti di movimentazione automatizzata della corrispondenza; gli altri livelli presentano invece un'interpiano di circa 5,50 m. La distribuzione verticale è affidata a tre nuclei scala con ascensori, collocati alle estremità e nella parte centrale del fabbricato, garantendo un'organizzazione razionale dei percorsi interni.[3]

Dal punto di vista costruttivo, il complesso è caratterizzato da una struttura portante metallica composta da pilastri in acciaio HEA 600 e travi principali IPE 800, integrate da elementi secondari e sistemi di controventamento che consentono di ottenere ampie campate prive di sostegni intermedi. Tale soluzione costruttiva rispondeva alla necessità di assicurare elevata flessibilità agli spazi destinati alle attività logistiche. I prospetti sono scanditi da ampie finestre a nastro inserite in pannelli prefabbricati in calcestruzzo, originariamente completate da infissi in alluminio e frangisole metallici, rimossi durante le operazioni di bonifica. La chiarezza della struttura, la modularità della maglia portante e la notevole qualità spaziale degli ambienti interni conferiscono all'edificio un rilevante interesse architettonico, rendendolo particolarmente adatto a future strategie di riuso adattivo.[4]

(3) *Ivi;*
(4) *Ivi;*

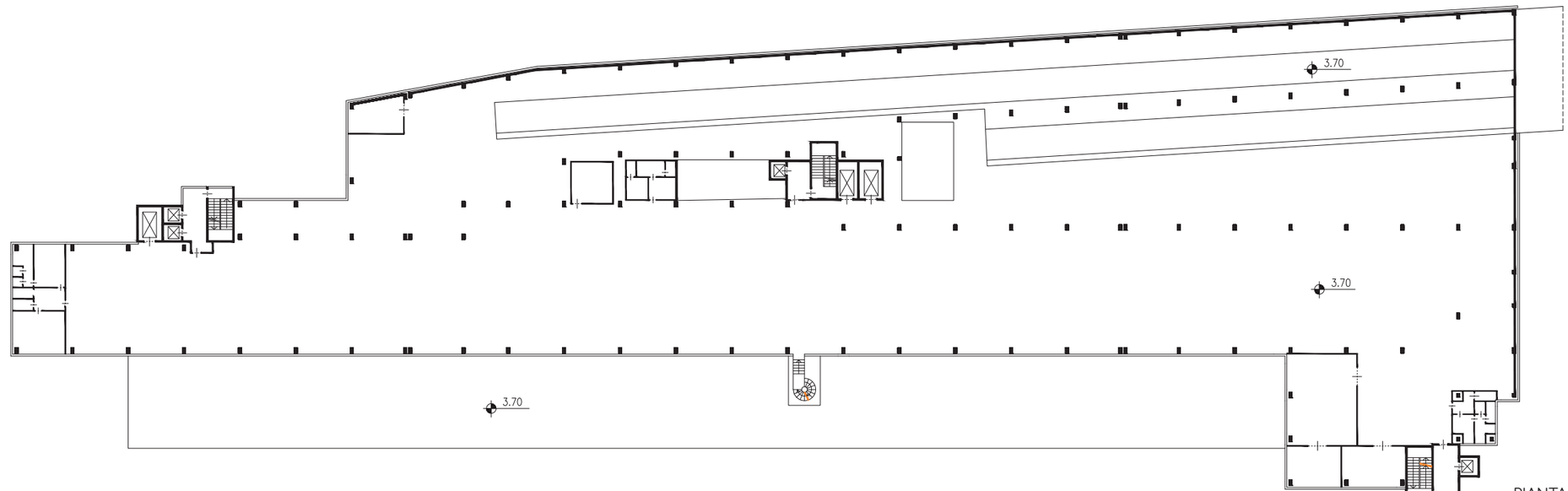
CAP V | PROGETTO



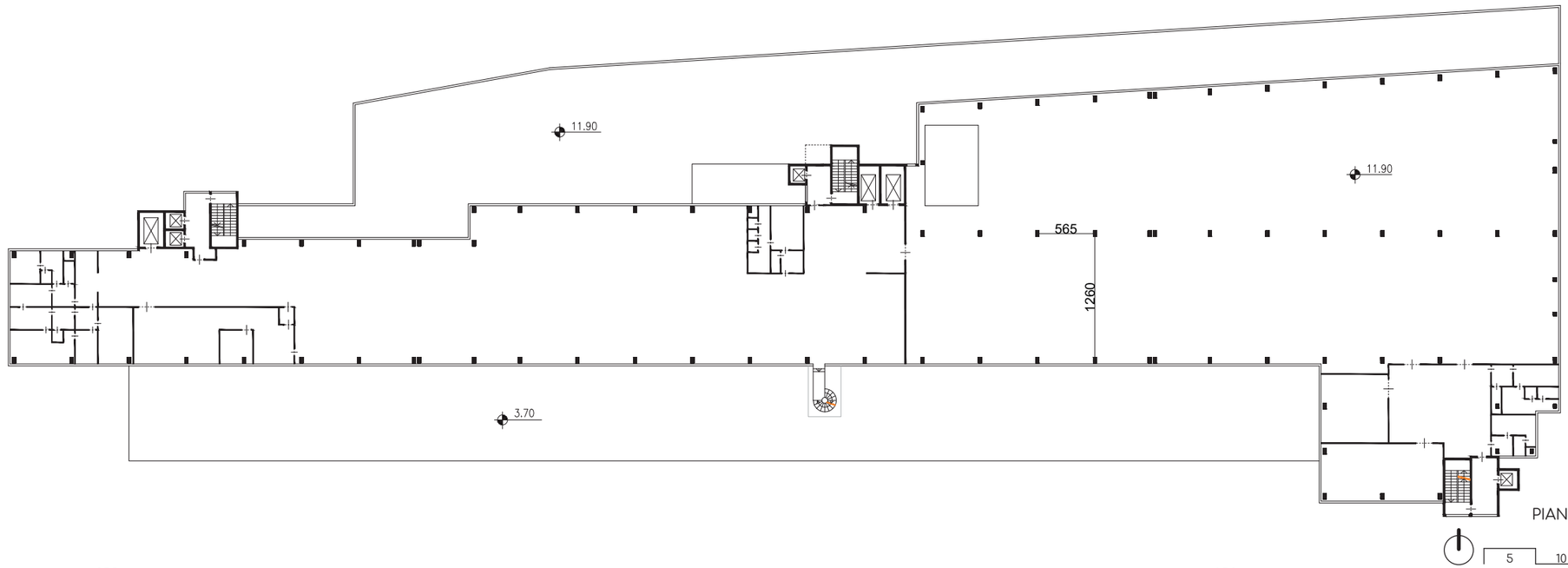
PIANTA PIANO TERRA

5 10 25 m

CAP V PROGETTO

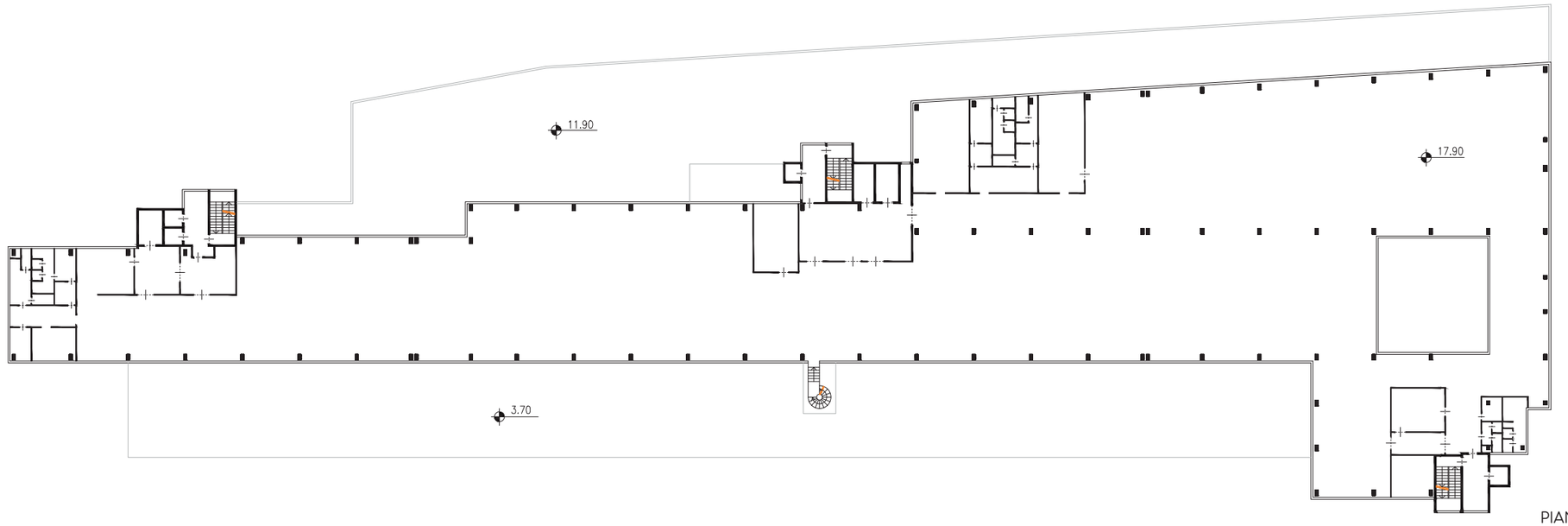


PIANTA PIANO PRIMO

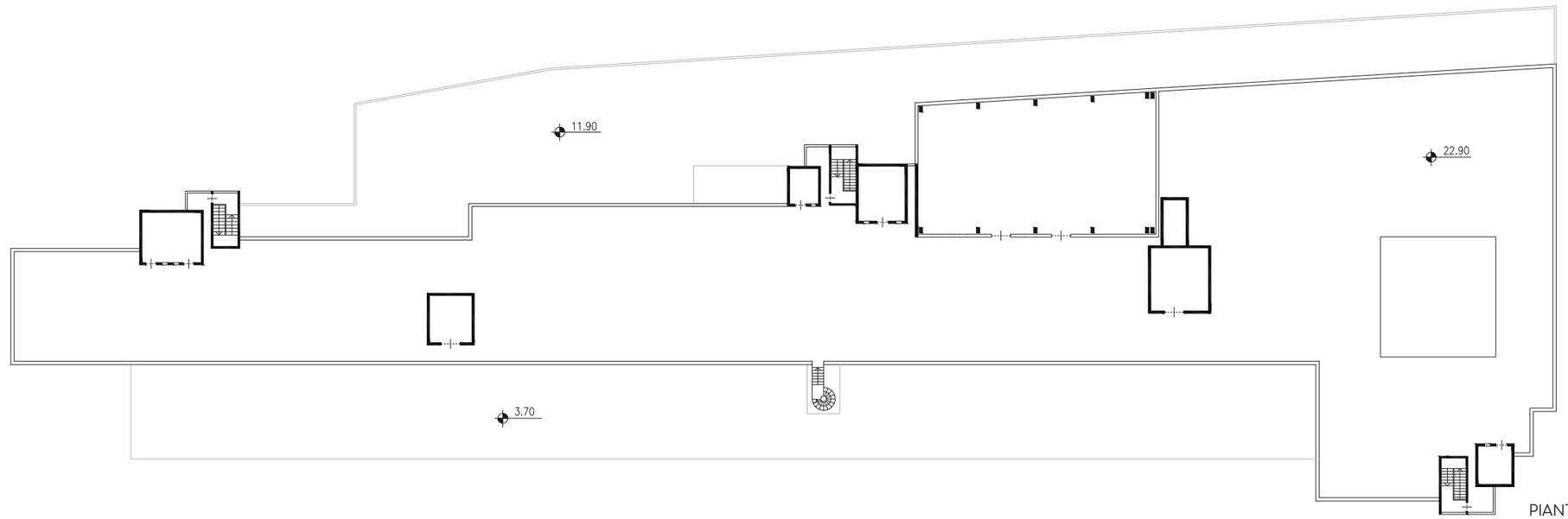


PIANTA PIANO SECONDO

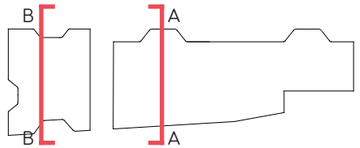
CAP V PROGETTO

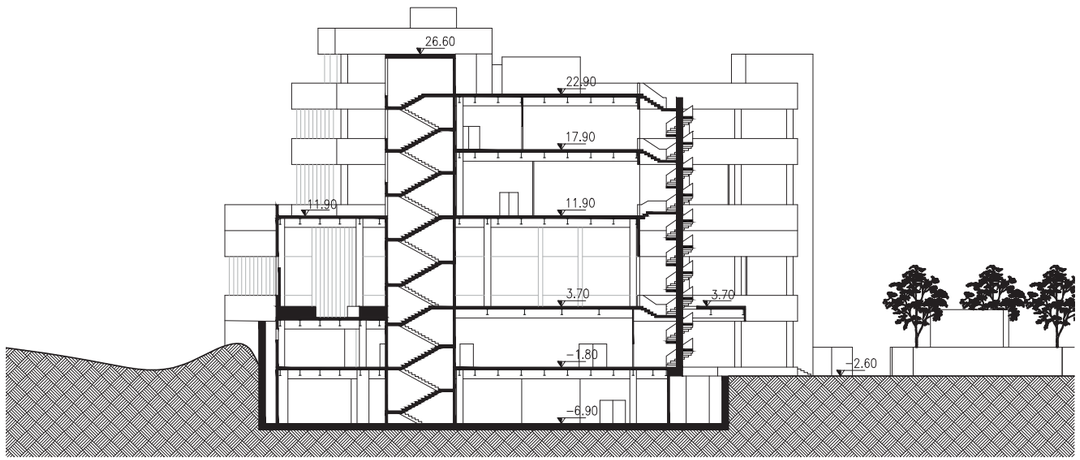


PIANTA PIANO TERZO



PIANTA PIANO QUARTO

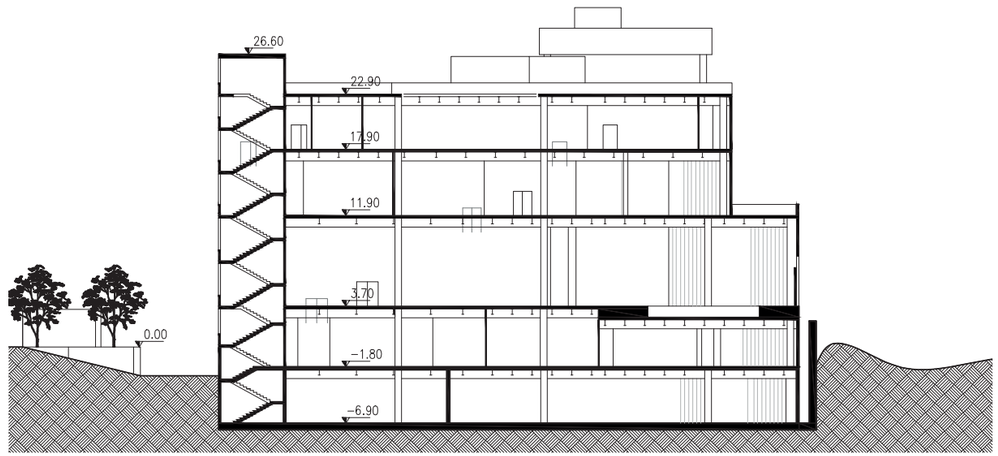




SEZIONE A-A



PROSPETTO NORD-EST

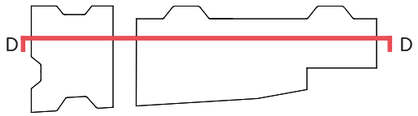


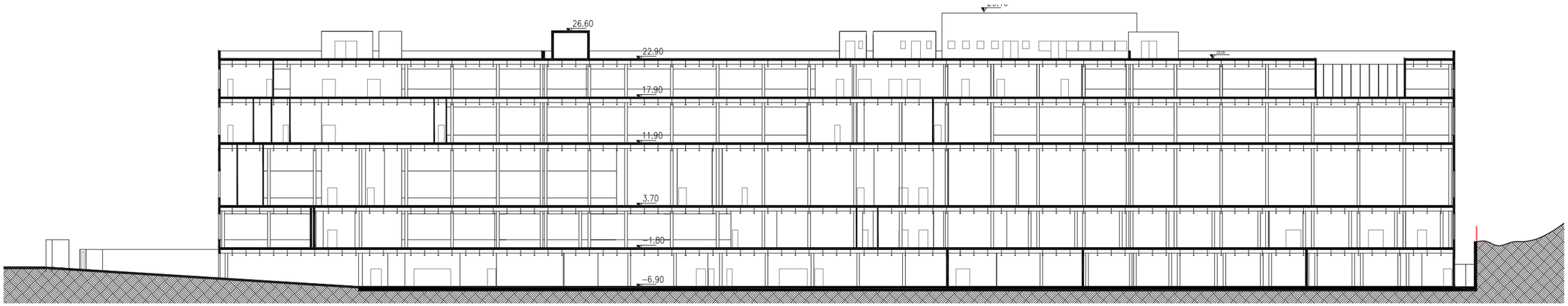
SEZIONE B-B



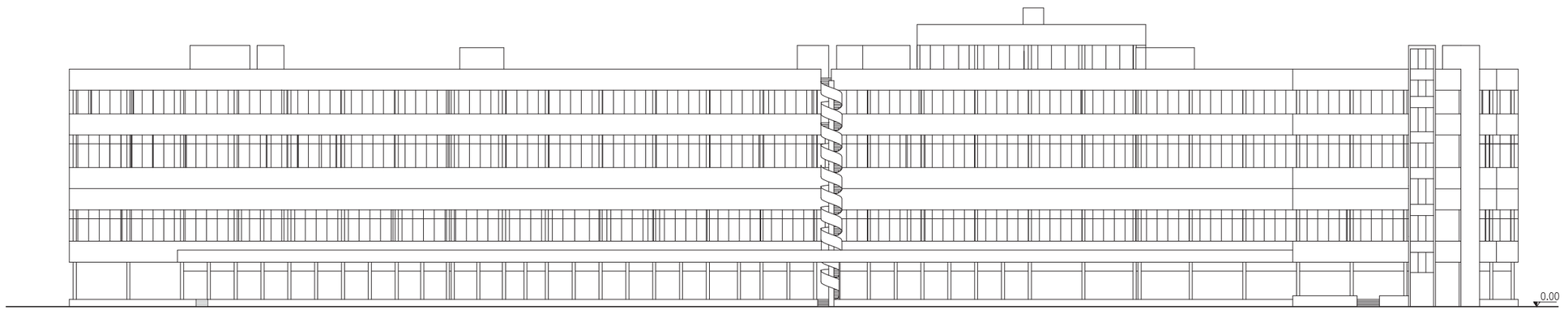
PROSPETTO SUD-OVEST





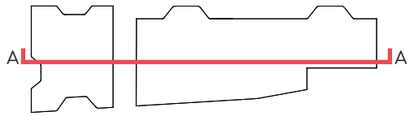


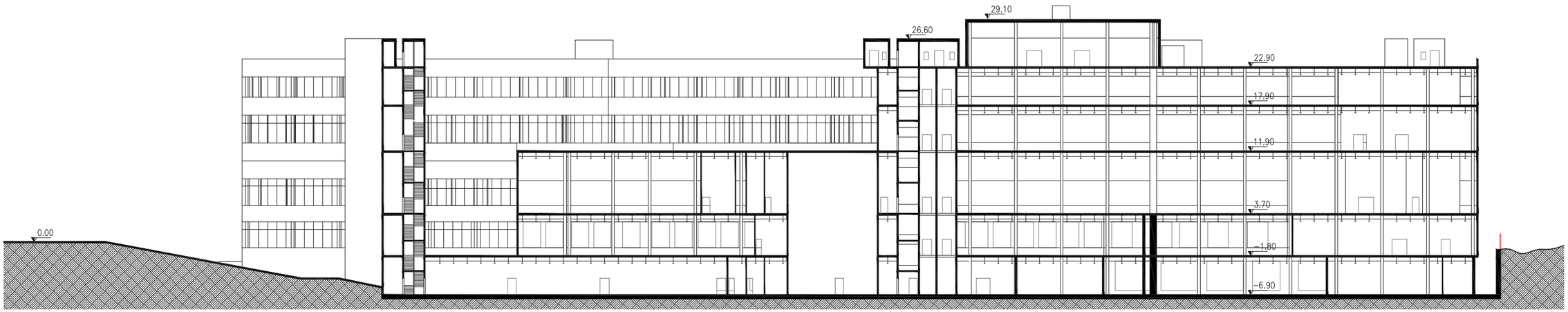
SEZIONE D-D



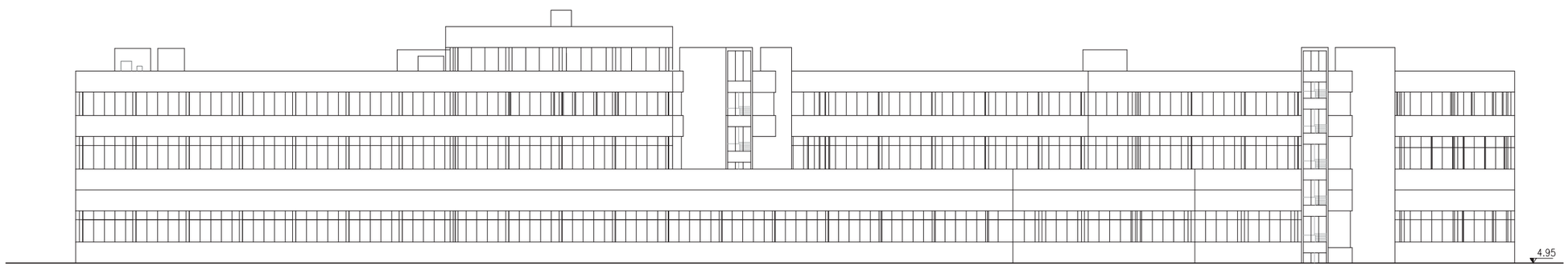
PROSPETTO NORD-OVEST

5 10 25 m





SEZIONE C-C



PROSPETTO SUD-EST

5 10 25 m

CAP V | PROGETTO

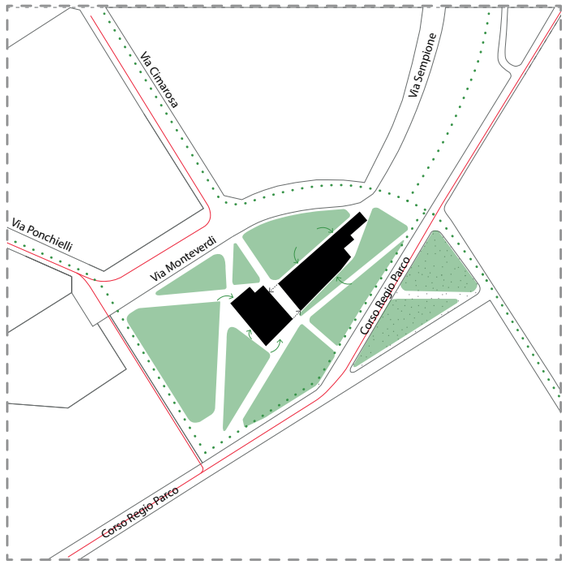
5.4 **CONCEPT**

A. PERMEABILITÀ



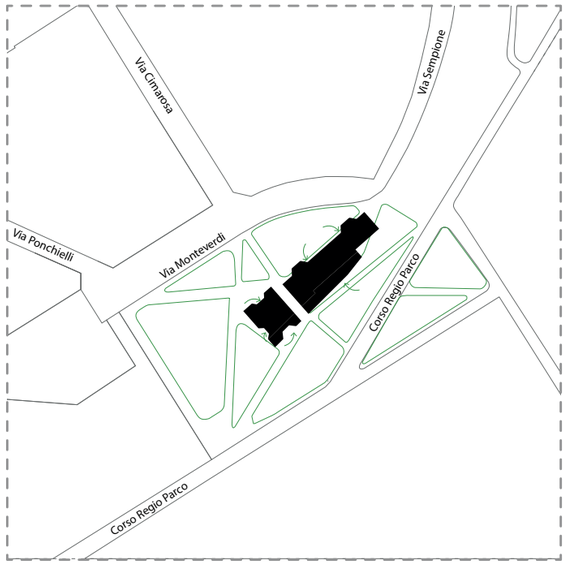
L'area, unicamente accessibile da via Cimarosa e via Ponchielli, si pone come barriera tra i due quartieri confinanti. Attraverso un nuovo sistema di percorsi interni le connessioni vengono ricucite con il contesto.

B. NUOVA MORFOLOGIA URBANA



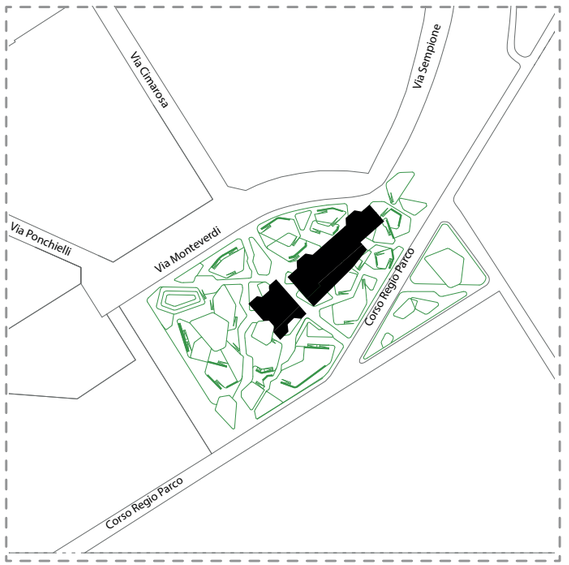
I nuovi flussi generano una suddivisione dell'area in ambiti funzionali.

C. DINAMISMO E CREATIVITÀ



Le nuove isole urbane generano una varietà spaziale che trova continuità nel manufatto edilizio.

D. POLO CATALIZZATORE



L'edificio diventa infrastruttura sociale, in cui tramite cultura e creatività si generano nuove forme di condivisione.

5.5 **PROGETTO**

La proposta progettuale affronta la rigenerazione dell'ex complesso Poste e Telecomunicazioni di via Monteverdi assumendo il progetto come occasione per ricostruire relazioni tra architettura, spazio pubblico e città. L'intervento, che non si limita al recupero dell'edificio esistente, si estende all'intero sistema urbano circostante, trasformando un'area oggi introversa e frammentata in un nuovo polo catalizzatore aperto e permeabile, capace di accogliere attività culturali, formative e sociali.

La strategia si sviluppa su due scale complementari. Alla scala urbana, il masterplan ricuce le connessioni oggi interrotte e integra l'area all'interno del sistema degli spazi pubblici di Barriera di Milano. Il progetto mette in relazione l'ex complesso con la Manifattura Tabacchi, il Parco Sempione, il Trincerone, il futuro asse della Linea 2 della metropolitana e la rete ciclopedonale esistente, trasformando il lotto in un luogo di attraversamento piuttosto che di separazione. Il nuovo parco diventa quindi un'infrastruttura pubblica che collega luoghi oggi isolati, favorendo la continuità dei percorsi e la costruzione di nuove relazioni tra quartieri.

Il disegno della piazza, caratterizzato da forme geometriche fluide, accompagna naturalmente i flussi pedonali verso l'edificio. Le geometrie esterne penetrano nel complesso, dissolvendo il limite tra spazio aperto e spazio costruito. Gli accessi si moltiplicano e gli spazi pubblici diventano parte integrante dell'organizzazione architettonica, invitando i visitatori ad attraversare, sostare, incontrarsi e partecipare alle attività ospitate.

L'intervento conserva la struttura portante esistente come testimonianza della memoria industriale del luogo, contrapponendo alla sua rigidità originaria un nuovo sistema spaziale caratterizzato da permeabilità, continuità e fluidità. La nuova organizzazione degli ambienti non segue una logica modulare, ma costruisce sequenze di spazi aperti e relazioni visive che favoriscono l'incontro e l'interazione tra utenti differenti. Il progetto interpreta così il patrimonio esistente non come un vincolo, ma come una struttura capace di accogliere nuove modalità di utilizzo senza perdere la propria identità.
L'intero complesso si articola in due blocchi con funzioni complementari. Il primo ospita le attività culturali, formative e creative, mentre il secondo ospita residenze per studenti. Nel primo blocco, i primi tre livelli

costituiscono la parte maggiormente aperta alla comunità e accolgono laboratori, aule didattiche, spazi per workshop, ambienti dedicati all'apprendimento, alla sperimentazione e alla produzione artistica. Non si tratta di semplici aule, ma di luoghi nei quali imparare, creare, condividere conoscenze e sviluppare nuove competenze attraverso il confronto diretto tra persone con esperienze differenti. Questa flessibilità si riflette anche nella suddivisione degli spazi, che cambiano e si adattano alle attività che accolgono.

I due livelli superiori sono invece destinati agli spazi di coworking, offrendo ambienti di lavoro flessibili che favoriscono la collaborazione tra professionisti, studenti, associazioni e realtà creative.

L'architettura accompagna questa articolazione funzionale attraverso un sistema di percorsi continui che attraversano l'edificio e mettono costantemente in relazione i diversi livelli. Il visitatore è guidato lungo una sequenza di spazi nei quali osservare, partecipare, esporre, raccontare e produrre cultura. L'edificio diventa così un vero catalizzatore di creatività, capace di stimolare incontri spontanei, contaminazioni disciplinari e nuove forme di collaborazione tra utenti diversi.

Il secondo edificio ospita invece le residenze temporanee dedicate principalmente agli studenti, offrendo una funzione stabile capace di garantire la presenza costante di persone all'interno del complesso. La vicinanza con gli spazi culturali e formativi favorisce la nascita di una comunità dinamica nella quale abitare, studiare e lavorare diventano attività strettamente integrate.

Anche la copertura assume un ruolo pubblico all'interno del progetto. Il tetto, che diventa una terrazza panoramica con una diretta visuale sulla Mole e la Basilica di Superga, viene trasformato in uno spazio accessibile che ospita una caffetteria, orti urbani e un cinema all'aperto. Vengono offerti così nuovi luoghi di incontro aperto non solo agli utenti del complesso ma anche al quartiere.

L'organizzazione funzionale è stata pensata affinché il complesso rimanga attivo durante l'intera giornata. Le attività didattiche, i laboratori, gli spazi di coworking, le esposizioni, gli eventi e la presenza delle residenze garantiscono una continua alternanza di utenti e modalità di utilizzo, contribuendo ad aumentare vitalità, sicurezza e qualità dello spazio pubblico.

L'edificio non rappresenta un elemento isolato, ma un'infrastruttura sociale aperta alla città, nella quale architettura, paesaggio e spazio pubblico collaborano per costruire un ambiente inclusivo, creativo e condiviso. Attraverso la continuità dei percorsi, la permeabilità degli spazi e la complementarità delle funzioni, il complesso diventa un luogo dove produrre cultura, apprendere, lavorare, abitare e, soprattutto, creare nuove connessioni tra persone e territorio.

CAP V | PROGETTO

Parco Sempione

Ospedale S. Giovanni Bosco

ex Trincerone

Il nuovo sistema di mobilità dolce garantisce un collegamento diretto tra la Manifattura, il parco della Colletta e il parco verde previsto nell'ex Trincerone.

Borgo Regio Parco

ex Manifattura Tabacchi

ex Lanificio Piacenza

ex Poste Monteverdi

Parco della Colletta

Rifunzionalizzazione come polo dedicato a creatività, cultura e formazione.

Negozi di via Regio Parco ricollocati nella nuova area mercatale.

ex scalo Vanchiglia

La vicinanza alla futura linea 2 incrementa significativamente l'accessibilità dell'area.

La creazione di una nuova arteria carrabile facilita l'attraversamento del comparto.

RICONNESSIONE AL QUARTIERE
- assi strategici
- futura linea metro 2
- nuovo percorso ciclabile
- rigenerazioni in corso
- parchi di interesse
- aree di interesse
- edifici di interesse

50 100 300 m

CAP V PROGETTO



MASTERPLAN

1. Riconnessione pista ciclabile con le aree limitrofe
2. Skatepark
3. Installazioni temporanee
4. Cinema all'aperto
5. Caffetteria/ristorante
6. Giardino sensoriale
7. Mercato
8. Orti urbani
9. Parco
10. Campo basket

CAP V | PROGETTO

PIANTA PIANO TERRA

1. Infopoint
2. Caffetteria/ristorante
3. Spazio comune
4. Spazio espositivo
5. Laboratorio giardinaggio
6. Laboratorio di scultura
7. Laboratorio di pittura
8. Laboratorio di musica
9. Teatro azione
10. Servizi igienici
11. Palestra
12. Sala conferenza

5 10 20 m

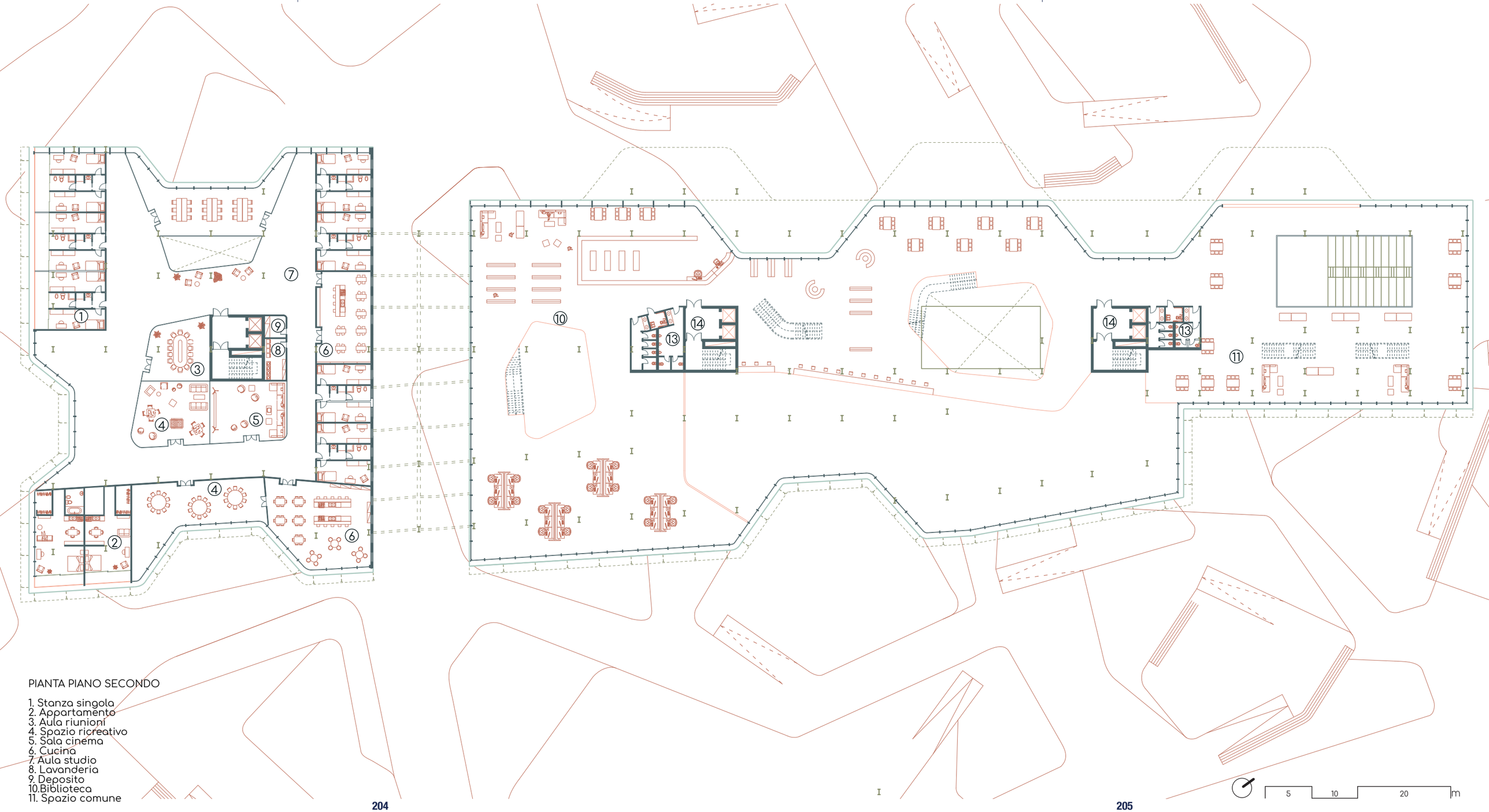
CAP V | PROGETTO

PIANTA PIANO PRIMO

1. Stanza singola
2. Appartamento
3. Aula riunioni
4. Spazio ricreativo
5. Sala cinema
6. Cucina
7. Aula studio
8. Lavanderia
9. Deposito
10. Aula
11. Sala conferenze
12. Laboratorio scenografia
13. Servizi igienici
14. Vano scala
15. Laboratorio
16. Laboratorio di fotografia
17. Teatro azione

5 10 20 m

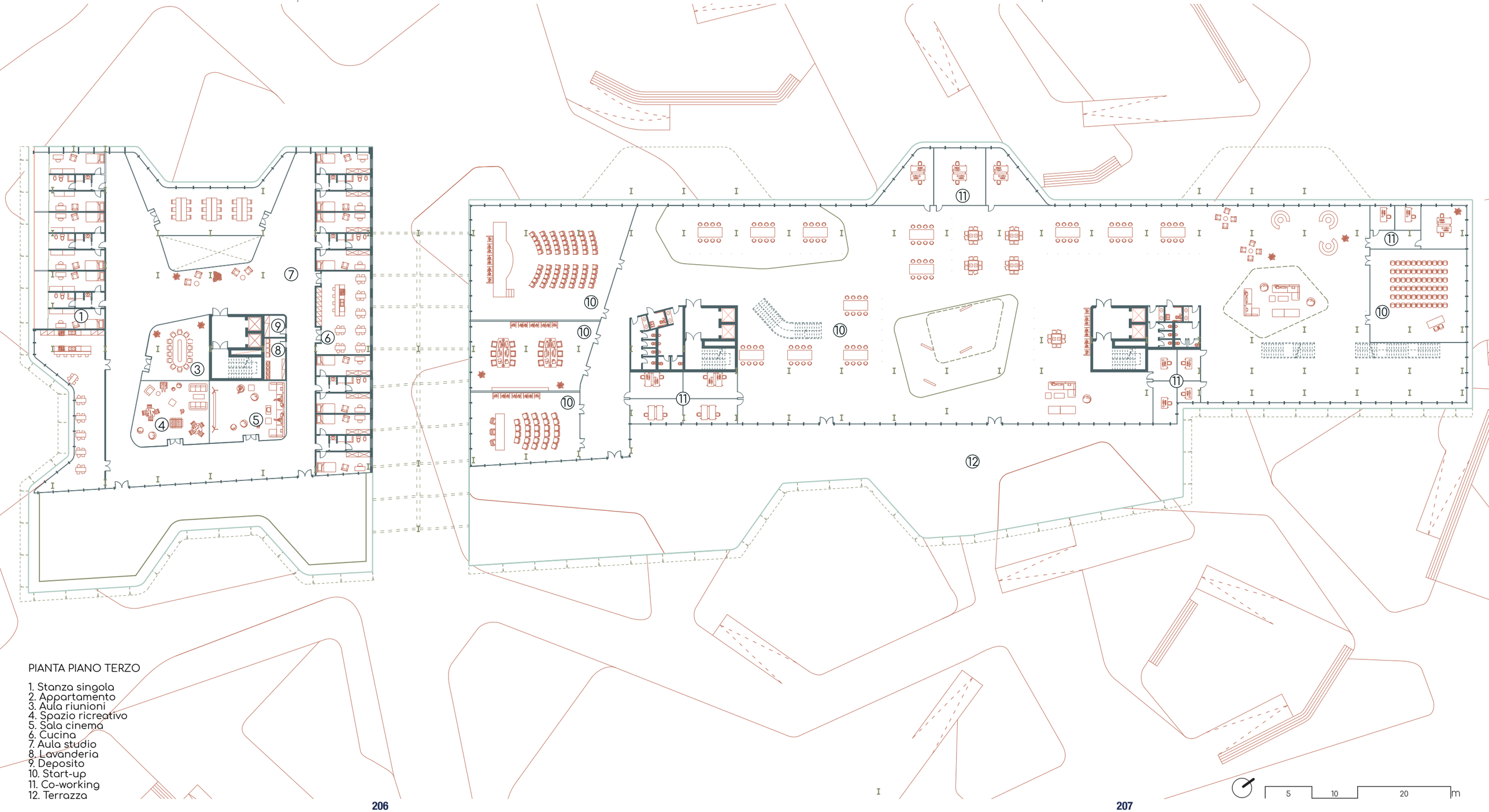
CAP V | PROGETTO



PIANTA PIANO SECONDO

1. Stanza singola
2. Appartamento
3. Aula riunioni
4. Spazio ricreativo
5. Sala cinema
6. Cucina
7. Aula studio
8. Lavanderia
9. Deposito
10. Biblioteca
11. Spazio comune

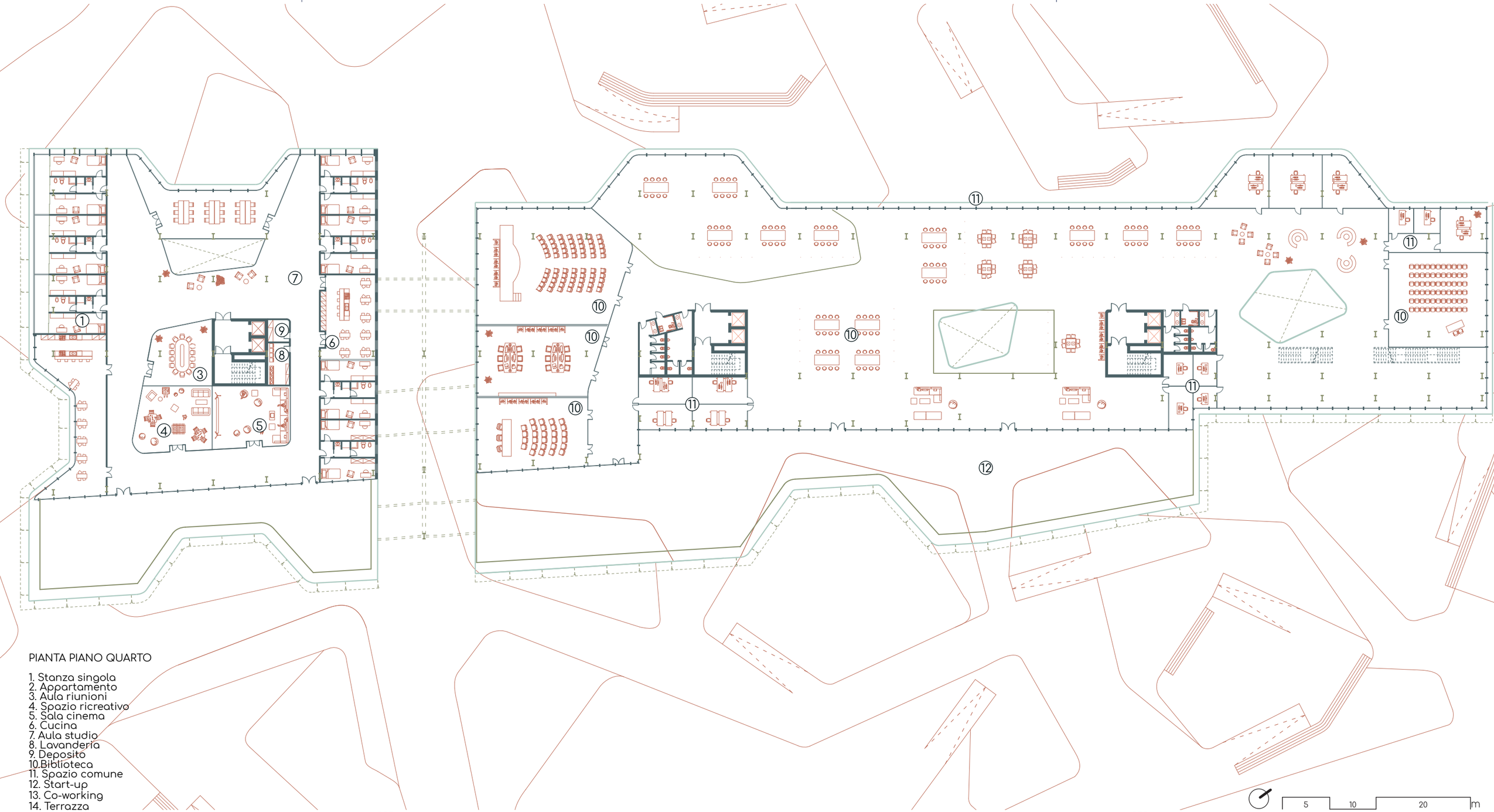
CAP V | PROGETTO



PIANTA PIANO TERZO

1. Stanza singola
2. Appartamento
3. Aula riunioni
4. Spazio ricreativo
5. Sala cinema
6. Cucina
7. Aula studio
8. Lavanderia
9. Deposito
10. Start-up
11. Co-working
12. Terrazza

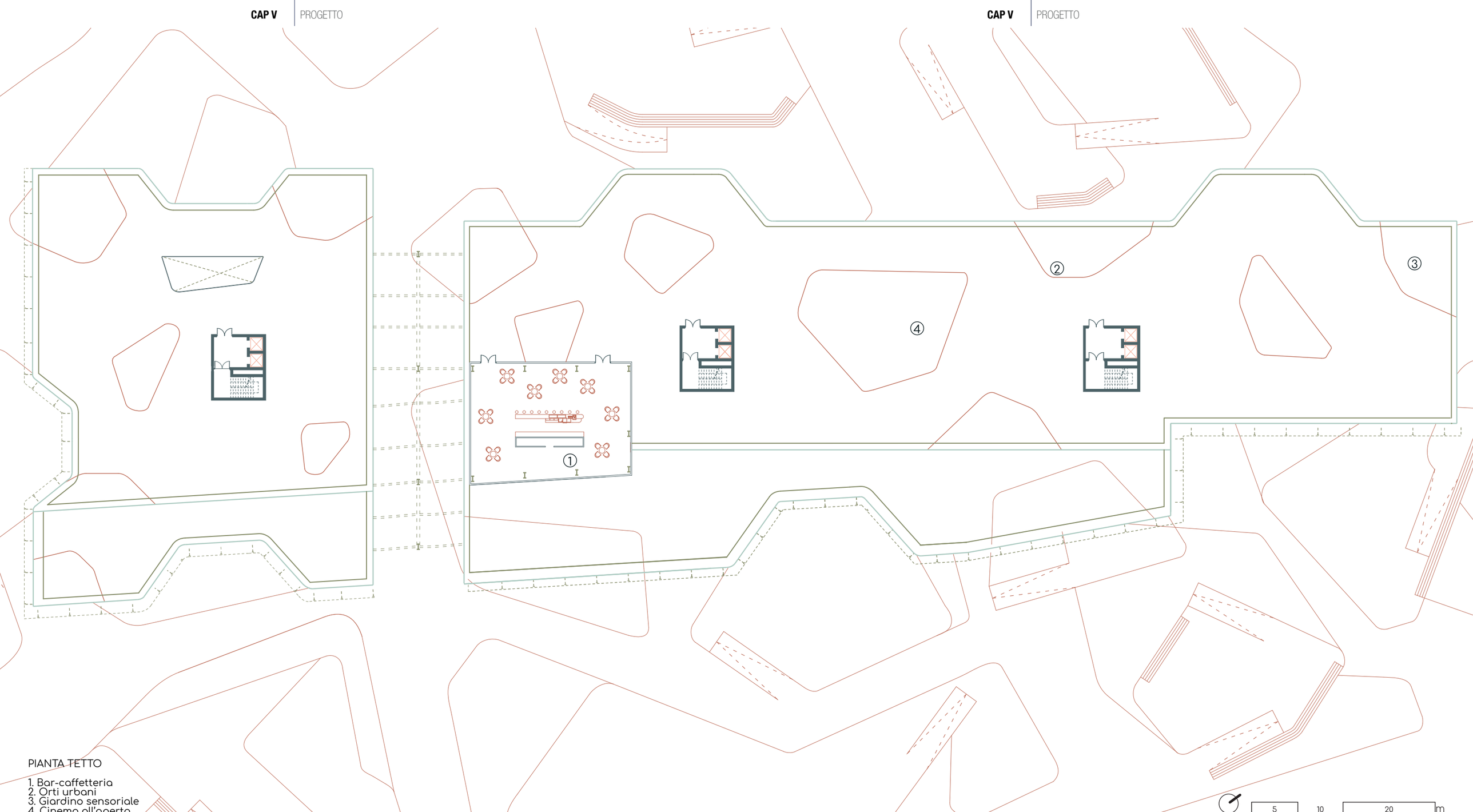
CAP V | PROGETTO



PIANTA PIANO QUARTO

1. Stanza singola
2. Appartamento
3. Aula riunioni
4. Spazio ricreativo
5. Sala cinema
6. Cucina
7. Aula studio
8. Lavanderia
9. Deposito
10. Biblioteca
11. Spazio comune
12. Start-up
13. Co-working
14. Terrazza

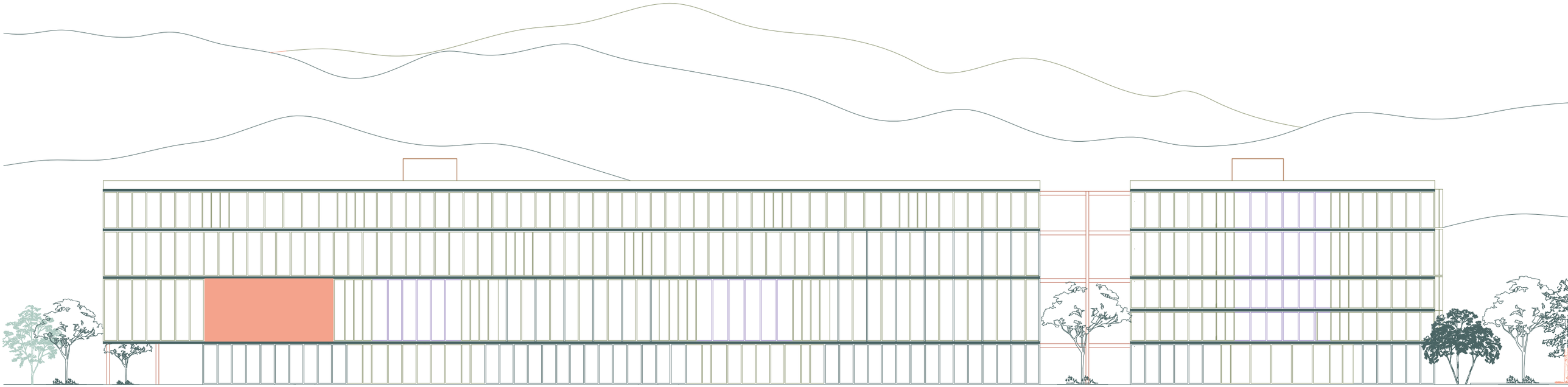
CAP V PROGETTO



PIANTA TETTO

1. Bar-caffetteria
2. Orti urbani
3. Giardino sensoriale
4. Cinema all'aperto

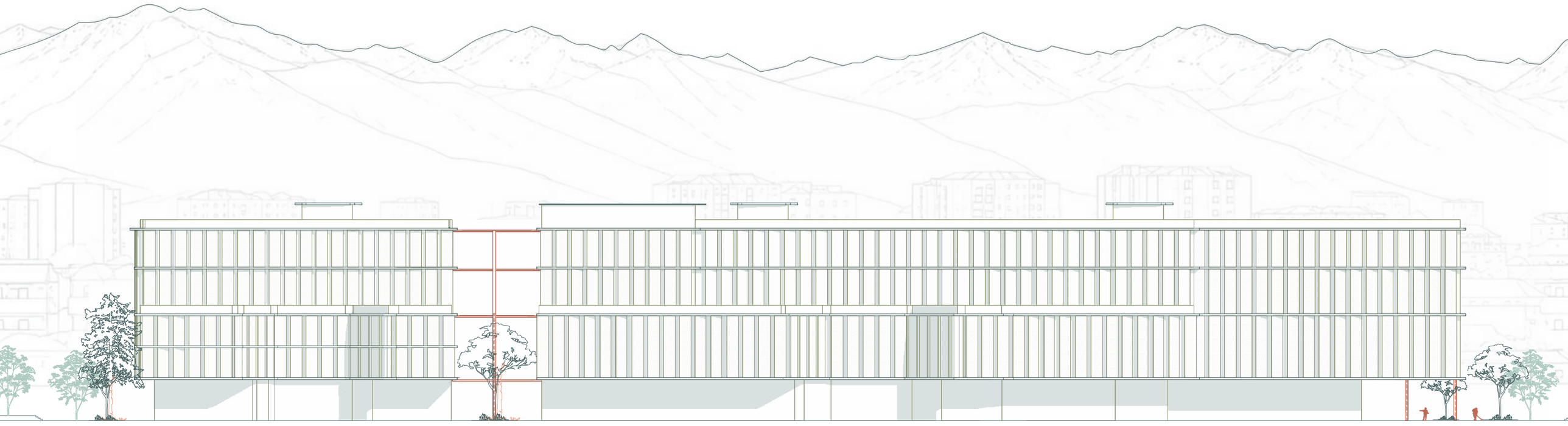
CAP V | PROGETTO



PROSPETTO NORD OVEST

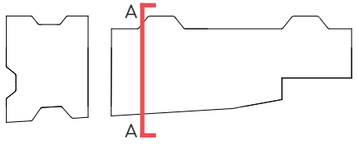
5 10 20 m

CAP V PROGETTO



PROSPETTO SUD EST

5 10 20 m



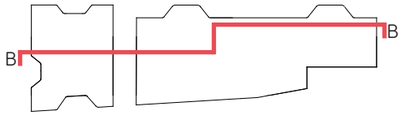
SEZIONE A-A

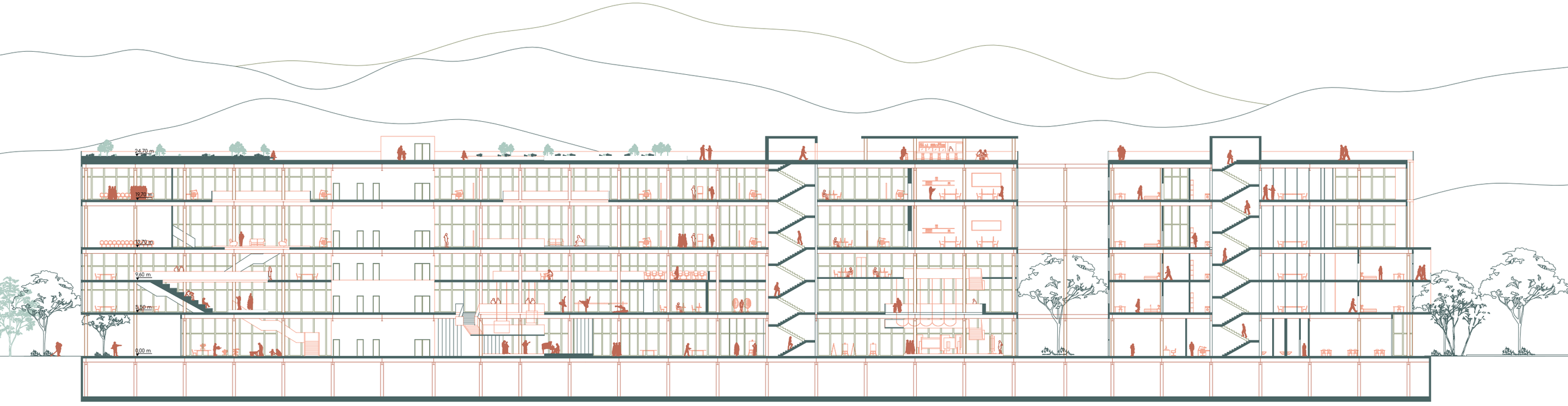
CAP V | PROGETTO





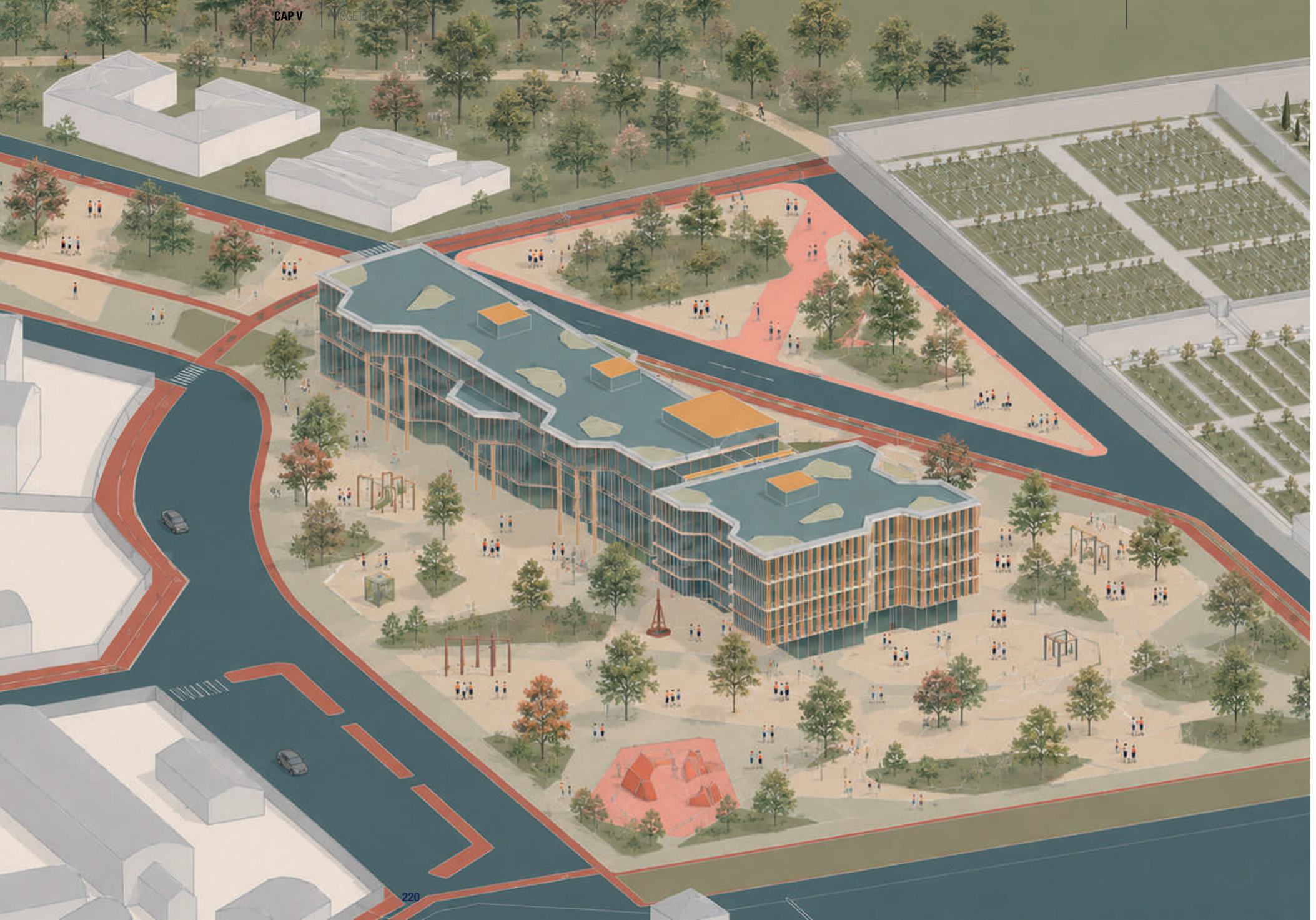
CAP V | PROGETTO





SEZIONE B-B

5 10 20 m



> *Vista assonometrica*



> *Vista entrata da Via Monteverdi*

6 CONCLUSIONI

Partendo dalla domanda iniziale: "Come può il patrimonio industriale dismesso essere trasformato in un luogo capace di generare inclusione, partecipazione e nuove relazioni urbane attraverso lo spazio pubblico e le pratiche creative?".
Il modello della città creativa orientato alla competitività economica e all'attrazione di investimenti presenta limiti significativi, in particolare quando la creatività viene ridotta a strumento di marketing territoriale; per questo la ricerca ha assunto una prospettiva alternativa, in cui la creatività è intesa come pratica sociale capace di mettere in relazione persone e gruppi e di rafforzare il legame con i luoghi. Da questa impostazione discende una nozione di rigenerazione che non coincide con il recupero fisico di un edificio, ma con la costruzione di nuove relazioni tra edificio, spazio pubblico e comunità. Il caso dell'ex Centro di Smistamento Postale di via Monteverdi conferma questa lettura: il valore della proposta non risiede nel recupero dell'immobile in sé, ma nella sua capacità di ricucire un complesso a lungo isolato con il tessuto urbano e sociale circostante, un tessuto segnato tanto da fragilità quanto da una forte vitalità di iniziative dal basso.
Lo spazio pubblico, inteso come bene comune e fattore di benessere urbano, trova nella proposta progettuale un'applicazione diretta nella scelta di rendere permeabile un lotto storicamente chiuso, attraverso percorsi e un parco che attraversano il complesso anziché delimitarlo, favorendo una fruizione quotidiana degli spazi. L'idea del progetto come catalizzatore di creatività traduce operativamente l'ipotesi teorica di partenza: non un contenitore culturale isolato, ma un dispositivo che attiva lo spazio pubblico e il quartiere circostante attraverso funzioni culturali, formative e produttive in dialogo tra loro.
Il confronto con i casi studio internazionali e torinesi analizzati ha permesso di individuare alcune condizioni ricorrenti nei processi di riuso del patrimonio industriale, quali la combinazione tra spazi flessibili, programmazione culturale accessibile e apertura fisica del complesso alla città. Tali condizioni, pur ricorrenti, non configurano un modello univoco: ciascun caso analizzato presenta specificità di scala, proprietà e dinamiche locali che la comparazione ha permesso di evidenziare.
La ricerca ha inoltre messo in luce i limiti dell'intervento architettonico rispetto a problematiche sociali, economiche e urbane di natura complessa, quali quelle che caratterizzano Barriera di Milano: il progetto non può generare autonomamente inclusione o coesione sociale, ma può predisporre le condizioni materiali, accessibilità, flessibilità, apertura degli spazi, affinché tali processi abbiano la possibilità di svilupparsi.

Alla luce di quanto argomentato, la ricerca conferma l'ipotesi iniziale: il patrimonio industriale dismesso può costituire una risorsa per la città contemporanea quando il progetto supera la dimensione esclusivamente edilizia e assume una visione integrata, in cui memoria, spazio pubblico e pratiche creative concorrono alla costruzione di nuove relazioni urbane. La proposta elaborata per le Ex Poste di via Monteverdi rappresenta in tal senso uno scenario possibile, non un modello a validità generale, e offre alcuni spunti di riflessione applicabili, con le dovute distinzioni, ad altri contesti caratterizzati dalla presenza di patrimonio industriale dismesso.

BIBLIOGRAFIA

\Arendt, Hannah, *Vita activa. La condizione umana*, Bompiani, Milano 201.
\Bagnasco, Arnaldo, *Torino. Un profilo sociologico*, Einaudi, Torino 1986.
\Benzoni, Giancarco, *Senza Filtro - Progetto di riqualificazione dell'Ex Manifattura Tabacchi di Torino,* Tesi di laurea magistrale in Architettura Per Il Progetto Sostenibile, Politecnico di Torino, Dipartimento di Architettura e Design, Torino 2016.
\Bianchini, Franco, Parkinson, Michael, *Cultural Policy and Urban Regeneration: The West European Experience*, Manchester University Press, Manchester 1993.
\Biennale dello Spazio Pubblico, *Carta dello Spazio Pubblico*, II edizione della Biennale dello Spazio Pubblico, Roma 2013.
\Bobbio, Luigi, Guala, Chito (a cura di), *Olimpiadi e Grandi Eventi*. Verso Torino 2006, Carocci, Roma 2002.
\Carta, Maurizio, *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, LISt Lab, Trento 2007.
\Cattell, Vicky et al., *Mingling, Observing, and Lingering: Everyday Public Spaces and their Implications for Well-being and Social Relations*, in «Health & Place», vol. 14, n. 3, Elsevier, Amsterdam 2008, pp. 544-561.
\Cecchini, Domenico, *Urbs e Civitas*, INU Edizioni, Roma 2012.
\Città di Torino, *Masterplan per la rigenerazione urbana di Aurora e Barriera di Milano*, presentato il 24 luglio 2025 (programma PN Metro Plus 2021-2027).
\Cognetti, Francesca, Gambino, Daniela, Lareno Faccini, Jacopo, *Periferie del cambiamento. Traiettorie di rigenerazione tra marginalità e innovazione a Milano*, Quodlibet, Macerata 2020.
\Commissione per la riforma delle norme del Codice civile in materia di beni pubblici (c.d. Commissione Rodotà), Schema di disegno di legge delega per la riforma del Codice civile in materia di beni pubblici, istituita con decreto del Ministro della Giustizia, 2007; relazione consegnata nel 2008.
\Comoli Mandracci, Vera, *Torino*, Laterza, Roma-Bari 1983 (collana «Le città nella storia d'Italia»; 2ª ed. 1989).
\Comune di Bologna, Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani, 2014.
\Dansero, Egidio et al., *Territori olimpici: geografie in competizione*, FrancoAngeli, Milano 2006.
\Davis, Mike, *Città di quarzo. Indagine sul futuro a Los Angeles*, Manifestolibri, Roma 2008.
\Florida, Richard, *The Rise of the Creative Class*, Basic Books, New York 2002.
\Foster, Sheila, Iaione, Christian, *The City as a Commons*, in «Yale Law & Policy Review», vol. 34, n. 2, 2016, pp. 281 ss.
\Gehl, Jan, *Città per le persone. Progettare a misura d'uomo*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna 2017.
\Governa, Francesca, *Tra geografia e politiche. Ripensare lo sviluppo locale*, Donzelli, Roma 2014.
\Habermas, Jürgen, *Storia e critica dell'opinione pubblica*, Laterza, Roma-Bari 2005.
\Hall, Peter, *Cities in Civilization*, Pantheon Books, New York 1998.
\Harvey, David, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Blackwell, Oxford 1989.
\Harvey, David, *Città ribelli. I movimenti urbani dalla Comune di Parigi a Occupy Wall Street*, il Saggiatore, Milano 2013.
\IRES Piemonte – Regione Piemonte, Metamorfosi della città. Torino e la Spina 3, 2012.
\Jacobs, Jane, *Vita e morte delle grandi città americane. Saggio sulle metropoli contemporanee*, Einaudi, Torino 2009.
\Kern, Leslie, *La città femminista. La lotta per lo spazio in un mondo disegnato da uomini*, Treccani, Roma 2021.
\Klinenberg, Eric, *Costruzioni per le persone. Come le infrastrutture sociali possono aiutare a combattere le disuguaglianze, la polarizzazione sociale e il declino del senso civico*, trad. it. di C. Giordano, Ledizioni, Milano 2019.
\Landry, Charles, Bianchini, Franco, *The Creative City*, Demos, Londra 1995.
\Landry, Charles, *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*, Earthscan, Londra 2000.
\Latz, Joerg, *Parco Dora Turin*, Müller + Busmann, Wuppertal 2016.
\Lefebvre, Henri, *Le Droit à la ville*, Anthropos, Parigi 1968.
\Low, Setha, Smith, Neil (a cura di), *The Politics of Public Space*, Routledge, New York 2006.
\Mattei, Ugo, *Beni comuni. Un manifesto*, Laterza, Roma-Bari 2011.
\Mehta, Vikas, P*ublic Space: Notes on Why It Matters, What We Should Know, and How to Realize Its Potential*, Routledge, New York 2022.
\Mela, Alfredo (a cura di), *La città con-divisa. Lo spazio pubblico a Torino*, FrancoAngeli, Milano 2014.
\Mitchell, Don, *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*, Guilford Press, New York 2003.
\Mumford, Lewis, *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, Harcourt Brace Jovanovich, New York 1961.
\Mumford, Lewis, *La città nella storia*, Edizioni di Comunità, Milano 1963.
\Nuccio, Massimiliano, Ponzini, Davide, *Le strategie di rigenerazione urbana della città creativa*, in Montanari, Fabrizio, Mizzau, Lorenzo (a cura di), Laboratori urbani. Organizzare la rigenerazione urbana attraverso la cultura e l'innovazione sociale, Fondazione Giacomo Brodolini, Roma 2014, pp. 84-85.
\Oldenburg, Ray, *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers*, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You Through the Day, Paragon House, New York 1989.
\Ostrom, Elinor, *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, Cambridge 1990.
\Peck, Jamie, *Struggling with the Creative Class*, in «International Journal of Urban and Regional Research», vol. 29, n. 4, 2005, pp. 755-758.
\Pollak, Martha, *Turin 1564–1680: Urban Design, Military Culture, and the Creation of the Absolutist Capital*, University of Chicago Press, Chicago-London 1991.
\Prusicki, Marco, *Renzo Piano e la seconda vita del Lingotto di Torino*, in «Domus», n. 675, settembre 1986.
\Rapoport, Amos, *Human Aspects of Urban Form: Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design*, Pergamon Press, Oxford 1977.
\Rapporto «Giorgio Rota» su Torino, *Trasformazioni urbane*, 2009.
\Rodotà, Stefano, *Il terribile diritto. Studi sulla proprietà privata e i beni comuni*, Il Mulino, Bologna 2013 (1ª ed. 1981).
\Rossignolo, Cristiana, *Un piano dello spazio pubblico ad Aurora. Il trincerino da infrastruttura che divide a infrastruttura che unisce,* Tesi di laurea magistrale in Pianificazione Territoriale, Urbanistica E Paesaggistico-Ambientale, Torino 2022.
\RPBW – Renzo Piano Building Workshop, *Il nuovo Lingotto*, Genova 2002.
\Savarese, Nicolò, *Il ruolo dello spazio pubblico nel futuro della città*, in «AR Architetti Roma», n. 118, luglio 2017, pp. 33-36.
\Sennett, Richard, Il declino dell'uomo pubblico: la società intimista, Bompiani, Milano 1982.
\Simmel, Georg, *La metropoli e la vita dello spirito*, Armando, Roma 1996.
\Soja, Edward W., *Seeking Spatial Justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis 2010.
\United Nations, *Transforming our World: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, United Nations, New York 2015.
\Urban Barriera di Milano, Comitato, Urban Barriera di Milano. Report 2011–2015, Città di Torino.
\Valente, Renata, *Semi-public urban spaces: evolution and appropriate design process criteria*, in «TECHNE – Journal of Technology for Architecture and Environment», n. 19, 2020, pp. 86-95.
\Verhagen, Evert, *Il ri-uso come strategia di start-up dei luoghi di innovazione*, in Montanari, Fabrizio, Mizzau, Lorenzo (a cura di), Laboratori urbani. Organizzare la rigenerazione urbana attraverso la cultura e l'innovazione sociale, Fondazione \Giacomo Brodolini, Roma 2014, pp. 99-100.
\WHO, *Urban Green Spaces and Health: A Review of Evidence*, WHO Regional Office for Europe, Copenhagen 2016.
\Williams, Raymond, *Culture*, Fontana Press, Londra 1981.
\Yencken, David, *The Creative City*, in «Meanjin», vol. 47, n. 4, 1988, pp. 597-600.
\Zukin, Sharon, *The Cultures of Cities*, Blackwell, Oxford 1995.
\Zukin, Sharon, *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change*, Rutgers University Press, New Brunswick 1989.
\Zukin, Sharon, *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, Oxford University Press, New York 2010.

SITOGRAFIA

\Architonic, Galleria fotografica e dettagli strutturali di Parco Dora (Torino), URL: https://www.architonic.com/it/pr/parco-dora/5101739/
\Barcelona Institute for Global Health (ISGlobal), Superblocks Model Could Prevent Almost 700 Premature Deaths Every Year in Barcelona, www.isglobal.org, settembre 2019.
\Biennale dello Spazio Pubblico, La Carta dello Spazio Pubblico, www.biennalespaziopubblico.it/la-carta-dello-spazio-pubblico/, consultato a marzo 2026.
\C40 Cities, L'attuazione del programma Superblocks a Barcellona, www.c40.org/it/case-studies/barcelona-superblocks/, consultato nel 2026.
\Città di Torino, Progetto Pilota Urbano «The Gate – Living not Leaving», risorse.comune.torino.it, consultato a febbraio 2026.
\Città di Torino / MuseoTorino, Scheda La Spina Centrale, www.museotorino.it, 2011.
\Città di Torino / MuseoTorino, Scheda Parco Dora, www.museotorino.it, 2011.
\Città di Torino / MuseoTorino, Scheda Portici, www.museotorino.it, 2011.
\Complessi: dal Progetto Pilota Urban «The Gate» a «Urban Barriera di Milano», www.politichepiemonte.it, consultato a febbraio 2026.
\Enciclopedia Treccani, Voce "Spazio pubblico", www.treccani.it/enciclopedia/spazio-pubblico_(enciclopedia-italiana)/, consultato il 15 febbraio 2026.
\Fonts in Use, The Art of Creative City Making by Charles Landry (Book Cover and Typography), URL: https://fontsinuse.com/uses/37982/the-art-of-creative-city-making-by-charles-la
\Giammarini, M., Promoting the Sustainability of City Communities through 'Voluntary Arts Activities' at Regenerated Cultural Arts Spaces, ResearchGate, doi:10.13128/techne-7813, 2019.
\Karam, S., Street Art for Urban Regeneration: Cultivating Community Identity, Social Cohesion, Economic Growth, ResearchGate, 2023,
\Mecanoo Architecten, Westerpark turns 25: a park shaped by people, evolving with the city, URL: https://www.mecanoo.nl/News/ID/737/Westerpark-turns-25-a-park-shaped-by-people-evolving-with-the-city
\URL: https://www.researchgate.net/publication/394937506
\Pinson, D., L'espace public urbain: entre formalisation architecturale et pratiques citadines, Rives méditerranéennes, URL: https://journals.openedition.org/rives/3977, 2011.
\Parcitypatory, Jan Gehl: Urban Design on a Human Scale, URL: https://parcitypatory.org/2020/06/19/jan-gehl-human-scale/
\Politiche Piemonte, Torino tra pianificazione ordinaria e straordinaria. Venticinque anni di Programmi Urbani.
\Pressinbag, Alienante catena di montaggio, URL: https://www.pressinbag.it/infondoalmare/952-alienante-catena-di-montaggio.
\Quattrolinee, Progetto di riqualificazione visiva e identitaria: Mercato Piazza Foroni, URL: https://www.quattrolinee.it/mercato-piazza-foroni/
\Sasaki Associates, 798 Arts District Vision Plan, www.sasaki.com/projects/798-arts-district-vision-plan/, consultato a marzo 2026.
\Superkilen Park, Project profile and architecture details, Archello, URL: https://archello.com/project/superkilen, consultato a gennaio 2026.
\The Independent, Hay-on-Wye v Amazon: Politicians join fight to stop closure of bookshops in historic town, URL: https://www.independent.co.uk/