



PORTA S'USA

PROPOSTA DI RIGENERAZIONE URBANA



“È delle città come dei sogni: tutto l’immaginabile può essere sognato ma anche il sogno più inatteso è un rebus che nasconde un desiderio, oppure il suo rovescio, una paura. Le città come i sogni sono costruite di desideri e di paure, anche se il filo del loro discorso è segreto, le loro regole assurde, le prospettive ingannevoli, e ogni cosa ne nasconde un’altra.”

Le Città Invisibili, Italo Calvino



Politecnico di Torino | Dipartimento di Architettura

Corso di Laurea Magistrale | Architettura Costruzione Città_ACC

Candidata | Barbara Prato_s235317

Relatore | Professore Mauro Berta

Anno Accademico | 2017_2018

Tesi progettuale: PORTA S’**USA** | PROPOSTA DI RIGENERAZIONE URBANA

INDICE

0_Introduzione	pag.7	5_Diario di bordo	pag.101
1_Inquadramento	pag.10	6_Conclusioni	pag.129
1.1_Ricerca storica dell'area dalla sua nascita: dalle origini di Torino al terzo ampliamento		7_Ringraziamenti	pag.131
1.2_Luoghi di interesse storico e architettonico		8_Bibliografia e Sitografia	pag.133
1.3_La riqualificazione urbana e i nodi ferroviari			
1.4_Obiettivi e strumenti di riqualificazione			
1.5_Note			
2_La Stazione di Porta Susa	pag.25		
2.1_Tipologia architettonica: la stazione di testa e la stazione di passaggio			
2.2_Tipologie emblematiche di Architettura ferroviaria nel tempo			
2.3_La Stazione di Porta Susa: origine e storia			
2.4_Evoluzione di Torino in relazione alla stazione: l'ampliamento, il nuovo Piano Regolatore Generale e la variante 200			
2.5_Porta Susa: connessione tra la città nuova e la città vecchia			
2.6_Note			
3_Nuove funzioni	pag.59		
3.1_Ricerca cambio destinazione d'uso delle stazioni: esempi in Italia e all'estero			
3.2_Polo della città: Centro città, trasporti, cultura.			
3.3_Indagine territoriale: funzioni presenti nelle vicinanze			
3.4_Utenze: cosa potrebbe mancare?			
3.5_Rielaborazione dei dati: proposta delle nuove funzioni			
4_Progetto: PORTA S'USA	pag.67		
4.1_Concept			
4.2_Iter progettuale: sviluppo del concept			
4.3_Proposta finale: disegni			
4.4_Approfondimenti			



INTRODUZIONE

INTRODUZIONE

L'area di specializzazione che ho scelto si occupa della riprogettazione su la larga scala e del recupero di manufatti in parti strategiche della città.

Ho cercato un caso studio nel quale fosse possibile integrare questi due miei campi di interesse per proporre un progetto di riqualificazione della città in cui sono nata e cresciuta. Inizialmente ho pensato ad un'area su cui intervenire che fosse da collegamento tra la città metropolitana e le altre realtà che la compongono. Contemporaneamente ho individuato dei manufatti storici dal centro città verso la periferia, cui potessi dare una seconda possibilità per riaffermarsi sul territorio circostante e modificare la situazione di una parte di Torino.

Da quel momento in poi, utilizzando un approccio di sovrapposizione delle informazioni, ho notato che la Stazione di Porta Susa vecchia e l'area tra la nuova stazione e l'asse realizzato di recente da collegamento tra la Spina 2 e la Spina 3, voluto dal Piano Regolatore per la città degli Architetti Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi nel 1995, richiedeva un intervento. Questa è disposta tra il centro della città, ma al termine di un asse che non rispetta la famosa griglia torinese, a lato del terzo ampliamento, quello nord-ovest, alle spalle della città nuova da Corso Inghilterra in direzione nord e proprio questa posizione la rende un luogo unico perché dato da una sovrapposizione di piani differenti in ambito storico e che ha subito numerose modifiche nel tempo.

Questo fa sì che possiamo definirlo un polo della città, che racchiude al suo interno alcuni passaggi rilevanti nella morfologia urbana attuale e che hanno definito quest'area di collegamento tra la città storica e la città nuova.

Inoltre, l'edificio storico di sosta dei passeggeri è una realtà architettonica assolutamente rilevante e rap-

presentativa della metà del XIX secolo, anche per la posizione che era stata pensata al termine di Via Maria Vittoria e che poi, modificando la conformazione urbana, è diventata punto di arrivo di Via Cernaia, che ha una dimensione di molto maggiore; inoltre, la simmetria della facciata, elemento fondamentale, diviene ancora più importante all'occhio dell'osservatore per questioni di prospettiva visiva.

Ho trovato molto interessante anche il tipo di edificio a cui ho apportato delle modifiche, poiché non avevo mai studiato la tipologia architettonica della "stazione", ed è stato sorprendente scoprire le due conformazioni che essa offre, la stazione di testa o di transito, e la forte relazione che implica una di queste morfologie all'interno del tessuto urbano. Si può notare in numerose città, quanto significativa sia stata la scelta della collocazione della stazione e quanto questa abbia influenzato la morfologia urbana.

Intervenire su un'area, che come detto, è così importante come snodo della vita cittadina, è stata una sfida molto complessa ma anche entusiasmante. La difficoltà è stata il rapportarsi su un manufatto storico che ha una sua indipendenza all'interno della griglia urbana e che ha una simmetria nel corpo centrale che non viene rispettata dagli edifici adiacenti aggiunti negli anni '60, che mi ha dato numerosi dubbi nella fase progettuale, soprattutto, dei prospetti.

Nonostante questo progetto sia su un edificio così caro alla nostra città, sul quale nessuno fino a questo momento è voluto intervenire, penso sia necessario occuparsi di queste realtà affinché la città possa ritrovare dei luoghi che sono stati importanti, ma che non hanno avuto la possibilità di stare al passo dei rapidi cambiamenti di questi ultimi anni.

Oltre a questo, è obbligo di ogni cittadino cercare di intervenire, con le proprie conoscenze, su ciò che è caduto in disuso, anziché pensare a fare "tabula rasa" dell'esistente e cominciare da capo o lasciare queste realtà a sé stesse.



INQUADRAMENTO

INQUADRAMENTO

1.1_Ricerca storica dell'area dalla sua nascita: dalle origini di Torino al terzo ampliamento

La città di Torino nasce nell'antichità, da una popolazione celto-ligure, i Taurini, che durante il III a.C. abitava questa zona, in particolare l'attuale Vanchiglietta, oltre a parte della Val di Susa e di Lanzo; al tempo era stata chiamata Taurasia o Taurinia fino al 218 a.C., quando venne completamente rasa al suolo.

Le informazioni su questo territorio sono rade fino all'epoca dell'antica Roma con Giulio Cesare, che fece un presidio militare sulle rovine precedenti nel 58 a.C., che diventerà un vero e proprio castrum nel 28 a.C. e verrà denominato **Julia Augusta Taurinorum**. Molte città in Italia sono nate durante il periodo dei romani, e la maggior parte come veri e propri castra, ma Torino ha la particolarità che nonostante le numerose trasformazioni dovute ad avvenimenti politici che ne hanno cambiato l'aspetto è ancora possibile vedere, dall'alto soprattutto, come tutto il centro rispetti rigorosamente la maglia ortogonale proposta dai romani con sole due piccole eccezioni, assolutamente giustificate, che vedremo in seguito.

Le colonie romane erano organizzate su due assi perpendicolari principali, il decumanus maximus e il cardo maximus, il primo che aveva un andamento da est a ovest e il secondo da nord a sud. Inoltre, c'erano altre strade che seguivano lo stesso andamento di quelle principali che erano disposte ad una distanza di 100 piedi per ospitare all'interno del lotto 100 famiglie. L'intersezione tra le due strade principali sopra trattate porta alla nascita del praetorium, sul quale in genere sorge la piazza del forum. In corrispondenza della fine di queste due vie con il perimetro dell'accampamento, sorgono le quattro porte della città: il decumanus collegava la dextera e la sinistra, mentre

il cardo la praetoria e la decumana.

Questa progettazione è ancora visibile nella planimetria di Torino. Infatti, il cardo è l'attuale Via Garibaldi, mentre il decumanus è l'attuale Via San Tommaso. L'intersezione tra le due corrisponde all'attuale Piazza Palazzo di Città, dove per lungo tempo si è svolto il mercato cittadino, tradizione che da poco tempo ha ripreso piede, proprio come accadeva nella piazza del forum. All'interno della griglia formata dalle strade principali, riconoscibili anche per le loro dimensioni, ci sono degli isolati tendenzialmente quadrati che vanno a creare il tipico sistema di costruzione romana "a scacchiera". Al termine di queste si trovavano le quattro porte in corrispondenza della cinta muraria: la Porta Praetoria, la Porta Principalis Sinisterna, la Porta Decumana e la Porta Principalis Dextera. La prima è collocata alle spalle di Palazzo Madama in Piazza Castello, che si comporta come una controfacciata, la seconda è attualmente inesistente ma doveva essere all'incrocio tra Via San Tommaso e Via Santa Teresa, la terza dovrebbe essere tra Via Garibaldi e Via della Consolata ed essendo la direzione per arrivare in Val di Susa era denominata la Porta Segusina, in seguito Porta Susina, da cui poi il nome di Porta Sua, e infine, l'ultima, l'unica visibile, ovvero la Porta Palatina e i suoi resti nell'area di Porta Palazzo.

In epoca medievale, il centro città rimase all'interno della cinta muraria originaria, com'è solito di questo periodo, per andare a creare un distacco netto tra l'uomo e la natura, quindi tra il civile e il non civile, e dal punto di vista pratico per scopi puramente difensivi. Sono visibili le vie aggiunte o modificate durante questo periodo, perché abbandonano la rigidità adottata fino a quel momento e la sostituiscono con percorsi più tortuosi e con spazi molto più ristretti, com'è visibile nelle Contrade ai lati di Via Garibaldi.

All'incirca nel XI secolo, inizia l'unificazione del territorio piemontese così come lo conosciamo oggi, grazie all'intesa tra il marchesato di Torino e quello di Ivrea per mano di Olderico Manfredi II, che poi lascerà le redini al genero Oddone di Savoia. **La Casata nobiliare dei Savoia** è una delle più antiche in Europa, ebbe origine sin dal V secolo, divenne Ducato nel XV secolo nel Regno di Borgogna in Francia e subito manifestò il suo interesse per la zona strategica delle regioni subalpine italiane, in particolar modo il Piemonte che era già in buona parte nelle sue mani. Dopo la pace di Cateau-Cambrésis, che pose fine alle guerre d'Italia e nel dibattito tra gli Asburgo e la Francia, Emanuele Filiberto e i suoi successori diedero il via all'unificazione vera e propria del Piemonte. Intanto, nel 1563 spostarono la capitale del loro Regno dal Ducato di Chambery all'attuale città di Torino. Questo cambiamento radicale portò al dover modificare in maniera consistente la configurazione della città, sia dal punto di vista dell'aspetto, che doveva essere regale, sia da un punto di vista pratico, poiché doveva ospitare la parte amministrativa e tutte le persone coinvolte; infatti, da questo momento in poi iniziarono gli ampliamenti.

Il primo ampliamento è del 1567 nella zona ovest del castrum originario, con la costruzione della Cittadella fortificata e difensiva, per proteggersi dagli attacchi dei francesi. Questa risiedeva nella zona dell'attuale Via Cernaia. Ora rimane esclusivamente il Mastio dell'intera costruzione, ma sono ancora in parte percorribili le gallerie sotterranee di Pietro Micca, che si estendono lungo circa 20 km su due livelli, a 10 e 15 metri sotto terra, e sono oggi dedicate all'eroe che ha impedito l'assedio dei francesi sacrificandosi per sbarrare loro la strada nel 1706. Questo primo am-

pliamento non è andato a modificare l'assetto originario, ma si è occupato esclusivamente di aumentare la struttura difensiva della città.

Il periodo tra il XVI e il XVII secolo è quello che rende Torino così come la vediamo oggi, con la costruzione di numerose chiese, palazzi signorili e durante il quale sorgono alcuni dei "salotti" della città, tra cui è emblematica Piazza San Carlo. Le nuove costruzioni sono di un elegante barocco piemontese, che ha uno stile sostanzialmente francese, che caratterizza ancora oggi il centro storico. **Il secondo ampliamento** si sviluppa dal 1620, in particolar modo nella direzione sud con la costruzione dei quartieri "nuovi", collocati nell'area dell'omonima Stazione di Porta Nuova; circa quarant'anni dopo si occupa della costruzione di Via Po e della zona limitrofa. Questa via è la prima che stravolge il sistema a scacchiera costruito dai romani, perché doveva andare a collegare direttamente Piazza Castello, dove la Porta Praetoria era stata inglobata dal Castello degli Acaja-Savoia durante il Medioevo, con l'unico ponte, al tempo ancora in legno, che permetteva di collegare la città alla collina attraversando il fiume Po.

Il terzo ampliamento iniziò nel XVIII secolo in direzione nord-ovest nell'area di Porta Susa. La prima difficoltà è quella di decidere il disegno di questa nuova parte di città, dal momento che gran parte della Cittadella era stata distrutta. Mantenere la griglia urbana oppure integrare una nuova? Le nuove costruzioni dovevano essere riconoscibili con una nuova tipologia urbana oppure rientrare all'interno di un fronte omogeneo? Come è visibile ancora oggi, la città si è estesa con lo stesso principio originario anche in questa nuova parte, sarà argomento del prossimo capitolo.

LEGENDA

A_Biblioteca Civica Centrale
B_Casa Agnelli
C_Casa Zuccarelli
D_Casa Rossi-Galateri
E_Casera Cernaia
F_Chiesa di Santa Barbara
G_Cinema Ideal
H_Cittadella Politecnica e EX OGR
L_Collegio degli Artigianelli
L_"Cucina Malati e Poveri"

M_Gallerie di Pietro Micca
N_Grattacielo Intesa Sanpaolo
O_Grattacielo Rai
P_Mastio della Cittadella
Q_Ospedale Oftalmico
R_Palazzo Sede del Partito Socialista Italiano
S_Piazza Arbarello
T_Piazza Statuto
U_Scuola Sezione Moncinisio
V_Stazione di Porta Susa
Z_Torre BBPR



Città di Torino, area di inquadramento | Fotografia satellitare di Google Earth del 03.09.18

1.2_Luoghi di interesse storico e architettonico.

Per analizzare un'area di intervento si devono studiare alcuni degli edifici che hanno e hanno avuto una valenza storica, culturale e sociale per il contesto. Per questo motivo, qui di seguito ho selezionato alcuni esempi disseminati nelle vicinanze dell'area di intervento e che sono serviti per l'indagine territoriale in fase progettuale.

A_Biblioteca Civica Centrale

Su progetto dell'Ingegnere Mario Daprà è stata inaugurata nel 1960, situata in Corso Palestro, con ingresso al 5 di Via Cittadella, raccoglie i libri della precedente biblioteca, che è stata bombardata durante il secondo conflitto mondiale; ciononostante si sono salvati e sono stati custoditi nei magazzini sotterranei dell'edificio, che è stato poi ricostruito ex novo.

B_Casa Agnelli

Questa residenza si trova in Via Cernaia ai civici dal 26 al 30 ed è stata costruita sul progetto dell'Architetto Giuseppe Bollati, commissionata da Anicetta Frittelli, madre di Giovanni Agnelli, fondatore della FIAT, da cui il nome.

C_Casa Zuccarelli

Questo edificio costruito nel 1915, nato dal progetto del proprietario il Signor Zuccarelli, si trova in Via Cernaia 31. La sua particolarità, esclusivamente dal punto di vista architettonico, è la presenza di arcate quadrate dei portici, un elemento che lo contraddistingue dall'insieme.

D_Casa Rossi-Galateri

Unico edificio Liberty di tutto il quartiere progettato dall'Architetto Pietro Fenoglio, si trova in Via Passalacqua 14, quasi in Via Cernaia. Questa residenza emblema del liberty torinese è stata realizzata nel 1903 e porta il nome delle due famiglie che l'hanno commissionata.

E_Caserma Cernaia

Costruita nel 1864 dal Colonnello Babarino e dal Generale Castellazzi, è una dei numerosi riferimenti dell'ambito militare presente nel quartiere. Ospita tutt'ora la Scuola dell'Arma dei Carabinieri e tra le sue mura ha accolto personalità di spicco, per esempio il Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa.

F_Chiesa di Santa Barbara

La prima Chiesa di Santa Barbara venne costruita a metà del Cinquecento all'interno delle mura del forte di Pacciotto di Urbino, poiché protettrice degli artigieri e degli artiglieri. Data la sua posizione difficilmente raggiungibile per coloro che vivevano fuori dalla fortezza e per un incendio di fine XVI secolo, il luogo di culto perse di importanza. Nel 1863, a causa dei nuovi progetti urbani, venne smantellata, ma fatta ricostruire dal Curato del tempo proprio come la vediamo oggi. Su progetto dell'Architetto Pietro Carrera, stessa mano della Galleria dell'Industria Subalpina in centro città, si articola su tre navate, la sagrestia ed una casa parrocchiale ed è dove è stato battezzato il poeta Guido Gozzano.

G_Cinema Ideal

Dopo che la capitale è stata trasferita nel capoluogo toscano, Torino si è dovuta reinventare da sede amministrativa. Sfruttando la sua conformazione territo-

riale, vicino ai corsi d'acqua, la scelta più ovvia è stata l'industrializzazione. Questa è stata incentivata dalla costruzione di un sistema di distribuzione delle acque, in questa zona il Canale Ceronada iniziato nel 1868, sul quale si stanziarono alcune industrie. Nell'isolato tra Via del Carmine e Corso San Martino si stabilirono prima la ditta di Prouchet (inventore del Gianduiotto), Gay e Compagnia che la lasciarono pochi anni dopo per infiltrazioni. A lato di questo complesso nel 1938 si decise di costruire un teatro-cinema, l'attuale Cinema Ideal. Viene considerato una delle architetture dei cinematografi torinesi più belle insieme all'Eliseo di Piazza Sabotino; su progetto dell'Architetto Aloisio Ottorino, anche ideatore della Casa Littoria di Asti e del Palazzo della Provincia di Torino in Corso Inghilterra. L'edificio prende ispirazione dagli esempi espressionisti del tempo, ma è anche immagine dell'architettura Moderna per la scelta di volumi semplici, dinamicità della facciata e scelta di materiale come marmo e piastrelle clinker. Attualmente modificato molto sia all'interno sia all'esterno per metterlo in sicurezza.

H_Cittadella Politecnica e Ex OGR

Tra la Spina 1 e la Spina 2 previste nel Piano Regolatore Generale di Gregotti e Cagnardi del 1995, molti edifici industriali dismessi dovevano essere demoliti o recuperati per creare degli spazi più vivi all'interno di questo grande collegamento nord – sud. Alcuni di questi sono stati mantenuti, a seguito di alcuni dibattiti, come l'attuale Cittadella Politecnica, su Corso Castelfidardo, e le ex OGR, riaperte recentemente. Queste sono uno spazio flessibile, aperte ad ospitare eventi culturali e mostra, oltre a una parte dedicata al ristoro e all'intrattenimento.

I_Collegio degli Artigianelli

Viene fondato nel 1849 da Don Giovanni Cocchi, che insegnava un mestiere a giovani in difficoltà, da cui il nome. Si è trasferito nell'edificio di Corso Palestro 14, definitivamente, nel 1863. La struttura si è di molto ingrandita, aggiungendo laboratori sparsi nel quartiere; anche oggi è un luogo simbolo per i cittadini, poiché ha ampliato la sua proposta di corsi specializzati e punto di riferimento per accoglienza di famiglie o minori in difficoltà.

L_“Cucina Malati e Poveri”

Situato in Corso Palestro 11, angolo con Via Bertola, costruito tra il 1913 e il 1914 su progetto di Giacomo Salvadori e Daniele Ruffinoni. A seguito dei bombardamenti che distrussero Piazza Statuto e il circondario, questo edificio compreso, è stato restaurato e offre ancora oggi la possibilità di disponibilità ai poveri della città.

M_Gallerie di Pietro Micca

La Cittadella era organizzata con un sistema difensivo complesso non solamente al livello terreno, ma anche nel sottosuolo. Per questo motivo, al di sotto della fortificazione, sono tutt'ora presenti, e in parte percorribili, delle gallerie lunghe addirittura 20 km. Queste sono articolate su due livelli, rispettivamente a 10 e 15 metri di profondità, per non toccare la falda acquifera, e si utilizzavano per il fattore sorpresa sui nemici andando a creare delle esplosioni in superficie, attraverso i camini. Attualmente visitabili all'interno del Museo Pietro Micca, in Via Guicciardini 7, prendono il nome dall'eroe Pietro Micca, che durante l'assedio dei francesi nel 1706, si è sacrificato per non farli entrare all'interno della città.

N_Grattacielo Intesa Sanpaolo

Voluto dall'ex Presidente Enrico Salza dell'allora Sanpaolo IMI, venne aperto un bando a cui parteciparono su invito alcuni dei migliori studi attuali. Vinse il progetto dello studio di Renzo Piano; nel 2007 venne presentato il progetto definitivo in Comune, che lo approvò dopo numerose divergenze sulla questione dell'altezza. Venne fatto abbassare da 200 m a 167,25 m di altezza, rendendolo più tozzo del progetto originale, per essere al di sotto della Mole Antonelliana, simbolo della città. I lavori partirono nel 2008 e venne ufficialmente inaugurato nel 2015, ospitando gli uffici della Sanpaolo, luoghi di ristoro, auditorium e una serra bioclimatica. Ha ottenuto la certificazione LEED a livello Platinum. L'edificio è di fronte ad un lotto, ancora area di cantiere, che dovrebbe ospitare una torre, da piano regolatore, per degli uffici delle Ferrovie dello Stato, rientrando così nel complesso della nuova Stazione di Porta Susa.

O_Grattacielo Rai

Terzo esempio di grattacielo nella città torinese, dopo la Torre Littoria del 1934 sorta in Piazza Castello e la Torre BBPR inaugurata nel 1961 in Piazza Statuto, viene costruita tra il 1962 e il 1968 in Piazza XVIII Dicembre, di fronte alla Stazione di Porta Susa. L'edificio sorge al posto del palazzo della Direzione delle Dogane adiacente alla stazione che occupava anche i docks dall'altra parte di Via Cernaia, da cui il nome dell'albergo “Docks Milano”. Proprio dove si trova si sarebbe dovuto costruire un'altra Torre Littoria, della quale sono state gettate le fondamenta, ma che poi è stata abbandonata. È stato utilizzato perché ospitava gli uffici Rai, ma attualmente è in disuso.

P_Mastio della Cittadella

La Cittadella era una fortificazione difensiva realizzata nel 1564 su progetto di Francesco Paciotti per Emanuele Filiberto, nel momento stesso in cui la città sabauda divenne l'icona della supremazia politica della casata nobiliare. Questa struttura è rimasta come da progetto, fino al 1856, anno in cui è stata demolita, a seguito della decisione presa nel 1853 sull'ingrandimento della città in quella direzione. La progettazione di questa espansione è stata fatta da Carlo Promis, che non ha ritenuto questo manufatto coerente con il contesto e quindi ha deciso di mantenere solo la porta che collegava la Cittadella con Torino, ovvero il Mastio. Questa scelta urbanistica ha permesso la costruzione della zona così come la vediamo ancora oggi senza andare a cancellare le origini radicalmente militari di tutto il quartiere.

Q_Ospedale Oftalmico

Costruito tra il 1860 e il 1866 dall'Ingegnere Marchini su volontà del Dottore Chirurgo Casimiro Sperino. La storia del suo fondatore è davvero nobile, perché solo alla fine di numerosi sforzi riuscì nell'impresa di aprire una struttura così preparata – inizialmente ospitava 300 posti letto – aperta a tutti e per questo motivo, gli viene dedicato sul punto di morte. Questo edificio, ancora oggi imponente in una maglia così stretta, venne molto danneggiato durante l'incursione aerea del 1942, come molti altri. Riprese però quasi subito la sua fama e ancora oggi viene utilizzato non solo come ospedale oculistico ma anche laboratorio diagnostico.

R_Palazzo sede torinese del Partito Socialista Italiano

Edificio in Corso Palestro 10, che è stato teatro degli

incontri del Partito Socialista Italiano, fino al suo scioglimento. La facciata ospita una lapide in memoria di Renato Martorelli, membro del CLN piemontese, che è stato torturato dai nazisti e per questo viene ricordato anche in Piazza CLN.

S_Piazza Arbarello

Questa piazza sorge in una posizione insolita rispetto alla griglia ed ingloba completamente quelli che erano i giardini della ex Cittadella. Omaggia il Capitano Vincenzo Arbarello, deceduto durante la Prima Guerra Mondiale a Casera Turriè.

T_Piazza Statuto

Rientra nel piano di ampliamento in direzione nord-ovest approvato nel 1851, nel quale si definiva non solo la morfologia delle nuove costruzioni ma anche le altezze degli edifici e i tipi di portici che si dovevano utilizzare per rendere tutto l'insieme di antico ed ex novo omogeneo. È stata costruita per ospitare le ambasciate e le sedi diplomatiche a servizio della capitale, che però nel frattempo ha trovato una nuova sede a Firenze. L'area è stata allora lottizzata e venduta a singoli cittadini ad utilizzo abitativo e commerciale. Progettata con questo fronte unico dall'Architetto Giuseppe Bollati, come Place des Vosges a Parigi, è stata realizzata dalla Italian Building Society Ltd. In origine, essendo ideata come grande spazio in conclusione di Via Garibaldi, ma anche come limite della città, doveva riservare un panorama davvero unico e romantico sull'arco alpino.

U_Scuola Sezione Moncenisio

Nota a tutti con il nome "Sezione Baretto" nelle pagine di Cuore di De Amicis, questa ospitava invece la sezione Moncenisio, composta dall'edificio maschile e

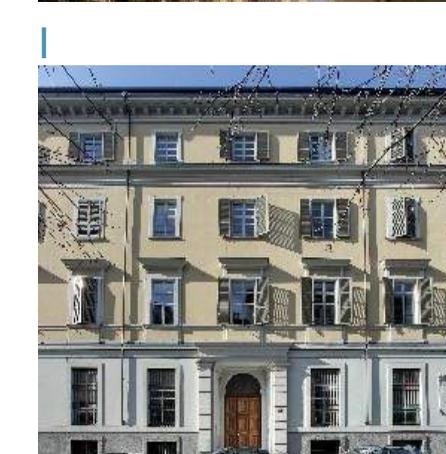
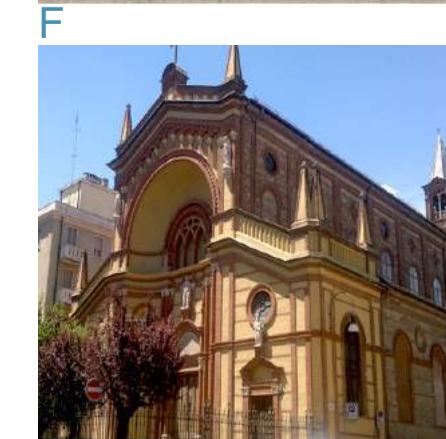
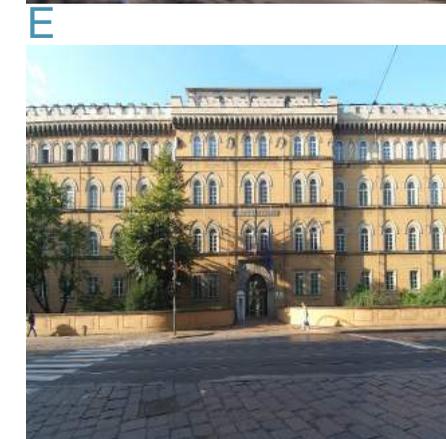
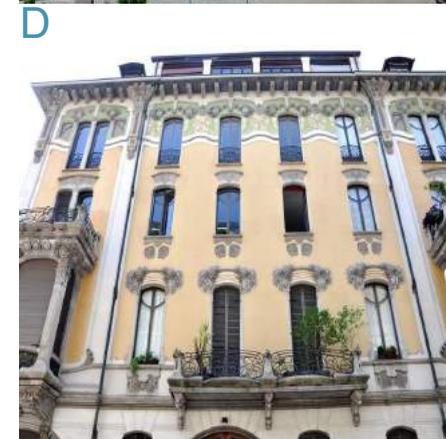
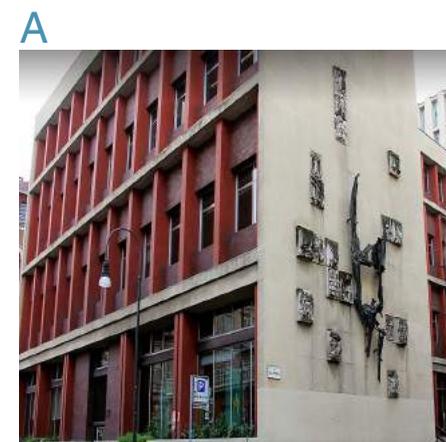
femminile. Entrambi distrutti dai bombardamenti mondiali, il primo è divenuto negli anni '60 Scuola Media e Ginnasio Balbo e poi succursale del Liceo Artistico Passoni. La seconda è diventata scuola elementare, poi nel 1906 Istituto Regio di studi commerciali e, infine, fino al 1993 ha ospitato la Facoltà di Economia e Commercio, oggi ospitata in Corso Unione Sovietica nell'edificio dei Poveri Vecchi. Recentemente ristrutturato, ora ospita il Collegio Carlo Alberto.

V_Stazione Nuova di Porta Susa

Il PRG ha stabilito l'interramento delle linee ferroviarie, trasferendo inoltre la Stazione di Porta Susa, nella posizione di quella attuale. Questo progetto, di forma allungata per ospitare anche le soste dei trasporti ad Alta Velocità, fa da collegamento tra la Spina 1 e la Spina 2, è stato attivato nel 2009, dopo aver chiuso il complesso originario. Il progetto è della AREP, un'impresa franco-italiana, che si è aggiudicata la vittoria al bando aperto dalle Ferrovie dello Stato. Questa galleria in acciaio e vetro, è lunga 385 m e si propone l'intento di collegare sia longitudinalmente sia trasversalmente l'assetto urbano, poiché è attraversabile in entrambe le direzioni. Al suo interno, oltre ai binari ci sono anche locali accessori e di servizio.

Z_Torre BBPR

Inaugurata nel 1961, nel luogo dove era sorta la Stazione ferroviaria Torino - Rivoli demolita nel 1954, occupa l'area tra Via Cibrario e Corso Francia con volumi ad altezze differenti. È stata progettata dallo Studio BBPR, ovvero dagli Architetti Ludovico Balbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti ed Ernesto Rogers, gli stessi che contemporaneamente erano diventati celebri per la Torre Velasca a Milano.



L**M****N****U****V****Z****O****P****Q**

Sitografia per le fotografie

A <http://www.fondazioneenricoeandi.it/notizie/i-fondi-personali-della-biblioteca-civica-centrale-di-torino/>

B <http://www.atlanteditorino.it/zone/monviso.html>

C <https://www.pinterest.es/incatrail1044/la-mia-torino-liberty/>

D http://www.arteliberty.it/to_palazzina_rossi.html

E <http://www.museotorino.it/view/s/21c92b1a-8b9a46439c4920b5b62f88ce>

F <https://www.flickr.com/photos/63378040@N08/14802440328>

G <https://www.pinterest.com.au/katjadjosan/-architecture-/?lp=true>

H <http://www.urbancenter.to.it/la-citta-postindustriale/>

I <http://www.museotorino.it/view/s/9af32d-4dc49248f183e6d87ee4aba757>

L <http://www.museotorino.it/view/s/5804a-d3441f0439191abf6a683e48335>

M <https://zero.eu/eventi/103421-open-house-torino-2,torino/>

N <https://renzo-piano-building-workshop.divisare.pro/projects/336926-intesa-san-paolo-office-buil->

ding

O <http://www.museotorino.it/view/s/9a67d1e643c-c403b8846056ed04f09f2>

P <http://www.spaziotorino.it/scatto/?tag=premio>

Q <http://www.museotorino.it/view/s/8c79b3bbb-2594690be7b95d9394855ed>

R <http://www.museotorino.it/view/s/1c56f-589f96344a7a9775104ad54b4bd>

S <https://www.cronacaqui.it/via-libera-giunta-piazza-arbarello-si-rifa-il-look/>

T <http://www.mole24.it/2018/07/19/piazza-statu-to-la-porta-dellinferno-si-trova/>

U <http://www.museotorino.it/view/s/cfaddb-c80e984f5d9394a438db866e64>

V http://www.ansa.it/piemonte/notizie/2015/08/01/torino-porta-susa-omissioni-cautele_04fd2bd7-f50d-4794-b697-2ebfec965408.html

Z <http://www.museotorino.it/view/s/e8cfb0338bf-54d56b0ba2dae1e7064ca>

R**S****T**

1.3_ La riqualificazione urbana e i nodi ferroviari

Gli scali ferroviari sono nati in periodi e in città che sono totalmente differenti da quelle cui siamo abituati. La maggior parte di queste era stata progettata in modo ben preciso rispetto al centro abitato; infatti, generalmente hanno vissuto alcune fasi comuni, differenti solo nei tempi e nella dimensione degli spazi d'interesse. Sono tre le fasi principali tra città e ferrovia individuate da Pini Daniele e Ventura Nicola in "Piano, trasporti, città e ferrovia" pubblicato nel 1985, e riprese anche in pubblicazioni recenti.^[1]

La prima fase è quella di polarizzazione ed è contemporanea alla loro costruzione. Finita la realizzazione serviva un collegamento rapido con il centro abitato e di conseguenza l'espansione urbana si è sviluppata proprio nella medesima direzione. Le stazioni di testa furono quindi considerate come nuove porte della città e collocate al termine di un nuovo asse urbano, rapido collegamento alla parte centrale; i passanti furono collegati alle altre stazioni presenti sul territorio e alla città con nuove arterie circolari e tangenti alla rete preesistente. Il caso di Porta Susa a Torino è particolarmente interessante poiché nasce come stazione di testa e diviene immediatamente passante, per cui si trova al termine di Via Cernaia che ne valorizza la sua identità di nuovo ingresso urbano e si collega alla stazione principale di Porta Nuova con un raccordo semicircolare, che ancora oggi è un'eccezione all'interno della scacchiera torinese. Proprio per questa propensione della città, questi luoghi diventarono così significativi da essere non solo altamente commerciali e abitati per la presenza dello scalo merce, ma anche punti focali nel trasporto cittadino ponendo i capolinea dei primi trasporti interni. Divengono quindi

fondamentali gli spazi di pertinenza ad essi, andando a costruire ampi piazzali frontali, marciapiedi larghi, la progettazione dei sensi di marcia e dei luoghi di sosta per permettere l'ottimizzazione delle varie funzioni. Queste sperimentazioni vanno avanti dalla loro costruzione fino al primo conflitto mondiale.

La seconda fase è quella di ostacolo della crescita urbana. La città era arrivata ormai fino al limite possibile, ma ora per continuare nella sua crescita la necessità è quella di scavalcare il tracciato ferroviario e inglobare lo scalo al suo interno. Se per la città con stazioni passanti queste strutture diventarono delle vere e proprie barriere fisiche da valicare, per quelle con stazioni di testa la difficoltà fu inferiore. In entrambi i casi però, la stazione divenne il punto di unione o di rottura, a seconda dei casi, tra due città cresciute in tempi e con regole diverse. Per questo motivo, si parla spesso del fronte o del retro di una stazione, perché è sempre in funzione del contesto urbano in cui la collochiamo. Il superamento della barriera fisica è divenuto evidente negli anni successivi al secondo conflitto mondiale, tentando una cucitura tra la città storica ben strutturata con una parte nuova eterogenea e caratterizzata dalla presenza di numerose attività industriali lungo l'asse ferrato; naturalmente oltre alla complessità morfologica si deve considerare quella sociale, che ha favorito naturalmente il fenomeno della zonizzazione tra le classi più umili sul retro della stazione e quelle più agiate nella parte frontale, rivolte alla città storica.

L'ultima fase potremmo definirla quella dei collegamenti. Al crescere della città diventarono indispensabili i collegamenti tra le varie aree, così da diventare necessari la costruzione di cavalcavia o sottopassi

per aumentare l'accessibilità. Questi però non sono una vera e propria soluzione per la questione delicata dell'intreccio tra la rete dei trasporti e quella cittadina, soprattutto da quando l'automobile è divenuta una parte determinante della vita urbana. La mancata fluidità del traffico ha portato alla proposta di numerosi progetti di piano o di soluzioni per riorganizzare gli spostamenti, in Italia soprattutto dagli anni '30 in poi; come vedremo successivamente anche Torino sarà protagonista di queste proposte. Dunque, nel nostro caso, è davvero innovativo il PRG di Torino degli anni '90, che, come vedremo in seguito, sfrutta quello che fino ad ora abbiamo considerato come limite per farne un nuovo strumento di pianificazione.

In ogni caso, da quando si è compresa l'importanza spaziale del fabbricato della Stazione come nuovo luogo fulcro della città, perché garantiva il diritto alla mobilità a tutte le classi sociali, sono divenuti numerosi i progetti della nuova città con questa come polo centrale. Già nel 1882 Soria y Mata propongono la **Città Lineare** basata sui trasporti veloci, in particolar modo la ferrovia in una spina centrale di collegamento. Pochi anni più tardi, nel 1898, Howard propone il modello delle **Garden Cities**, ovvero delle città satellite rispetto ad una principale, collegate ad essa attraverso una rete ferroviaria strutturata; la stazione era il nucleo originario della formazione della nuova città, non solo a livello morfologico, ma anche perché tutti gli edifici rappresentativi e il fulcro delle strade che portavano alla parte residenziale aveva proprio origine lì, come nelle città di Letchworth o Welwyn. Nel 1917 Tony Garnier con la sua **Cité Industrielle** introduce il "quartiere della stazione", rendendola ufficialmente fulcro unico delle nuove città moderne. Essendo il nucleo, questa separava volutamente la

città industriale da quella residenziale, sfruttando una rete stradale parallela e ortogonale rispetto all'arteria principale del tracciato ferroviario, così enfatizzando il suo ruolo di smistamento e di organizzazione. L'idea di Tony Garnier di un intero quartiere dedicato alla stazione viene ripresa pochi anni più tardi nella **Ville Contemporaine** di Le Corbusier del 1925, che decide di collocarla nel baricentro geometrico della città, per adempiere al suo nuovo ruolo di nuovo tra diversi sistemi di collegamento quali automobili, metropolitane, ferrovie ed aerei; lo stesso architetto la descrive così "La stazione è una sola. E si trova nel centro della città. Questo è il suo unico posto logico. La stazione è il mozzo della ruota"^[2]. La stazione non era più un semplice edificio ma un polo urbano, anticipando di molto i tempi e le nostre considerazioni attuali e per questo era necessario inserirla all'interno dei nuovi piani urbanistici, anche se solo di recente si è considerata come una scelta a priori e non come conseguenza di altri interventi.

Gli interventi si possono organizzare in tre casistiche, riproponendo l'organizzazione di Paolo Ventura del 2004, ripresa anche da Elena Conticelli.

L'introduzione delle linee di cintura è la prima soluzione adottata già sul finire del XIX secolo, introducendo un anello ferroviario di collegamento tra le varie stazioni della stessa città. Questo poteva essere in superficie o sotterraneo e si poneva l'obiettivo di decongestionare il traffico cittadino tra i vari scali, trasformando di conseguenza alcune stazioni di testa in passanti. Questo approccio è stato utilizzato a Parigi, riuscendo a collegare le aree più distanti della realtà metropolitana, e in Germania con le S-bahn ovvero le Schnellstadtbahn, ferrovie veloci di città. L'introduzione di queste linee ha risolto il problema del traffi-

co interno e spesso, di recente, sono stati riutilizzati questi tracciati per i collegamenti della metropolitana o dell'Alta Velocità.

Un altro approccio è quello dell'**arretramento**, in uso all'inizio della prima parte del '900. Consigliabile in presenza di stazioni di testa, in città di dimensioni notevoli e che prevedevano un'espansione del traffico su rotaia. Si procedeva ad un arretramento del fabbricato, per aumentare lo spazio dedicato ai tracciati; un esempio fondamentale è quello della Stazione di Milano Centrale, la quale è stata arretrata negli anni '30, sfruttando l'espansione di alcuni quartieri legati alle finanze e agli affari e collocandola in un'area più periferica, ma contemporaneamente baricentrica per queste nuove attività.

L'ultimo approccio è quello del **decentramento dei servizi**. Negli anni '80, giustificati dai prezzi e dai rapidi cambiamenti in ambito economico, molti degli stabilimenti disseminati lungo il tracciato ferroviario iniziano ad essere abbandonati e quindi gli scali merci non sono più necessari per il risvolto industriale delle città. Si entra quindi in una nuova fase della città moderna, ricca di luoghi per cui trovare un nuovo uso e di una ferrovia che ormai serviva esclusivamente per il trasporto viaggiatori o lavoratori, poiché la nuova area industriale si era trasferita in periferia o in altre cittadine limitrofe negli esempi delle città metropolitane. L'esempio più eclatante è forse quello della Gare d'Orsay di Parigi, che nonostante la sua posizione centrale, deve chiudere i battenti definitivamente nel 1950 perché tagliata fuori dai nuovi tracciati di collegamento trasferiti alla Stazione d'Austerlitz. Sappiamo riprenderà nuova vita nel 1986, come Museo di pittura impressionista e post-impressionista, dopo un intervento di restauro su progetto di Gae Aulenti.

1.4_ *Obiettivi e strumenti di riqualificazione*

Abbiamo iniziato a considerare le stazioni come possibilità di riqualificazione recentemente e non solo per questi tre approcci. Alcuni altri cambiamenti nella società e nel nostro modo di vedere le cose hanno portato la nostra attenzione su questi beni architettonici.

La prima situazione che si è andata a creare è data dal mutamento nei rapporti tra la società ferroviaria nazionale e la città. Da quando queste hanno iniziato a considerare le stazioni come possibilità di cambiamento e punti di interesse e trasformazione urbana sono scese a compromessi sulla vendita a terzi a vantaggio di entrambe le parti, avvicinandosi alla politica di privatizzazione già in uso in Gran Bretagna e in Svezia.

La seconda situazione è il diverso modo in cui abbiamo iniziato a vedere e vivere la città: la **riqualificazione urbana**. Questa pratica ha preso timidamente piede dagli anni '80 e ora è sempre più protagonista nei dibattiti comunali e nazionali. Questa si propone di riutilizzare, modificando in parte, alcuni edifici con una certa valenza storica proponendo attività opportune per il contesto urbano circostante e quasi sempre non coincidenti con l'uso originario. Questa pratica, nonostante complessa, ha dato degli ottimi risultati e così si sono creati dei luoghi nuovi e di qualità, con dei progetti dalle funzioni ibridate così da funzionare per la maggior parte di ore del giorno e per varie fasce di età, enfatizzando la mixité su varie scale di interesse.

1.5_ *Note*

^[1] Nicola Ventura nel 1993 in "Stazioni ferroviarie per la città di oggi" pubblicato su Casabella n. 606, Paola Pucci nel 1996 in "I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani", Paolo Ventura nel 2004 in "Città e stazione ferroviaria" e nello stesso anno Francesco Viola in "Ferrovie in città: luoghi e architetture nel progetto urbano". Tutti questi testi e articoli sono stati citati e approfonditi da Elisa Conticelli in "La stazione ferroviaria nella città che cambia", presente in bibliografia.

^[2] Citazione tratta da Le Corbusier, (1924), tradotto in "Urbanistica" (1967), Il Saggiatore, Milano, p.173, ibid., "La stazione ferroviaria nella città che cambia" di Elisa Conticelli.



LA STAZIONE DI PORTA SUSAS

LA STAZIONE DI PORTA SUSAS

2.1 Tipologia architettonica: la stazione di testa e la stazione di passaggio

La stazione è un elemento architettonico che ormai fa parte delle nostre città e che siamo abituati a vedere e vivere nella realtà quotidiana, ma è entrato all'interno della conformazione delle città alcuni decenni dopo l'avvio della prima strada ferrata inaugurata il 3 ottobre 1939 nella tratta Napoli-Portici.

Questi edifici possono essere classificati in differenti modi: il traffico, la specializzazione funzionale, la tipologia di transito e altri. Sul piano dell'assetto territoriale è però interessante considerarli dal punto di vista della tipologia architettonica e questi si possono dividere in stazioni di testa o stazioni di passaggio, spiegate da Elisa Conticelli.

La stazione di testa si è diffusa nella prima metà dell'Ottocento nelle città europee di dimensioni considerevoli, perché è il capolinea di più linee ferroviarie, quindi doveva essere disposta in situazioni territoriali di snodo. Questa tipologia architettonica diviene quindi la nuova porta della città e viene generalmente collocata in una zona periferica. Questo inserimento ha portato a una doppia possibilità dell'evoluzione urbana: in direzione della stazione oppure nella direzione opposta. Nel primo caso, essa si è trovata dall'essere nelle vicinanze della città all'essere, in molti casi, in centro. Nel secondo caso, invece, ha mantenuto la sua identità esterna al complesso e lo sviluppo c'è stato nella direzione opposta. A proposito di quest'ultimo, nella città europea odierna, che ha generalmente una radice storica molto importante, spesso il problema è il collegamento rapido con questi luoghi di snodo del traffico.

Questa tipologia architettonica non è presente esclusivamente nelle città di grandi dimensioni, ma anche nelle città di media dimensione con caratteristiche specifiche, come per esempio i centri portuali, per la conformazione territoriale ed esigenze funzionali, in caso di tracciati indipendenti poi inseriti all'interno di realtà più estese e complesse, e nei piccoli stati nella situazione preunitaria che ancora mantenevano una certa indipendenza dei collegamenti.

Uno degli esempi cardine nel repertorio italiano è **Santa Maria Novella a Firenze**, come si può vedere dalla fotografia a lato. Questa ancora oggi è una stazione di testa, non è stata modificata nel tempo nell'assetto territoriale, ma ha subito dei radicali cambiamenti nel 1932 sul progetto del "Gruppo Toscano". Questo team, rappresentato dall'Architetto Giovanni Michelucci, ha vinto il bando pubblico per la sostituzione della Stazione di Maria Antonia con quella attuale che è diventata emblema della tipologia di stazione novecentesca: forme semplici e lineari alla mercé della sola funzione.

La stazione di passaggio, o passante, si è diffusa principalmente nelle città europee di media dimensione perché risponde alle esigenze di una quantità di traffico e passaggi contenuta. Anch'essa è disposta all'esterno del nucleo centrale della città, per garantire inoltre una certa facilità di manovra su entrambi i sensi di marcia, normalmente sfruttando dei tracciati già esistenti; infatti, la sua diffusione è successiva alla stazione di testa. Questa tipologia, spesso, non viene considerata come una barriera architettonica, ma anzi sembra quasi essere un incentivo per l'evoluzione della città oltre i binari. Molte di queste stazioni si trovano oggi al centro di alcune città, nelle quali inizialmente erano state collocate nella zona periferica.



Stazione di Santa Maria Novella, Firenze | Fotografia satellitare di Google Earth del 26.07.2018



Stazione Centrale, Brescia | Fotografia satellitare di Google Earth del 26.07.2018

Per rimanere sempre nell'ambito italiano, interessante è il caso di **Brescia**, dove si può notare come la sua stazione passante sia stata inglobata all'interno in una zona centrale, come evidenziato nella fotografia a lato.

Anche in questi casi ci sono numerose eccezioni, le più interessanti sono le città di fondazione novecentesca, come le città giardino inglesi, per esempio Letchworth o Welwyn, o le città di frontiera nate su progetto delle compagnie ferroviarie nella parte ovest degli Stati Uniti.

2.2_Tipologie emblematiche di Architettura ferroviaria nel tempo

Le stazioni oltre ad essere luogo di incontro tra viaggiatori e realtà differenti per antonomasia, lo sono anche perché sono create da gruppi di lavoro eterogenei nella loro preparazione mettendo insieme architetti e ingegneri, in un nuovo team. Inoltre da quando si sono iniziate a diffondere sino ai giorni nostri, le persone e i viaggi sono cambiati notevolmente e quindi anche le stazioni più all'avanguardia si sono dovute adattare per garantire un nuovo comfort a questa generazione, come per esempio le recenti migliorie della nuova distribuzione e accessibilità della Stazione Centrale di Milano.

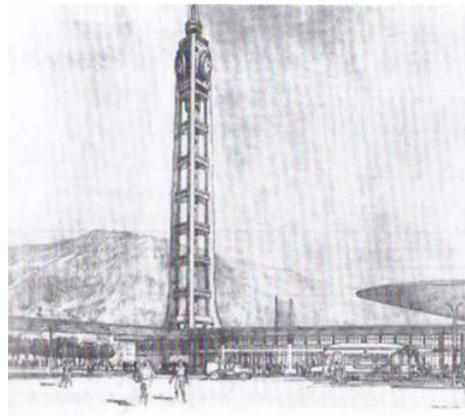
Questi elementi architettonici si sono modificati con la città e con la vita delle persone che la abitano e possiamo andare a catalogare questi cambiamenti in tre generazioni, riportate da Elisa Conticelli.

La prima generazione di stazione ferroviaria è quella dalla sua origine fino ai primi decenni del Novecento. I primi edifici, interventi timidi e incerti, divengono sem-

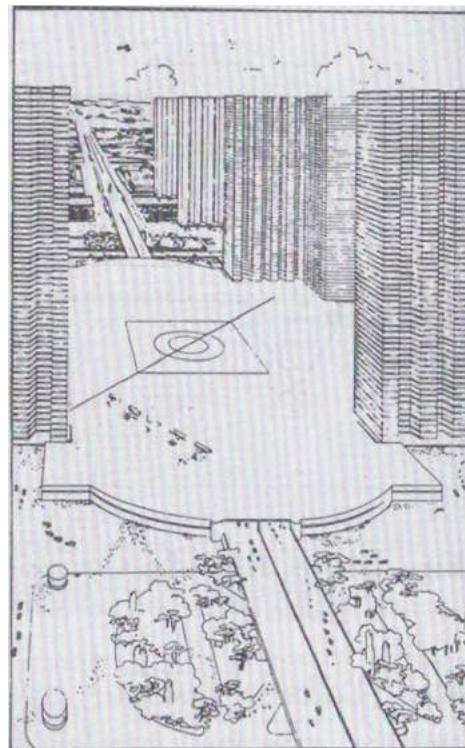
pre più celebrativi e imponenti. Da quando la stazione, di testa o di transito, rientra all'interno dell'assetto urbano si tende a valorizzare la faccia rivolta verso la città, quasi a vantarsi di questa innovazione tecnologica. Se la parte rivolta alla città si avvale di tutti gli ordini architettonici, siamo infatti al vertice dell'eclettismo, per esaltare questa nuova realtà all'interno del tessuto urbano, dal lato di spalle alla città si vuole pubblicizzare l'innovazione e la tecnologia con tracciati ferroviari, banchine e pensiline nuove di zecca, ovvero la migliore immagine di questa novità sociale. La stazione era proprio separata dalla città in origine, ma quando quest'ultima inizia ad inglobarla allora questa si deve preoccupare della sua area di pertinenza indispensabile; quindi, molto spesso compaiono in un secondo momento rispetto all'inaugurazione pensiline sontuose sulla facciata principale e grandi vetrate per separare il vano passeggeri dall'area di sosta di fronte a questo luogo di transito. Le stazioni europee di passaggio tra i due secoli presentano questo iter e queste caratteristiche, ma il modello tipologico cardine potrebbe essere quello della **Gare de l'Est di Parigi**. Progettata dall'Architetto François-Alexandre Duquesne e dall'Ingegnere Pierre Cabanel de Sermet, viene inaugurata nel 1850 da Napoleone III. Questa presenta una pianta simmetrica tipica degli interventi urbani di quel periodo, con una presenza molto importante, ornata da grandi archi porticati, sormontati da due livelli, enfatizzata da un'area di competenza rilevante che permette il passaggio quotidiano dei numerosi viaggiatori. Naturalmente oggi vediamo una stazione differente rispetto all'originale, risultato delle aggiunte novecentesche coerenti al progetto originale, che le garantiscono ancora il primato per il flusso viaggiatori nella città metropolitana di Parigi.

La seconda generazione la si può definire dall'inizio del XX secolo, ed è una fase molto interessante per la sua attività progettuale più che realizzativa. Il periodo delle avanguardie e della "grande generazione" del Movimento Moderno la fanno da protagoniste. Le prime fanno di questi elementi architettonici un'esaltazione all'interno della città perché divengono simbolo del mito, a loro caro, del moto e della velocità, basti pensare ai Futuristi italiani, capitanati da Boccioni e Balla. I loro intenti sono chiari al punto 4 e 5 del loro Manifesto scritto da Filippo Tommaso Marinetti nel 1909, dove espone tutti gli elementi cardine per appartenere al nuovo movimento italiano ^[1]. I progetti sono rimasti esclusivamente sulla carta, ma le linee nette e senza ornamenti proposte da questa avanguardia vengono riprese dai progetti realizzati e non dei funzionalisti, in particolar modo. Gli architetti basandosi su questi schizzi tolgono dalla tipologia ottocentesca tutto ciò che non è utile alla funzione, offrendoci così nuovi edifici con grandi vetrate funzionali alle attività svolte al loro interno, linee rette e superfici semplici senza troppi aggetti.

Questa esperienza va ancora avanti con la "grande generazione" ^[2], che negli anni '70 propone delle utopie per la città Moderna. Alcuni esempi significativi e incredibilmente originali sono proposti da Tony Garnier e Le Corbusier, come si vede negli schizzi a lato. Il primo progetta una stazione con il fabbricato viaggiatori sotterraneo e in superficie lo spazio adiacente riservato ad un mercato coperto. Così da creare una mixité di funzioni che riescano a collaborare insieme; tutto questo polo è reso riconoscibile da un riferimento importante, ovvero una torre abbastanza elevata da essere visibile in tutta la città ^[3]. Il secondo inserisce la sua idea di stazione all'interno del progetto più ampio per la Città Moderna, ovvero all'inter-



La città moderna di Tony Garnier



La città moderna di Le Corbusier

no della Ville Contemporaine. Le Corbusier ipotizza come diventerà la città moderna con numerosi schizzi e inserisce all'interno di questa anche la stazione, ma nella sua essenza: ovvero luogo di movimento. Decide anch'egli di interrare completamente il fabbricato viaggiatori, eliminando la facciata, così da diventare puro meccanismo di circolazione, come spiega egli stesso nei suoi disegni.

Purtroppo quasi tutte queste idee sono rimaste esclusivamente sulla carta, ma sono state sicuramente studiate e assimilate in particolar modo nella produzione degli architetti funzionalisti italiani. La stazione diviene nel ventennio fascista un luogo fondamentale, perché rientra nelle costruzioni ex novo per la città e per i collegamenti con le altre, così le stazioni, come le ferrovie e le strade divengono un grande strumento di propaganda politica. Per questo numerosi sono gli interventi, usufruibili ancora oggi, di questo periodo e abbiamo una notevole realizzazione di complessi ferroviari di questo stampo dell'Ingegnere Angiolo Mazzoni, nelle stazioni di Siena, Trento, Montecatini Terme e Reggio Emilia, tutte realizzate tra il 1931 e il 1937. Come detto precedentemente, la sintesi di questo periodo è però **Santa Maria Novella a Firenze**. Questa racchiude tutta l'essenza dello stile funzionalista: grandi vetrate, linee dritte, geometria e forme pure. Tutte scelte progettuali a disposizione totale delle necessità delle attività svolte all'interno dell'edificio. Progettare con il minor numero di linee è però molto più complicato dell'approccio inverso, per questo motivo la sola apparente semplicità di questa ideologia tenta di essere replicata in seguito, ma con modesti risultati, andando a creare degli elementi banali e a tratti insignificanti in un contesto urbano dove è sempre più complicato intervenire.

La terza generazione ha inizio dagli anni '50 del Novecento, quando l'accento non viene più posto sulla tipologia architettonica della stazione, quanto sul ripensarla con un nuovo ruolo urbano. Questa infatti non poteva più essere un semplice edificio di partenze e arrivi poiché ormai era inserita all'interno di una città molto più complessa di prima. In quest'ultima fase, diventa un nuovo polo strategico per la città. Molti degli ambienti indispensabili nella progettazione originaria non sono più necessari e caduti in disuso, quindi si deve cercare di portare al loro interno delle attività che invitino i cittadini e non solo i viaggiatori. Da questo momento in poi si inizieranno ad ospitare le attività commerciali e di ristorazione, per fare della stazione un elemento per l'intera città.

Numerosi sono gli esempi, anche di aggiunte all'edificio originario o di eliminazione di alcune sue parti, ma quello più estremo è la **Charing Cross** di Londra, che è stata completamente inglobata in un nuovo edificio con una volumetria importante, per ospitare attività commerciali ed uffici.

Queste due tipologie di attività ormai imprescindibili dalla nostra idea attuale di stazione, sono il risultato finale di questo iter sia tipologico sia di definizione dell'elemento.

2.3 La Stazione di Porta Susa: origine e storia

La storia di questa stazione inizia dai dibattiti sulla questione della sua collocazione all'interno dell'assetto urbano. La costruzione della **Stazione di Novara**, nome originario, era stata approvata all'interno del "Piano d'ingrandimento della Capitale" già decretato dal 1846, soprattutto data l'importanza che veniva attribuita a questi elementi per la modernizzazione eco-

nomica della città per le politiche di Camillo Benso Conte di Cavour ^[4]; in quell'ultimo decennio le ferrovie piemontesi erano passate da 8 a 800 chilometri, sfruttando questo messaggio politico. Nel 1851, D'Azeglio propone uno studio su due linee supplementari, passanti per Torino, per metterla al centro di una comunicazione diretta tra l'est Italia e la Francia, quindi fin dal principio entrambe sono pensate per essere ampliate: la Torino-Susa e la Torino-Novara. Queste, a differenza delle altre realizzate fino a questo momento, non avrebbero però ricevuto dei finanziamenti statali, per questo motivo coinvolgono la Gran Bretagna, sia per possibili investimenti sia per le tecnologie avanzate. Un accordo preliminare è stretto con il railway contractor Thomas Brassey, al quale spetta la concessione per il tracciato. Il contratto iniziale prevede che questa linea sia concessa per la metà ad una società mista che coinvolga le azioni dello Stato e delle collettività locali interessate, un quarto a Brassey e un quarto al pubblico. Raggiunta questa intesa, gli uomini politici vorrebbero giungere ad una conclusione il prima possibile per iniziare i lavori, ma a questi si contrappongono i proprietari terrieri che si ingolosiscono di fronte alla possibilità di grandi vantaggi economici e che saranno coloro che daranno inizio alle grandi polemiche sulla collocazione della struttura. Il progetto di Brassey, firmato dall'Ingegnere Thomas J. Woodhouse, viene presentato in Consiglio Comunale nel 1852; questo dava molta più attenzione alla progettazione del tracciato piuttosto che al resto e la collocazione dello scalo era a Torino nord, in assoluta simmetria con la recente Porta Nuova, per risparmiare sia in termini di tempo del trasporto sia in termini economici di lunghezza effettiva del tracciato. Il transito è però la parte centrale di questa progettazione e anche il motivo per cui questo progetto viene subito messo

da parte: Paleocapa, Ministro dei Lavori Pubblici, e Carbonazzi, Relatore del Consiglio Comunale, spiegano la necessità di collegamento di questo tracciato con Genova e Susa, almeno in futuro. Data questa richiesta e la conformazione geografica, la stazione avrebbe dovuto essere localizzata sul perimetro ovest del capoluogo piemontese. Contemporaneamente ci sono discussioni informali tra i vari proprietari terrieri, che si riassumono con la proposta di Alessandro Rocci, deputato, che ad un prezzo vantaggioso potrebbe cedere un lotto in zona Valdocco, a nord-est di Torino, ma gli altri polemizzano su tale proposta e sostengono l'idea iniziale dei collaboratori inglesi. I dibattiti e i giochi di potere sostenuti dalla volontà popolare non fanno altro che indebolire le proposte presentate fino a questo momento. Nell'estate del 1852 il problema non è ancora risolto, così il governo approva solo la costruzione di 59 chilometri del tracciato, poco più della metà, senza realizzare quelli in prossimità dello scalo; la scelta finale sarà approvata dal governo solo dopo i risultati dell'inchiesta amministrativa e conoscendo il giudizio del municipio ^[5].

La nuova nomina della commissione di inchiesta offre la possibilità di avanzare nuove proposte progettuali, ampliando così il dibattito. Le due nuove possibilità che vengono considerate per la collocazione della stazione sono entrambe valide. Ignazio Michela propone San Donato, sfruttando il prolungamento di via Dora Grossa, che avrebbe sfruttato la maggior parte del tracciato con solo una lieve traslazione. D'altra parte, Alessandro Antonelli, rappresentante di alcuni proprietari dei terreni della zona Vanchiglia, propone di sfruttare un ampliamento della città in direzione est, per facilitare la congiunzione della tratta ferrata tra Torino e Novara, disponendola al termine dello

storico asse principale nord-sud, ovvero Via Accademia Albertina, in corrispondenza con l'altro asse, quest'altro esterno alla città, Corso Regina Margherita, quindi in prossimità dei Giardini Reali. Questa proposta avanzata da un gruppo di interessati, voleva sfruttare il nuovo scalo ferroviario per questioni legate al commercio e all'economia, favorendo lo sviluppo residenziale del quartiere. Dall'intersezione di queste due posizioni, si può notare, come lo spazio proposto da Antonelli fosse a ridosso dell'attuale Lungo Dora Firenze.

A seguito di altre consultazioni, durante quella stessa estate, la commissione d'inchiesta ottiene un giudizio favorevole da tre istituzioni, su una collocazione che non era ancora stata considerata: l'ex Cittadella. Le architetture militari avrebbero dovuto essere demolite, anche se non si era ancora parlato dei dettagli, quindi si avrebbe avuto lo spazio necessario per costruire un unico scalo cittadino con tutti i locali accessori quali i docks, le dogane e tutti i servizi tecnici e lavorativi. Questa proposta però viene ostacolata da Alfonso Ferrero della Marmora, Ministro della Guerra, il quale non vuole in realtà demolire una parte così importante dei Quartieri Militari o cedere dei lotti significativi. Il Consiglio Comunale era sempre stato favorevole alla scelta di Valdocco, anche se "soltanto [...] come una necessità per mancanza di meglio" ^[6], ma cambierà parere votando per Porta Italia, mentre la Commissione di Inchiesta preferirà la soluzione iniziale dell'Ingegnere inglese. Il governo ha quindi le mani legate e dispone a Giovanni Negretti, ingegnere ferroviario, l'incarico di studiare a fondo le soluzioni legate alla periferia ovest della città, accusando di superficialità gli studi delle relative commissioni; infatti, Paleocapa scrive a Negretti "il Ministro dei Lavori Pubblici h dovu-

to riconoscere l'evidente necessità [...] di avere degli studii che facessero conoscere, se, e qual prospettiva di buon successo, potesse avere la collocazione della stazione in un nuovo sito, che invece di favorire troppo esclusivamente i proprietari di Valdocco, fosse vantaggiosa al complesso di essi e di quelli di Porta Susa [...]; conciliasse il vantaggio di una più facile, breve e diretta comunicazione col centro della Città [...]; preparasse la più facile unione colla stazione di Porta Nuova [...]; e finalmente potesse anche giovare a dar valore alla notevole estensione di terreno che dall'amministrazione militare erano restituiti alla R. Finanza intorno e sugli spalti stessi della Cittadella per poter essere messi in vendita" ^[7]. Contemporaneamente il Ministro della Guerra cambia opinione e risulta molto più favorevole alla cessione di alcuni terreni a vantaggio di entrambe le parti.

Il dibattito su tale collocazione è davvero interessante se si considerano le conseguenze numerose derivate da questa scelta sulla morfologia della prima capitale del Regno d'Italia. La scelta della localizzazione è stata anche facilitata dal collegamento rettilineo tra il fabbricato e il ponte sulla Stura, che oltrepassa la Dora, oltre alla previsione di inserire tutto il tracciato nel più ampio progetto della linea di Susa.

Individuata l'area, si è definito uno spazio di pertinenza e fruizione della nuova Stazione di Novara, andando a definire il limite della Piazza in cui sarà inserita, Piazza Pietro Micca in origine, Piazza San Martino e attualmente Piazza XVIII Dicembre. La stazione, in origine, è un elemento che è collocato al di fuori della città, ma facilmente raggiungibile dal centro. La vera sfida nel progetto di Carlo Promis è quella di trovare il trait d'union tra il centro e la periferia, che però viene risolto in maniera brillante, come verrà spiegato di seguito. La costruzione della strada ferrata di congiunzione

con Novara è importante soprattutto in relazione agli anni in cui viene costruita: a ridosso dell'ormai imminente Unificazione del Regno a seguito della Guerra d'Indipendenza. Questa, fortemente voluta fino a Novara, viene subito prolungata alla Lombardia, per rendere anche sulla carta questo tentativo di unione. Il progetto definitivo viene approvato nel 1852 dalla Camera dei Deputati e alla fine dello stesso anno era già stato completato il tracciato fino a Chivasso. I rallentamenti degli anni successivi sono dovuti ai dubbi riguardo alla collocazione della fermata nella città, come scritto sopra. Scelta la posizione finale iniziano i lavori del fabbricato viaggiatori, tra il 1855 e il 1856 aprono la tratta tra Vercelli e Novara e finalmente tra l'ormai Torino Porta Susa e Novara, anno in cui entra ufficialmente in funzione, nonostante il complesso non sia concluso fino alla sua inaugurazione nel 1868.

Il complesso eclettico della Stazione di Porta Susa è formato dall'edificio storico, il fabbricato viaggiatori disposto al centro e da due corpi laterali aggiunti nel 1960 con locali tecnici e di servizio, contemporaneamente è stato costruito il cavalcaferrovia per oltrepassare i sei binari in uso, e altri quattro tronchi per deposito, e attraversare l'attuale Corso Inghilterra, allora ancora Corso Principe Oddone e passare alla parte nuova della città. La facciata è caratterizzata da grandi portici, che danno un senso di continuità tra le varie parti che la compongono, nonostante la parte centrale sia aggettante rispetto ai corpi laterali, e dall'orologio di stampo barocco che ne rafforza la simmetria. Il fabbricato viaggiatori è un porticato composto da volte a botte e pilastri con capitelli appartenenti a tutti gli ordini architettonici, che è stato chiuso con una vetrata rispetto all'area di pertinenza solamente in un

secondo momento, nel 1906, stesso anno in cui è stata aggiunta anche la pensilina in ferro battuto per proteggere l'atrio oltre a tutte le decorazioni delle vetrate di separazione. La continuità morfologica è stabilita sui due livelli della facciata rivolta alla città dalla sequenza di archi a botte con aperture coincidenti; celato dietro al prospetto sud-est è il piano ammezzato, che si affaccia esclusivamente sulla schiena della città. Al secondo livello sono visibili i due terrazzi comunicanti con la parte centrale, adornati dagli stessi motivi decorativi presenti nel disegno generale della struttura. Inoltre, è presente un piano interrato da cui parte una scala elicoidale che scende probabilmente fino ad una delle gallerie di Pietro Micca non ancora agibile, opinione rafforzata dalla coincidenza riscontrata sovrapponendo la distribuzione con la pianta del sottosuolo di questi tracciati non ancora esplorati, ma ancora da verificare sulle fonti storiche.

Le funzioni originarie presenti all'interno dell'edificio erano così organizzate:

_piano interrato: cantina e locali tecnici

_piano terreno: biglietteria, sala d'attesa, servizi igienici, locali accessori (bar ed edicola)

_piano ammezzato: appartamento per il personale ferroviario, deposito e spogliatoi

_piano primo: uffici e tre appartamenti per il personale ferroviario

_piano secondo (sottotetto): appartamento per il personale ferroviario

I due corpi laterali sono invece stati edificati nel 1960, uno che si affaccia su Corso Bolzano e l'altro su Via Pietro Santarosa. Il primo presenta una pianta rettangolare con una maglia di pilastri e due piani fuori terra, nei quali ospitava la Polizia Ferroviaria, alcuni uffici e appartamenti per il personale, oltre ad un locale per gli apparati elettrici. L'altra ala è sempre caratterizzata

da una pianta rettangolare con una maglia regolare di pilastri, tre piani fuori terra e un interrato. Il piano terra e l'interrato avevano ospitato una delle sedi della celebre catena del Mc Donald's dal 1995 al 2000, mentre gli altri erano alloggi per il personale in servizio. Inoltre ci sono alcune pratiche presenti nell'Archivio storico della Città di Torino, che possono spiegare alcuni cambiamenti che ha subito questo complesso urbano dalle sue origini ai giorni nostri:

_18 luglio 1864: Ferrovie dello Stato richiedono il permesso per la costruzione di un'aggiunta di una Caserma per le guardie e di due alloggi per i portinai del complesso.

_30 giugno 1871: Richiesta di ampliamento in direzione nord del locale bar già presente nel fabbricato.

_ 1880: Ferrovia Alta Italia chiede una modifica della facciata della Caserma delle guardie.

_7 novembre 1899: Società Ferrovie del Mediterraneo chiede un permesso di modifica della facciata, in particolare di due finestre del corpo laterale del fabbricato viaggiatori su progetto della ditta dell'Ingegnere Marzocchi S.p.A.

_27 ottobre 1906: Ferrovie dello Stato chiedono la chiusura del portico di fronte alla biglietteria con portali decorati di ferro battuto e la realizzazione della pensilina metallica per riparare l'atrio e coloro che sostano al di fuori.

Il complesso è stato quindi per lungo tempo una stazione ferroviaria, prima di testa e poi di passaggio grazie all'unione con la strada ferrata di Porta Nuova (1864); è servita da collegamento con la Lombardia utilizzata soprattutto come scalo importante per lo scarico merci.

Nel 1995 viene redatto il nuovo Piano Regolatore a cura di Gregotti e Cagnardi, che ha stabilito l'interamento totale della linea ferroviaria, proprio come le

proposte avanzate anni prima nel periodo delle grandi utopie urbane. Tutti gli spazi così ottenuti saranno in seguito utilizzati come nuova arteria viaria di collegamento della città, rafforzando il passaggio da nord a sud. La vita del complesso ferroviario della Stazione di Porta Susa volge quindi definitivamente al termine nel 2009, anno in cui verrà sostituita di nome e di fatto dalla nuova Stazione di Porta Susa, che diventerà la principale di Torino. La linea metropolitana passa per entrambi questi complessi, nelle fermate di Porta Susa, corrispondente all'attuale stazione interrata, e di Piazza XVIII Dicembre, di fronte alla vecchia stazione, già dal 2006.

Il complesso originario ha avuto una seconda vita dal 2015 al 2016 come Mercato Metropolitano della città. All'interno, solo nel piano terreno, si erano adibiti degli stand flessibili che proponevano delle particolarità gastronomiche e dei punti vendita delle medesime, in rappresentanza di tutta Italia. Nonostante il notevole successo per l'originale iniziativa alla portata sia dei cittadini sia dei turisti, ha dovuto chiudere i battenti per i prezzi proibitivi dell'affitto, le condizioni igienico sanitarie e per la necessità di restauro dell'immobile. Nel 2017 i suoi spazi sono stati sfruttati per il ricovero dei senza tetto, adeguandoli alle nuove esigenze con attrezzature del caso, a causa di un inverno davvero rigido e della mancanza di strutture per l'ospitalità. Da quel momento in poi l'edificio non ha trovato ancora una nuova funzione, nonostante il Piano Regolatore avesse previsto di sfruttarlo nel minor tempo possibile, data la valenza storica e la posizione strategica. Il complesso, dall'area di circa 5.246 mq (inclusi 1.800 mq del fabbricato storico), è stato messo in vendita dalle Ferrovie dello Stato nel 2017, il bando è ancora aperto nonostante sia già scaduto per la mancanza di una proposta ad oggi, con una cifra base

LINEA DEL TEMPO EVENTI DI MAGGIOR RILIEVO

1851

La sua costruzione rientra nel Piano d'Ingrandimento della Capitale già nel 1846, ma si inizia a progettare realmente la strada ferrata dal 1851 su proposta di Massimo d'Azeglio, per densificare la rete urbana di Torino con la nuova linea Torino-Novara.

1855-1868

Iniziano i lavori del fabbricato viaggiatori su progetto di Carlo Promis nel 1855 e l'anno successivo aprono la tratta da Novara a Vercelli. Per concludere i lavori e iniziare ufficialmente l'attività si deve aspettare la festa di inaugurazione che si tiene nel 1868, dando a Torino una nuova porta sulla città.

2015

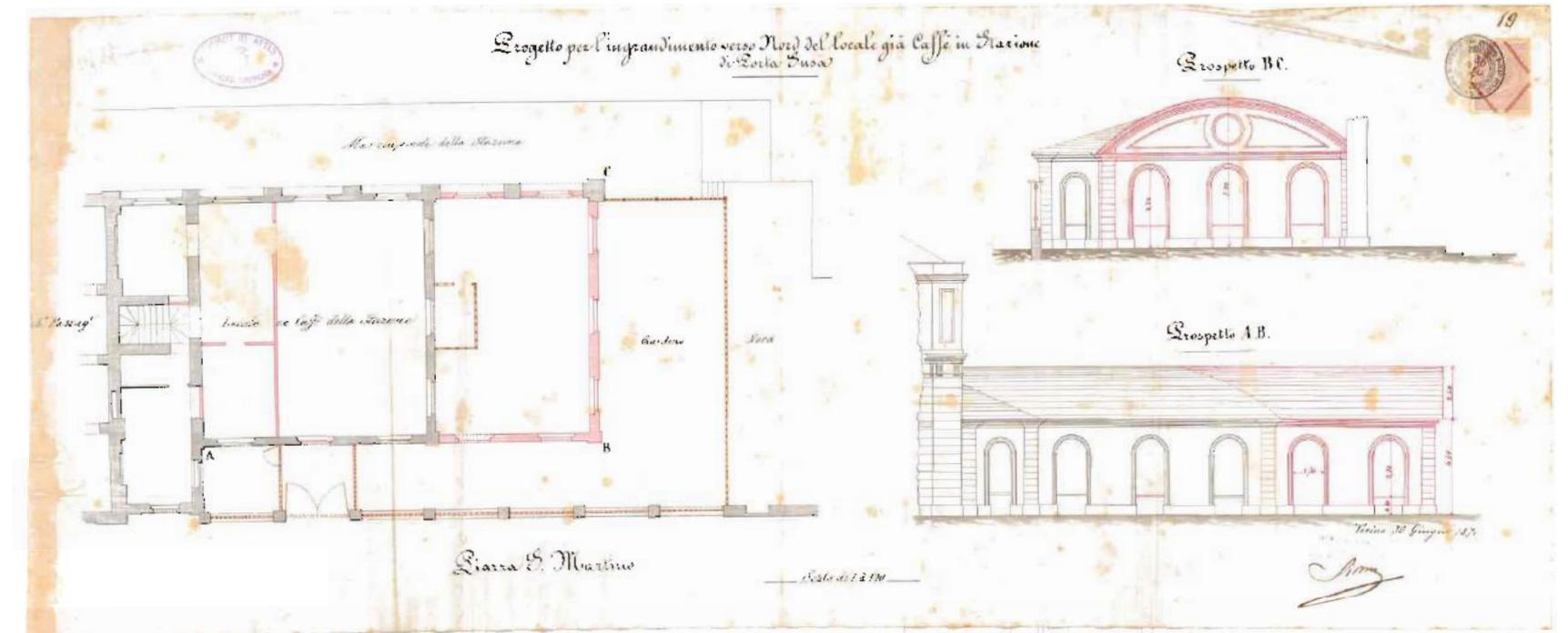
Nel 2009 la sua vita di stazione volge al termine, sostituita dalla Nuova Stazione di Porta Susa, adiacente all'originale. Una seconda breve vita come Mercato Metropolitano la svolge tra il 2015 e il 2016, ma viene chiuso per motivi di sicurezza e di igiene. Nel 2017 viene utilizzata come ricovero per i senza tetto e attualmente tutto il complesso è in vendita.

Un lungo e articolato dibattito che comprende diverse personalità avviene negli anni successivi a proposito della collocazione finale del fabbricato. Questa scelta ha modificato non solo la viabilità, ma anche la conformazione, visibile ancora oggi, della morfologia urbana.

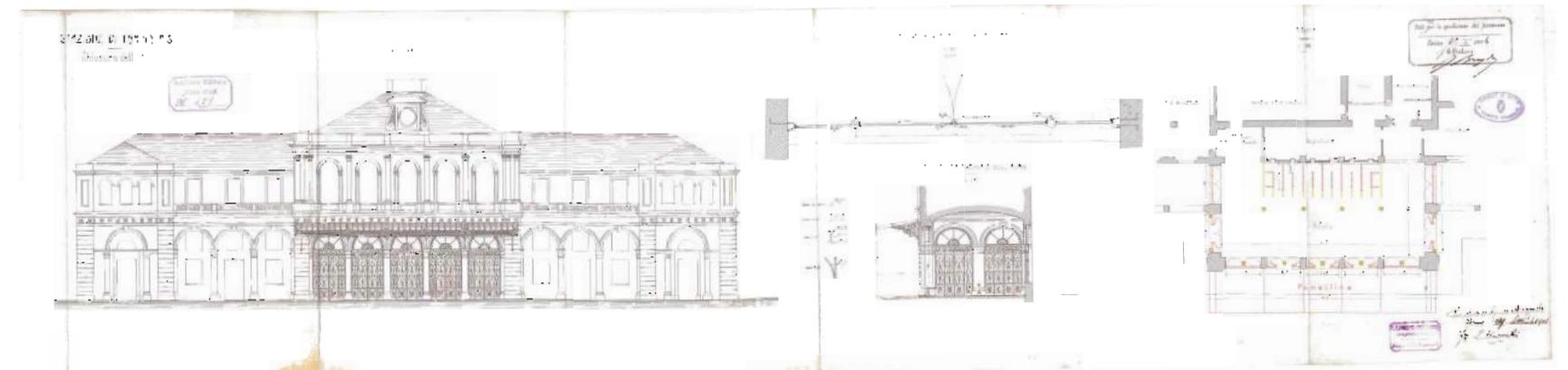
1851-1853

Dopo i primi interventi di modifica del complesso e della sua area di pertinenza, nel 1960 si interviene costruendo i due edifici disposti ai margini del fabbricato viaggiatori. Questi contenevano tutti i locali accessori e di servizio per coloro che lavoravano all'interno delle ferrovie.

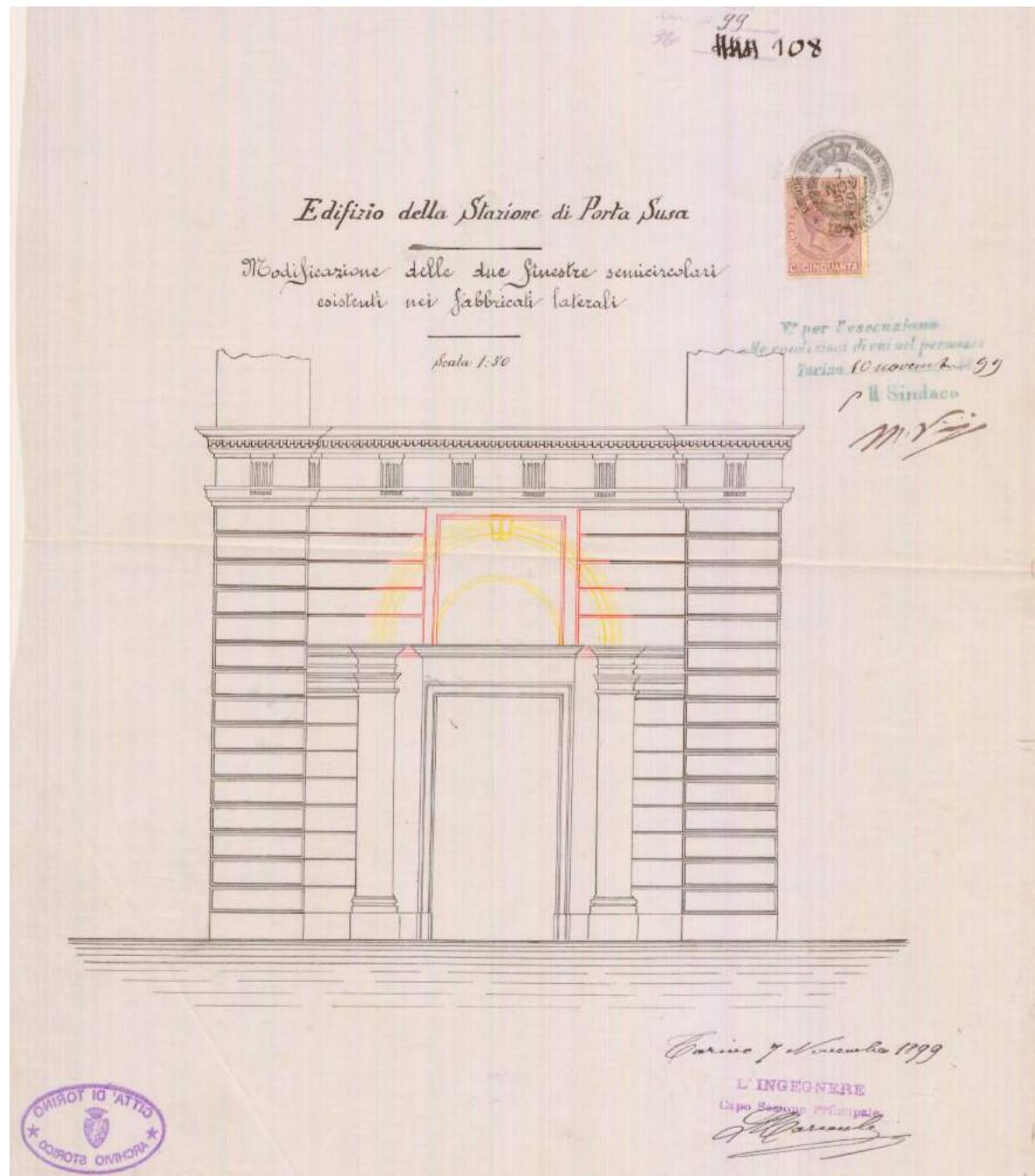
1960



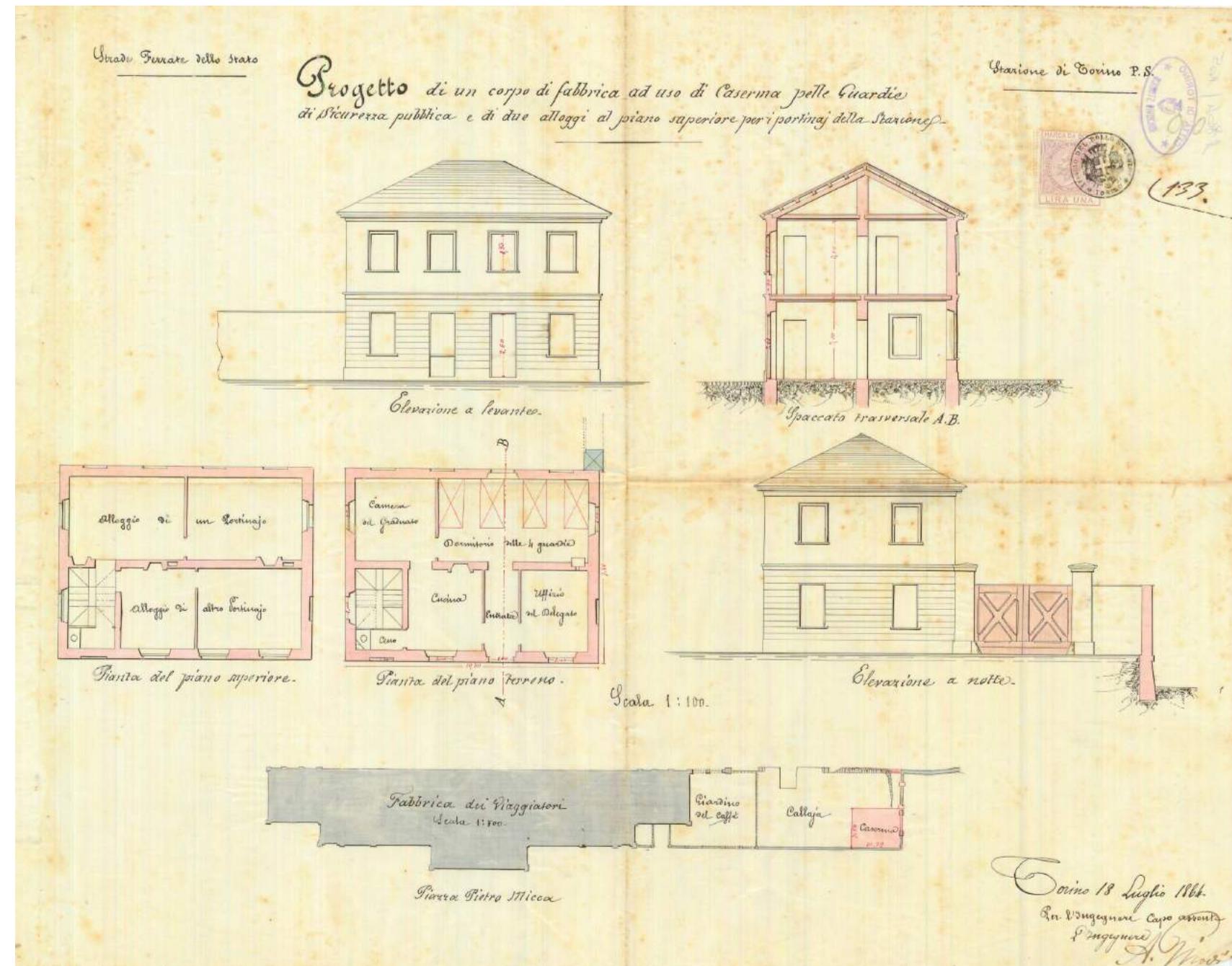
"Progetto per l'ingrandimento verso Nord del locale già Caffè in Stazione di Porta Susa", Torino 30 Giugno 1871. Archivio Storico di Torino, PE1871_0058



"Stazione di Torino Porta Susa, Chiusura dell'Atrio, Prospetto in scala 1:100", Torino 27 Settembre 1906. Archivio Storico di Torino, PE1906_0429



“Edificio della Stazione di Porta Susa. Modificazione delle due finestre semicircolari esistenti nei fabbricati laterali, scala 1:50”, Torino 10 Novembre 1899. Archivio Storico di Torino, PE1899_0108



“Strade ferrate dello Stazione, Stazione di Torino Porta Susa. Progetto di un corpo di fabbrica ad uso di Caserma pelle Guardie di Sicurezza pubblica e di due alloggi al piano superiore per i portinaj della stazione”, Torino 18 Luglio 1864. Archivio Storico di Torino, PE1864_0165



Fotografia Stato di Fatto | Interno fabbricato viaggiatori



Fotografia Stato di Fatto | Locale del piano ammezzato



Fotografia Stato di Fatto | Ex biglietteria dell'atrio



Fotografia Stato di Fatto | Dettaglio della tromba delle scale interne



Fotografia Stato di Fatto | Accesso ai binari da sud



Fotografia Stato di Fatto | Accesso ai binari da nord



Fotografia Stato di Fatto | Scala interna



Fotografia Stato di Fatto | Locale del piano primo



Fotografia Stato di Fatto | Locale del piano interrato



Fotografia Stato di Fatto | Balcone del piano primo

di 6.100.000 €, con l'obbligo di disporre delle attività terziarie, in accordo con la destinazione riportata da Piano Regolatore, con un'ammissione fino al 25% delle superfici per la collocazione di locali accessori per la buona riuscita dello svolgimento delle attività principali. Naturalmente l'edificio storico dell'ex Stazione di Porta Susa è vincolato come bene storico da PRG, quindi sono indispensabili lavori di restauro e possibili modifiche interne previa approvazione della sovrintendenza, intervenendo nella coerenza dell'immobile originario. Il 26 luglio 2017 si è anche fatta un'indagine in campo energetico e si è stabilita una Classe Energetica G, rendendo quindi indispensabili interventi per migliorare la prestazione dell'edificio in futuro, qualsiasi attività si svolgerà al suo interno.

2.4 Evoluzione di Torino in relazione alla stazione: l'ampliamento, il nuovo Piano Regolatore Generale e la variante 200

Per comprendere quanto la stazione abbia condizionato l'evolversi della città è necessario partire con l'approvazione del "Piano d'ingrandimento della Capitale". Questo Piano era composto da tre differenti questioni: l'area di Porta Nuova, Porta Susa - Valdocco e Vanchiglia.

Questi progetti erano già stati decretati nel 1846 e si componevano di due differenti parti: morale e architettonica. La prima è stata portata avanti dall'Avvocato Giovanni Battista Cassinis e la seconda dagli Architetti Carlo Promis, soprattutto, ed Ernest Melano. Al fine dell'analisi nei loro rispettivi ambiti, entrambi hanno prodotto una relazione tecnica di spiegazione del progetto conclusivo con taglio giuridico e urbanistico. "Le loro relazioni presentate alle Commissione, lette

e discusse in varie tornate, furono provate ad unanimità: desse comprendono poi non solo i piani regolatore di Porta Nuova e di Vanchiglia, ma quello pure dei terreni fuori Porta Susa." [9]. Dal punto di vista giuridico, la situazione è stata più complessa nella sua gestione, in quanto proprio nel 1848 viene divulgato lo Statuto Albertino, che per breve tempo alimenta qualche dubbio per un problema di definizione di Piano Regolatore e sulla sua legittimità senza l'intervento delle Camere, per volere dei privati cittadini. Cassinis, dopo una sua dissertazione, riesce a portare a buon fine questa vicenda sostenendo che "L'approvazione dei piani di ampliamento e di allineamento delle Città e Comuni adottati da loro Consigli, e la contemporanea dichiarazione d'utilità pubblica delle opere nei piani stessi indicate, emaneranno de Decreto Reale da pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale." [9].

I progetti di piano che vengono proposti intervengono su un'area molto complessa che si può definire come un anello di congiunzione tra il centro cittadino, identificato in Piazza Castello, gli interventi di ampliamento juvarriano dei Quartieri Militari e la ancora presente fortificazione della Cittadella. La proposta del 1850 del "Piano di ingrandimento della Capitale" è quella avanzata proprio dall'Architetto Carlo Promis, che una volta definiti i limiti del suo intervento e data la delicatezza di quest'area, decide di proporre un collegamento tra il tessuto urbano preesistente e il nuovo. L'elemento cardine per unire Porta Nuova e Porta Susa, il centro cittadino e Piazza Statuto è sicuramente il **portico continuo**. Questa soluzione è stata utilizzata per rendere omogeneo il passaggio tra la parte sud della città e la zona militare della ex Cittadella, questa scelta ha dato un volto a Torino che è quello che la contraddistingue dalle altre realtà e che ha dato l'avvio a un processo irreversibile nell'ottica

dell'ampliamento urbano. Esempiativo di questa scelta è la soluzione proposta per Piazza Solferino, all'epoca Piazza della Legna perché ospitava questo caratteristico mercato, luogo di incontro tra il grande viale alberato di Corso Re Umberto e le strade urbane molto più fitte e con una sezione stradale di molto inferiore rispetto alle arterie principali.

Una volta sistemato definitivamente il complesso ferroviario, il nuovo problema è stato la risoluzione del collegamento tra il centro, la zona sud e la ex Cittadella. Quest'ultima doveva essere smantellata per volere del Ministro di Guerra e Marina; la demolizione totale del complesso filibertiano è stato incluso nel "Piano di Ingrandimento" del 1856. Questa è avvenuta gradualmente, lasciando esclusivamente il Mastio della Cittadella, che era la grande porta di ingresso di Torino ^[10].

Una volta demolita la maggior parte di questa architettura militare si è deciso di intervenire sulla nuova area con l'introduzione di una parte residenziale, per un ritorno economico per i proprietari dei lotti, aggiungendo però la parte di fruizione commerciale all'interno dei portici, per non fare una nuova area esclusivamente residenziale e giustificare la tipologia architettonica scelta. Questo tipo di organizzazione, portata avanti prima da Promis e poi dal 1857 da Pecco, è quella proposta in tutto il centro cittadino, in particolar modo nelle piazze del capoluogo piemontese, andando così a rendere il porticato non solo un elemento di congiunzione morfologico, ma anche un incentivo per il clima non accomodante. Questo intervento è stato inoltre arricchito da alcune nuove **promenades alberate**, che ancora oggi creano degli inediti giardini urbani, che hanno assegnato alla città il primato per le parti permeabili in rapporto alla su-

perficie costruita. Questi, gli attuali Corso Vinzaglio e il proseguimento di Corso Vittorio Emanuele II, non sono da intendere come le promenades napoleoniche che funzionavano esclusivamente come strade esterne alla città per garantire un rapido collegamento tra fulcri del nuovo assetto, ma sono proprio dei nuovi assi rettori sulla città già edificata.

I pianificatori hanno quindi deciso di ampliare la città proprio in questa direzione per la facilità di costruzione di elementi accessori quali i Docks, nella posizione dell'attuale albergo "Dock Milano", e la Dogana per raggiungere il totale funzionamento ai primi dieci anni a seguito dell'Unità. La città ha prima rafforzato la personalità della stazione come barriera e poi ha deciso inseguito di superare il limite dei binari, ampliandosi ancora di molto a nord ovest inglobando il manufatto. Torino ha quindi entrambe le sue stazioni in una parte centrale; oltre il dibattito riportato in precedenza, è rilevante il ruolo dell'Ingegnere Michel-Henry-Joseph Maus che viene posto a capo della decisione sulla collocazione di Porta Nuova. Decisamente contrario alle proposte del suo predecessore Barbavara, propone invece la posizione attuale, per portare il più vicino possibile la testata dei binari al centro, per questioni economiche, commerciali e funzionali. Questa approvata da Carlo Alberto nel 1846, crea un vistoso precedente nel dibattito seguente, lasciando in eredità a Torino due stazioni centrali.

Il sistema raggiunge la sua completa funzionalità qualche anno più tardi, quando si collega con quello lombardo, dopo il ponte sul Ticino a Boffalora e si collegano le due stazioni cittadine; da questo momento i limiti di questa progettazione sono evidenti, poiché la crescita di Torino è sempre in conflitto con questi tracciati che hanno reciso l'organizzazione della capitale

barocca. Tant'è vero che alcuni documenti comunali a proposito della riorganizzazione del sistema parlano sia di Porta Nuova sia di Porta Susa e su quest'ultima dicono "è la città che soffoca ogni movimento della stazione di cui non prevede l'importanza." ^[11].

Una delle soluzioni, a lungo protagonista di numerosi dibattiti, è quella dell'abbassamento del piano del ferro. Numerosi sono i progetti che si intervallano dagli anni '80 dell'Ottocento fino al primo decennio del Novecento. Iniziano i lavori per lo Scalo Valdocco, come tentativo di limitare l'attività di Porta Nuova solo ai viaggiatori, e vengono realizzate le Officine Ferroviarie di Via Carlo Boggio, trampolino di lancio per l'espansione del quartiere San Paolo. Il progetto originario prevedeva anche l'abbandono di Porta Susa, dato il nuovo scalo, ma questo non avverrà per la mancata concessione dell'esproprio. Molti altri progetti propongono di eliminare entrambe le stazioni, per creare nuove soste cittadine questa volta inserite in una città completamente diversa.

Tutto cambia nel 1905, quando vengono istituite le Ferrovie dello Stato (FS) e così viene dato loro l'incarico di gestire la progettazione a livello nazionale. Queste decidono di avvalersi di uno degli ultimi progetti del 1907, presentati dall'Ingegnere Luigi Lampugnani, che si presenta in un due variabili; la seconda, che è la più conservativa, è quella che viene portata avanti ovvero l'abbassamento del piano del ferro di Porta Susa ad uso dei viaggiatori e il trasporto merci a grande velocità, con la linea nuova destinata esclusivamente al trasporto e scalo merci, per decongestionare il centro cittadino. Subito viene abbassata la Torino-Genova e si costruiscono alcuni cavalcaferrovia come quello di Corso Sommeillier, Corso Dante e Corso Bramante, ma vengono interrotti durante il primo conflitto mondiale. Riprendono in seguito e ter-

minano nel 1928 con l'abbassamento del tratto della Torino-Milano e la realizzazione del sottopassaggio di Corso Regina Margherita, per il mancato abbassamento tra Porta Susa e Stazione Dora. A seguito degli ingenti danni causati dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, assistiamo ad una ricostruzione, di alcuni luoghi simbolo riportandoli all'aspetto originario, e alla ripresa economica, legata al boom degli anni '60, capitanato dalle imprese della famiglia Agnelli e della loro FIAT. La città in quegli anni si è potuta permettere grandi cambiamenti, soprattutto in occasione dell'anniversario dell'Unità italiana, con la grande manifestazione di Italia 61. In questa celebrazione si sono disseminate nel territorio alcune architetture e innovazioni tecnologiche che ancora oggi trasmettono la voglia di cambiamento: il Palazzo del Lavoro, il Palazzo a Vela e la Monorotaia, solo per citarne qualcuna, omaggiando l'Architetto Pierluigi Nervi. Cambia di nuovo aspetto e diviene la tipica città di tipo industriale e la sua decorosa immagine, un tempo unicamente regale, viene messa da parte per dare spazio alla nuova Fiat 500 o ad un nuovo edificio in periferia con il tetto a shed. Questo è il nuovo volto di Torino, visibile in parte ancora adesso, disseminata da grandi edifici industriali e fumo grigio per le strade.

L'inizio di una nuova fase è stato dal 1995, quando è stato approvato dalla Regione il nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) della città, proposto dagli Architetti Gregotti e Cagnardi. Questo si poneva l'obiettivo di riunire la maglia cittadina con dei nuovi collegamenti rapidi, ma non esterni alla città com'è solito fare; quest'idea di una linea infrastrutturale nord-sud era stata proposta da Giovanni Astengo, prima nel Piano regionale piemontese del gruppo AABR e poi nel progetto "Nord Sud" proposto nel concorso del

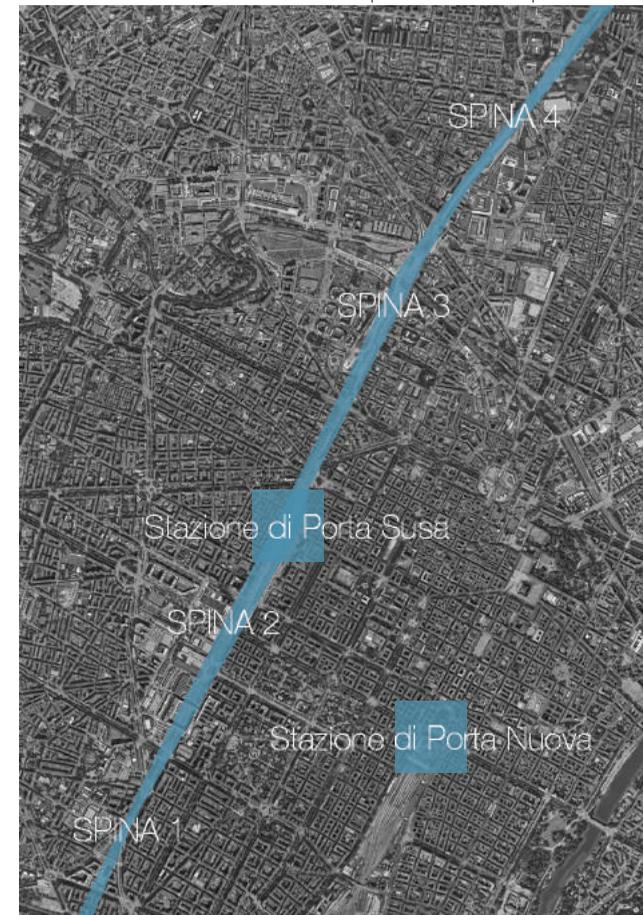
Piano Regolatore della città del 1948. Quest'ultimo in realtà proponeva anche la soppressione definitiva di entrambe le stazioni, che sarebbero state sostituite da un unico grande scalo alle Officine Ferroviarie, nei pressi della Carceri Nuove di Corso Vittorio Emanuele e Via Carlo Boggio. Questo è il primo progetto che tenta una valorizzazione delle linee ferroviarie cercando di connettere due tessuti che sono un'evoluzione essenziale delle nostre città. Il tracciato della ferrovia, ripreso dal nuovo PRG, avrebbe dovuto essere interrotto per migliorare la fruibilità e al suo posto sarebbe sorto questo nuovo grande collegamento, la **Spina Centrale**, la quale avrebbe unito la città da nord a sud in un'area baricentrica della stessa, da Corso Turati fino all'autostrada Torino-Caselle, all'altezza dell'attuale Corso Grosseto. Questo progetto è stato realizzato, in parte non ancora concluso com'è normale per le tempistiche dei grandi piani urbanistici che non si possono realizzare tutti nello stesso momento. Inoltre grazie alla Spina Centrale è possibile ripristinare, o in alcuni casi eliminare, alcuni complessi industriali caduti in disuso nel tempo, disseminati nella città e ai lati dello stesso asse, sfruttandoli in quanto ruolo strategico del ridisegno urbano; questo progetto si può identificare in quattro differenti zone, com'è possibile osservare dall'immagine. La **Spina 1** si sviluppa tra Largo Orbassano fino a Corso Turati, disegnando i Giardini della Clessidra, per il suo insolito disegno, quindi nella zona sud. La **Spina 2** è invece il tragitto di Corso Inghilterra tra Corso Vittorio e Piazza Statuto. La **Spina 3** è l'intervento più complesso ed esteso dell'intero progetto, tant'è vero che si può suddividere in sette macrozone che corrispondono ad altrettante sedi industriali non più in uso (Valdocco, Vitali, Valdellatorre, Michelin, Paracchi, Fiat Nole, Ingest fino alle Officine Savigliano) e che all'interno comprende

la progettazione di Parco Dora e il riportare alla luce la Dora nei pressi di Via Livorno. Questa si estende lungo tutto Corso Principe Oddone. La **Spina 4**, ultima estremità a nord del capoluogo, si sviluppa lungo l'asse di Corso Venezia, compresa la progettazione di Parco Sempione, fino a Corso Grosseto, dal quale parte il Raccordo Autostradale di Torino Caselle per raggiungere l'aeroporto Pertini della città.

La Stazione di Porta Susa si colloca al centro dell'intervento della Spina 2, non particolarmente esteso rispetto agli altri, ma molto delicato per la maglia in cui si interviene. Seguendo le direttive del Piano Regolatore, Porta Susa è stata riprogettata tra Corso Bolzano e Corso Inghilterra con un intervento molto esteso, così che sia di collegamento tra Corso Vittorio a Via Cernaia. Il nuovo edificio è il vincitore del bando del 2002, su progetto dell'impresa franco-italiana AREP. La ex stazione avrebbe dovuto essere reintegrata all'interno di questa nuova griglia, mantenendo l'edificio storico, ma ancora non si è trovata una funzione, quindi ora che tutto ciò che la circonda è finito e funzionante (Corso Inghilterra, Corso Bolzano, il grattacielo Sanpaolo e il cavalcavia di Via Cavalli e Corso Matteotti), il complesso ferroviario originario rimane ancora più isolato, soprattutto per questa posizione di grande importanza al termine di Via Cernaia. L'intervento è molto delicato, ma indispensabile per rendere ancora più impattante l'intervento e l'ideologia del PRG.

Questo piano urbanistico ha dato un volto nuovo alla città, che è stato molto apprezzato dai cittadini e che ha conquistato numerosi turisti, soprattutto dalle Olimpiadi Invernali nel 2006, fino ad oggi. Inoltre, ha preso ulteriore coraggio dalla variante 200 al piano. Questa sfrutta il tracciato ferroviario che non era incluso nel Piano del 1995: ovvero lo Scalo Valdocco. Inserisce

questo all'interno della linea 2 della Metropolitana di Torino, creando così l'unione di tutte le stazioni a livello del sottosuolo: Lingotto, Porta Nuova, Porta Susa e la futura fermata collocata nei pressi di Valdocco. Tutto questo ancora enfatizzato dal nuovo triplice ruolo di corridoio infrastrutturale di Corso Marche: l'Alta Velocità verso la Francia, una nuova tangenziale sotterranea e nuovo asse metropolitano in superficie.



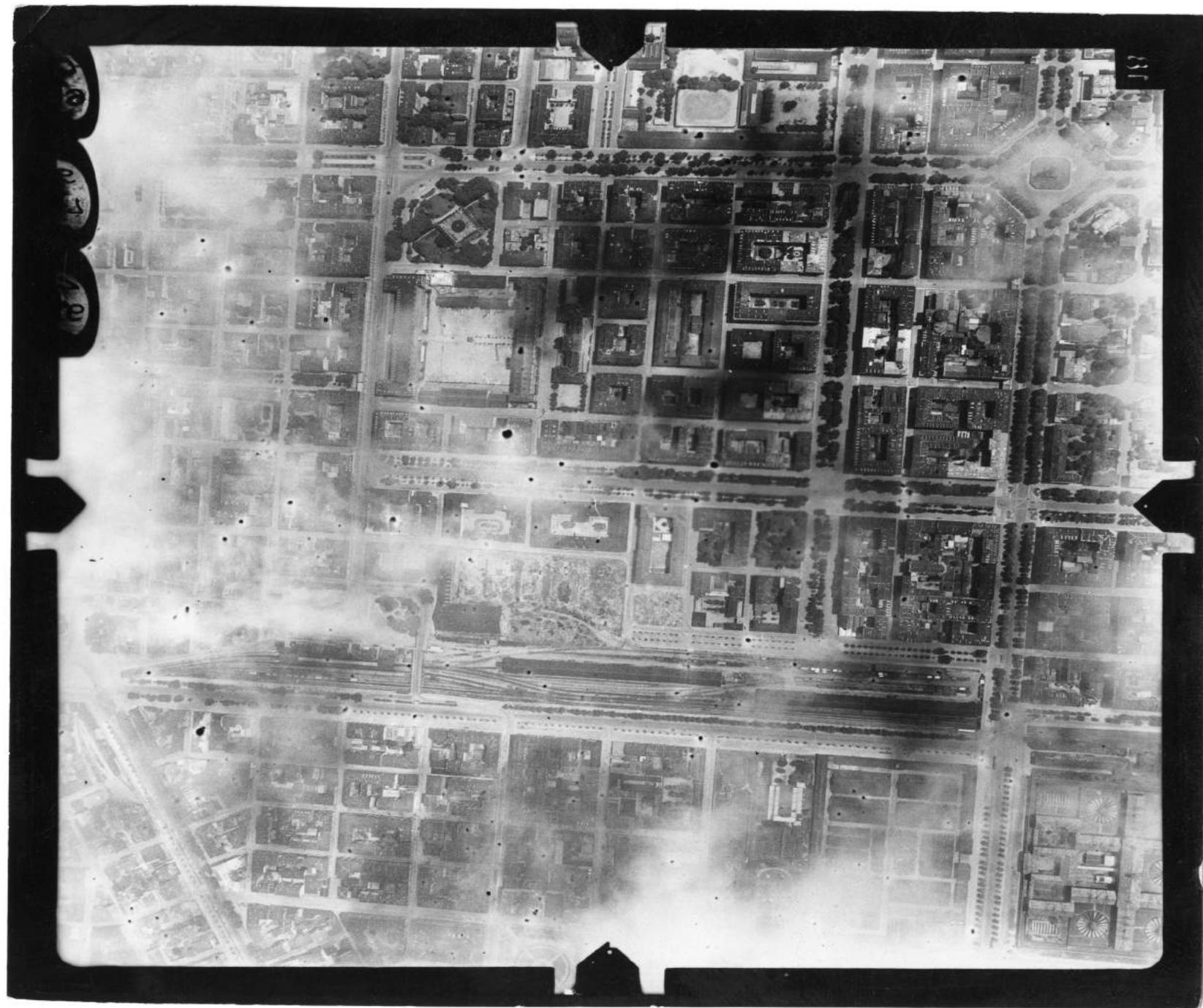
Torino | Fotografia satellitare di Google Earth del 12.09.18

2.5_Porta Susa: "connessione tra la città nuova e la città vecchia"

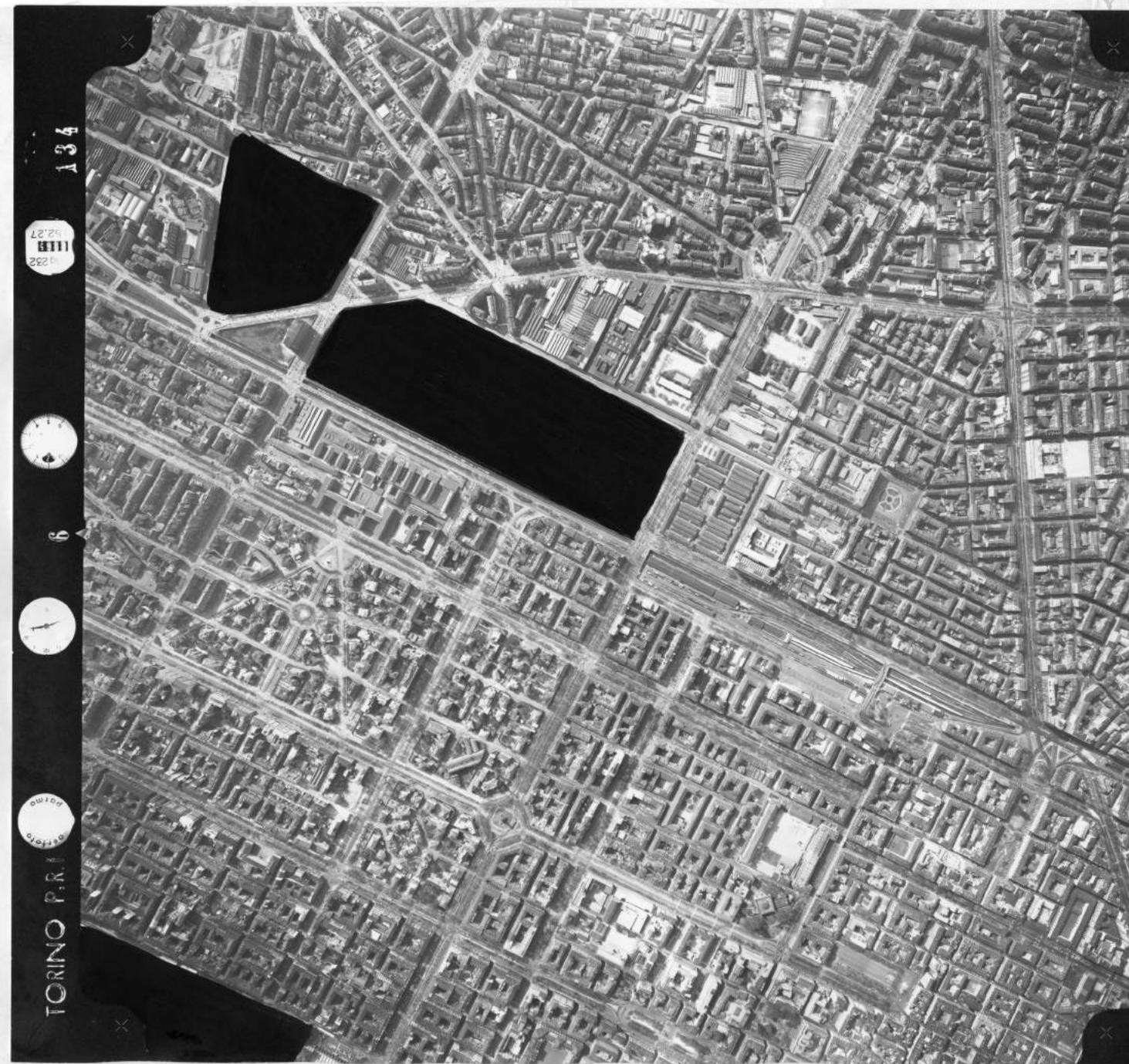
Il geografo francese Pierre Gabert, pubblica nel 1964 "Turin ville industrielle", nel quale analizza come la città di Torino è cambiata mettendo anche l'accento sulla questione dei trasporti extraurbani. Questa nuova città di stampo industriale, che ha la necessità di collegare il più rapidamente possibile parti di essa per favorire gli spostamenti degli operai FIAT residenti fuori dal centro, si scontra con la sua urbanistica natia di capitale barocca per antonomasia. Critica inoltre la centralità delle sue due stazioni principali, ovvero la scelta portata avanti da Maus sin dal dibattito sulla collocazione di Porta Nuova.

La situazione inizia ad evolversi dall'introduzione di un grande scalo merci ad Orbassano nel 1970, nei pressi della tangenziale, che permette di decongestionare la rete propriamente urbana. L'istituzione delle Regioni, porta ad un nuovo interesse nei confronti di questi mezzi, messi in secondo piano dall'arrivo dell'utilitaria, ma già riportati alla luce per esempio dagli slogan del Piano regionale dei Trasporti del 1979: "il treno sotto casa". Il cambiamento sociale e politico, oltre al nuovo modo di vedere la città, spiega come in pochi anni si passi dalla considerazione della ferrovia come ostacolo a come vantaggio, unendo i due estremi rappresentati da Gabert e Cagnardi-Gregotti. Quest'ultimo spiega nel La città visibile, che "la spina centrale [...] riprende i grandi sistemi di regolazione, lineari e per punti discontinui che hanno catturato il paesaggio dell'area torinese del XVII secolo nel momento dell'assolutismo e della costituzione di Torino come capitale europea." [12].

A seguito dell'applicazione del PRG si capisce la complessità morfologica e funzionale nell'intervento



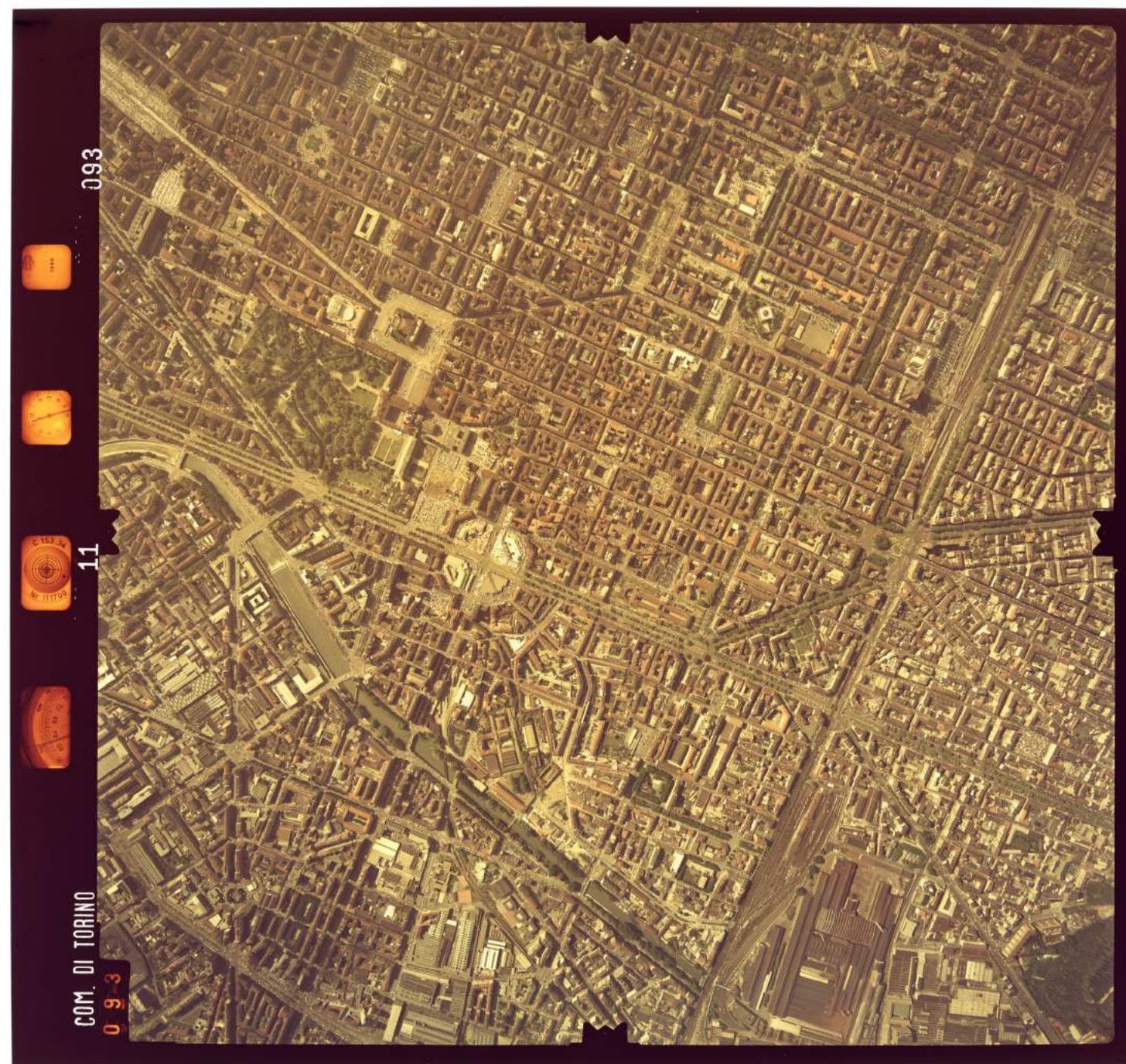
Fotografia satellitare dell'area | Anno 1936



Fotografia satellitare dell'area | Anno 1968



Fotografia satellitare dell'area | Anno 1979



Fotografia satellitare dell'area | Anno 1990



Fotografia satellitare dell'area | Anno 1995



Fotografia satellitare dell'area | Anno 2002



Fotografia satellitare dell'area | Anno 2010

sulla stazione originaria, ma soprattutto nel suo non intervento.

La città ha subito numerose modifiche anche recenti, testimoniate dal materiale fotografico allegato in precedenza, tutte visibili e indelebili nella sua stratificazione ed è noto che non tutti i cambiamenti portano a qualcosa di meglio. Nel caso di Porta Susa però il non essere ancora intervenuti è sicuramente negativo, perché questa si mostra in uno stato di abbandono tra la città porticata ottocentesca di Via Cernaia e Piazza Statuto, l'ampliamento di inizio XX secolo oltre i binari e i materiali innovativi del Grattacielo Sanpaolo di Renzo Piano, la Spina 2 e la nuova Stazione.

Il non intervenire è la peggiore scelta che si possa fare, perché ostacola questa iniziativa di collegamento che è stata portata avanti fino ad oggi. Questa è la connessione tra la città nuova e la città vecchia, come aveva previsto Carlo Promis nell'infuocato dibattito del 1852, e che è stato portato avanti dai pianificatori come Gregotti.

Una stazione può influenzare l'espansione di una città e la sua morfologia?

Questa è la domanda che ci si è posti sin dall'inizio della progettazione della strada ferrata e oggi, dopo circa 150 anni, ne abbiamo ricavato una risposta affermativa. La stazione ha condizionato irreversibilmente l'assetto urbano e ora che tutto ciò che la circonda funziona si deve comprendere cosa manca e riportare così Porta Susa ad essere il collegamento tra la città vecchia e quella nuova, così come era riuscita a fare in origine. Questo iter storico ci ha permesso di comprendere non solo l'importanza di questo oggetto nella griglia urbana, ma anche quanto sia difficile intervenire in una città così fortemente compatta e strutturata.

2.6_Note

^[1] Marinetti pubblica il "Manifesto" del Futurismo nel 1909, nella Gazzetta dell'Emilia di Bologna e in altri quotidiani raggiungendo la fama nell'autorevole testata parigina del "Le Figaro". Questo è composto dagli undici punti per appartenere all'avanguardia italiana e tocca così tutti gli argomenti fondamentali. Tra questi emergono la velocità, la macchina, l'energia, il coraggio, la forza virile e la voglia di distruggere tutto ciò che è tradizionale, messaggio comune a tutte le avanguardie. Ognuna di queste condizioni è spiegata chiaramente; quelle che si occupano della velocità e del moto sono i punti 4 e 5, il cui testo viene riportato a seguito.

"4. Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova; la bellezza della velocità. Un automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... un automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Nike di Samotracia."

"5. Noi vogliamo inneggiare all'uomo che tiene il volante, la cui asta ideale attraversa la Terra, lanciata a corsa, essa pure, sul circuito della sua orbita."

^[2] Secchi, nel suo saggio "La città del XX secolo", spiega con tre racconti, i temi che hanno plasmato la città contemporanea in relazione al rapporto tra l'individuo e la società: l'approccio con la storia e la preesistenza, i grandi progetti delle città future e l'importanza del benessere. A sostegno della sua narrazione ci propone degli esempi di intervento urbano, che denunciano com'è diverso l'approccio ad alcuni problemi. Nel terzo racconto spiega come alcuni hanno reagito al secondo conflitto mondiale, proponendo una nuova città per un nuovo individuo. La terza

generazione ha proposto dei progetti urbani paragonabile a delle utopie, che hanno però reso giustizia delle nuove esigenze collettive e singole a seguito dei danni fisici e non solo, risultato della guerra.

^[3] Kevin Lynch, urbanista e architetto statunitense, pubblica nel 1960 il suo testo più famoso, ovvero "L'immagine della città", risultato di indagini durante cinque anni su come le persone osservano la città e la memorizzano, basandosi su alcuni esempi come Boston, Jersey City e Los Angeles. Tra queste pagine troviamo le cinque categorie comuni ad ogni uomo, quando gli viene chiesto di descrivere una città: percorsi, margini, quartieri, nodi e riferimenti. Queste non sono rigide e univoche: ogni elemento preso in esame può rientrare nell'una, nell'altra o in entrambe. La categoria del Riferimento è particolarmente interessante, in questo caso, ed ecco la sua definizione: "I riferimenti sono un altro tipo di elementi puntiformi, ma in questo caso l'osservatore non vi entra. Essi rimangono esterni. Sono generalmente costituiti da un oggetto fisico piuttosto semplicemente definito: edificio, insegna, negozio o montagna. Il loro uso implica la separazione di un elemento da un coacervo di possibilità. Qualche riferimento è lontano, invisibile di solito da una pluralità di angolazioni o di distanze, al di sopra di elementi più piccolo e viene impiegato come riferimento radiale. I riferimenti possono essere interni alla città o ad una distanza tale da simbolizzare in pratica una direzione costante. Tali sono isolate, cupole dorate, grandi colline. Persino un punto mobile, come il sole, il cui movimento è sufficiente, lento e regolare può venire usato. Altri riferimenti sono principalmente localizzati, visibili soltanto in aree ristrette ad a chi li avvicina secondo certe direzioni. Tali sono le innumerevoli insegne, fronti di negozi, alberi, maniglie di por-

te ed altri dettagli urbani. Sono frequentemente usati come indici di identità e persino di struttura e sembrano offrire affidamento crescente mano a mano che un itinerario diviene più familiare."

^[4] Numerosi erano i testi che in quegli anni esaltavano l'avvento della ferrovia non solo come miracolo tecnologico, ma anche come una delle possibilità per aumentare le possibilità di commercio e di affari sul territorio. A tale proposito, nel 1845 Carlo Ilarione Pettiti di Roreto ha scritto "Delle strade ferrate italiane" e lo stesso Cavour ha pubblicato "Des chemins de fer en Italie" nel 1846.

^[5] Atti del Parlamento Subalpino, Camera dei Deputati, 2-8 giugno 1852, pp.919-1030, ibid., "Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'età contemporanea" da De Pieri F., in "Abbassamento del piano del ferro", p. 201

^[6] Relazione della Commissione stata incaricata dal Consiglio Comunale di riferire intorno alla località da prescegliersi per lo scalo della ferrovia di Novara, Torino, luglio 1852, ibid., "Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'età contemporanea" da De Pieri F., in "Abbassamento del piano del ferro", p. 202

^[7] Paleocapa a Negretti, 16 aprile 1853, ibid., "Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'età contemporanea" da De Pieri F., in "Abbassamento del piano del ferro", p. 204

^[8] Relazione fatta dal Consigliere Comunale Cassinis, ibid., "Torino" da Comoli Mandracci V., p.156

^[9] Città di Torino, Prowedimenti Edilizi 1566-1892, Eredi Botta, Torino, 1893, pp.133-4, ibid., "Torino" da Comoli Mandracci V., p.157

^[10] Questo interessante manufatto militare è stato protagonista di un restauro di Brayda nel 1893, durante il quale sono state rimosse tutte quelle parti che, a parere del restauratore, avevano alterato la veridicità dell'elemento originale. Oggi è ancora in uso e ospita il Museo Nazionale dell'Arma di Artiglieria, anche se attualmente tutta l'esposizione è stata trasferita alla Caserma C. Amione, a causa di nuovi restauri necessari.

^[11] ASCT, Atti del Municipio di Torino, 1887-1888, relazione della commissione municipale sul riordinamento delle stazioni, luglio 1888, (Relatore Daneo), p.306, ibid., in "Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'età contemporanea" da De Pieri F., in "Abbassamento del piano del ferro", p. 207

^[12] Gregotti V. (1993), "La città visibile", Einaudi, Torino, ibid., "Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'età contemporanea" da De Pieri F., in "Abbassamento del piano del ferro", p. 224

Il **materiale fotografico aereo** è stato concesso dagli archivi del LARTU, Laboratorio di Analisi e Rappresentazioni Territoriali e Urbane del Politecnico di Torino, e dall'Urban Center di Torino.

Il **materiale fotografico dello stato di fatto** fa parte della "Documentazione fotografica interni", che mi è stata gentilmente inviata in allegato alla Relazione Storica dell'immobile dall'Arch. Alessandra Cautillo, oltre alle **scansioni del materiale d'Archivio** presente, che quindi non è stato consultato direttamente.



NUOVE FUNZIONI

NUOVE FUNZIONI

3.1 *Ricerca cambio destinazione d'uso delle stazioni: esempi in Italia e all'estero*

Una delle possibilità delle pratiche della rigenerazione del patrimonio è quella che riguarda le stazioni ferroviarie. Questi manufatti, che sono collocati in tutta l'Italia, sono la testimonianza dell'evoluzione tecnologica che è avvenuta nell'ultimo secolo nel settore dei trasporti ed è stata anche un collante politico e sociale, in un paese che si è unificato in ritardo rispetto ad altri. I magazzini, i fabbricati viaggiatori con le sale d'attesa e le residenze per i lavoratori sono una delle possibilità per raccontare l'evoluzione dell'Italia e questo è il motivo per cui si dovrebbero tutelare e riutilizzare, per far sì che non rimangano al di fuori della storia attuale, ma che siano nuovamente protagonisti.

Numerosi sono gli esempi in Italia di questa pratica, che è una delle declinazioni del nuovo approccio della **rigenerazione urbana** ed è importante che abbiano maggiore voce, anche quando gli edifici storici sono esclusivamente degli esempi di architettura campanilistica. Le stazioni in molti casi non hanno più bisogno di personale attivo presente e per questo sono oggi dismesse, ma con questo nuovo approccio diventano un nuovo polo attrattivo urbano, evolvendo la loro definizione da "luogo di passaggio", a "luogo di sosta", avvicinandole alla configurazione abituale della piazza. Questa è inoltre una vittoria sia per le FS sia per coloro che iniziano delle nuove attività all'interno: le prime non pagano più la manutenzione e gli oneri, i terzi hanno la loro attività e tutelano una parte di patrimonio e si creano nuovi posti di lavoro, a contatto diretto con la città, donandole un nuovo polo. Molte di queste, sul territorio nazionale, sono diventate centri culturali-archeologici, turistici, ambientali,

di solidarietà, per i giovani e di sicurezza civile. Tutte le attività devono essere a stretto contatto con le esigenze nelle quali si collocano queste realtà. Tra gli esempi, alcuni hanno avuto un impatto territoriale davvero sorprendente, cambiando radicalmente non solo la sorte del fabbricato, ma il circondario.

Le attività che disseminano il territorio sono numerose e particolari; al loro interno si possono trovare ostelli come a Codola (Salerno), la partenza dei treni turistici per la Valle dei Templi a Porto Empedocle, info point per il turismo enogastronomico come a Stradella (Pavia), oppure semplici centri di accoglienza turistica per ammirare le bellezze delle Cinque Terre, orti per il recupero di piante antiche come a Orta Miasino (Novara), veri siti archeologici oggi agibili come nella tratta Barletta-Spinazzola o la casa museo del Premio Nobel Salvatore Quasimodo, dov'è cresciuto, a Roccalumera (Messina).

Altre attività sono di stampo sociale per la distribuzione di cibo e di vestiti, ma anche attività più uniche come i centri per disabili a Grumo Appula (Bari), assistenza medica e dentistica a Cornigliano (Genova), numerosi help center in collaborazione con numerose associazioni nazionali e centri di accoglienza di giovani donne in difficoltà, a Luino (Varese).

Infine si possono ospitare anche attività ricreative e di aggregazione urbana; numerose ospitano scuole di musica e sale prove come per esempio a Ceggia (Venezia), cineforum e concerti come a Boscoreale (Napoli), laboratori di graffiti e arte come a Cerretto D'Esi (Ancona), numerosi sono anche i servizi di bookcrossing come a Conegliano (Treviso), e perfino centri teatrali come il Teatro Binario di Cotignola (Ravenna) dove si sono riutilizzati anche i vagoni dismessi per gli spazi dedicati al foyer, alla biglietteria e ai camerini.

All'estero ci sono anche altri esempi che sono entrati ormai nell'immaginario collettivo come la Gare d'Orsey di Parigi o la Charing Cross di Londra. Questi due esempi hanno delle dimensioni di molto maggiori a quelli precedenti e per questo motivo si possono permettere di ospitare delle attività che prevedono molti più spazi. Il primo dei due casi è un intervento che porta il nome di Gae Aulenti e che ospita una collezione sorprendente di opere d'arte dai post impressionisti ai realisti. Tra le mura di un'architettura molto imponente si crea un dialogo interessante con i colori tenui e le pennellate di alcuni tra i dipinti più famosi al mondo. All'interno del fabbricato è stata inserita una sovrastruttura per distinguere la datazione dei due interventi. Il percorso museale è logico e dinamico e il connubio che si crea è davvero unico, proprio per un luogo insolito per ospitare dell'arte. La Charing Cross di Londra è invece testimonianza dell'evoluzione che hanno subito tutte le stazioni in uso oggi: da semplice luogo di scambio a tutti i locali accessori che oggi indispensabili, perché sono cambiati i tempi e le tipologie di viaggio. La vecchia stazione è stata infatti inglobata all'interno di una struttura che unisce la concezione della stazione originaria con tutte le attività che caratterizzano la stazione di oggi.

Come si evince dagli esempi, all'interno di questi spazi è possibile inserire qualsiasi attività, basti che sia coerente con lo spazio in cui si inserisce e che dia una seconda possibilità a questi luoghi per avere persone sempre presenti, che si prendano cura di questi beni patrimoniali.

3.2_Polo della città: Centro città, trasporti, cultura.

La scelta delle funzioni in questo caso si deve calare

all'interno delle possibilità del territorio e nella fattispecie, nella complessità del contesto. Come riportato nei due capitoli precedenti, quest'area di intervento si presenta come una cucitura tra due città di organizzazione e stampo differenti e tutto ciò che circonda la stazione originaria è nuovo da PRG e funzionante. La difficoltà è quindi quella di trovare delle attività, che non necessitino di grandi spazi, date le dimensioni dell'intervento e che possano cucire tutti i nuovi interventi che attualmente funzionano.

La prima stazione ha la collocazione ideale per divenire il polo, attorno al quale tutte le altre nuove funzioni girano. Questo è stato l'approccio, in scala più ampia, utilizzato per il progetto e il desiderio per l'edificio storico, ovvero quello di tornare ad essere effettivamente parte del centro città.

Oltre alla collocazione privilegiata e a tutte le attività nuove funzionanti, questo ha anche il vantaggio dei mezzi di trasporto. La nuova Stazione di Porta Susa è solo l'apice, perché dobbiamo anche considerare la linea della metropolitana, con due stazioni sottostanti, e il trasporto urbano ed extraurbano che ha numerose fermate proprio di fronte al fabbricato.

I punti sui quali puntare sono quindi la collocazione privilegiata, l'offerta di mobilità già presente, ma anche la cultura legata al contesto e all'edificio stesso. La tipologia architettonica della stazione nell'ottica della rigenerazione cambia le sue radici da luogo di scambio a luogo di sosta. La scelta delle nuove funzioni non può non tenere conto di queste considerazioni dell'ambito progettuale e sociale, perché si possono così considerare tra le attività socialmente utili, andando a ricreare gli obiettivi della piazza, ma senza i punti cardine che la definiscono tale.

3.3_ Indagine territoriale: funzioni presenti nelle vicinanze

La prima difficoltà nella progettazione di una parte di città è la scelta delle nuove funzioni. È già stato chiarito quanto sia complesso questo contesto data la sua storia e la sua posizione strategica. È una realtà che funziona molto bene perché propone un ventaglio di attività differenziate e per ogni età, per questo motivo ho cercato funzioni diverse che potessero coesistere tra loro per fruibilità-spazi-età-orari senza andare a creare un movimento disorganizzato e quindi non funzionale. Inoltre, come detto nel capitolo precedente, il PRG prevede in quest'area un uso terziario con spazi di servizio, associati ai primi, che possano incentivare il commercio e il turismo.

Ho iniziato una ricerca delle attività presenti in loco per completare l'offerta proposta o aiutare alcune funzioni per migliorare la resa finale. Come si può notare dalla pianta dell'indagine, sono proposte numerose funzioni differenti, che sono il riflesso del buon funzionamento di questa parte della città.

Le attività terziarie di interesse in questo ambito, oltre ai numerosi negozi presenti sotto i portici tra Via Cernaia e Piazza Statuto, è possibile sintetizzarle in alcune categorie fondamentali, che sono quelle rappresentate nella planimetria, idealmente, dello stato di fatto:

- _Biblioteca
- _Albergo | B&B
- _Supermercato
- _Scuola
- _Museo
- _Teatro | Cinema | Attività culturalmente ricreative
- _Mercato scoperto

3.4_Utenze: cosa potrebbe mancare?

A seguito della raccolta dei dati dello stato di fatto mi sono interrogata sulle possibili mancanze, a seconda dei differenti fruitori.

Categoria A_Ho iniziato dai **cittadini**, di ogni età-lavoratori o non, della zona, che nonostante sia una parte funzionante di Torino, non è un luogo ricco di eventi o manifestazioni. Quindi normalmente oltre alla spesa quotidiana, difficilmente ci sono occasioni o spazi per stare insieme a vivere la vita comune. Questa è una delle lamentele che emergono dal libro "Piazza Statuto e Porta Susa. Un nuovo borgo per una futura capitale", nel quale risulta evidente la voglia dei commercianti di poter vivere il quartiere in maniera più attiva oltre alla volontà di diversificare il commercio tentando di attrarre anche viaggiatori e studenti pendolari al di fuori dell'esclusivo ambito della nuova stazione.

Categoria B_In un secondo momento ho pensato ai **turisti**, singoli o in famiglia, che arrivati alla stazione vorrebbero subito tutte le informazioni per muoversi agevolmente nel centro cittadino. Ogni turista vorrebbe subito un assaggio della città in cui ha deciso di trascorrere delle vacanze, ma anche uno spaccato della vita quotidiana per andare a colmare le differenze culturali ignorate fino a quel momento.

Categoria C_Terzi i **viaggiatori per lavoro**. Sempre più spesso i lavoratori devono spostarsi per pochi giorni se non addirittura in giornata e certo questi vorrebbero tutto nelle vicinanze perché è un turismo differente dal precedente: così da creare l'asse stazione-luogo di sosta-luogo di incontro lavorativo.



Categoria D L'ultima parte da considerare è una particolare casistica, quella degli **studenti pendolari**. Questi devono avere la possibilità di avere attività di loro interesse nelle vicinanze della nuova stazione; così da poter studiare, svagarsi o passare il maggior tempo possibile al di fuori del vano passeggeri prima di intraprendere il viaggio di ritorno alle loro case. Questa percentuale è la giusta mediazione tra le casistiche illustrate in precedenza, perché devono avere la possibilità di comportarsi da cittadini, senza però dimenticare il fatto che sono anche viaggiatori.

L'analisi di questo gruppo eterogeneo di persone ha portato alla compilazione di un elenco con numerose attività possibili per accontentare, almeno in parte, le necessità di ognuno andando poi a spuntare definitivamente quelle non complementari. Ogni categoria ha necessità di funzioni differenti e in alcuni casi sovrapponibili, che sono quelle su cui è caduta in definitiva la scelta.

3.5_Rielaborazione dei dati: proposta delle nuove funzioni

Dal momento che non è emersa nessuna vera mancanza nell'ambito del terziario, ho aggiunto altri parametri fondamentali nella scelta delle attività ovvero il considerare le esigenze dei gruppi individuati sopra, dato che la nuova Stazione di Porta Susa diventerà quella principale cittadina.

Questo nuovo punto di vista ha portato con sé anche la considerazione del limite di tutte le attività presenti all'interno del nuovo complesso ferroviario, in particolare modo di tipo commerciale, che ormai sono inscindibili, come è stato detto nell'exkursus storico di

questa tipologia architettonica; per questo motivo è impensabile creare una galleria commerciale, come è stato recentemente fatto per esempio nella Stazione di Porta Nuova.

La scelta delle funzioni è stata quindi effettuata in base alle necessità dell'utenza individuata, ma anche tenendo in considerazione una soddisfacente coesistenza tra esse, fornendo un'ibridazione nuova in un punto storico della città, per incentivare una mixité trasversale.

Un'ulteriore difficoltà è stata la scelta all'interno della preesistenza, perché l'approccio non voleva essere troppo radicale anche nei suoi interni, cercando di sfruttare il più possibile ciò che è rimasto in buono stato nell'organizzazione degli spazi, mantenendo la parte strutturale integra.

Andando a sommare tutte queste considerazioni ho deciso di proporre come funzioni definitive le seguenti:

- _Sala studio con spazi per eventi e riunioni | Categoria A, C, D
- _Mercato metropolitano (Fabbricato storico) | Categoria A, B, C, D
- _Nuova area espositiva delle gallerie del Museo di Pietro Micca (Fabbricato storico) | Categoria A, B
- _Palestra | Categoria A, C, D
- _Albergo a breve sosta | Categoria B, C
- _Residenza universitaria | Categoria A, D

Queste sono attività che unite tra loro cercano di proporre delle collaborazioni e un'offerta per tutte le età, per i cittadini e i viaggiatori, per le famiglie e anche in fasce orarie differenti per offrire attività a tutte le ore della giornata.

- | | | | |
|--|--|--|---|
|  Biblioteca |  Scuola |  Supermercato |  Teatro Cinema Attività culturalmente ricreative |
|  Albergo B&B |  Mercato scoperto |  Museo | |

A seguito della notizia della vendita dell'immobile, numerose sono state le notizie sulla nuova apertura di un albergo di lusso. Questa opzione ho deciso di non considerarla, perché nonostante l'immobile sia adeguato ad ospitare una funzione di questo tipo penso non sia una proposta legata al luogo. Inserire al suo interno un albergo di lusso, con la distribuzione e gli spazi accessori che comporta, avrebbe voluto dire cambiare radicalmente l'architettura interna per creare molti ambienti separati tra loro. Inoltre, questa scelta, sarebbe andata contro la volontà di creare un contatto con la città, creando così un luogo sicuramente piacevole alla vista ma estraneo alla vita di tutti quanti se non dei clienti e dei lavoratori, non sfruttando le possibilità del complesso elencate in precedenza. La scelta dell'albergo è stata invece inserita a suo lato, ma con un uso opposto ovvero quello di breve sosta e a costi contenuti. Questa nuova tipologia alberghiera, in uso soprattutto nei paesi nordici, è funzionale ai viaggiatori lavoratori o ai giovani, così da incentivare un ricambio rapido e offrire un'offerta differente dai due alberghi presenti all'inizio di Via Cernaia o ai B&B che sono tipici di un turismo meno frenetico.

Com'è stato detto in precedenza, all'interno del fabbricato storico era già stato inserito il Mercato metropolitano, che però aveva dovuto chiudere i battenti nel 2016. Mi sono documentata su alcuni articoli di cronaca per comprendere le effettive cause di questa chiusura e pesare la scelta. Da questi è risultato che la chiusura è stata obbligatoria esclusivamente per questioni igienico sanitarie, legate alla vecchiaia degli impianti, di sicurezza e del canone di affitto troppo elevato. Al momento della chiusura è emerso il rammarico dei cittadini per la chiusura di un'attività che era riuscita nel tentativo di creare un nuovo polo

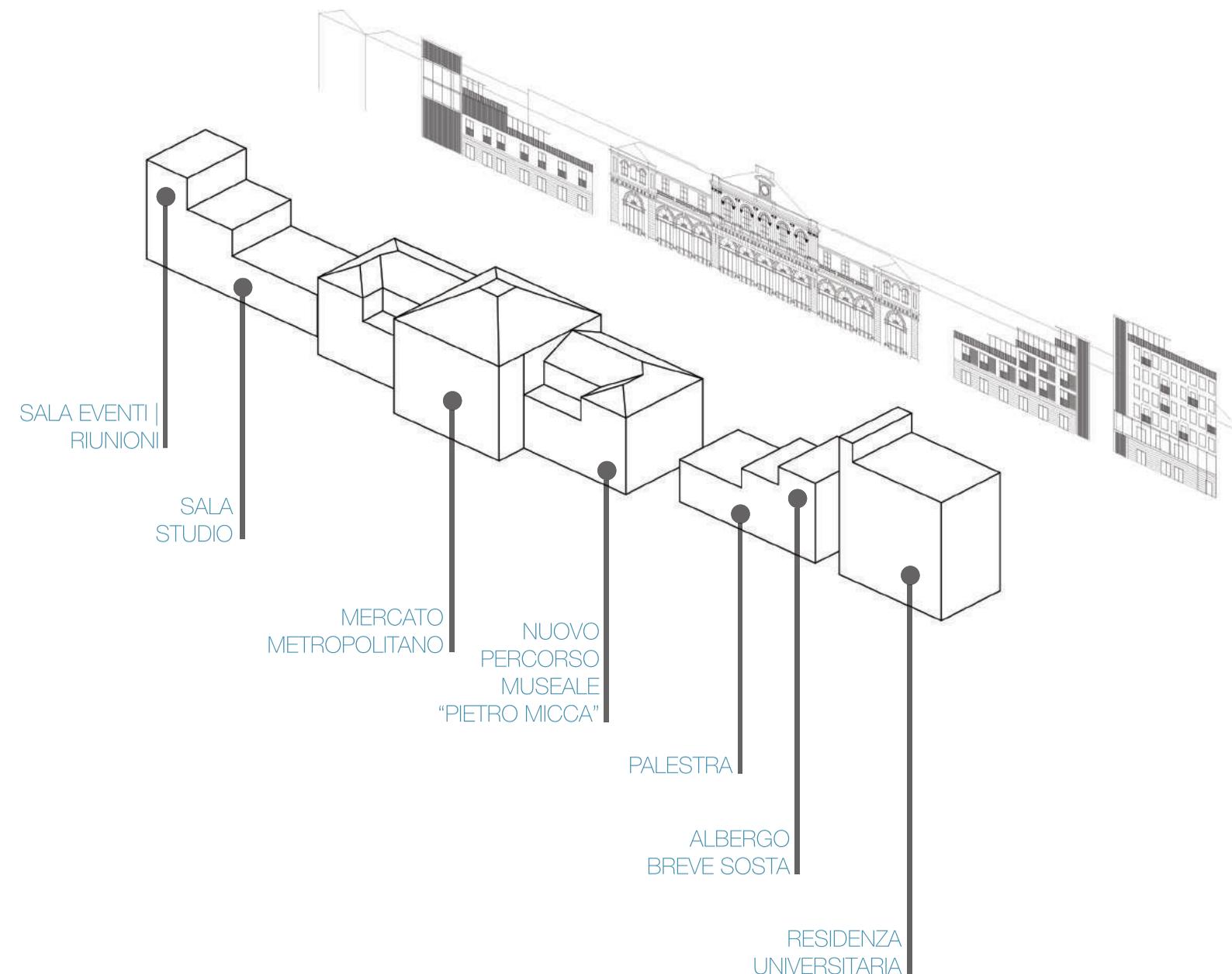
di incontro all'interno di un edificio storico e anche di scambio e conoscenza per i turisti. Inoltre, anche da un punto di vista ideale, l'edificio della stazione nasce come luogo di scambio culturale e commerciale, che può essere riconducibile alle funzioni di un mercato coperto.

Queste strutture sono molto utilizzate, soprattutto in Europa, e sono inserite all'interno degli originali mercati rionali, forse il più famoso la **Boqueria** di Barcellona insieme a **Santa Caterina**, in strutture ex novo come il **Market Hall** di MVRDV ad Amsterdam oppure recuperando edifici storici, come gli approcci molto interessanti che si sono verificati ultimamente a Milano con il **Mercato del Suffragio**, a Bologna con il **Mercato di Mezzo**, ma anche lo stesso **Eataly** a Torino, al Lingotto.

Dopo un'analisi è anche emerso che effettivamente gli spazi, con i dovuti interventi di riqualifica e messa in sicurezza, sarebbero adeguati ad ospitare le attività legate al mercato metropolitano: ristorazione, degustazione e commercio.

Nel fabbricato storico, oltre ad ospitare il mercato metropolitano, ho pensato di inserire anche una **nuova area del percorso museale delle Gallerie di Pietro Micca**. Nel capitolo successivo si entrerà in merito a questa possibilità, ma in seguito a ricerche risulta un possibile collegamento tra le gallerie non ancora praticabili e il piano interrato del fabbricato viaggiatori, così che si potrebbe pensare ad un nuovo luogo conclusivo delle visite con bookshop oltre a due spazi espositivi per spiegare anche la storia dell'edificio storico e le sue vicissitudini. Questa scelta sarebbe davvero unica non solo dal punto di vista turistico, ma anche per coinvolgere i torinesi nel racconto dell'evolversi di questa città.

ASSONOMETRIA DELLE FUNZIONI





IL PROGETTO: PORTA S'USA

IL PROGETTO: PORTA S'USA

4.1_Concept

Scelte le funzioni e stabilite le necessità per gli interventi annessi al fabbricato storico è iniziata la vera e propria fase progettuale. Il mio percorso si può suddividere in quattro macro fasi, che sono la sintesi di un modus operandi applicabile in altri casi analoghi.

4.2_Iter progettuale: sviluppo del concept

1 | STUDIO URBANO DEL CONTESTO

Durante questa fase ho scelto di **mantenere** oltre all'edificio della stazione originaria, anche i corpi annessi costruiti negli anni successivi e in seguito dismessi. Inizialmente avrei voluto demolirli per le loro cattive condizioni, ma avrei ricostruito occupando le stesse volumetrie così ho deciso di sfruttare tutto quanto l'esistente, naturalmente con dei notevoli lavori per ripristinarli, e fare delle annessioni là dove ho ritenuto necessario per la funzionalità del progetto.

Dopo aver deciso di mantenere l'intero complesso, ho stabilito i **flussi** necessari per il contesto. L'area di intervento presenta numerosi collegamenti e una viabilità rapida. Tra i tre corpi preesistenti esistono due passaggi sufficientemente larghi, ma a causa delle dimensioni del corpo di destra e per agevolare la distribuzione delle differenti funzioni, ho deciso di aprire un passaggio in questo edificio, dopo aver considerato la maglia strutturale esistente.

2 | STUDIO INTERNO DELLE PREESISTENZE

Una fase essenziale è stata quella del **ridisegno corretto dell'area**. Questa ha permesso una comprensione complessiva di dove avrei svolto il mio interven-

to e una totale assimilazione che ha dato alla luce le prime proposte. Ho deciso fin da subito di **mantenere il filo di facciata** già esistente, su entrambi i fronti, per favorire delle possibili promenades.

L'involucro esterno non volevo fosse modificato, se non per alcune aperture nei i corpi laterali, come esporrò in seguito. Per quanto concerne gli interni, ho in primis **determinato la maglia strutturale e le parti portanti**, così da poter affrontare la successiva fase progettuale dei flussi delle funzioni.

A questo punto ho **abbinato le funzioni ai corpi**, oltre al Mercato metropolitano e all'intervento di ampliamento museale che erano già fissate. Ho deciso quindi di inserire il polo legato allo studio e agli eventi nel corpo di sinistra, date le dimensioni e la vicinanza con la nuova Stazione di Porta Susa. La parte dedicata all'albergo di breve sosta e la palestra nel corpo a destra adiacente al fabbricato storico e la residenza universitaria nella preesistenza all'estrema destra. Naturalmente tutte queste funzioni hanno una metratura necessaria, così ho dovuto fare delle annessioni per creare dei poli funzionanti e accessibili. Una parte importante di questo processo è stata la **scelta della distribuzione e la collocazione delle aree di servizio**; ho scelto delle soluzioni open space con appositi divisori, dove necessario, per le attività da svolgere insieme (sala studio-sala eventi-sala riunioni-mercato metropolitano-palestra-parte social della residenza universitaria). Ho mantenuto le distribuzioni tipiche delle tipologie insediative, quindi l'albergo presenta una **distribuzione a corridoio** con l'immissione diretta alle varie camere, mentre per la residenza ho scelto il **ballatoio**, per ricreare un ambiente dinamico e accogliente. Una volta studiate queste tipologie e inseriti vani distributivi verticali, sono stati di conseguenza posizionati gli spazi di servizio e i locali acces-

sori necessari.

3 | STUDIO DEGLI ALZATI E DELLE VISTE

Una delle difficoltà maggiori è stata la progettazione del prospetto. Ho iniziato dallo **studio del modulo** delle aperture di Porta Susa. Una volta individuato l'ho riportato nel resto degli edifici presenti nell'area di intervento, stabilendo le possibili aperture in coerenza con le distribuzioni progettate in precedenza. Ho deciso di mantenere il **filo di facciata anche in elevazione**, creando così dei balconi non in sospeso ma all'interno del volume massimo stabilito in precedenza.

Il fabbricato storico presenta una forte simmetria in facciata, enfatizzata dalla collocazione al termine di Via Cernaia, e i corpi laterali non hanno la stessa caratteristica né in lunghezza né in altezza. Le tecniche di annessione dei nuovi corpi erano due: ricreare una simmetria nei corpi o giocare sull'asimmetria. A questa questione si deve aggiungere la complessità del punto di vista: il mio progetto voleva fin dall'inizio valorizzare il fabbricato storico, quindi le scelte in elevazione avrebbero dovuto portare l'occhio sempre a metterlo al centro dell'interesse dell'osservatore. Ho scelto così di **giocare con le altezze**, nei limiti imposti da PRG, per aiutare la concentrazione sul manufatto storico, sfruttandole con terrazze verdi praticabili. Dal punto di vista del linguaggio estetico ho preferito delle **tinte neutre e dei materiali semplici**, così da rendere tutto molto omogeneo e logico, figlio di un unico intervento nonostante i differenti edifici e le varie funzioni, in un contesto già molto articolato e fiorito. Uno dei miei obiettivi era il far riconoscere dall'esterno il grado di accessibilità delle funzioni esterne in funzione alla permeabilità del materiale: dalle parti social

vetrate all'opacità totale dei vani distributivi verticali.

4 | STUDIO DELLA PERTINENZA

L'ultima fase dell'intervento è quella che deve rispecchiare l'iter progettuale che è stato fatto negli step precedenti. Il contesto è ricco di possibilità, nonostante non offra un'area di pertinenza con una metratura notevole. Dal momento che la progettazione ha previsto l'uso di griglie e moduli, trasversalmente, ho deciso di **mantenere quest'ideologia anche nel rapporto con la città**. Ho deciso di basarmi sulle aperture dei prospetti, risultato del modulo: ho così continuato anche sul terreno circostante questa suddivisione. Sono state utilizzate delle pavimentazioni differenti per enfatizzare questi "tagli" compositivi, nonostante tutta quanta l'area sia interamente pedonale.

Ho alternato le aree di raccolta con l'**arredo urbano** a quelle **permeabili**, con l'aggiunta di alberi per creare zone di ombra e quindi di sosta. Ho creato **due promenades parallele** ai corpi oggetti di studio, una per fronte; quella su Corso Bolzano con meno aree di sosta e quella su Corso Inghilterra più protetta e contenuta. Ho inoltre unito i percorsi delle **piste ciclabili esistenti** così da inserire questo nuovo polo all'interno del transito e ho creato **due zone di scarico merce** approfittando della vecchia stazione dei taxi e dell'area adiacente al sottopassaggio di uscita di sicurezza del parcheggio sotterraneo di Corso Bolzano.

STUDIO URBANO DEL CONTESTO

STUDIO INTERNO DELLE PREESISTENZE

STUDIO DEGLI ALZATI E DELLE VISTE

STUDIO DELLA PERTINENZA

PROGETTO

1 | STUDIO URBANO DEL CONTESTO

Quanto mantenere del complesso
Scelta dei flussi

2 | STUDIO INTERNO DELLE PREESISTENZE

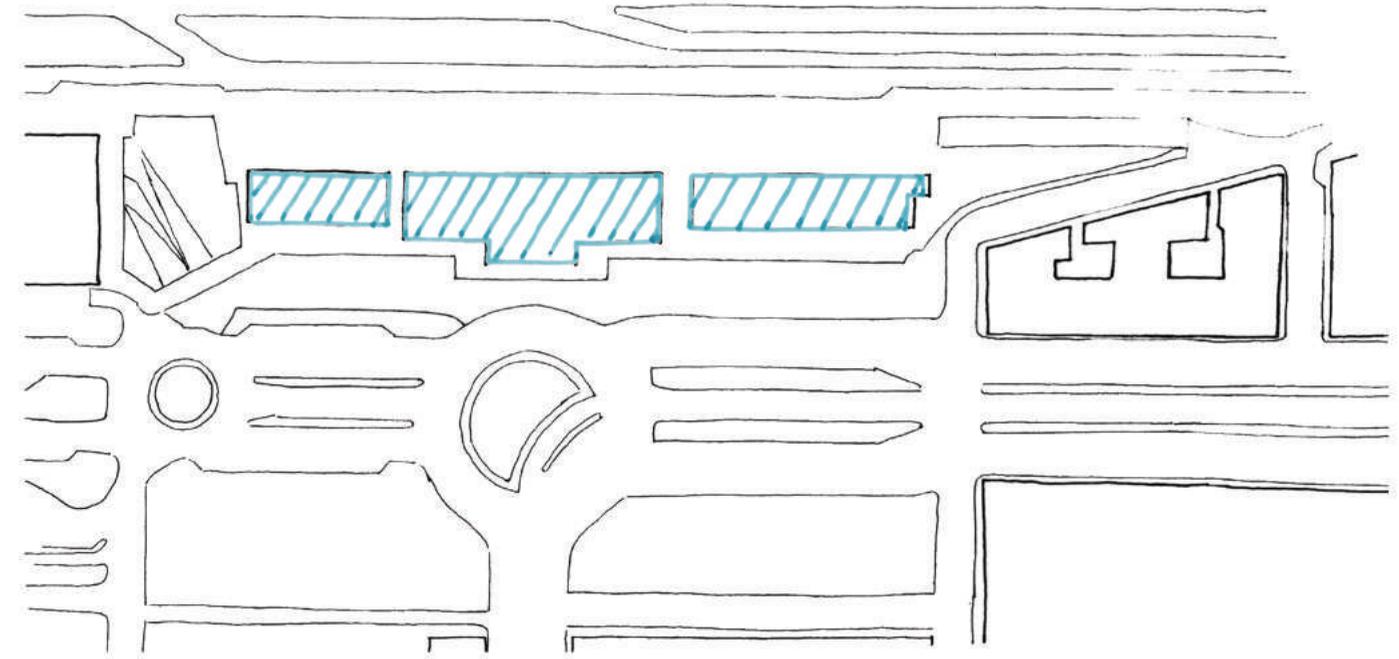
Ridisegno dei manufatti
Filo di facciata
Involucro esterno permanente
Individuazione della parte portante
Abbinamento delle funzioni ai corpi
Annessioni volumi ex novo
Studio distribuzioni e aree di servizio

3 | STUDIO DEGLI ALZATI E DELLE VISTE

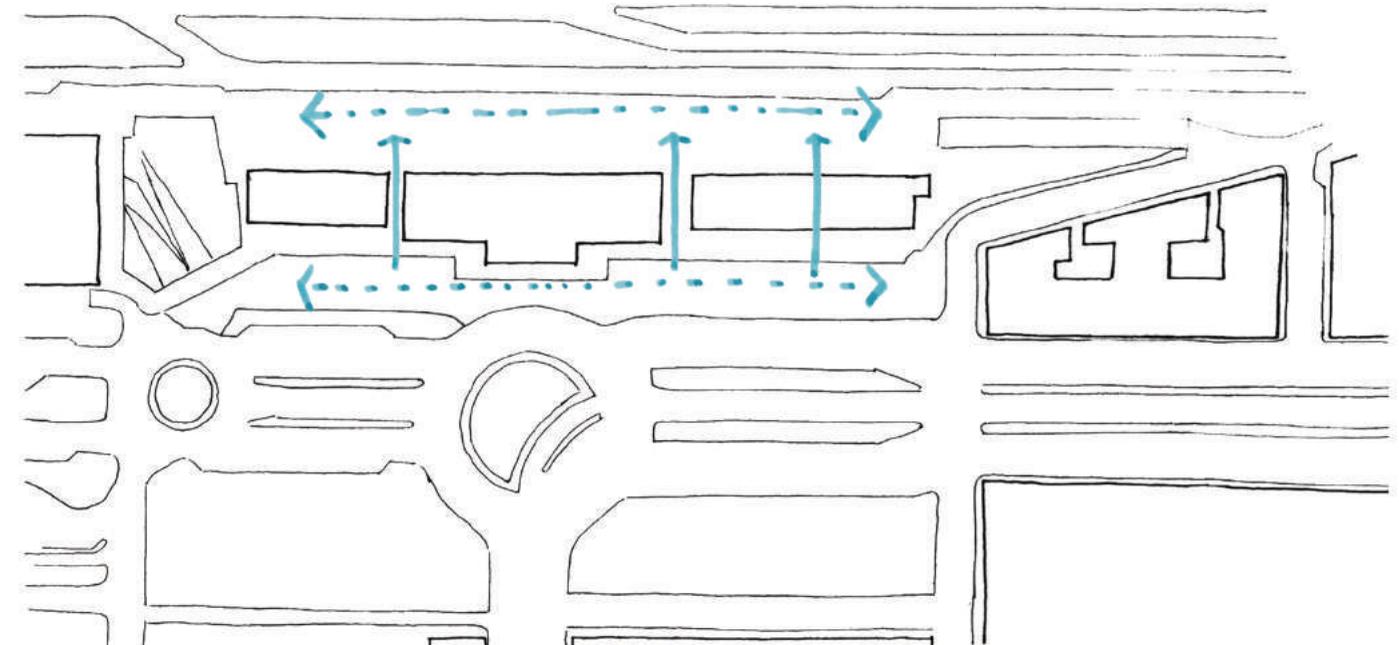
Progettazione della facciata: il modulo
Filo di facciata in elevazione
La difficoltà della simmetria
L'attenzione dell'osservatore: le altezze
Linguaggio estetico

4 | STUDIO DELLA PERTINENZA

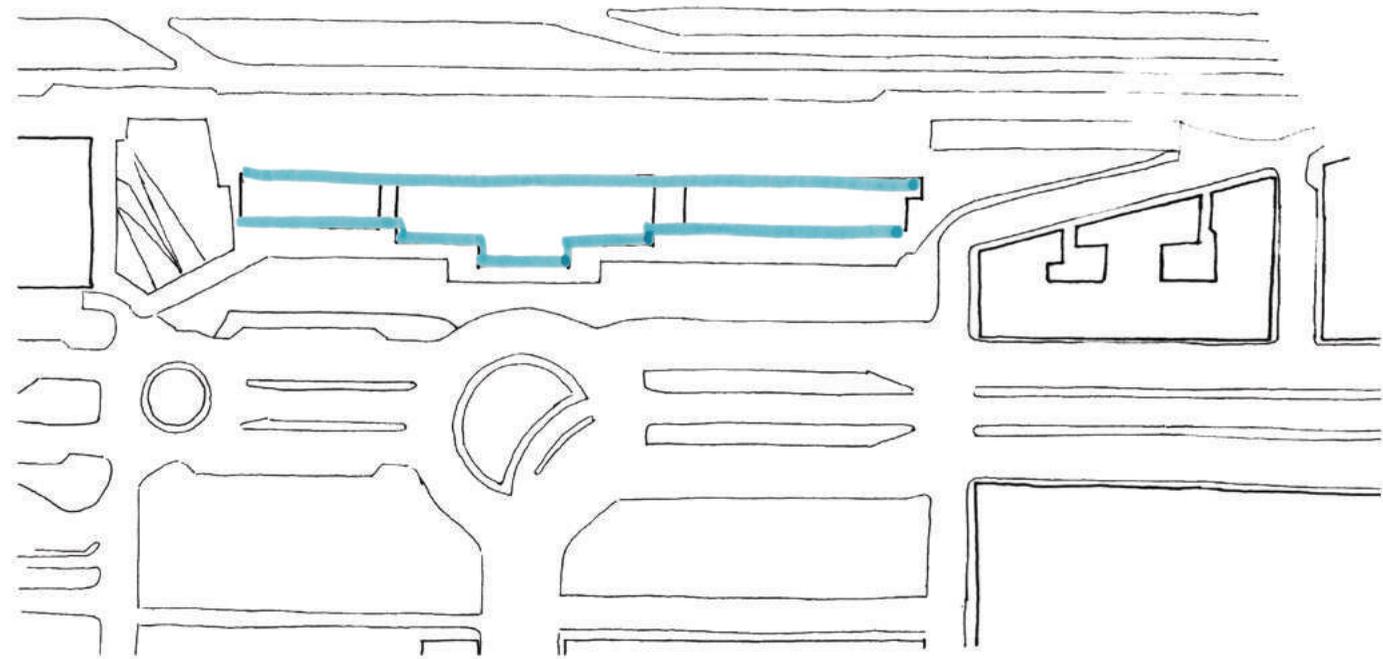
Ideologia della griglia: rapporto con la città
Tagli compositivi: cambio pavimentazioni
Determinazioni delle parti permeabili e
l'arredo urbano
Due promenades: due rapporti differenti
Piste ciclabili esistenti: raccordo
Le aree di scarico merce



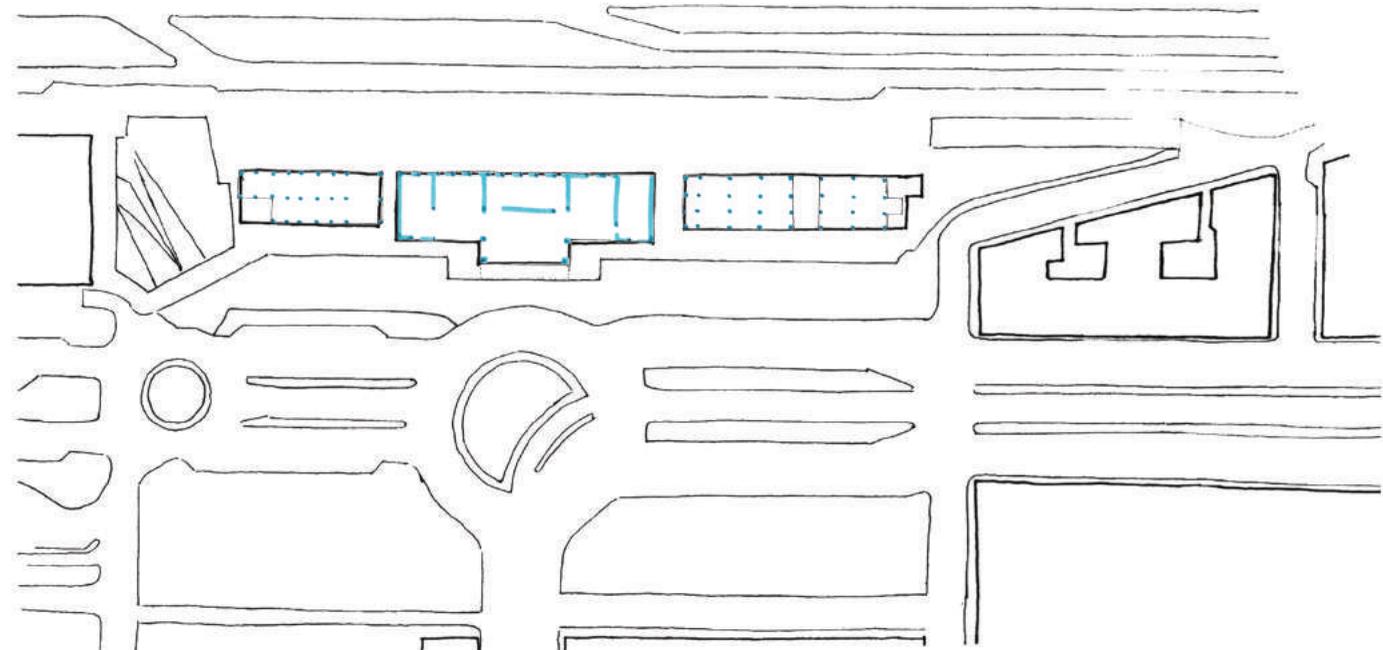
1 | STUDIO URBANO DEL CONTESTO_Quanto mantenere del complesso



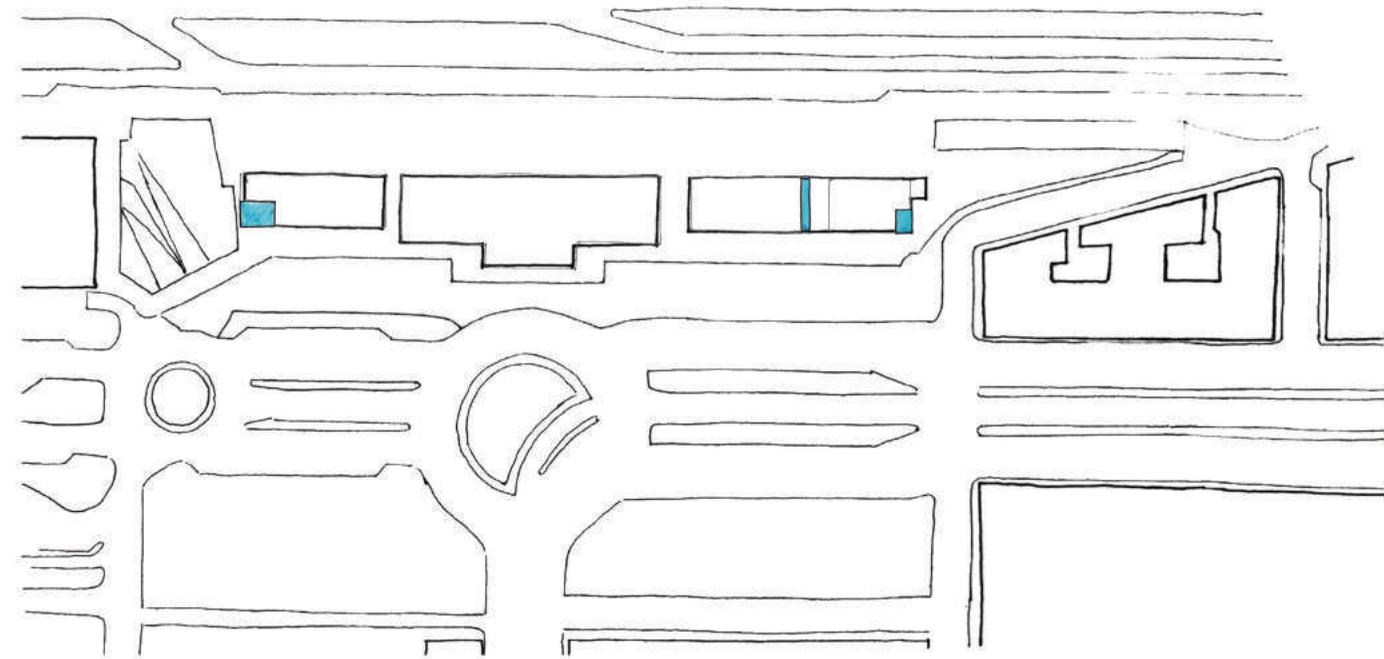
1 | STUDIO URBANO DEL CONTESTO_Scelta dei flussi



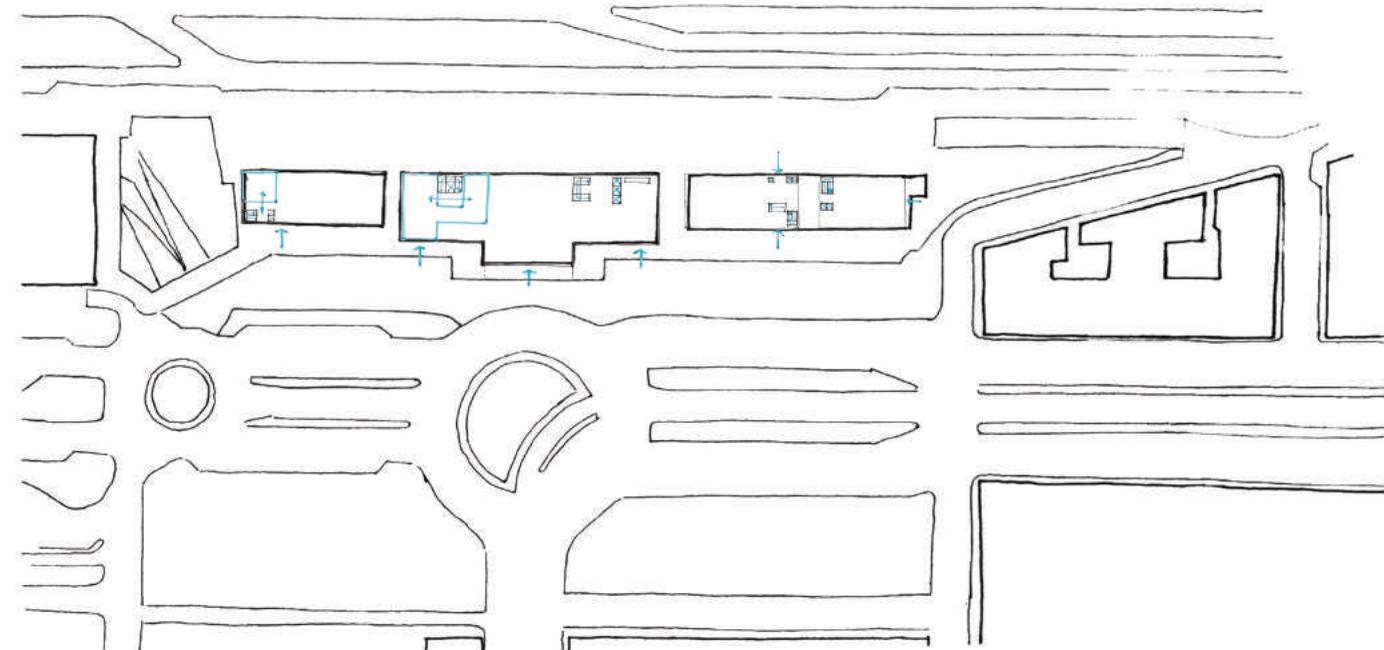
2 | STUDIO INTERNO DELLE PREESISTENZE_Filo di facciata



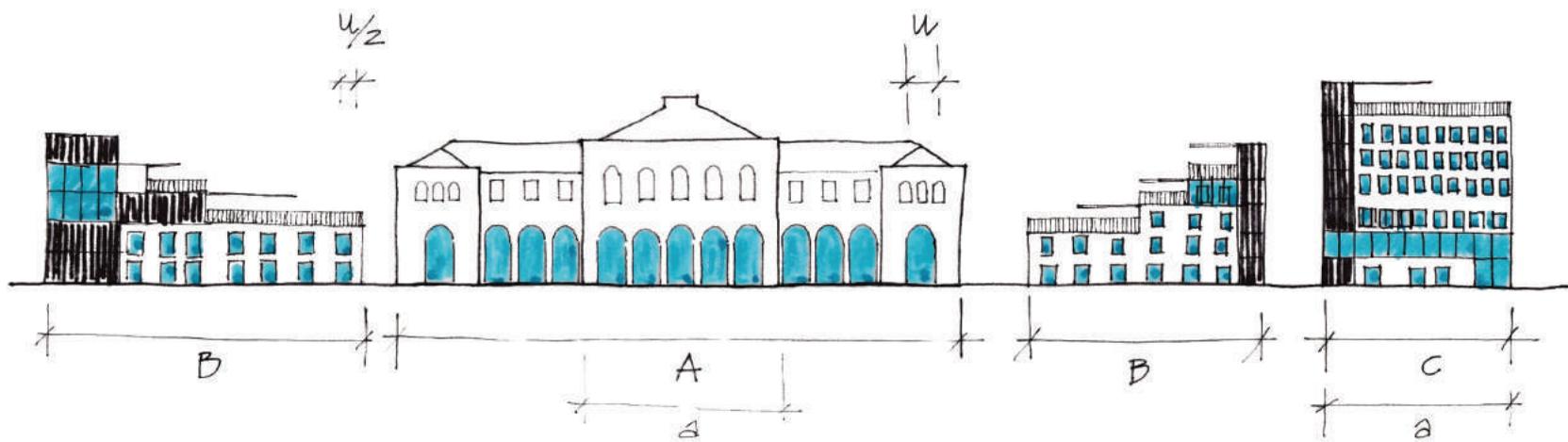
2 | STUDIO INTERNO DELLE PREESISTENZE_Individuazione della parte portante



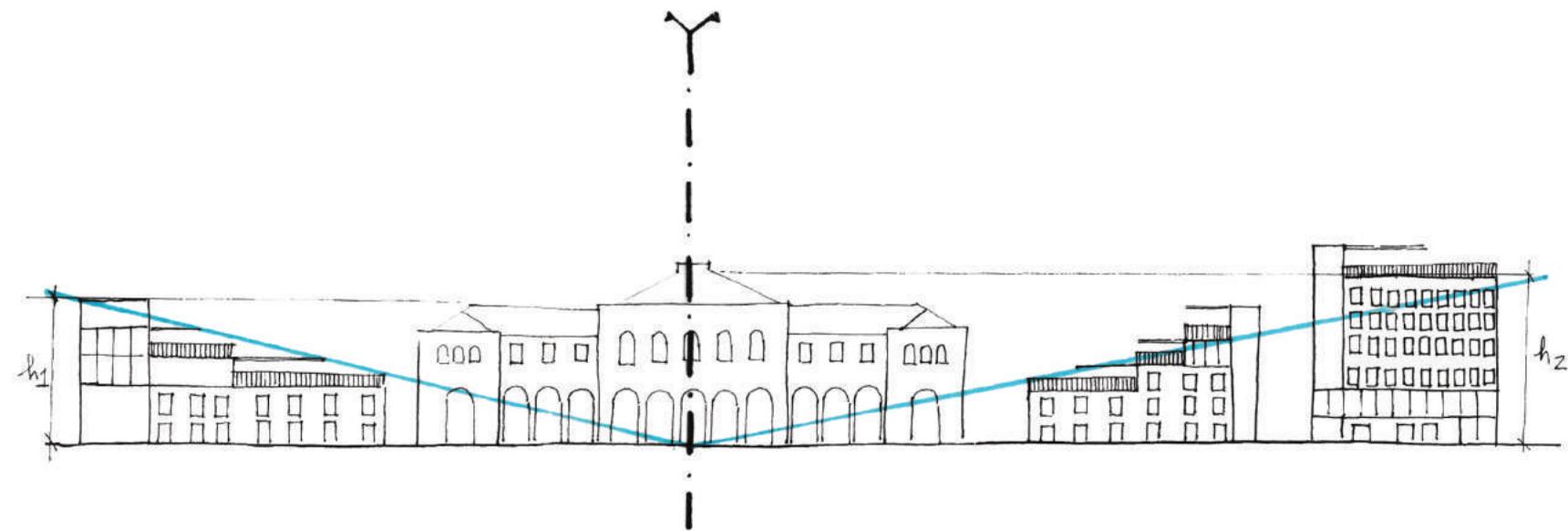
2 | STUDIO INTERNO DELLE PREESISTENZE_Annessioni volumi ex novo



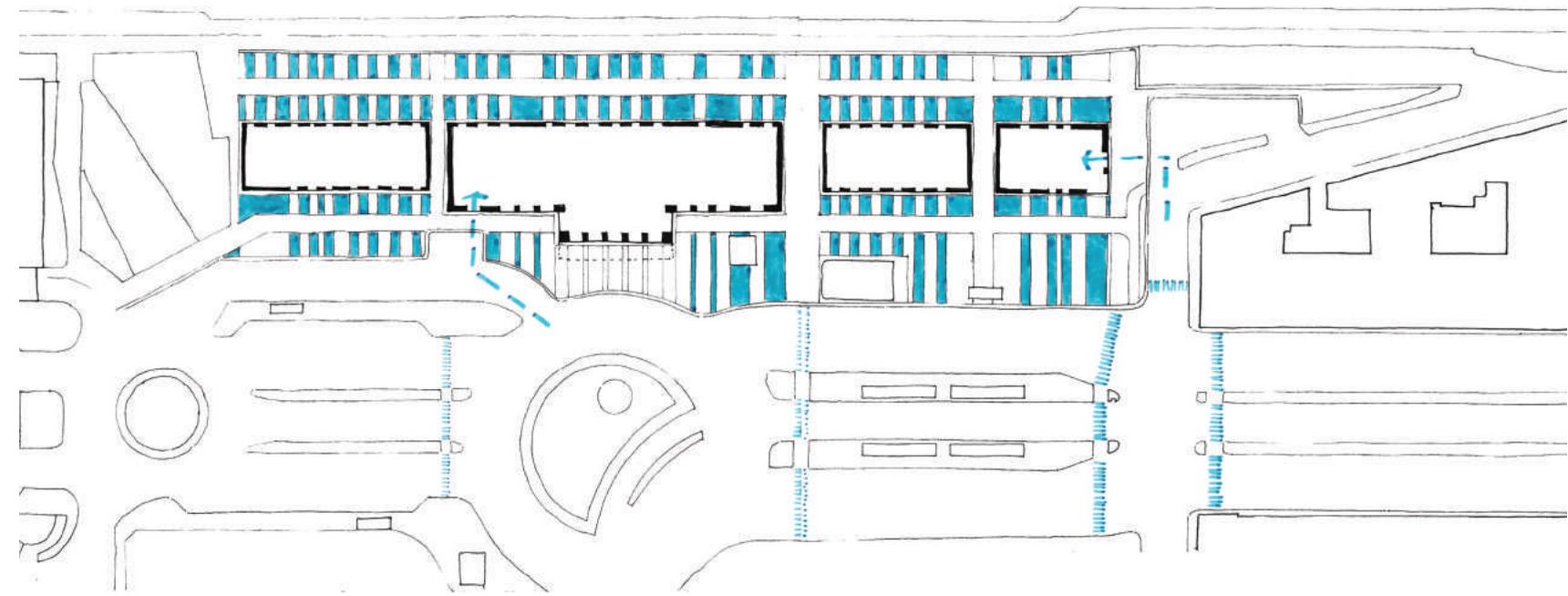
2 | STUDIO INTERNO DELLE PREESISTENZE_Studio distribuzioni e aree di servizio



3 | STUDIO DEGLI ALZATI E DELLE VISTE_Progettazione della facciata: il modulo



3 | STUDIO DEGLI ALZATI E DELLE VISTE_La difficoltà della simmetria



4 | STUDIO DELLA PERTINENZA_Ideologia della griglia: il rapporto con la città

4.3 Proposta finale: disegni

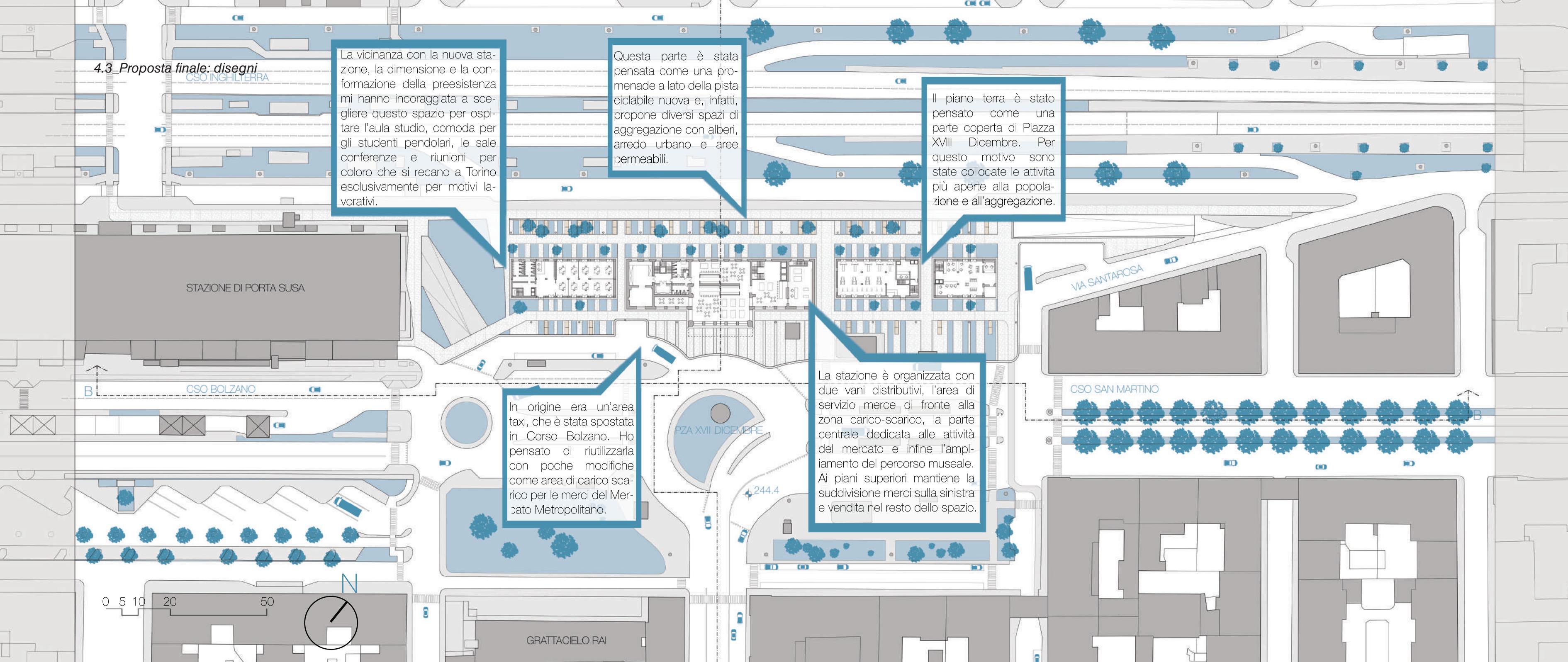
La vicinanza con la nuova stazione, la dimensione e la conformazione della preesistenza mi hanno incoraggiata a scegliere questo spazio per ospitare l'aula studio, comoda per gli studenti pendolari, le sale conferenze e riunioni per coloro che si recano a Torino esclusivamente per motivi lavorativi.

Questa parte è stata pensata come una promenade a lato della pista ciclabile nuova e, infatti, propone diversi spazi di aggregazione con alberi, arredo urbano e aree permeabili.

Il piano terra è stato pensato come una parte coperta di Piazza XVIII Dicembre. Per questo motivo sono state collocate le attività più aperte alla popolazione e all'aggregazione.

In origine era un'area taxi, che è stata spostata in Corso Bolzano. Ho pensato di riutilizzarla con poche modifiche come area di carico scarico per le merci del Mercato Metropolitano.

La stazione è organizzata con due vani distributivi, l'area di servizio merce di fronte alla zona carico-scarico, la parte centrale dedicata alle attività del mercato e infine l'ampliamento del percorso museale. Ai piani superiori mantiene la suddivisione merci sulla sinistra e vendita nel resto dello spazio.



CSO INGHILTERRA

STAZIONE DI PORTA SUSÀ

CSO BOLZANO

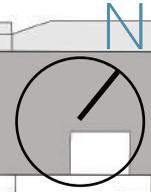
PZA XVIII DICEMBRE

VIA SANTAROSA

CSO SAN MARTINO

GRATTACIELO RAI

0 5 10 20 50



Lo studio degli alzati e delle viste si è concretizzato nella **progettazione del prospetto**. Questo è stato pensato con delle altezze non uniformi, sfruttando la tipologia del terrazzamento. Questa, proposta simmetricamente tra gli edifici adiacenti, permette all'occhio dell'osservatore di **concentrarsi sul fabbricato storico**, che così non viene nascosto in mezzo alla densità del costruito. Inoltre la scelta delle **differenti elevazioni**, permette di sfruttare degli ampi terrazzi che si prestano alle attività di gruppo che si svolgono all'interno dei corpi sopraelevati e offrirà alla popolazione una nuova vista interessante di Torino: la città storica a contatto con la nuova. Come si può notare, i prospetti sono pensati in maniera differente anche

rispetto al contesto sul quale si affacciano.

La **facciata principale** si specchia su una città dinamica e sulla folla del centro, quindi ho pensato ad un ambiente di passaggio rapido o di ingresso alle attività proposte, ma non particolarmente di sosta, data la vicinanza dei mezzi non volevo creare un ostacolo in un punto nodale dei trasporti.

Il **retro** si affaccia su una città nuova e che grazie alla recente conclusione dei lavori di Corso Inghilterra offre dei collegamenti rapidi adiacenti, sia per le macchine sia per le biciclette, quindi ho preferito intervalarli con **un'area più tranquilla e con luoghi di sosta**

con aree permeabili e all'ombra per fornire a questo lato della città maggior respiro e una nuova area di aggregazione.

La **sezione territoriale** è stato uno strumento molto utile, soprattutto a larga scala. Come detto in precedenza, questo punto della città mette a **contatto differenti realtà**, alcune delle quali molto recenti e queste ultime propongono dei materiali e una morfologia innovativa rispetto al contesto. I disegni che prendono in considerazione dall'inizio di Corso San Martino al Grattacielo dell'Intesa Sanpaolo mettono in relazione le origini del quartiere con le ultime costruzioni.

Inserire il progetto in un **disegno così ampio**, riesce a rendere la validità dell'intervento in un'area di influenza del fabbricato che ritengo più realistica. Come si può notare dalla sezione, la scelta delle elevazioni differenti non funziona solo nelle immediate vicinanze del progetto, ma anche in una scala maggiore.



PROSPETTO SUD - EST

PROSPETTO NORD - OVEST



0 50 100 200 500

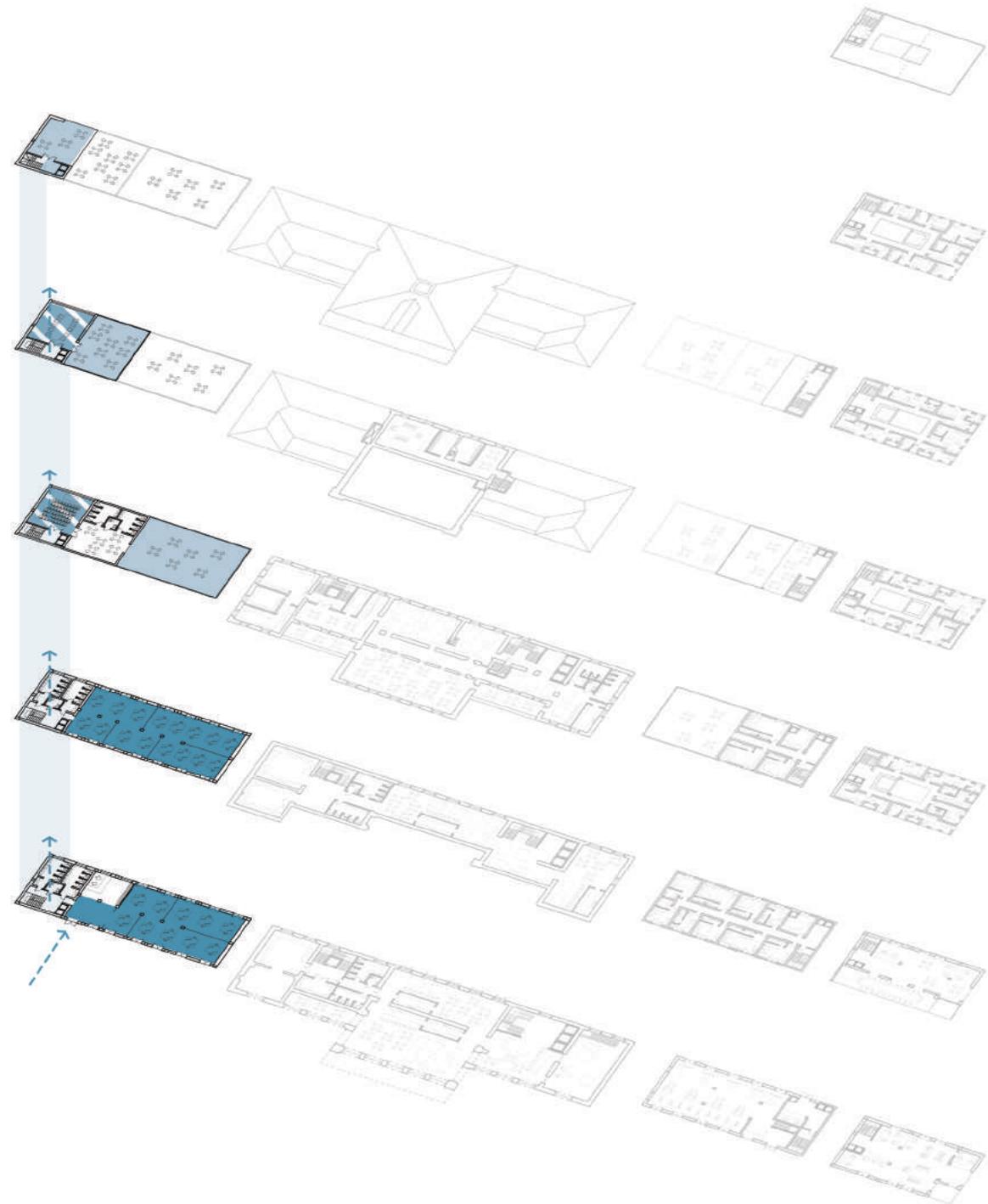
SEZIONE LONGITUDINALE TERRITORIALE

 Sala studio

 Sala riunioni | Sala eventi

 Terrazze in parte coperte

 Distribuzione

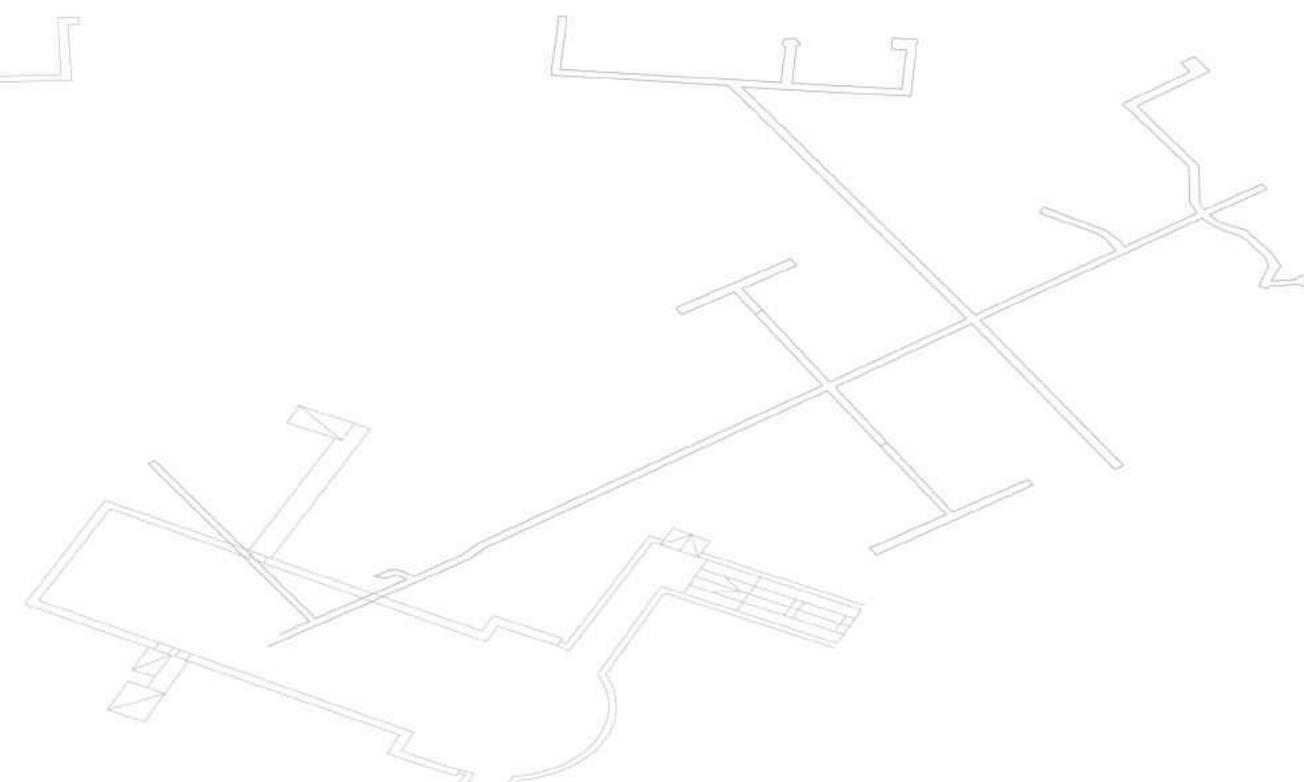


SUPERFICI

Sala studio
(225+262) mq 487 mq

Sala riunioni |
Sala eventi
(60+60) mq 120 mq

Terrazze in parte coperte
(193+102+77) mq 372 mq

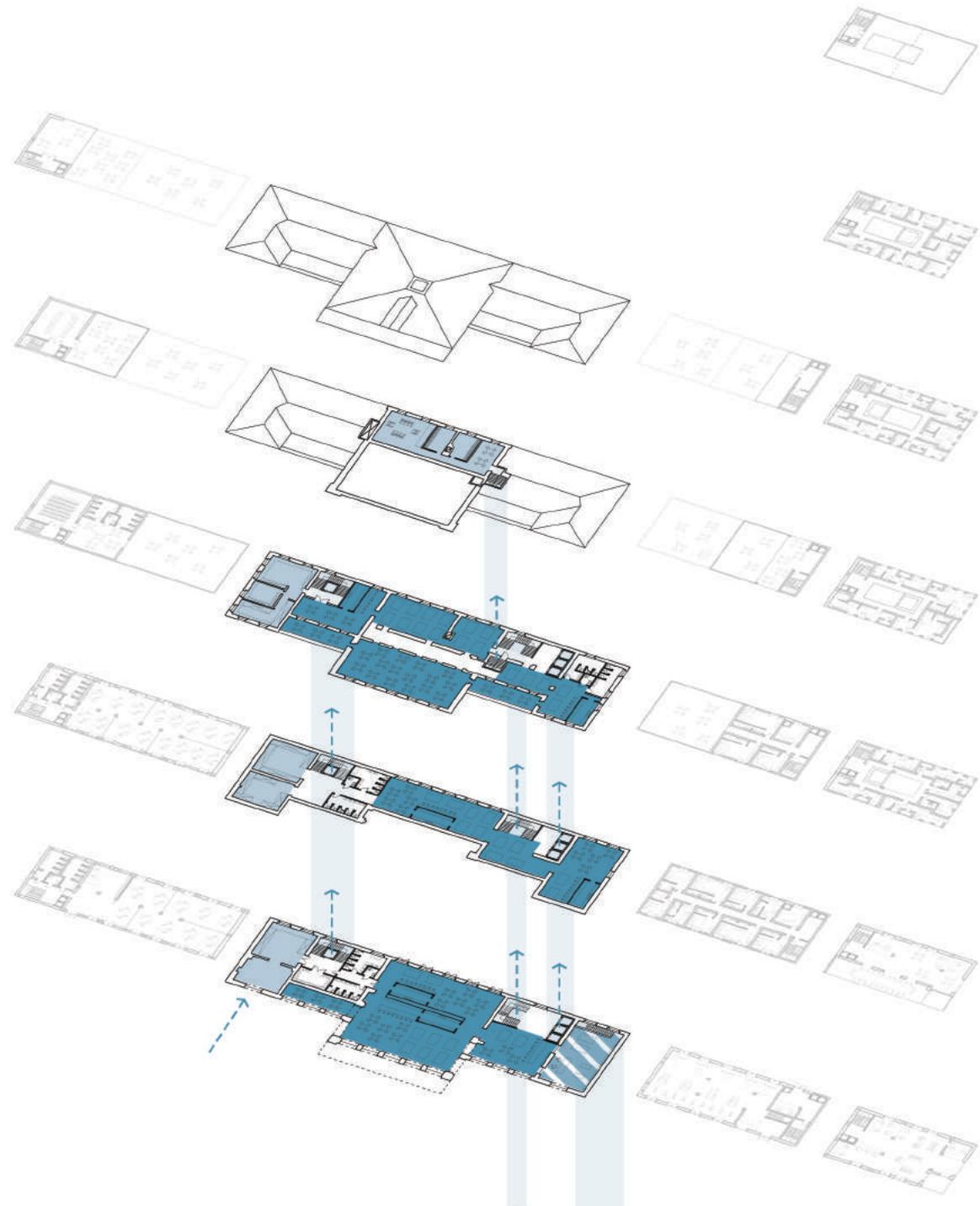


■ Aree Commercio
| Ristoro | Degustazione

▨ Percorso museale
Gallerie Pietro Micca | Bookshop

■ Aree di Servizio

■ Distribuzione



SUPERFICI

Aree Commercio
| Ristoro | Degustazione

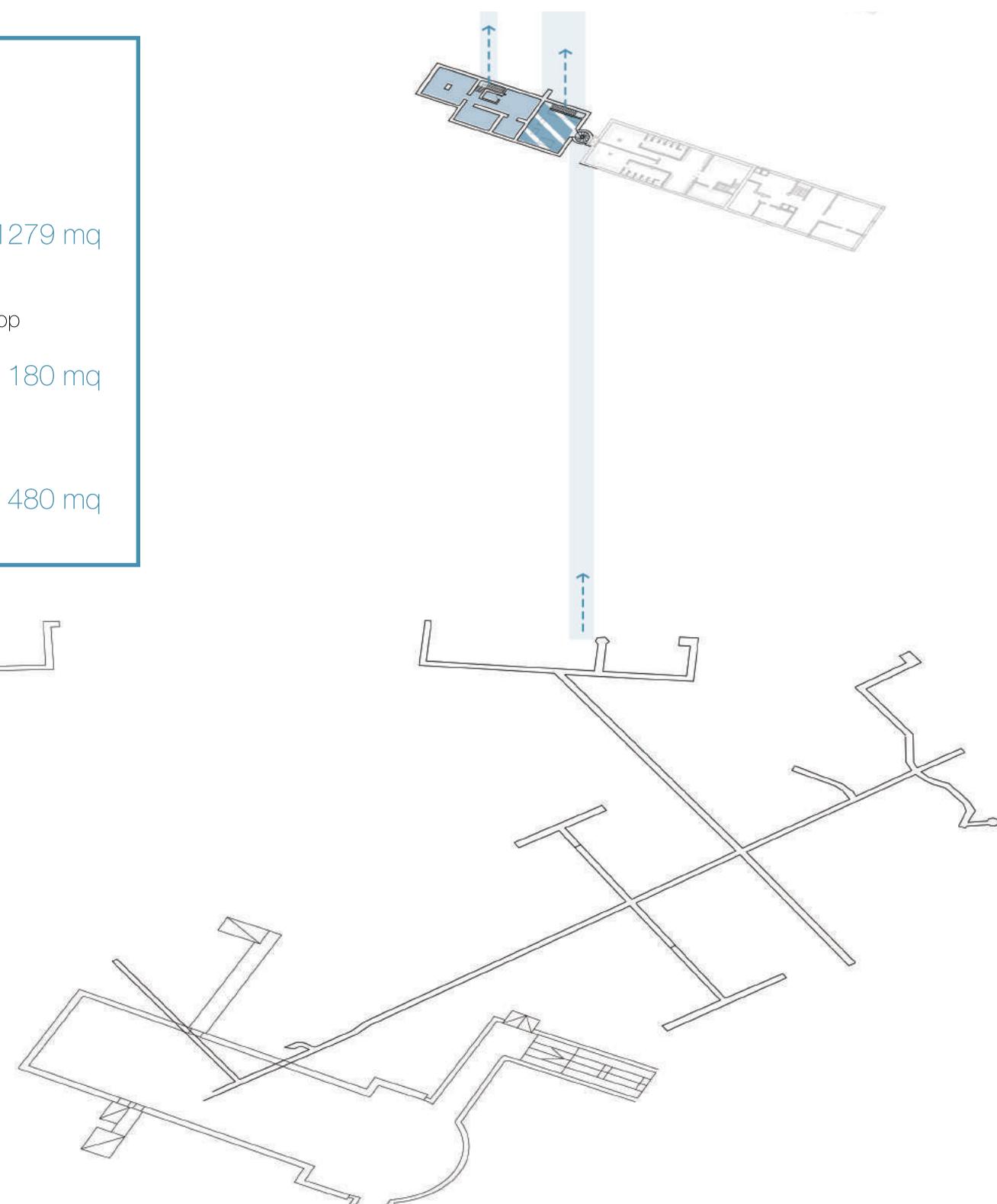
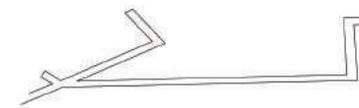
(465+293+521) mq 1279 mq

Percorso museale
Gallerie Pietro Micca | Bookshop

(78+102) mq 180 mq

Aree di Servizio

(151+98+101+130) mq 480 mq

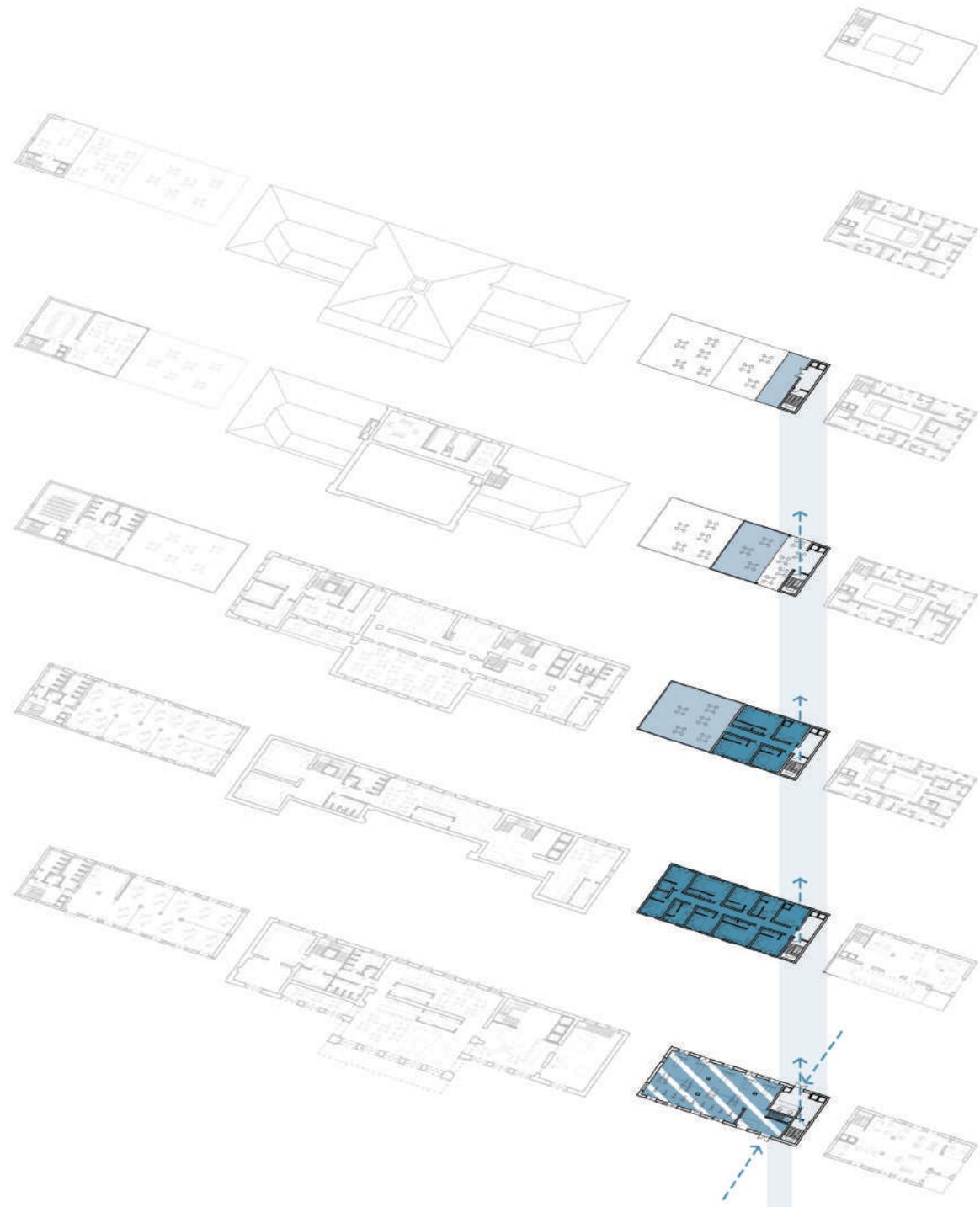


Albergo a
breve sosta

Palestra

Terrazze in
parte coperte

Distribuzione

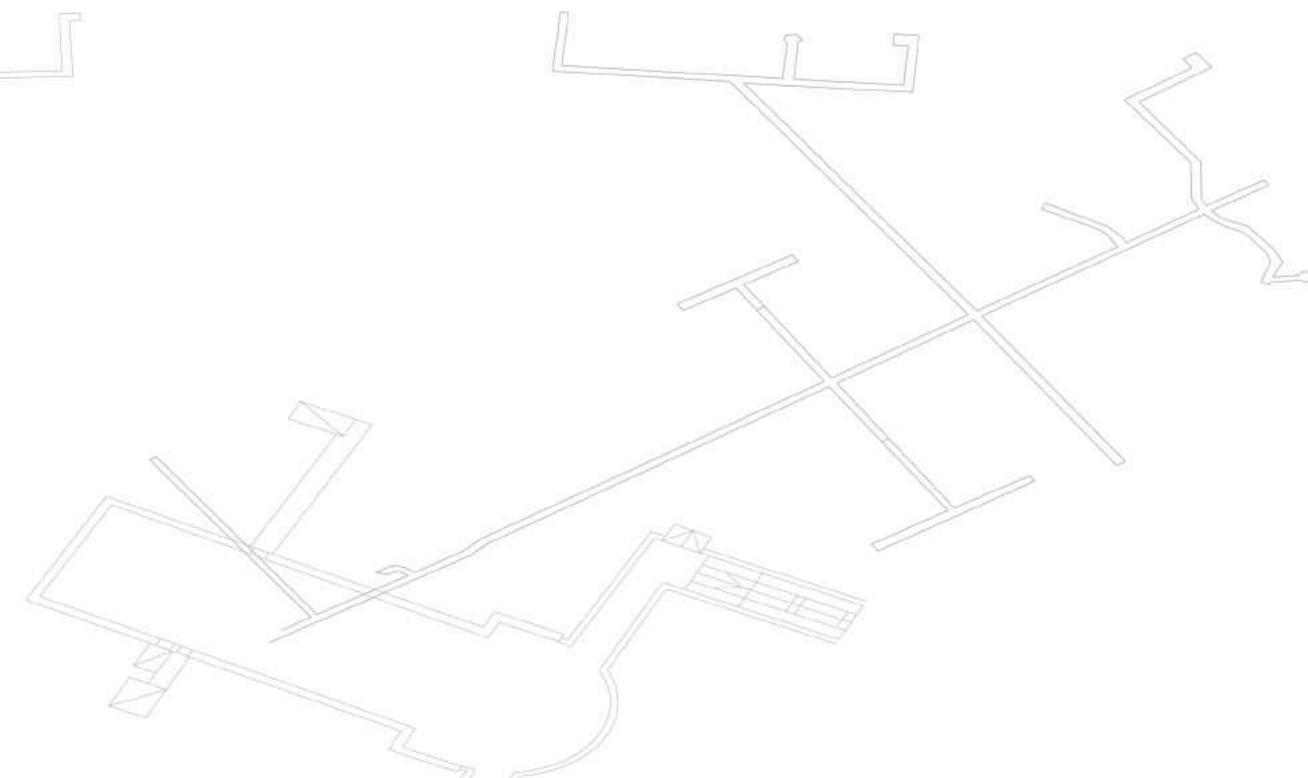


SUPERFICI

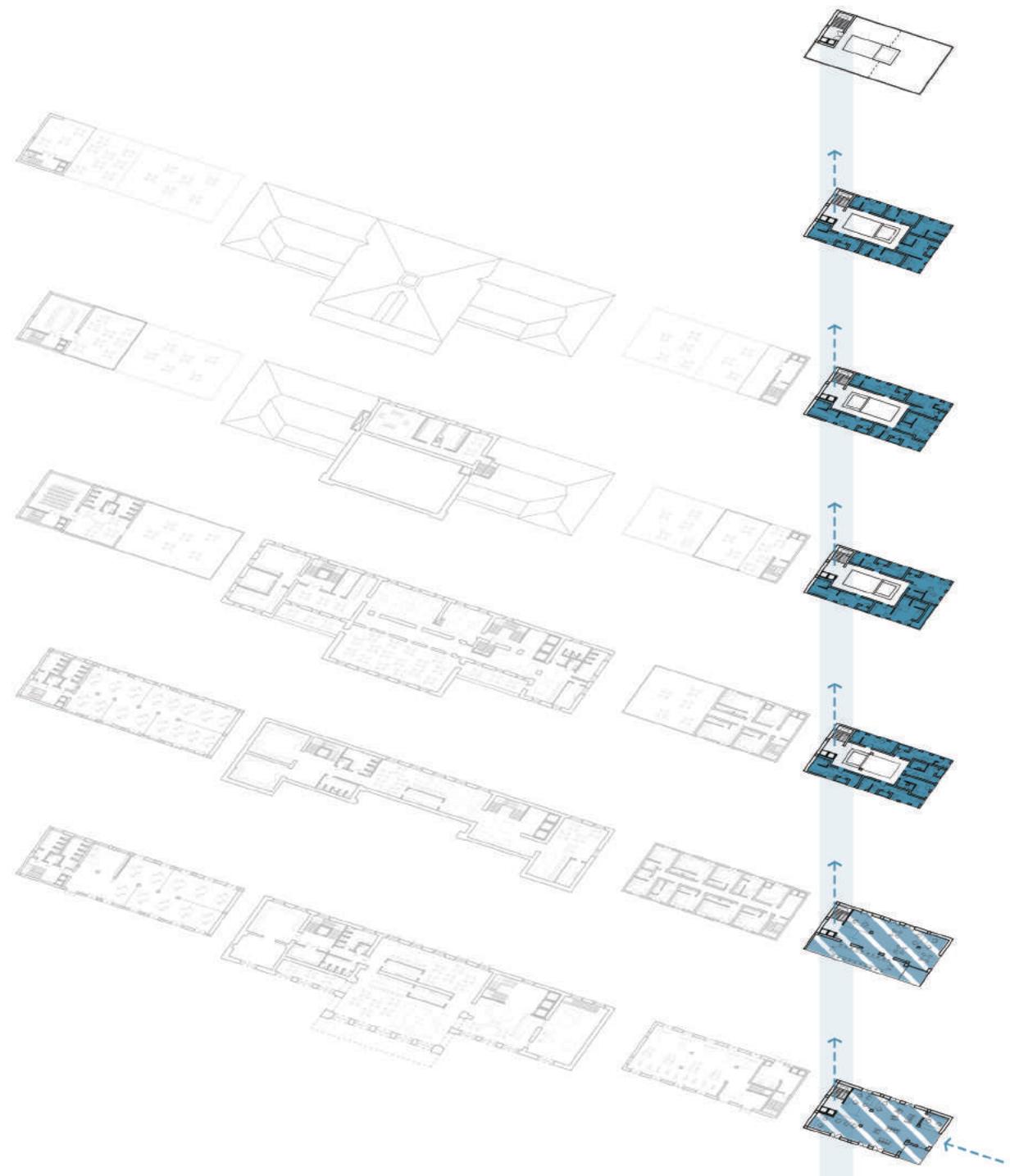
Albergo a breve sosta
(274+135) mq 409 mq

Palestra
(312+236) mq 548 mq

Terrazze in parte coperte
(140+87+45) mq 272 mq

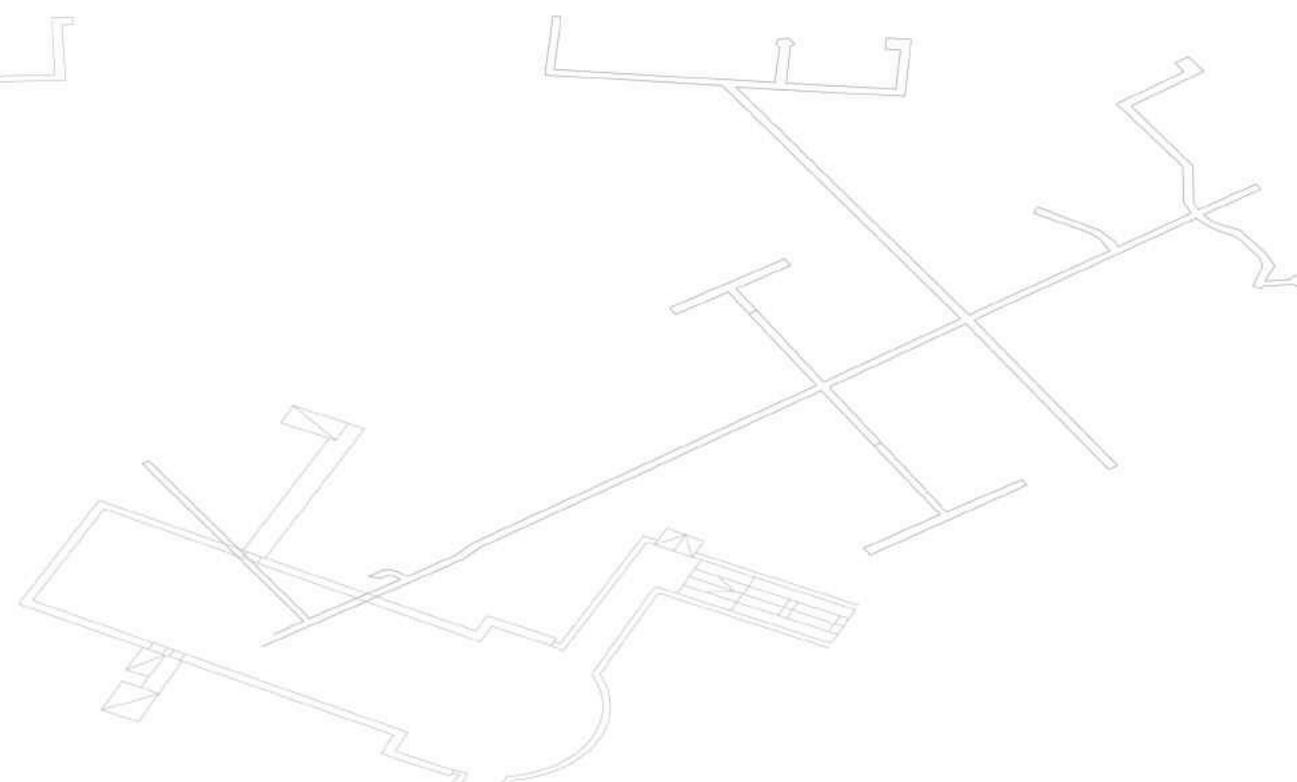


-  Residenza
-  Area per attività comuni
-  Area di servizio
-  Distribuzione



SUPERFICI

Residenza	(140+140+140+140) mq	560 mq
Area per attività comuni	(187+193) mq	380 mq
Aree di servizio	(222) mq	222 mq



ABACO STANZE ALBERGO A BREVE SOSTA

TIPOLOGIA CAMERA

QUANTITA'



x 2



x 10

MASSIMA
CAPIENZA

22 OSPITI

ABACO STANZE RESIDENZA UNIVERSITARIA

TIPOLOGIA CAMERA

QUANTITA'

MASSIMA
CAPIENZA



x 5



+ CUCINA

x 7

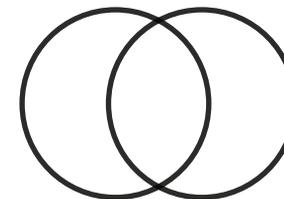


x 4



+ CUCINA

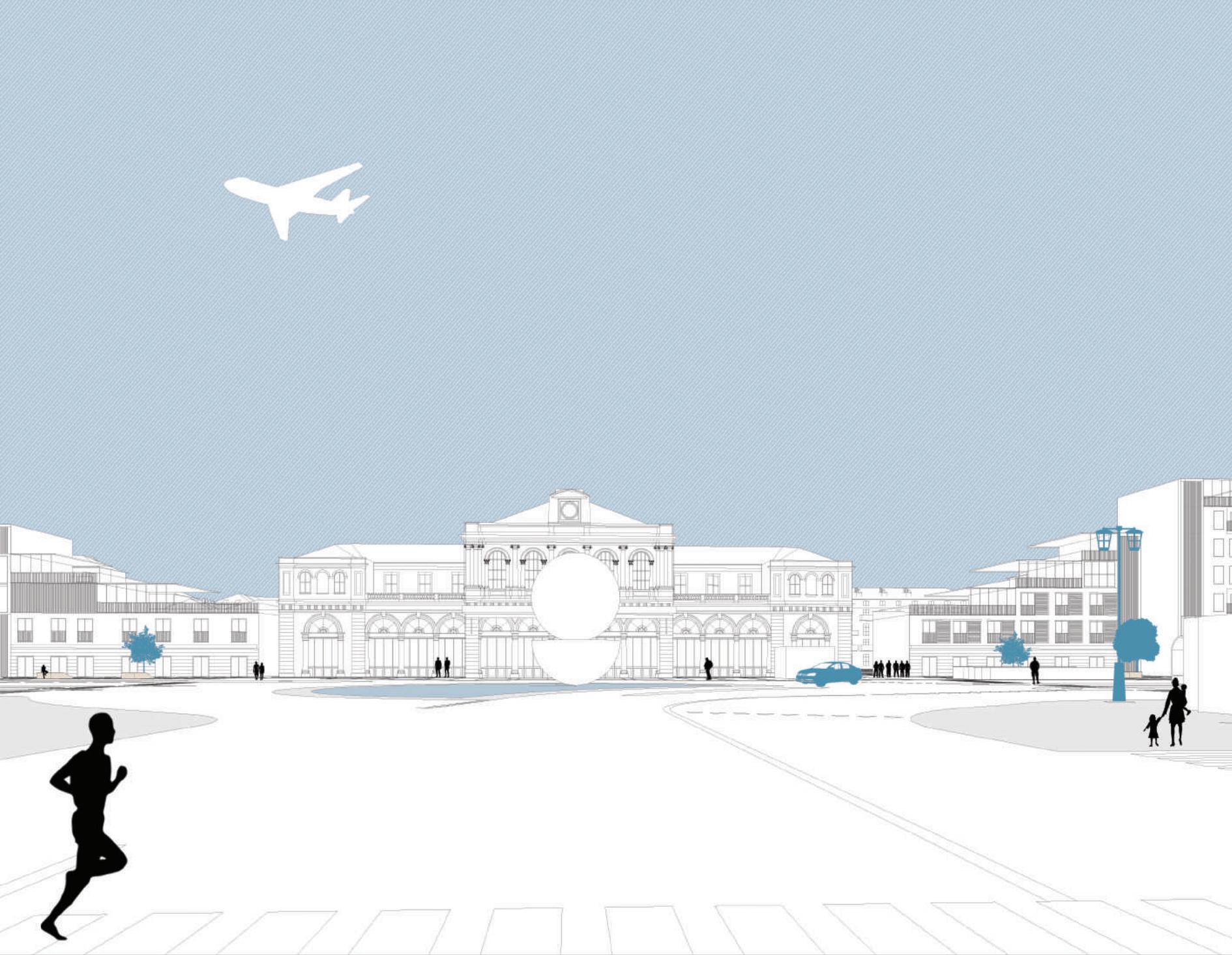
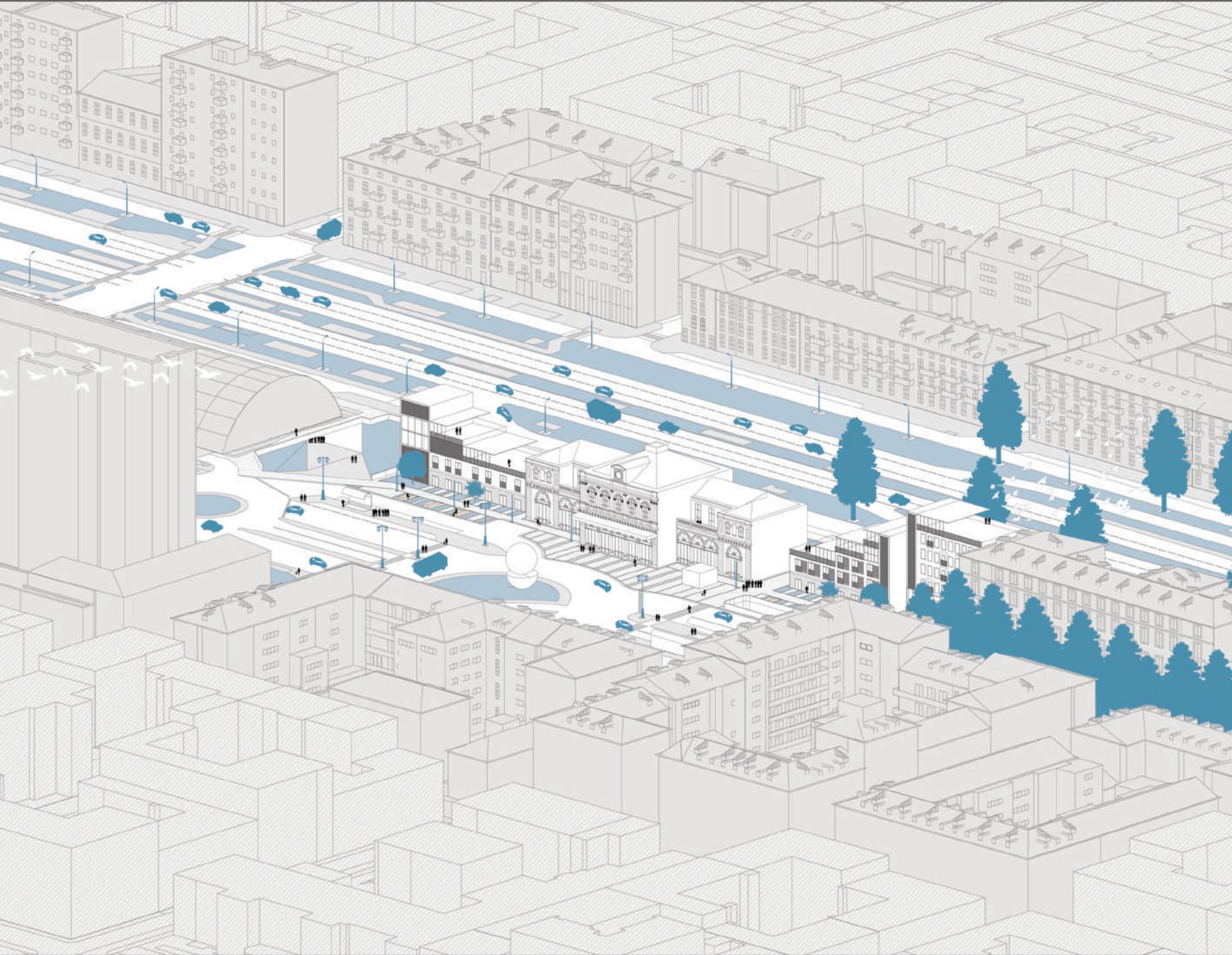
x 5

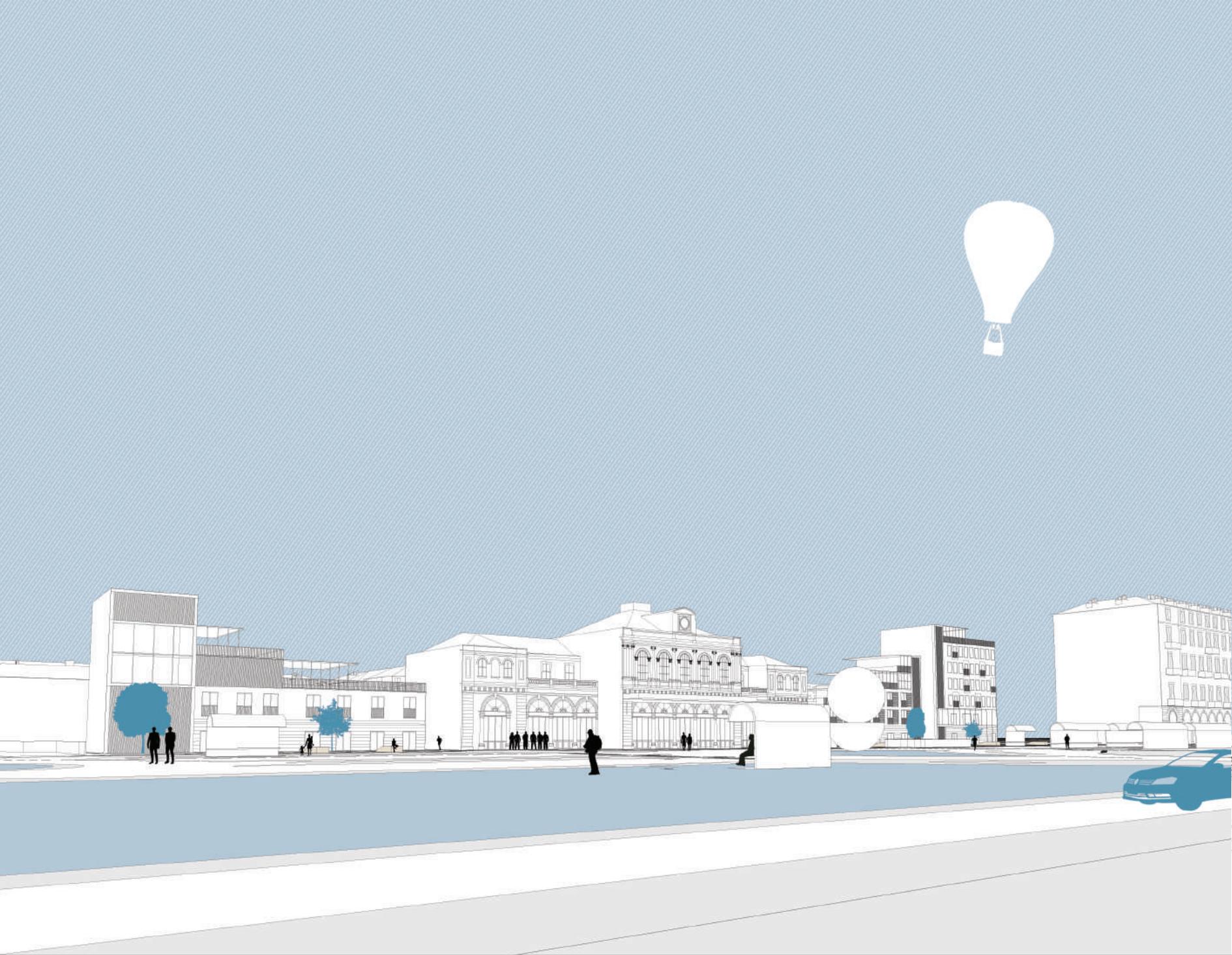


x 4 *

30 OSPITI

(*): queste camere sono le più vicine al vano distributivo e offrono la possibilità di ospitare persone disabili. In caso non ci sia richiesta, rientrano nelle tipologie delle singole con zona cottura e quindi sono già state conteggiate in quella categoria. La normativa prevede il 10% delle stanze totali adattabili.





VISTA DA CORSO BOLZANO



VISTA DA CORSO SAN MARTINO



VISTA DA CORSO INGHILTERRA



VISTA DA CORSO INGHILTERRA

4.4_Approfondimenti

1 | POSSIBILI INVESTITORI

Il progetto che ho svolto si basa su delle basi concrete e per questo motivo ho deciso di considerare l'iter progettuale in toto, compresi i possibili investitori interessati e in che percentuale.

La residenza universitaria potrebbe essere finanziata nella sua complessità dagli atenei torinesi, Polito e Unito, per offrire un'ulteriore sistemazione agli studenti fuori sede ed incentivarli maggiormente a studiare nel capoluogo piemontese.

L'albergo a breve sosta da privati o compreso in alcune importanti catene, come per esempio la Ibis che propone anche la tipologia "economy", simile all'offerta proposta nel progetto. Ci sono numerose catene ultimamente che recuperano luoghi storici significativi in centro città per rilanciarli per i turisti e agli occhi dei cittadini stessi, affiancando attività collettive e alla portata di tutti.

La palestra, pensata per la posizione strategica per i trasporti, è da considerare anche per gli studenti. Spesso i luoghi di fitness vicini alle residenze universitarie, propongono degli abbonamenti a favore degli studenti residenti; infatti, potrebbe essere finanziata dagli atenei e dal privato che la prenderà in gestione.

Il Mercato Metropolitan per il grande servizio che offre sia per i turisti sia per i cittadini, dovrebbe essere finanziato dal Comune di Torino e da possibili privati che coordinano le attività.

L'ampliamento della visita alle Gallerie di Pietro Micca rientra negli ambiti di intervento comunale e regionale.

La sala studio, sala conferenze e sala eventi, pre-

vede delle attività per ospitare un gruppo eterogeneo, per questo avrei pensato ad un gruppo di investitori differente: i due Atenei del capoluogo, il privato e il pubblico. Questo luogo, infatti, propone delle attività significative in ambiti diversi, che quindi potrebbero essere di grande interesse per tutti.

2 | SOPRAELEVAZIONE

Il progetto, come detto precedentemente, si basa sul mantenimento della maggior parte della costruzione originaria e l'annessione di volumi e di costruzione ex novo in sopraelevazione.

Nel momento in cui si procede con questo tipo di progettazione, prima di procedere con la **prova dei carichi**; in un secondo momento o si costruisce direttamente sopra la preesistenza, nel caso in cui la prova abbia dato esiti positivi, oppure si costruisce una soletta in acciaio sopra la preesistenza, uno strato di lamiera grecata che funge da primo nuovo solaio e poi si costruisce com'è tradizione andando ad affiancare la maglia strutturale preesistente con dei profilati in acciaio, preferibilmente.

Nel caso preso in esame ho scelto di perseguire il secondo metodo possibile perché i piani ex novo sono numerosi, quindi per una questione di sicurezza strutturale; inoltre, **la soletta in acciaio** che funge da giunto, permette a livello morfologico di creare una separazione netta tra ciò che è la preesistenza e tutta la costruzione ex novo. Anche perché da un punto di vista esclusivamente progettuale ho preferito utilizzare materiali semplici, che però possono essere fuorvianti se non si conoscono le basi progettuali di questo iter compositivo, mentre un giunto di un materiale nuovo permette di comprendere la distinzione temporale tra i due interventi.

3 | RISTORAZIONE DEGUSTAZIONE COMMERCIO

Come si può notare, l'organizzazione del Mercato Metropolitan ha una distinzione netta tra l'area di servizio e la distribuzione, ma la parte fruibile è molto libera per incentivare la dinamicità tipica dei mercati coperti.

Il Mercato Metropolitan, a differenza di un mercato tradizionale, propone anche il ristoro e la degustazione oltre al commercio. Sono stati inseriti dei volumi su tutti i piani, chiusi da un lato per disporre tutti gli accessori indispensabili con il piano cottura, mentre l'altro lato ha la funzione del passa-vivande su un bancone. La degustazione può essere quindi svolta in piedi o al bancone, di fronte a questa apertura, mentre i tavoli veri e propri sono esclusivamente per coloro che vogliono fermarsi per un pasto completo. Questa organizzazione è nata sull'esperienza dei mercati coperti o dai locali in Spagna, che considerano queste due possibilità di intrattenimento. Naturalmente intorno ai tavoli saranno disposti gli espositori per permettere alle persone di acquistare, come nel significato originario di questa funzione.

4 | ELEMENTO DI ARREDO

La progettazione è arrivata fino alla composizione urbana, collocando i punti luce, individuando le aree permeabili e distinguendo i flussi tramite le pavimentazioni che sono la testimonianza dei tagli compositivi. Mi sono interessata anche alle aree di sosta esterne a tutte queste attività ibridate, perché la maggior parte di queste si prestano a creare dei nuovi punti di raccolta

anche all'esterno visto il loro carattere sociale. Indispensabili sono alcuni alberi per creare delle aree più accoglienti e fresche nelle stagioni calde e che diano un senso di continuità con la percentuale di vegetazione presente a Torino. Le persone sono incentivate a fermarsi al di sotto in caso di giornata soleggiata e per questo motivo sono state collocate delle sedute in legno, che non sono le panchine presenti in tutta la città. Questo volume, in legno trattato, si propone sia come seduta sia come gioco o intrattenimento per i bambini nella sua parte inclinata. Naturalmente, solo il rivestimento è pensato in questo materiale, per una questione economica e per l'eccessivo peso.





DIARIO DI BORDO

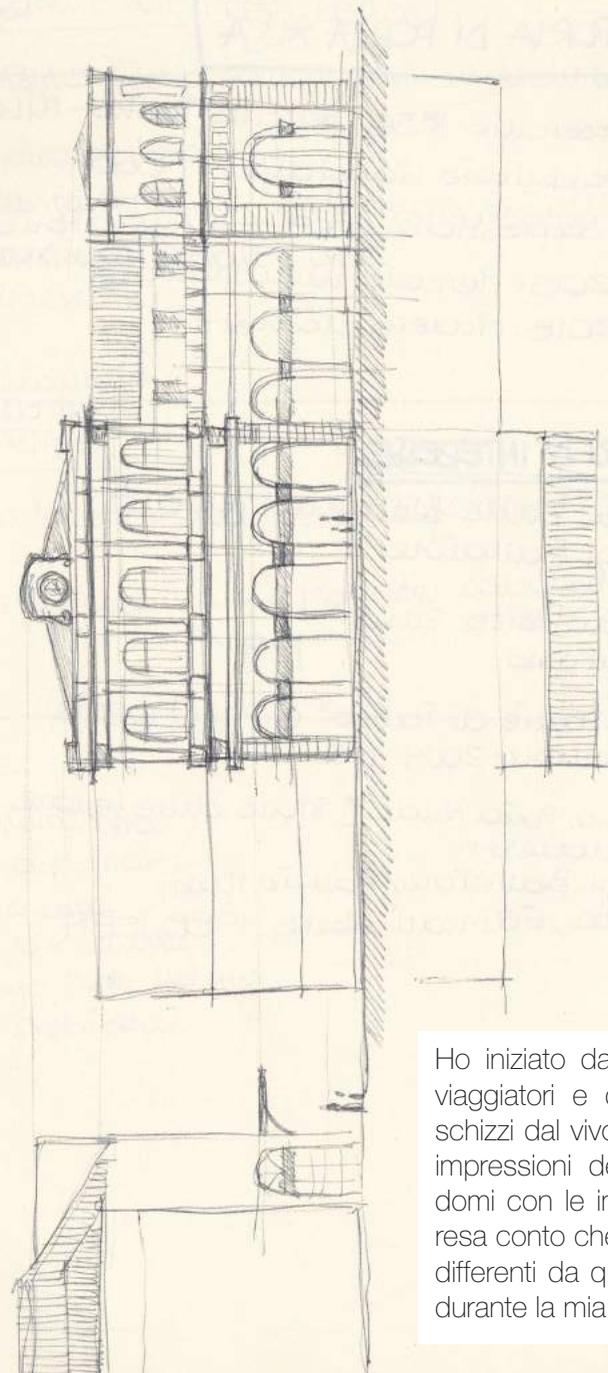
DIARIO DI BORDO

“L'architettura non esiste senza il disegno, nello stesso modo in cui l'architettura non esiste senza i testi.”

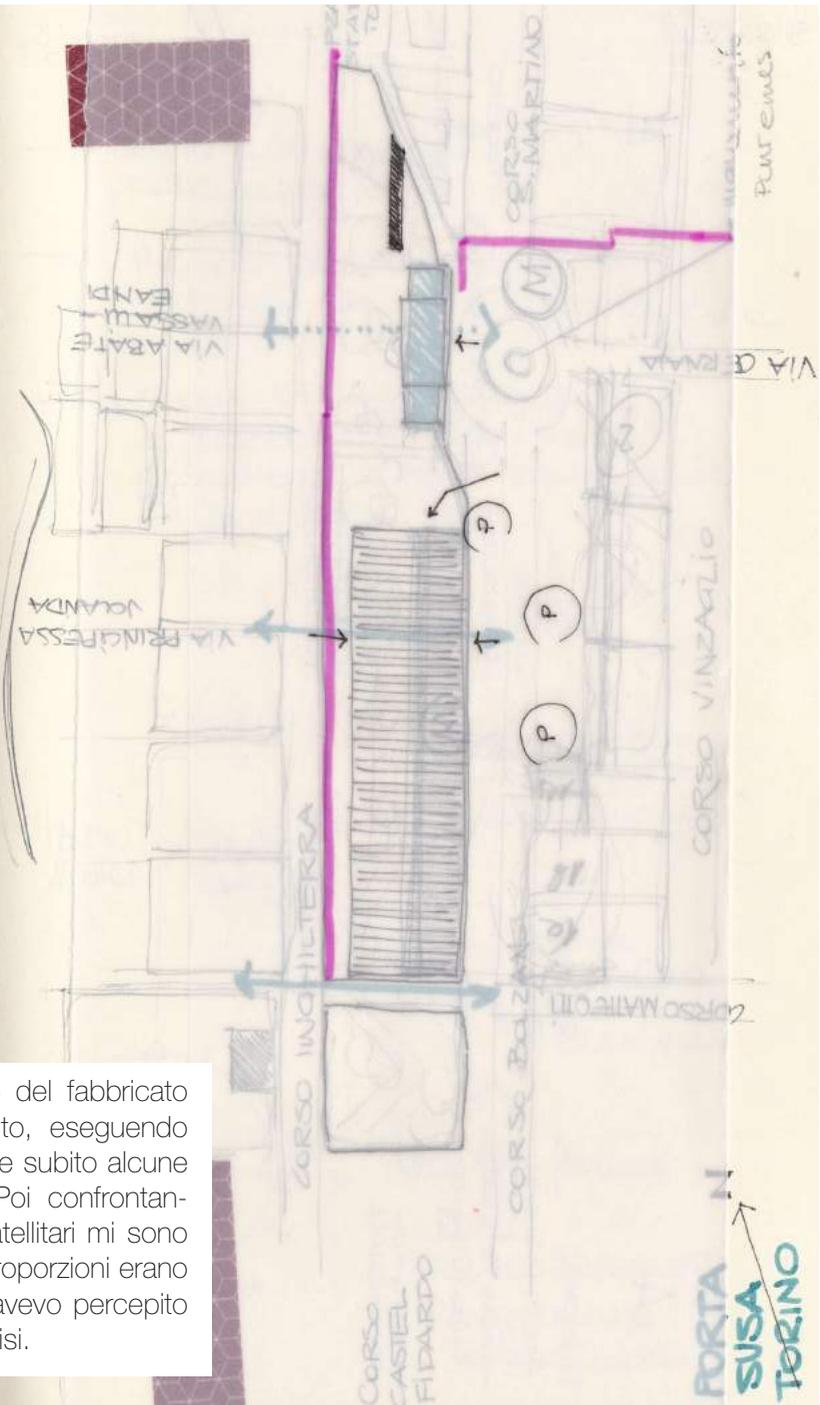
Bernard Tschumi, 1980-1981

L'importanza del disegno a mano libera è spesso messa in discussione nella pratica di tutti i giorni, preferendo la velocità e la pulizia del disegno dei programmi informatici. Questo è però lo strumento che distingue l'architettura dalle altre discipline, ed è il miglior modo di comunicare un'idea alla committenza o ad un collega, avvalendosi in contemporanea della parola. Come spiega Adrian Forty in “Parole e edifici. Un vocabolario per l'architettura moderna”, il disegno è alla base dell'architettura, da considerare assieme al linguaggio, scritto e orale. Gli schizzi non devono necessariamente essere belli, ma funzionali e comunicativi e i disegni allegati in seguito ne sono la dimostrazione. Gran parte della mia progettazione è stata portata avanti e modificata con il disegno a mano libera e così ho deciso di allegare alcuni estratti dei momenti fondamentali di questo percorso. In questo modo si entra completamente nel progetto e nell'idea che c'è alla base, la quale nei disegni troppo puliti forse si perde un po'. Questo strumento è utile, in particolar modo, nelle prime fasi progettuali perché grazie al gesto incerto della mano riusciamo a ragionare e a comprendere immediatamente le criticità e i limiti della scelta che stiamo valutando. Ho voluto inserire questi materiali perché sono la migliore testimonianza di tutte le fasi che ci sono state prima di arrivare alla proposta finale, che si è vista in precedenza. Per aiutare la lettura, dal momento che sono solo alcune parti delle pagine dei miei taccuini, ho aggiunto dei commenti e delle annotazioni per spiegare che cos'è

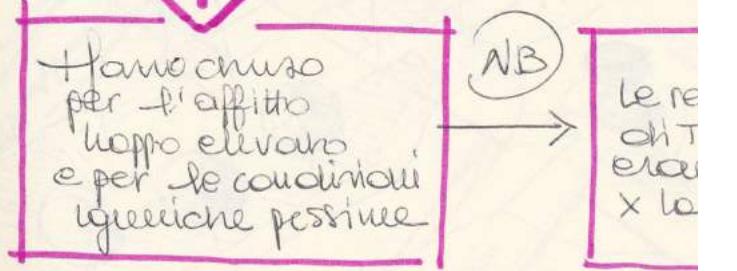
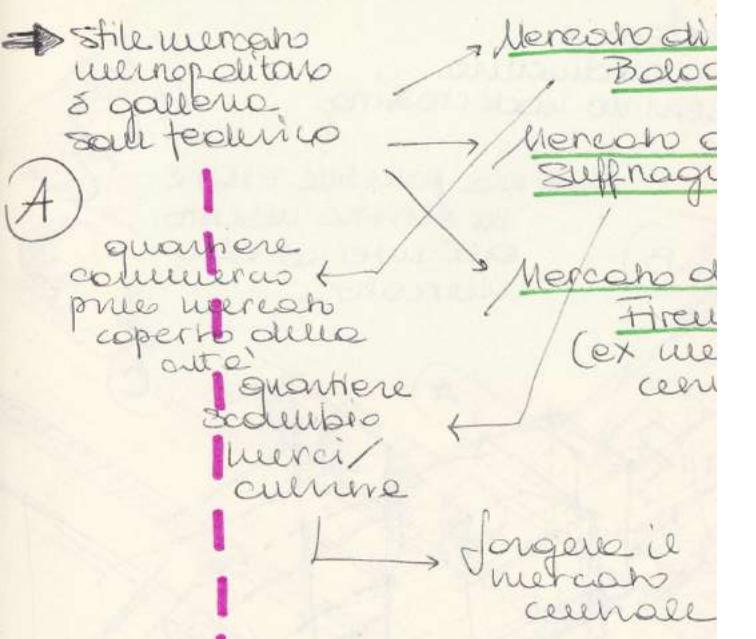
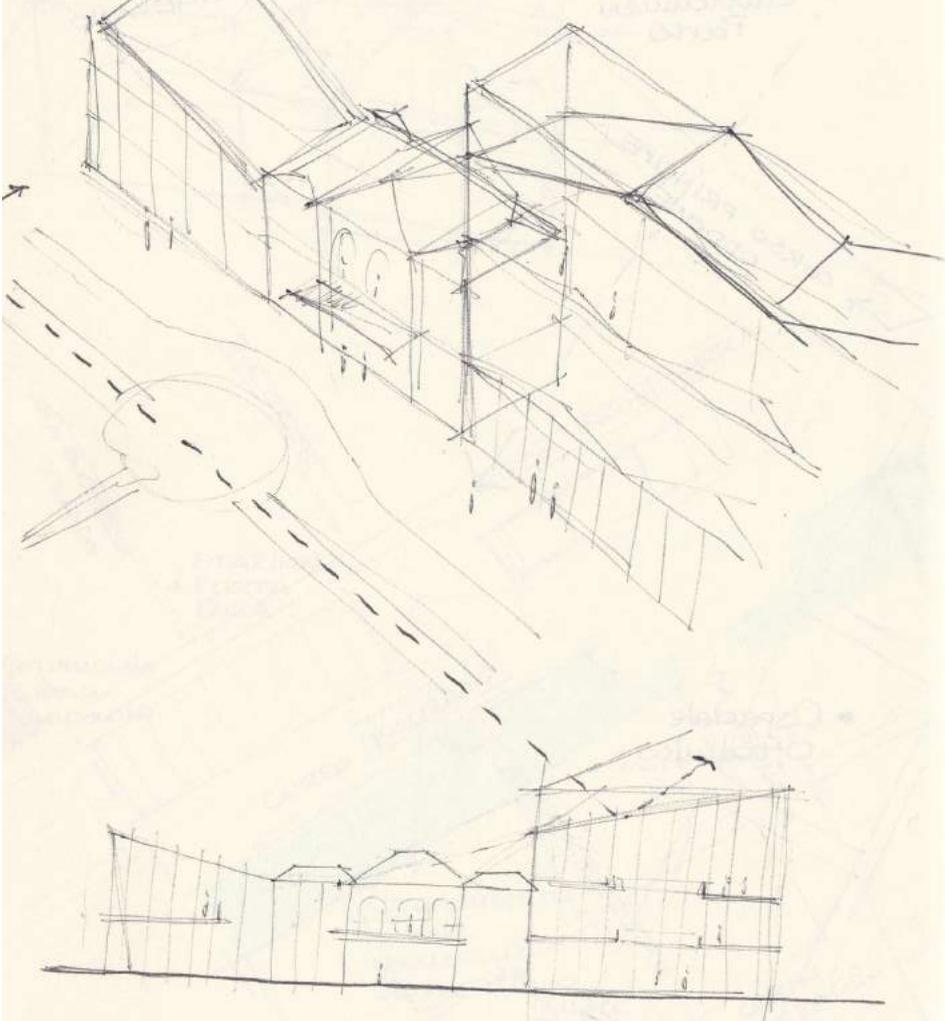
cambiato nel modo di vedere le cose e a quali conseguenze hanno portato alcuni di questi schizzi. Gli schizzi, come spiega Adrian Forty, sono il tentativo di avvicinare la precisione del disegno all'ambiguità del linguaggio e per questo motivo sono diventati così importanti, soprattutto nella disciplina dal XX secolo in avanti. Naturalmente questi sono stati infine riportati con dimensioni reali e, in alcuni casi, ulteriormente modificati per attenersi alla realtà, ma l'idea dietro alla penna è stata tracciata e rispettata come si può constatare dai disegni tecnici definitivi.



Ho iniziato dal ridisegno del fabbricato viaggiatori e del contesto, eseguendo schizzi dal vivo per fissare subito alcune impressioni del luogo. Poi confrontandomi con le immagini satellitari mi sono resa conto che alcune proporzioni erano differenti da quelle che avevo percepito durante la mia prima analisi.

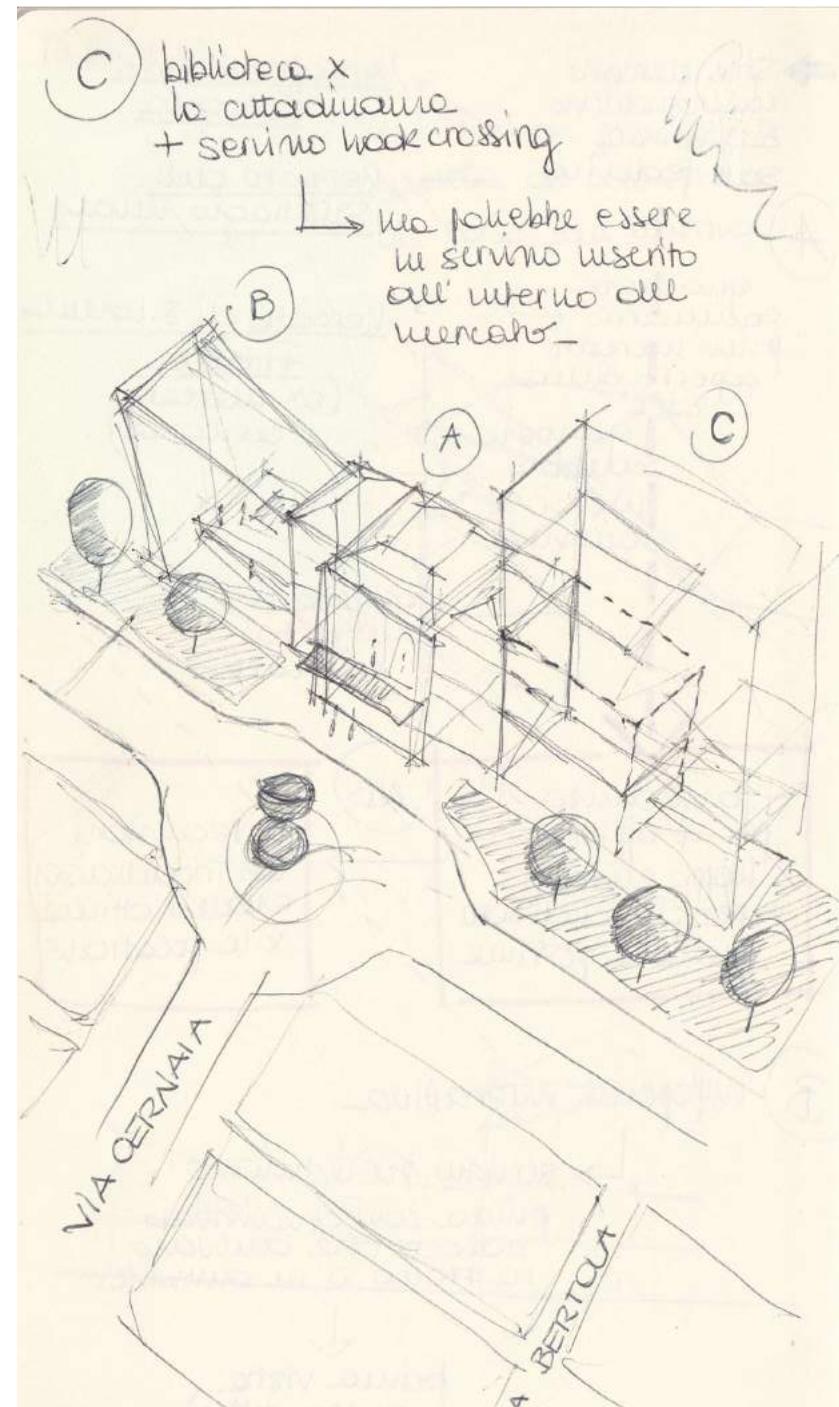


Tg, 3/04/18
 → fare la mappa con le funzioni principali
 → fare un'assonometria del contesto
 → sezione tecnica di Corso San Martino

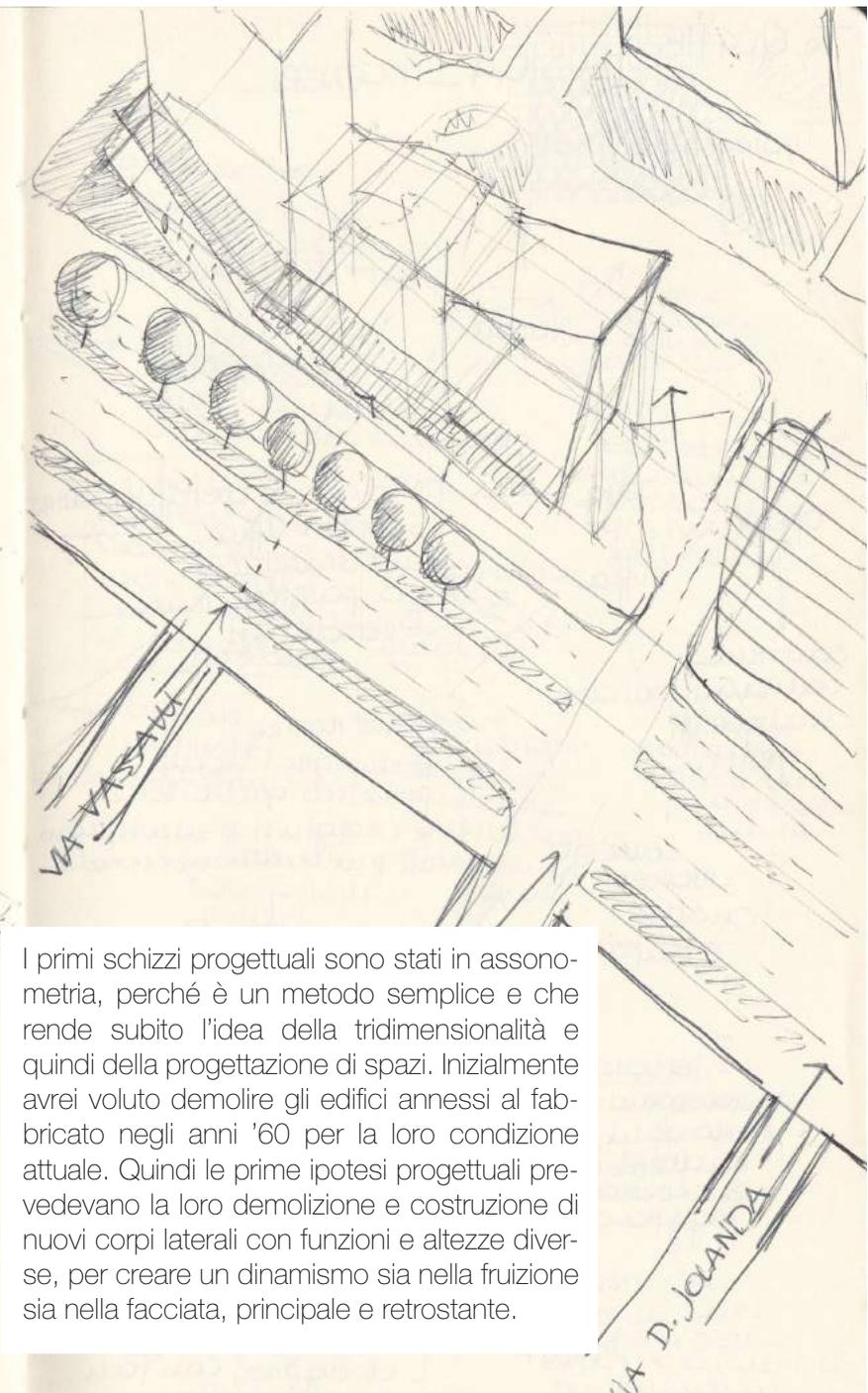


(B) infopoint mercato
 → servono per il turista prima così che visiti coloro che qui in treno o in a
 ↓
 prima vista sulla città

Mi sono interessata a come la Stazione di Porta Susa è inserita all'interno di un contesto compatto, ma che presenta diverse testimonianze le quali rendono i cambiamenti della città, grazie alle fotografie satellitari. Attraverso una vista prospettica è stato possibile mettere in relazione il complesso preso in esame con due nuove realtà importanti quali il grattacielo dall'Intesa Sanpaolo e la nuova Stazione di Porta Susa.



I primi schizzi progettuali sono stati in assonometria, perché è un metodo semplice e che rende subito l'idea della tridimensionalità e quindi della progettazione di spazi. Inizialmente avrei voluto demolire gli edifici annessi al fabbricato negli anni '60 per la loro condizione attuale. Quindi le prime ipotesi progettuali prevedevano la loro demolizione e costruzione di nuovi corpi laterali con funzioni e altezze diverse, per creare un dinamismo sia nella fruizione sia nella facciata, principale e retrostante.

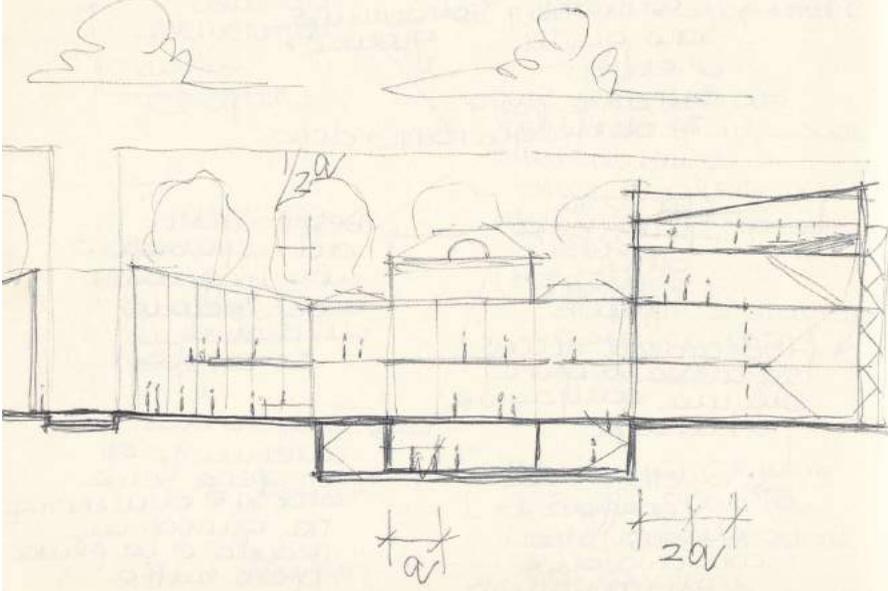


Lang (VS) Trifonov → Ascoltare la classe - curare

Altri → posto alisub
 (qualcun) → il - e B. anni n

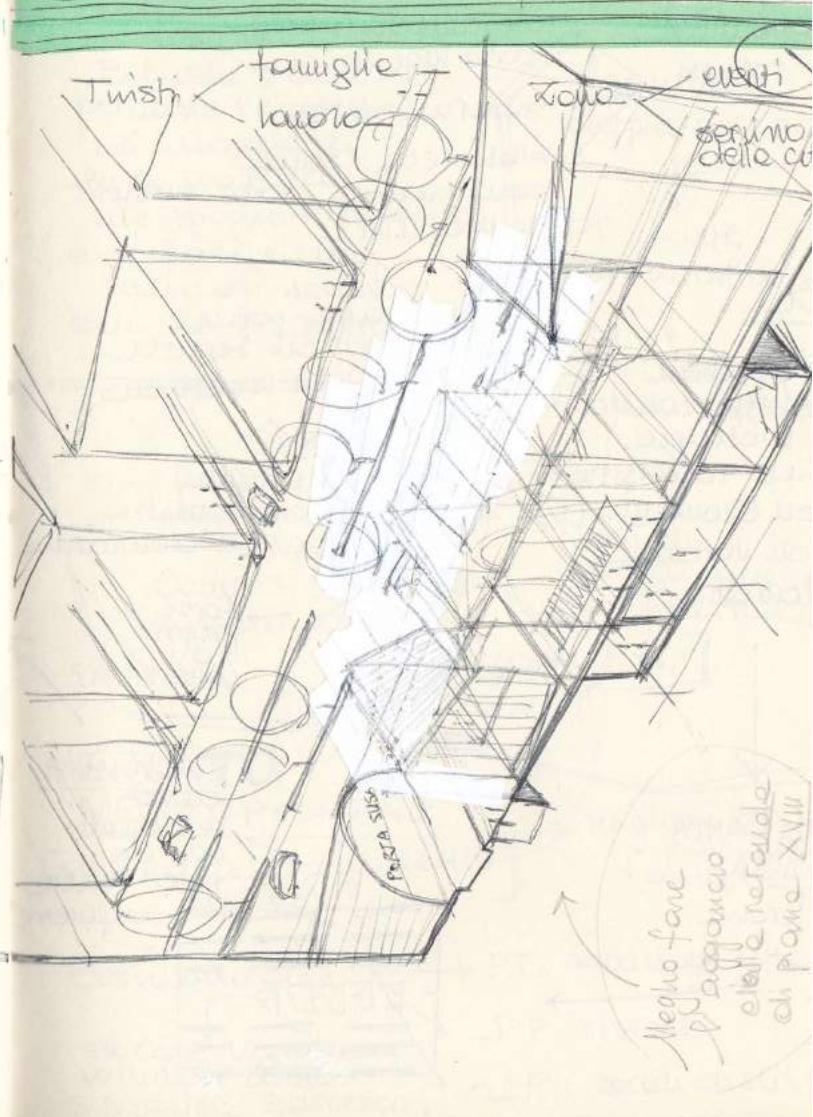
Opera → E forse → gen...
 F singpiel → tedesca / austriaca - Alferraro curano e recitano
 G opera comique → genere francese recitano e curano si mescolano

LA SERVA PADRONA Diego Fasolis, youtube
 19/10/18



Anche in questo schizzo volevo far vedere come mi sarebbe piaciuto movimentare il prospetto con delle coperture inclinate, ma senza considerare la difficoltà dello smaltimento dell'acqua piovana. Inoltre, avevo scoperto la presenza di un piano interrato sotto il fabbricato viaggiatori, che fin dal principio volevo riutilizzare ma ancora non sapevo bene come, dal momento che le funzioni non erano ancora fissate.

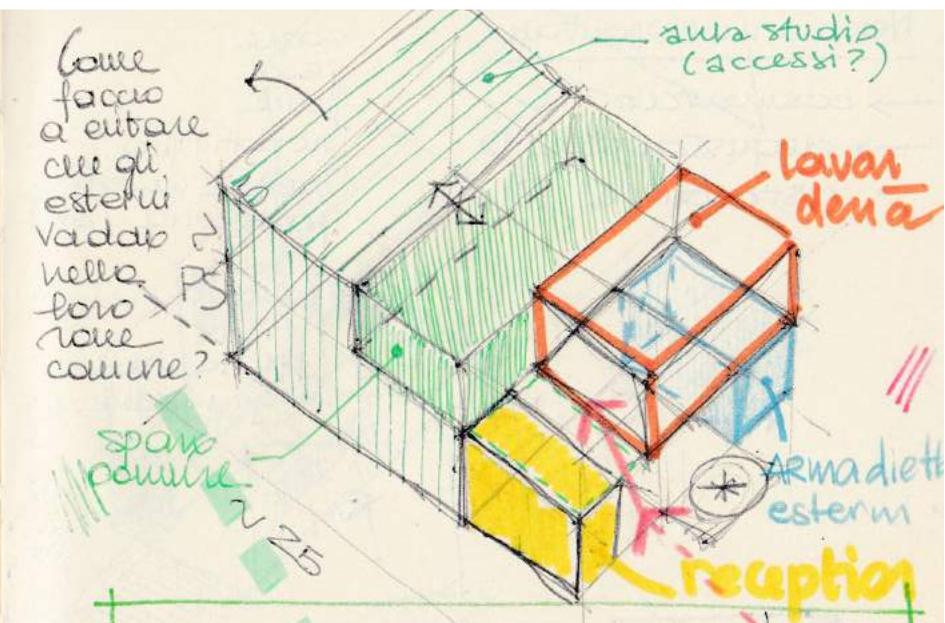
originalmente no - All'uno dell' ↑ romantico
 → concetto dell' aurea
 700' = gioia
 (VS) 800' magi dello mont



3 COSE DA FARE:
 sistemare piante singole (100)
 il piano tipo (100)
 viste ski
 are distributive
 are metropolitane
 are di residenza uguale?
 unico hallario?

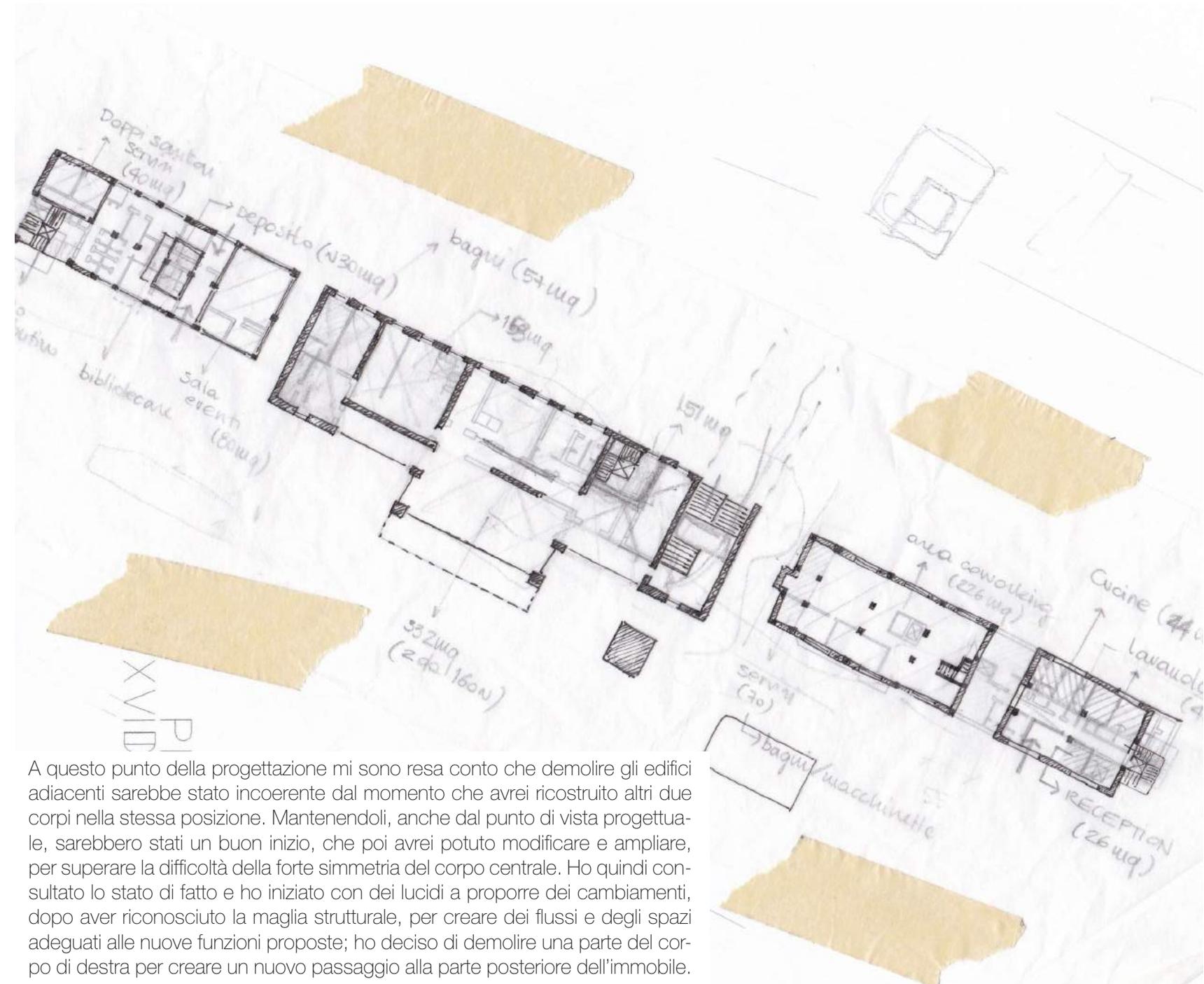
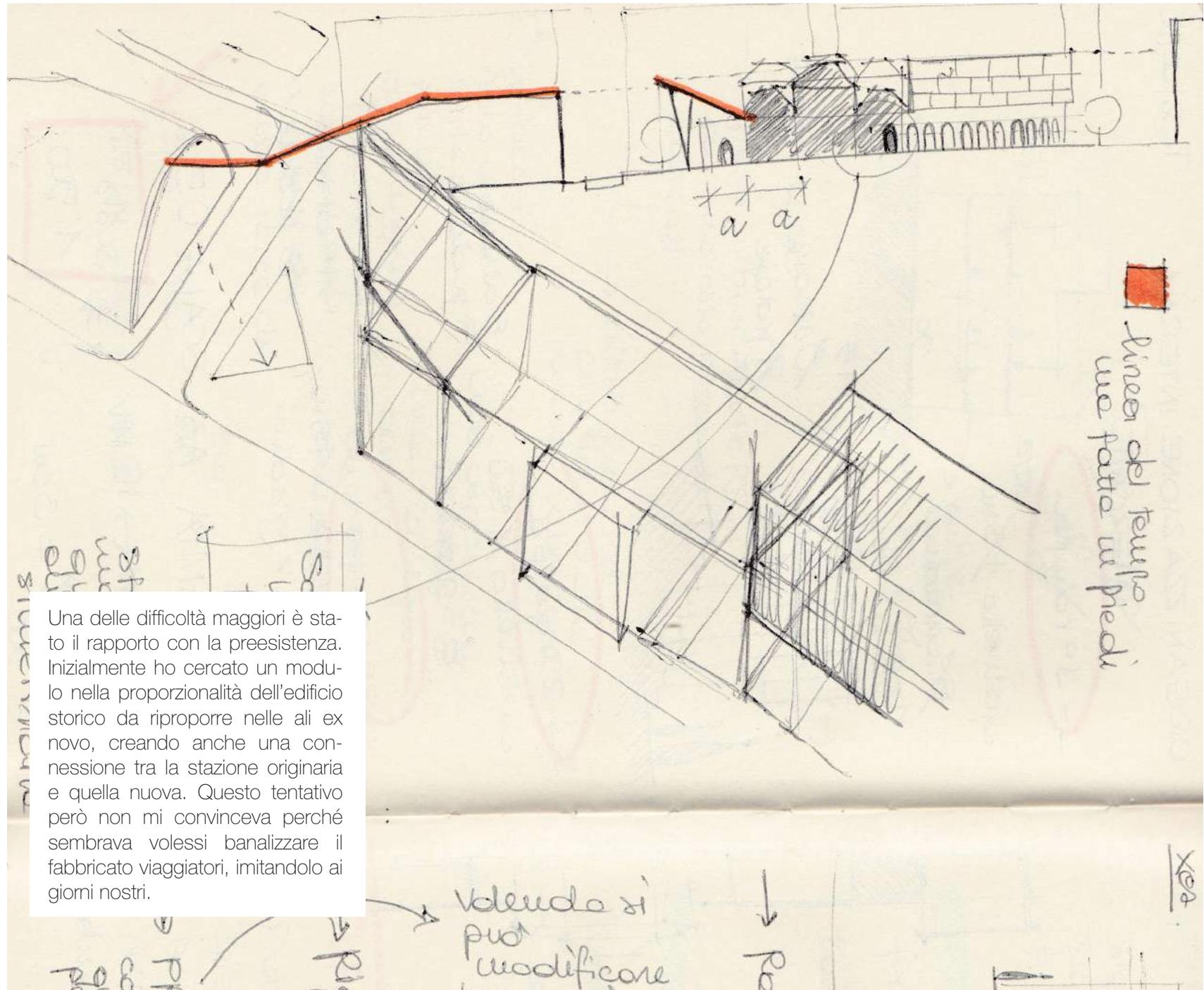
Dopo aver fissato le funzioni a seguito di una lunga lista di possibilità, la difficoltà è stata la progettazione delle distribuzioni. Inizialmente avrei voluto che le varie funzioni fossero tutte collegate, ma questo approccio avrebbe creato numerosi problemi di flussi al suo interno e di sicurezza. In questo schizzo mi sono occupata di come assemblare i diversi spazi offerti all'interno di una residenza universitaria, cercando di mantenere un contatto con l'area di pertinenza di Piazza XVIII Dicembre.

le piante si possono specchiare!!! NB
 oppure il via studio si accede dal PT
 UNICO INGRESSO FORZATO COST CONTROLLO



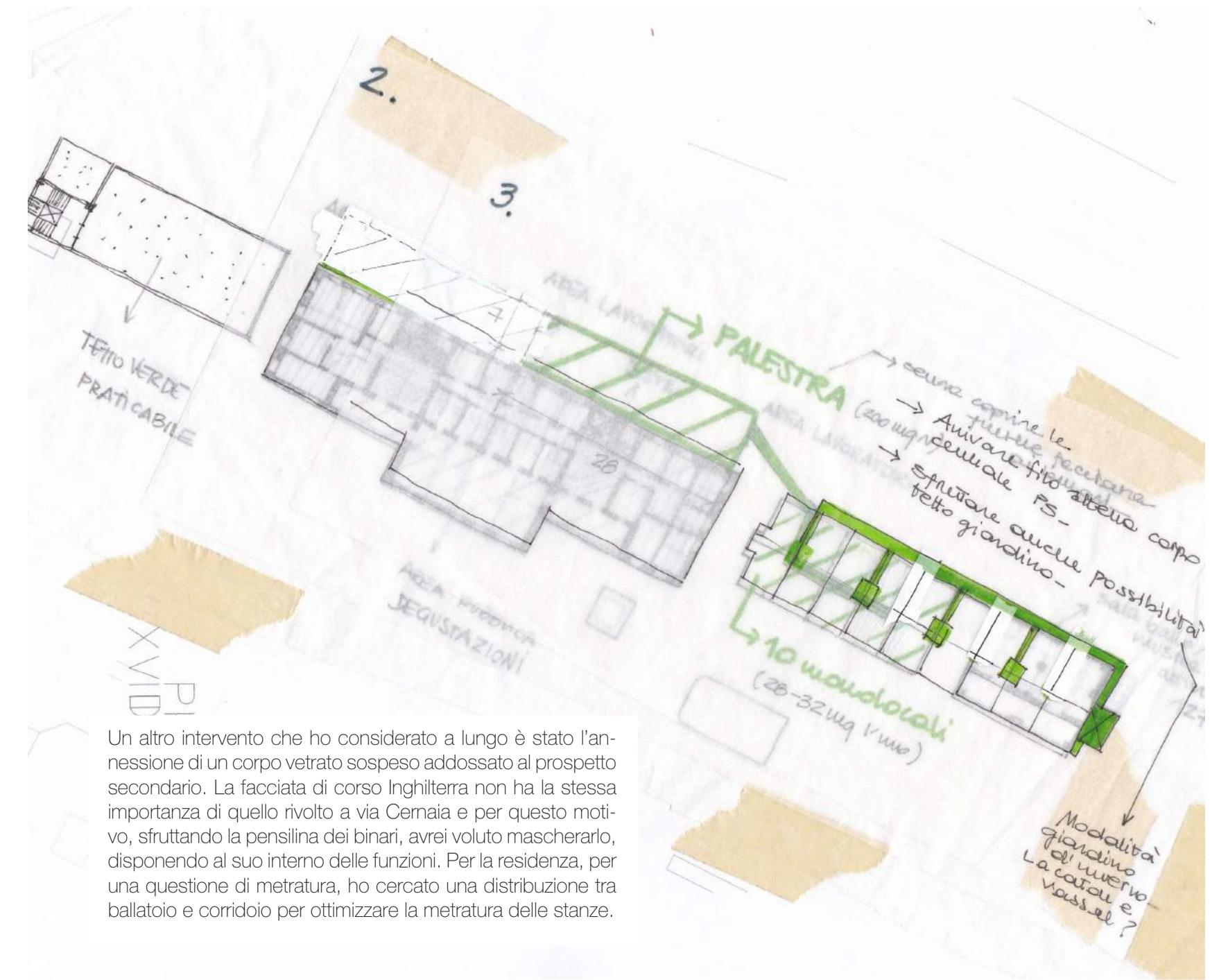
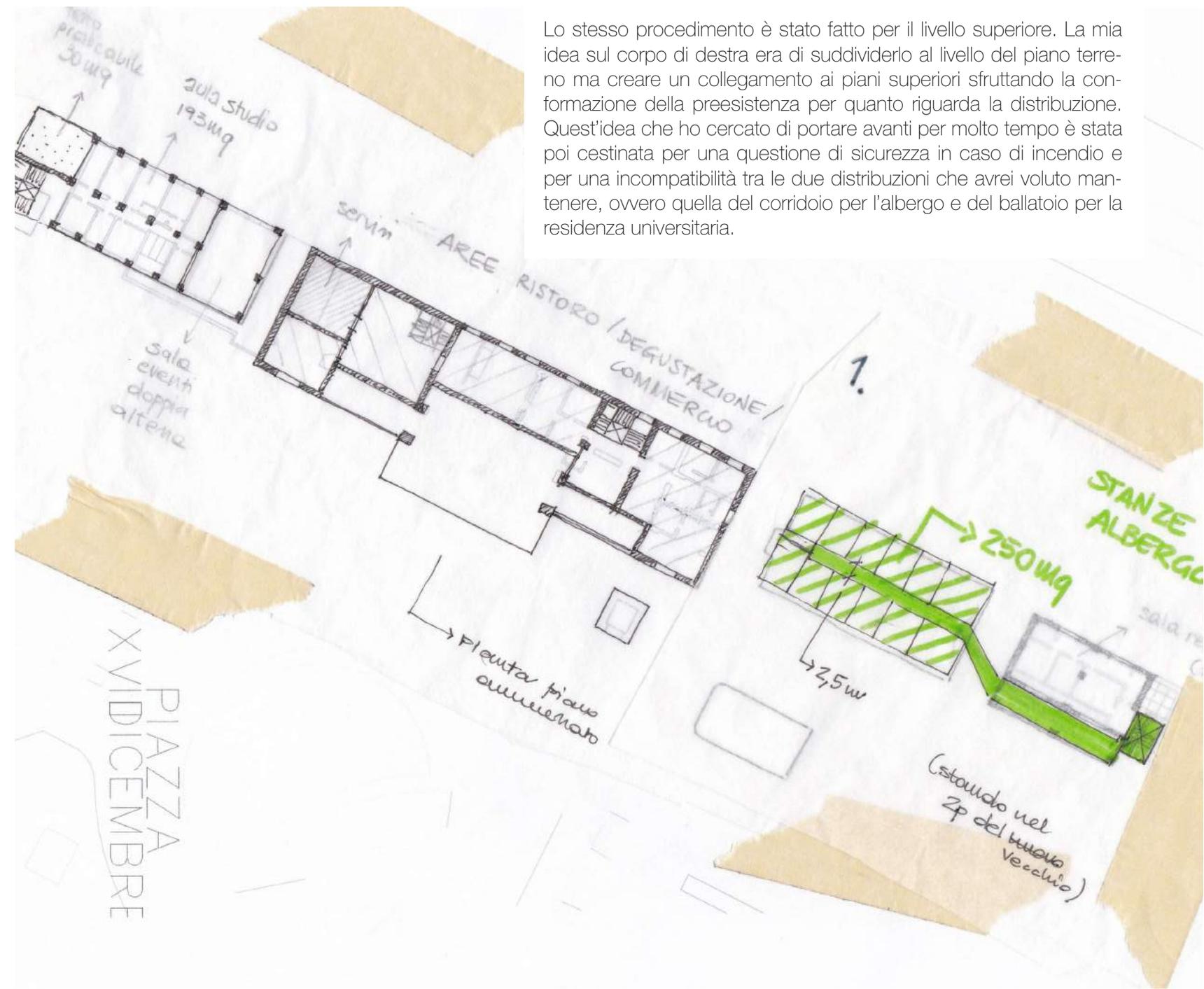
B reception parte albergo → come faccio a qualificare le camere fisse e quelle alberghiere?
 E palestra? walk
 D aula studio?
 C spazio aperto flessibile? → stile col housing
 A lavanderia → forse piano sotto? magari sui 2 piani

PT - così può essere la reception anche degli spazi del PT!
 PT e IP non collegati, ma a doppia altezza?

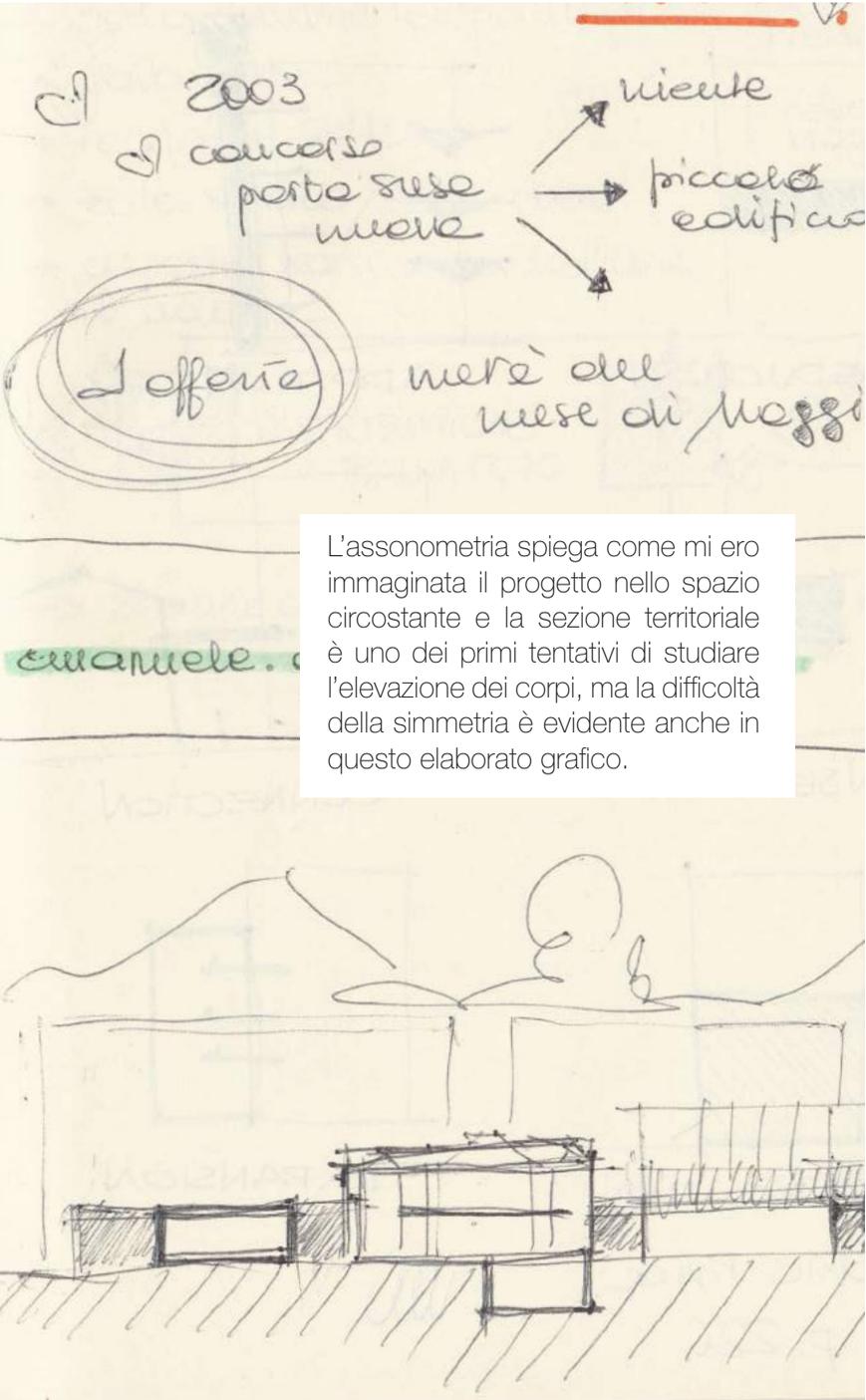


A questo punto della progettazione mi sono resa conto che demolire gli edifici adiacenti sarebbe stato incoerente dal momento che avrei ricostruito altri due corpi nella stessa posizione. Mantenendoli, anche dal punto di vista progettuale, sarebbero stati un buon inizio, che poi avrei potuto modificare e ampliare, per superare la difficoltà della forte simmetria del corpo centrale. Ho quindi consultato lo stato di fatto e ho iniziato con dei lucidi a proporre dei cambiamenti, dopo aver riconosciuto la maglia strutturale, per creare dei flussi e degli spazi adeguati alle nuove funzioni proposte; ho deciso di demolire una parte del corpo di destra per creare un nuovo passaggio alla parte posteriore dell'immobile.

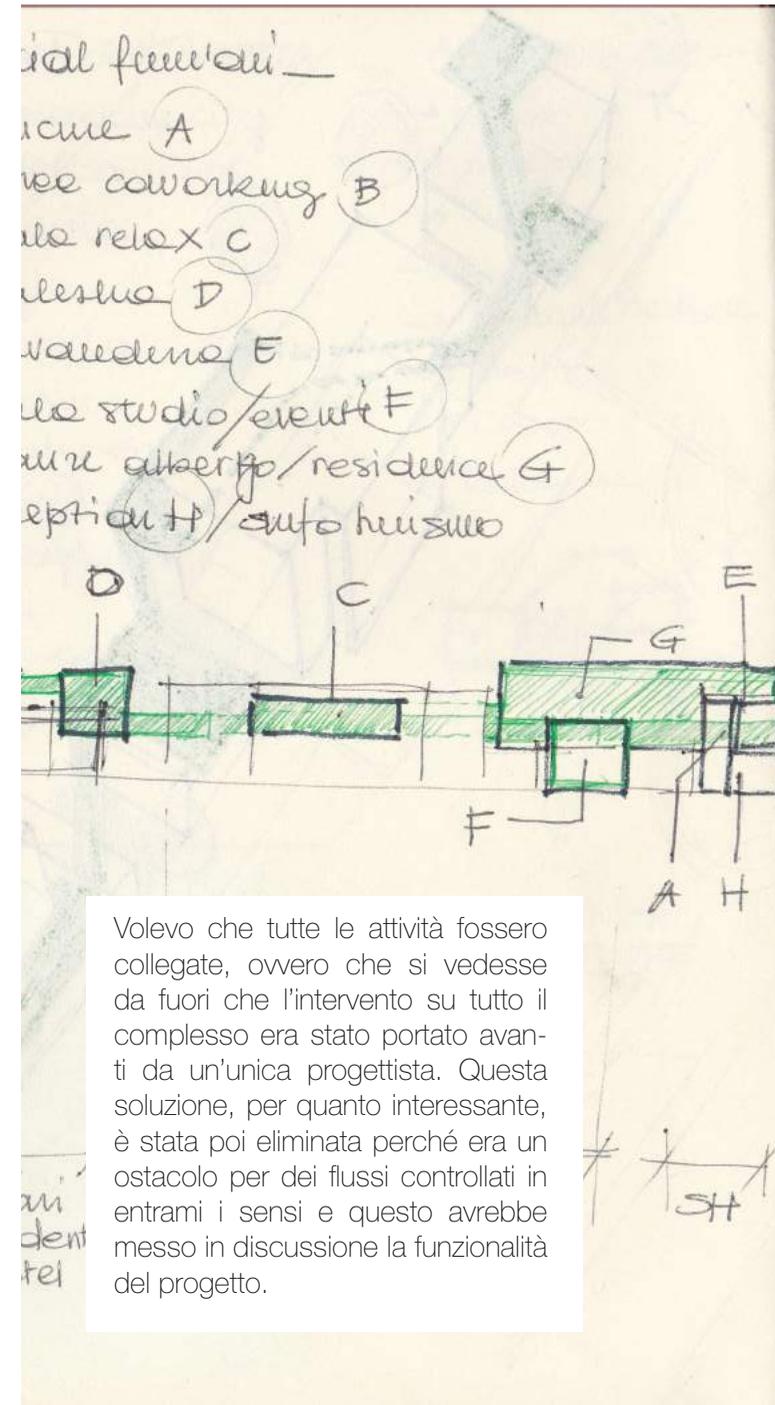
Lo stesso procedimento è stato fatto per il livello superiore. La mia idea sul corpo di destra era di suddividerlo al livello del piano terreno ma creare un collegamento ai piani superiori sfruttando la conformazione della preesistenza per quanto riguarda la distribuzione. Quest'idea che ho cercato di portare avanti per molto tempo è stata poi cestinata per una questione di sicurezza in caso di incendio e per una incompatibilità tra le due distribuzioni che avrei voluto mantenere, ovvero quella del corridoio per l'albergo e del ballatoio per la residenza universitaria.



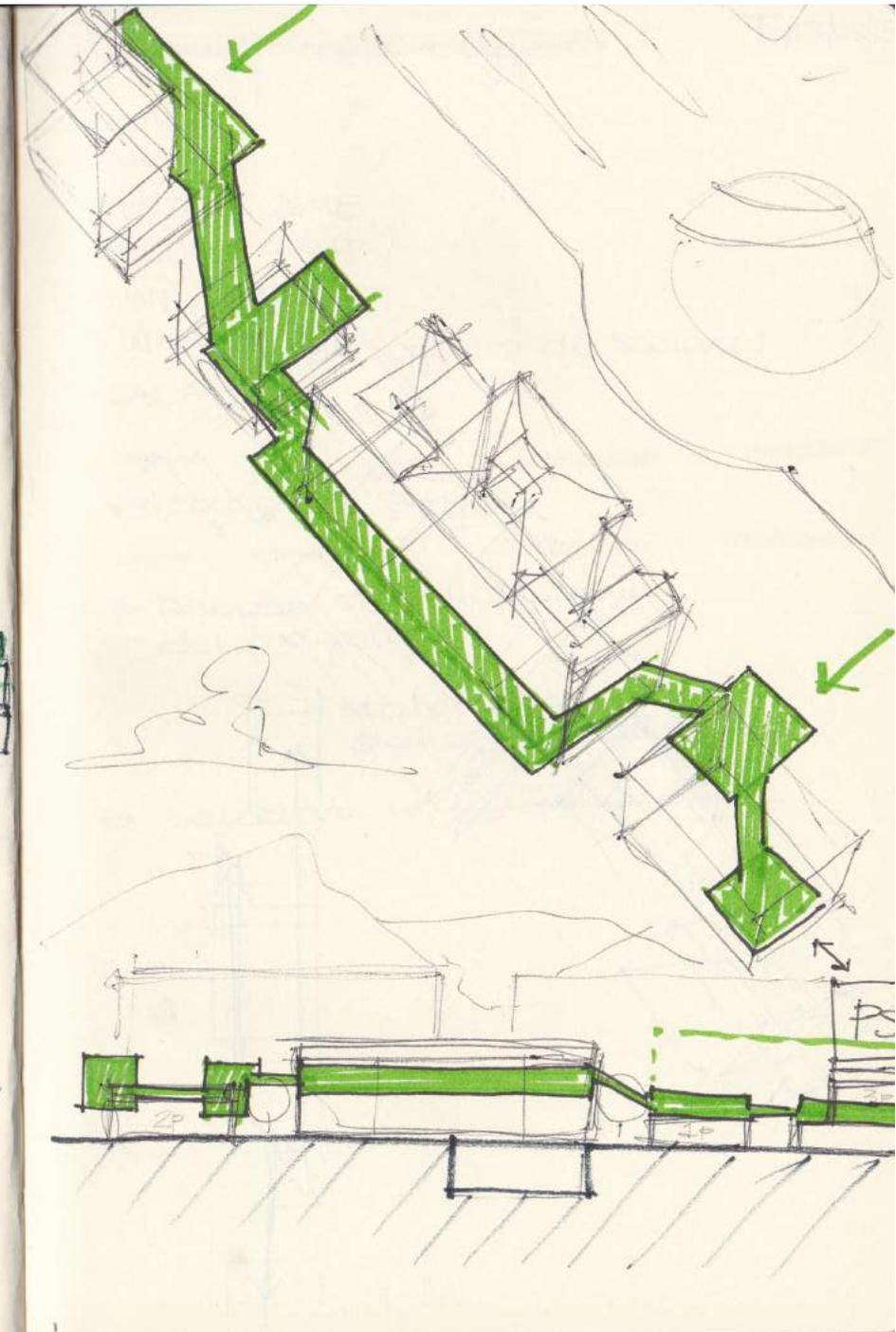
Un altro intervento che ho considerato a lungo è stato l'annessione di un corpo vetrato sospeso addossato al prospetto secondario. La facciata di corso Inghilterra non ha la stessa importanza di quello rivolto a via Cernaia e per questo motivo, sfruttando la pensilina dei binari, avrei voluto mascherarlo, disponendo al suo interno delle funzioni. Per la residenza, per una questione di metratura, ho cercato una distribuzione tra ballatoio e corridoio per ottimizzare la metratura delle stanze.



L'assonometria spiega come mi ero immaginata il progetto nello spazio circostante e la sezione territoriale è uno dei primi tentativi di studiare l'elevazione dei corpi, ma la difficoltà della simmetria è evidente anche in questo elaborato grafico.

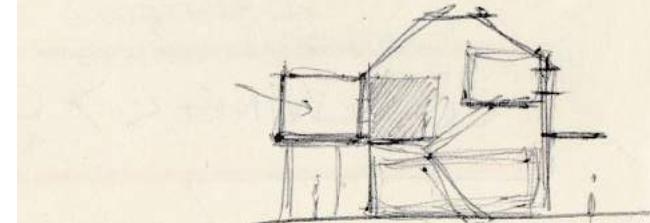


Volevo che tutte le attività fossero collegate, ovvero che si vedesse da fuori che l'intervento su tutto il complesso era stato portato avanti da un'unica progettista. Questa soluzione, per quanto interessante, è stata poi eliminata perché era un ostacolo per dei flussi controllati in entrambi i sensi e questo avrebbe messo in discussione la funzionalità del progetto.



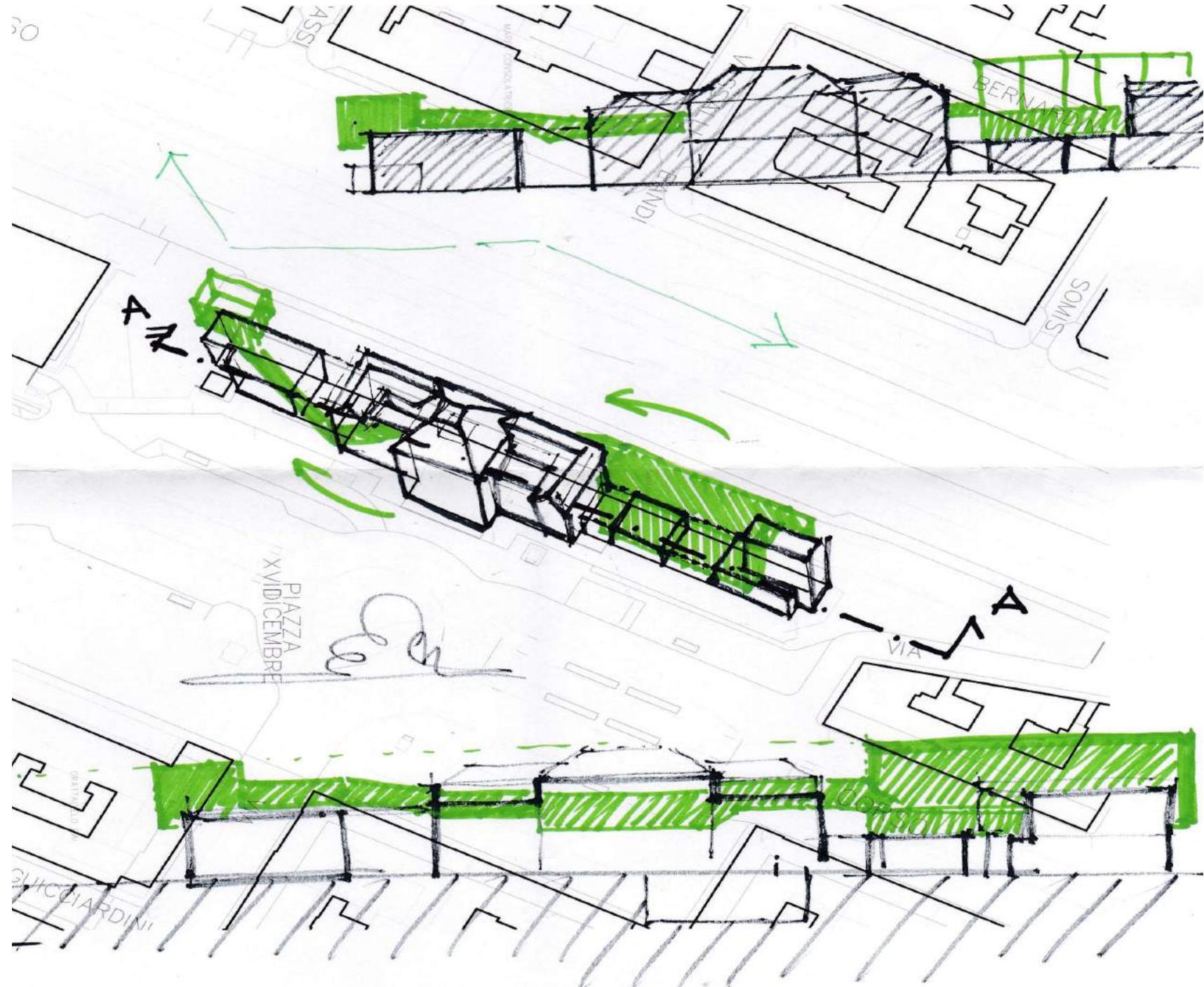
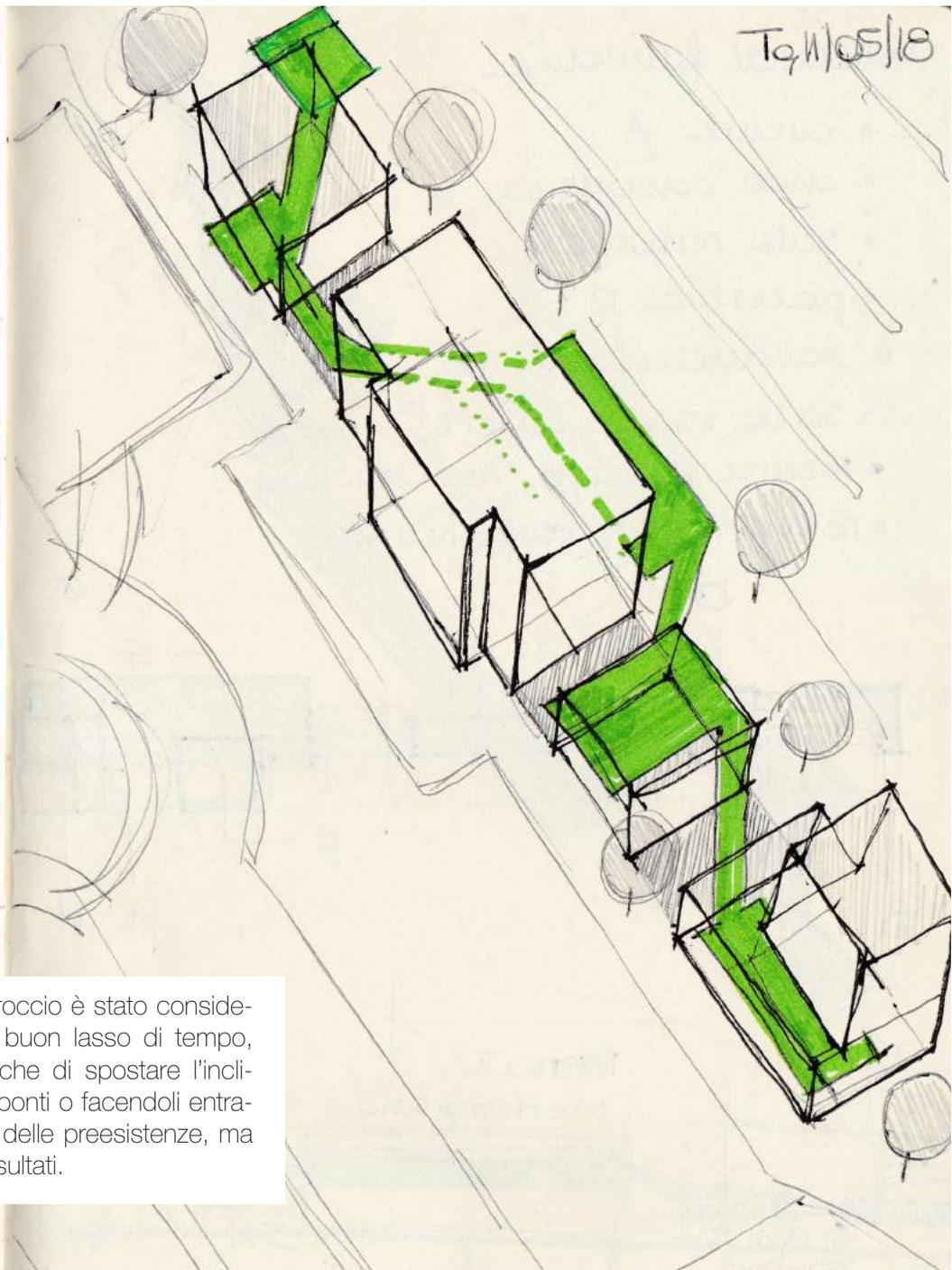
FERTA APRILIANO 2018-19

- Berlino
- Madrid
- Vienna
- Roma
- Firenze Bellini
- Belfort
- Operto
- Bologna



ATTIVITA' SEMI PUBBLICHE	ATTIVITA' PRIVATE
A	G
C	
D	
E	

Questo approccio è stato considerato per un buon lasso di tempo, tentando anche di spostare l'inclinazione dei ponti o facendoli entrare all'interno delle preesistenze, ma con scarsi risultati.



aree nelle pianie e
scia

Un mercato necessita di un'area carico scarico che dovrebbe essere in stretto contatto con un'area di servizio per la distribuzione delle varie merci. Questa considerazione ha messo in discussione la distribuzione che avevo scelto inizialmente per l'interno del fabbricato viaggiatori. Ho deciso quindi di sfruttare lo slargo esistente di fronte a Porta Susa, ex stazione dei taxi, per una zona di carico e scarico e quindi di fronte, la parte sinistra dell'edificio, doveva trasformarsi nella parte di servizio. Scelto questo ho aggiunto un vano distributivo simmetrico all'esistente, ad uso esclusivo dei lavoratori e ho collocato i servizi igienici. Questo iter mi ha permesso di rendere chiara la distinzione tra le parti pubbliche, semi pubbliche e private, così da non creare confusione nei vari flussi.

SUSA
portale

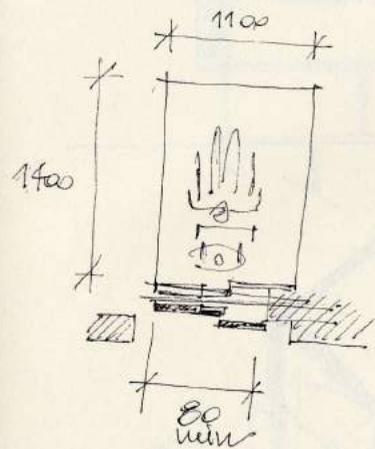
generali - Art 10 D.Lgs 42/2004
(1089/39)

saggistica - Art. 34 D.Lgs 42/2004
(1497/39 e L. 431/85)

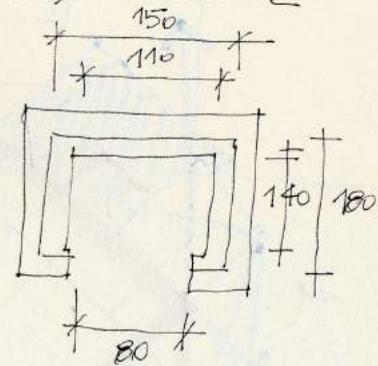
no Assetto Idrologico -
a' di bacino
no temitoriale Operativo

stampare

→ ASCENSORE DISABILI
ACCOMPAGNATI



→ ASCENSORE



parte dedicata
alle
dispense

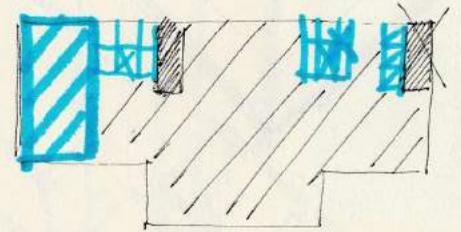
servizi
igienici

Wago
privato
personale

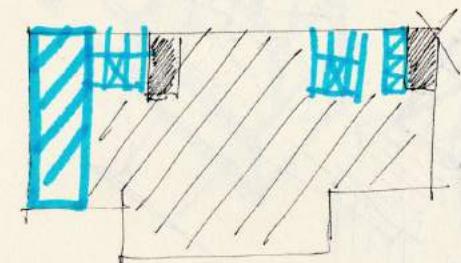
Wago x
il personale

parte
pubblica
ristoro/
commercio/
distribuzione

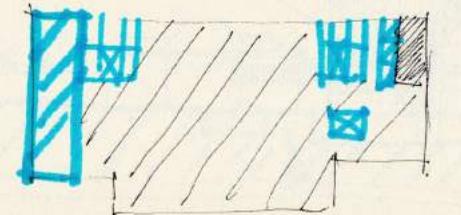
PT



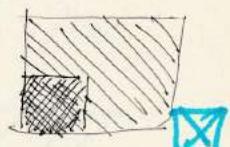
1/2



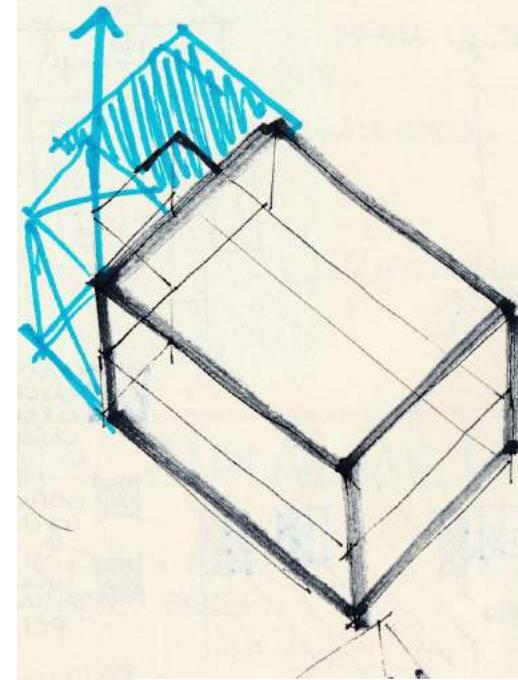
1



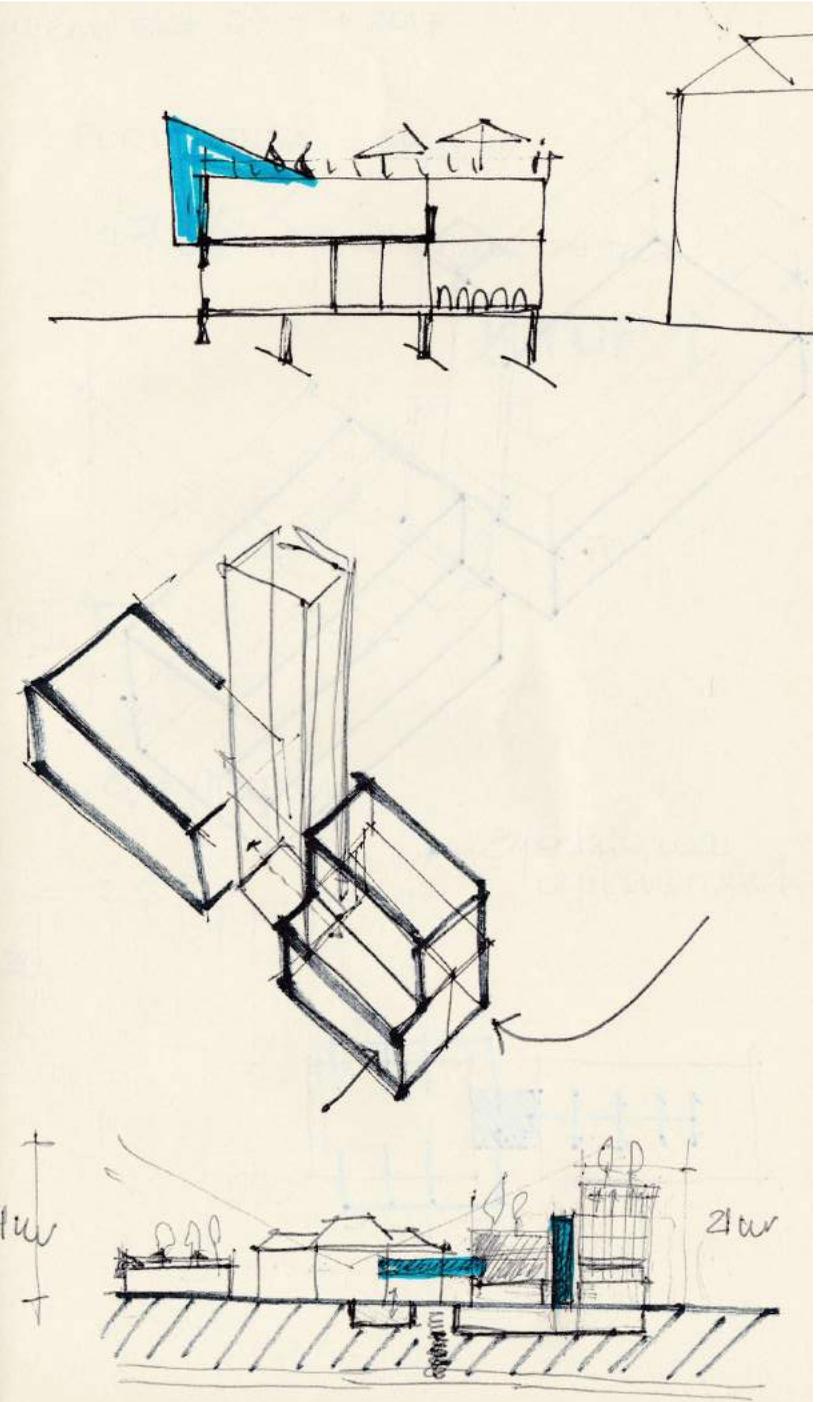
2



A STUDIO CORPO SX



Quando si interviene su una preesistenza di una certa valenza si può intervenire in due modi: si costruisce a distanza da essa oppure si crea un giunto. La strategia dell'unico corridoio risolveva in parte il rapporto con essa, nonostante fosse troppo duro, così ho cercato una mediazione introducendo due volte lo stesso parallelepipedo, in orizzontale e in verticale per creare una connessione. Quello verticale mi avrebbe risolto la doppia distribuzione indispensabili tra i due corpi che avevo creato a destra unendoli, ma che senso aveva demolire una parte del corpo di destra per riempire questo nuovo spazio con il vano distributivo?



(dimensioni minime)

area verde + area coperta 18 mq

La strategia del ponte l'ho ripresa per creare un'unione non a livello terreno tra i due corpi di destra. Mi sarebbe piaciuto che le tipologie architettoniche avessero la loro distribuzione tradizionale, quindi il ballatoio per la residenza e il corridoio distributivo per le stanze dell'albergo a breve sosta. Questo mio desiderio sono riuscita a realizzarlo con un doppio vano distributivo verticale, che così mi avrebbe fatto mantenere le due tipologie distributive collegate dal ponte.

area verde [5% del Totale]

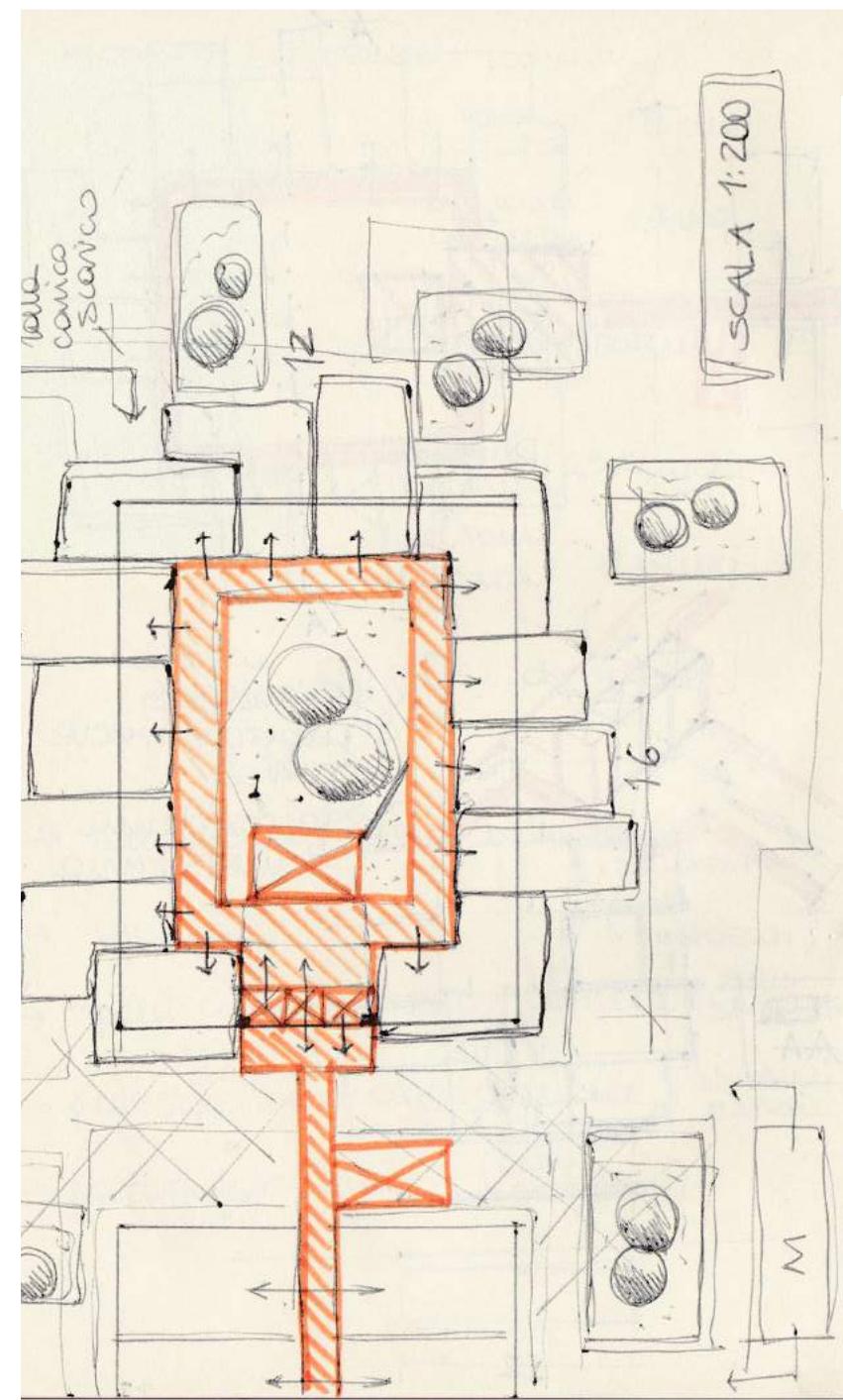
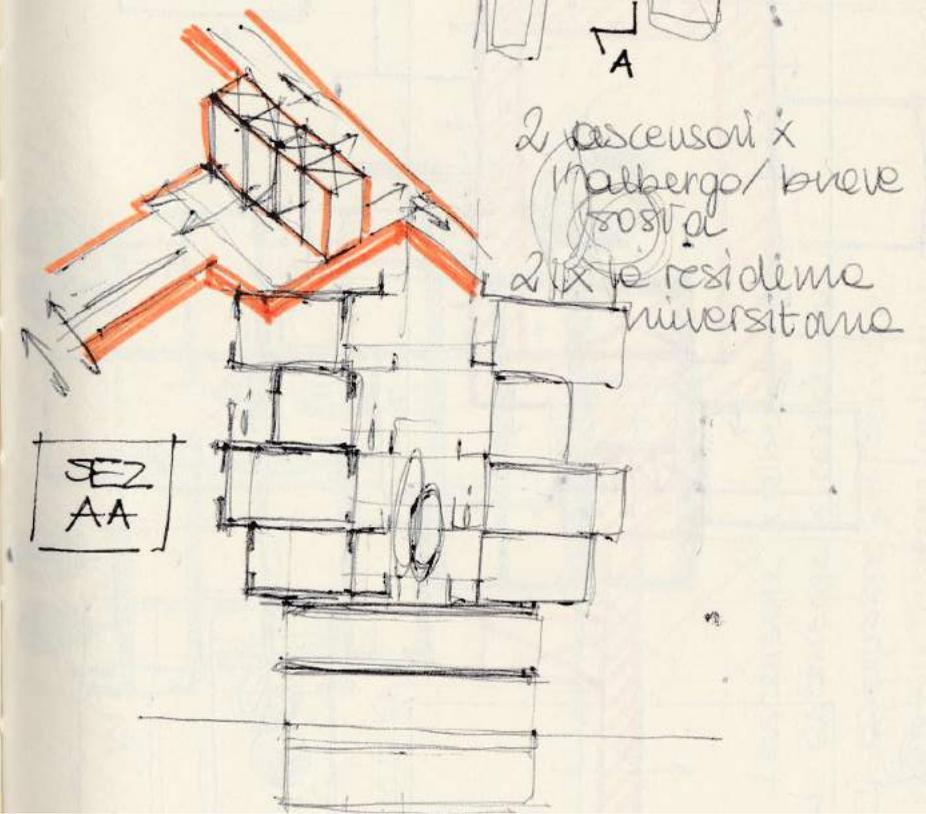
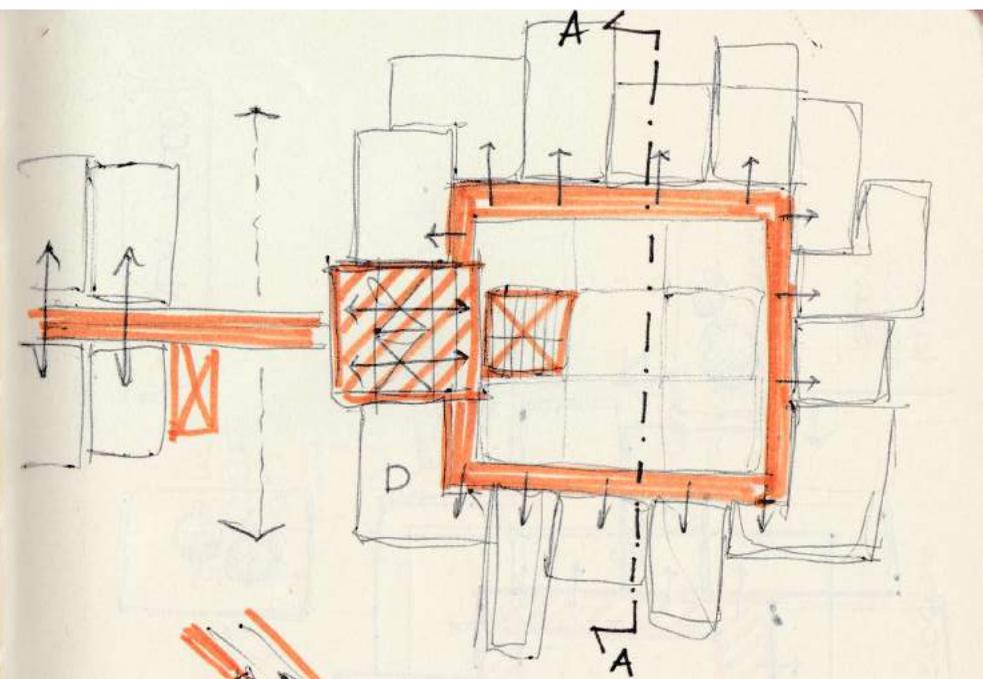
area verde (solo studenti)

area verde (solo residenti)

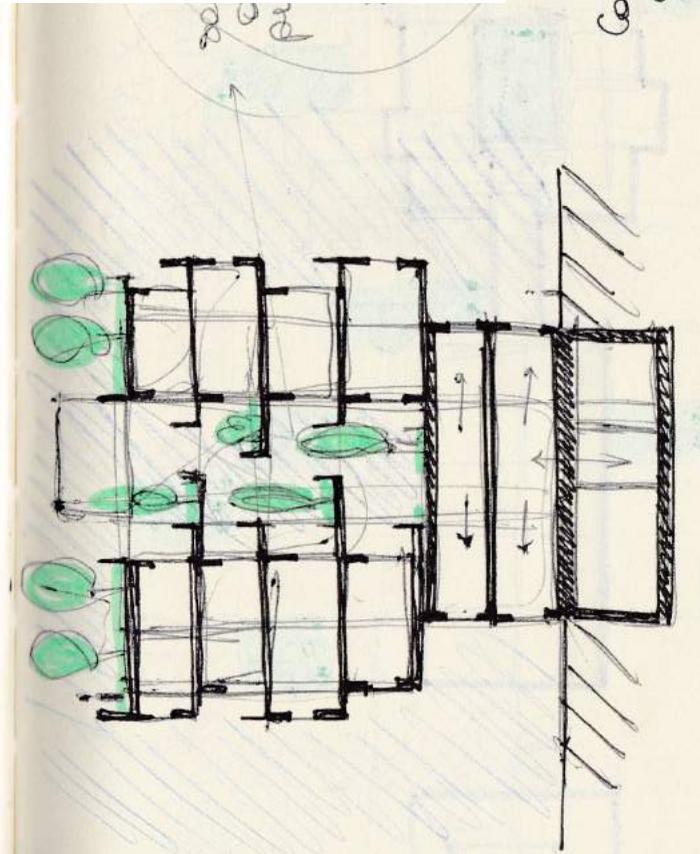
area verde / svago / attività (solo studenti)

area verde con agevolazione (studenti + esterni)

area verde (solo residenti)



Dopo averlo disegnato in pianta ho cercato di riproporre lo schema delle camere della residenza come una texture tra le aree permeabili e non, nell'area di pertinenza. Inoltre, non volevo che fosse un ballatoio tradizionale, ma mi sarebbe piaciuto introdurre una parte di verde anche all'interno della distribuzione, così in sezione ho deciso di fare un ingresso verde ad ogni piano, specchiato per ottimizzare l'ingresso di luce.

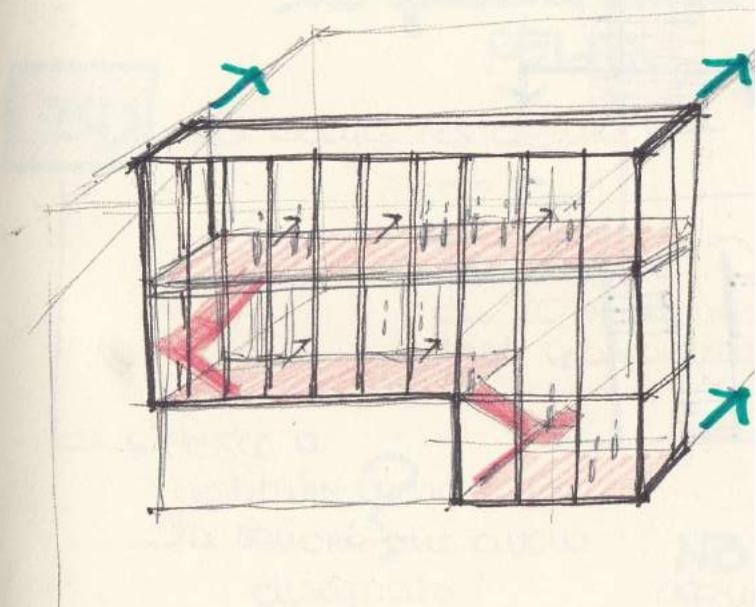
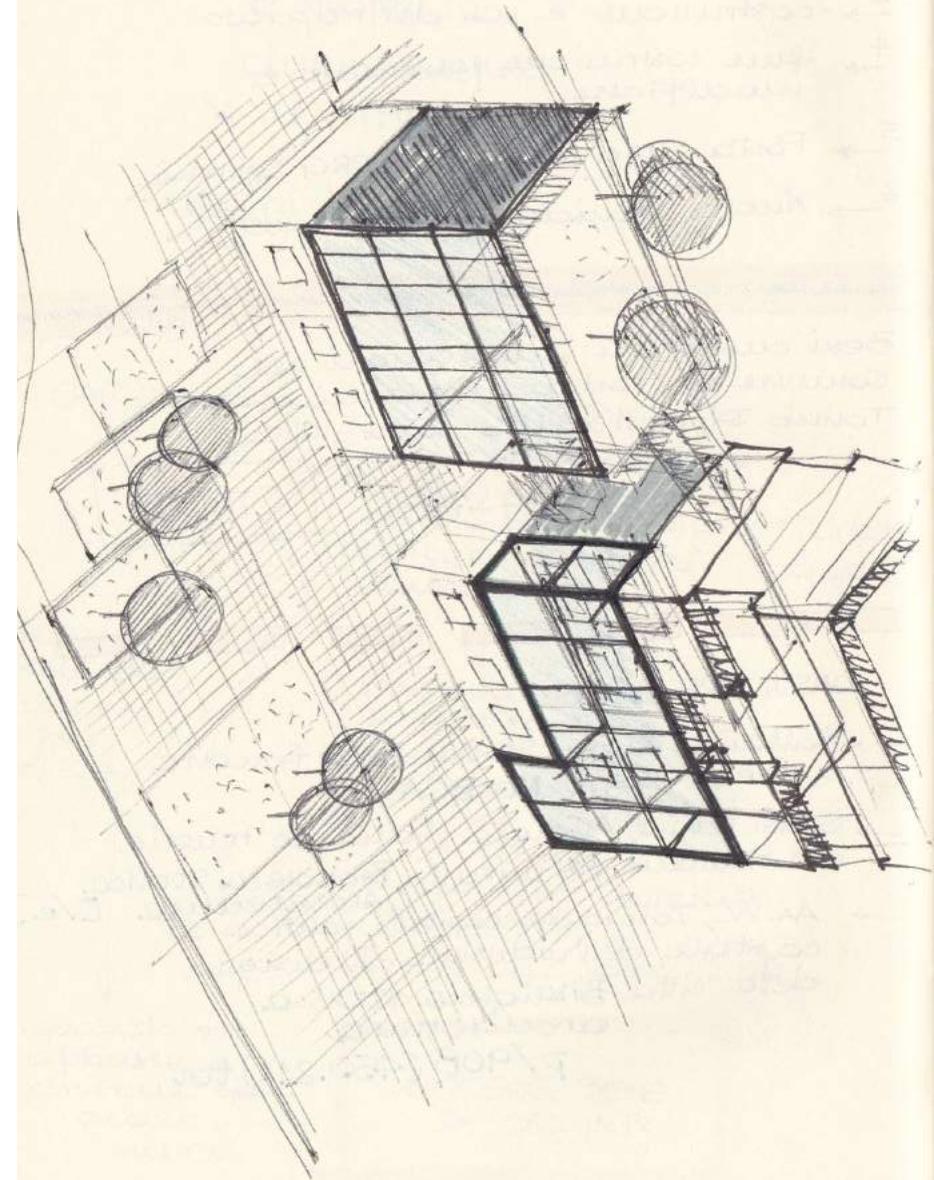


Camere x disabili vicino alle distributive

ascensore x albergo / breve sosta
ascensore x residenze

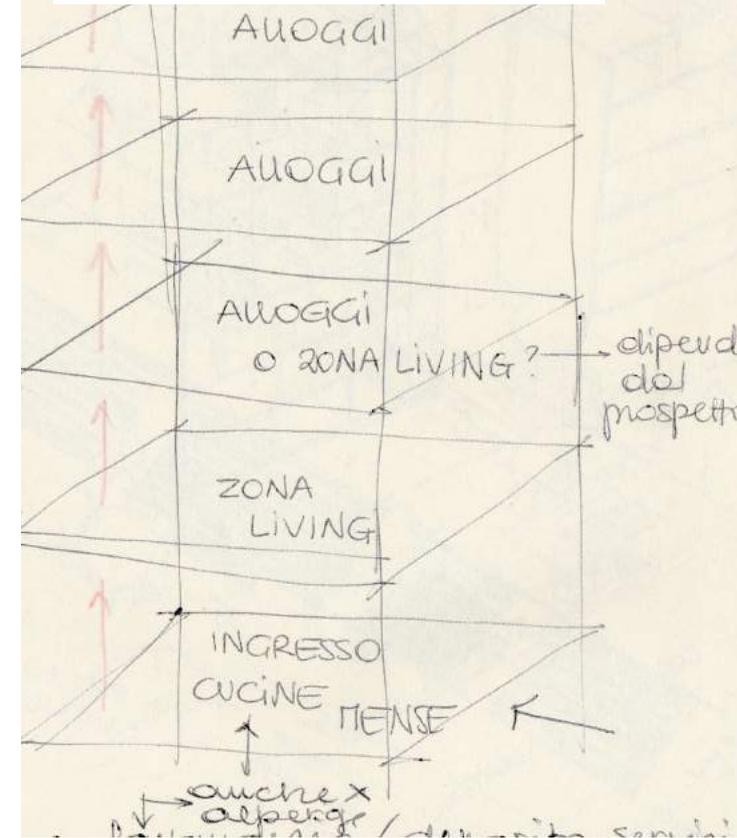
EDIFICIO UNIVERSITARIO > ALBERGO

Il corpo completamente a destra, non è un parallelepipedo pieno, ma manca di un pezzo di fronte al secondo piano. Per questo motivo, ho deciso di creare il volume ex novo per andare a completare questa mancanza e quindi renderlo simile a tutti gli altri edifici. Inoltre ho iniziato ad interrogarmi su che tipo di linguaggio architettonico adottare e come differenziarlo in rapporto alle funzioni corrispettive all'interno.

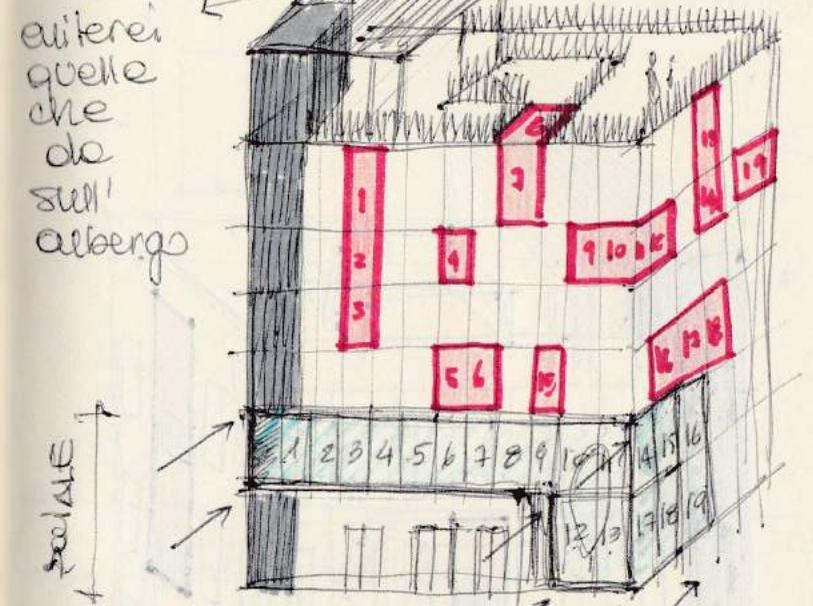


> parte open space e distributive
 ↳ ingressi negli altri sukient dove c'è la necessità di muri e spazi chiusi

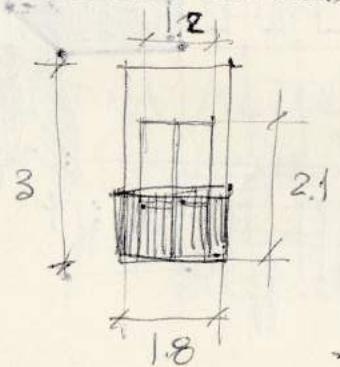
de integrare con me, copertine
 In questo schizzo è visibile la mia difficoltà continua nel decidere quanto sopraelevare gli edifici circostanti e come ho creato lo schema di facciata della residenza. Avendo addossato una parte trasparente al secondo livello per completare il volume, ho deciso che non avrei fatto dei balconi a sbalzo, ma li avrei portati all'interno, per mantenere il filo di facciata importante che si può vedere facilmente arrivando da corso San Martino o da corso Bolzano.



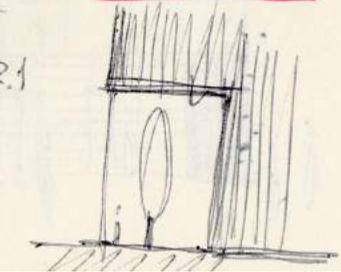
→ pensare anche al prospetto dietro - Devo togliere 19 ul totale ma le 3 facce
 To, 31/1/18



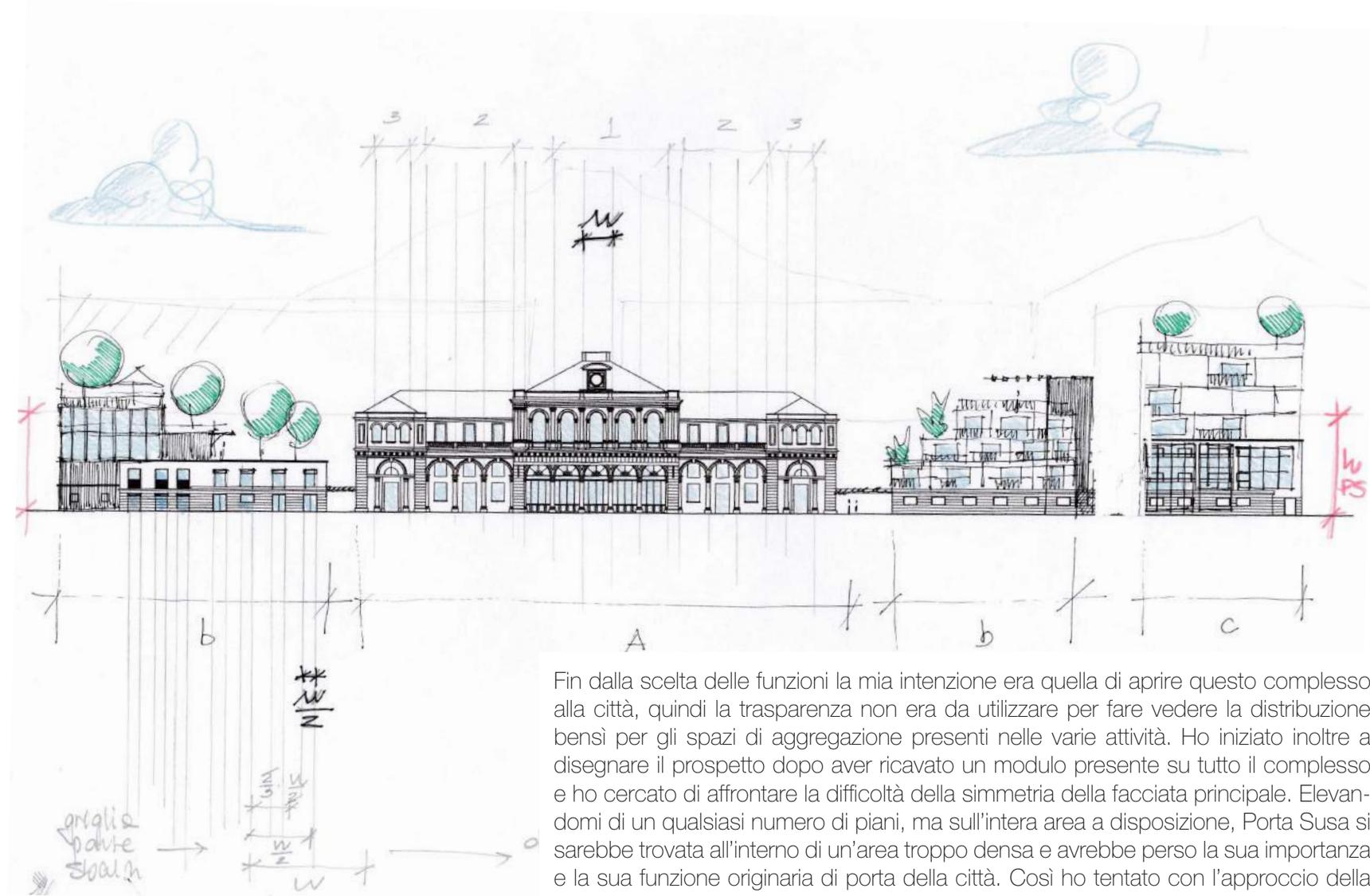
13 rettangoli di facciata + la parte laterale (6 perché è di 5,8 ul)



19 TOT

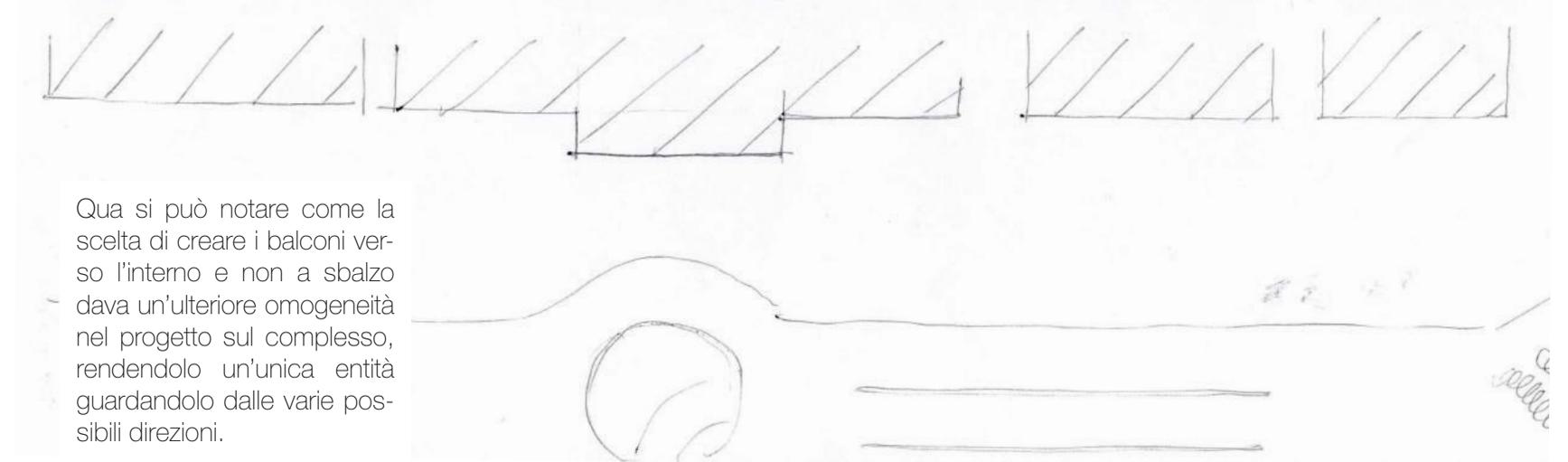
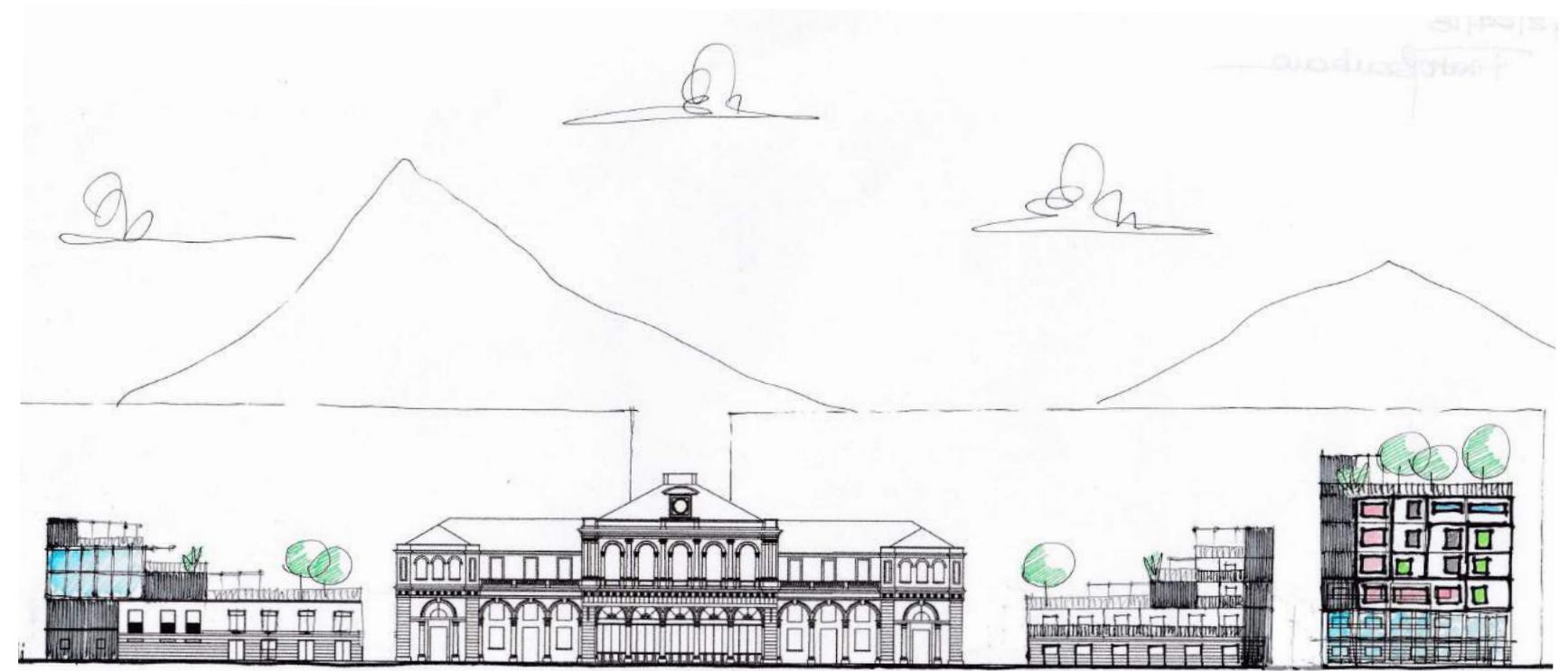
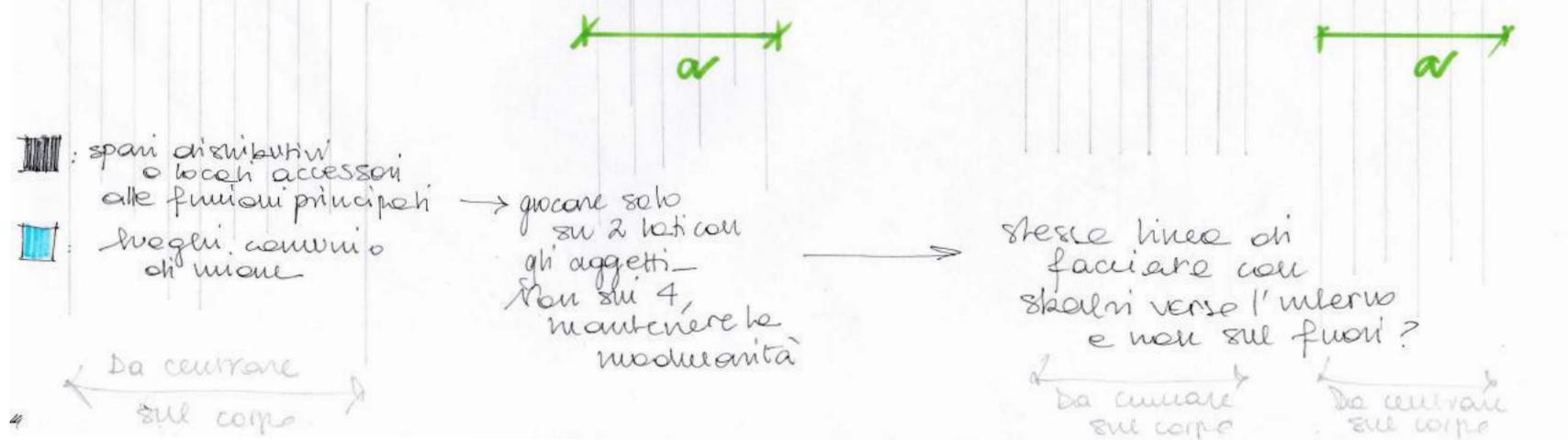
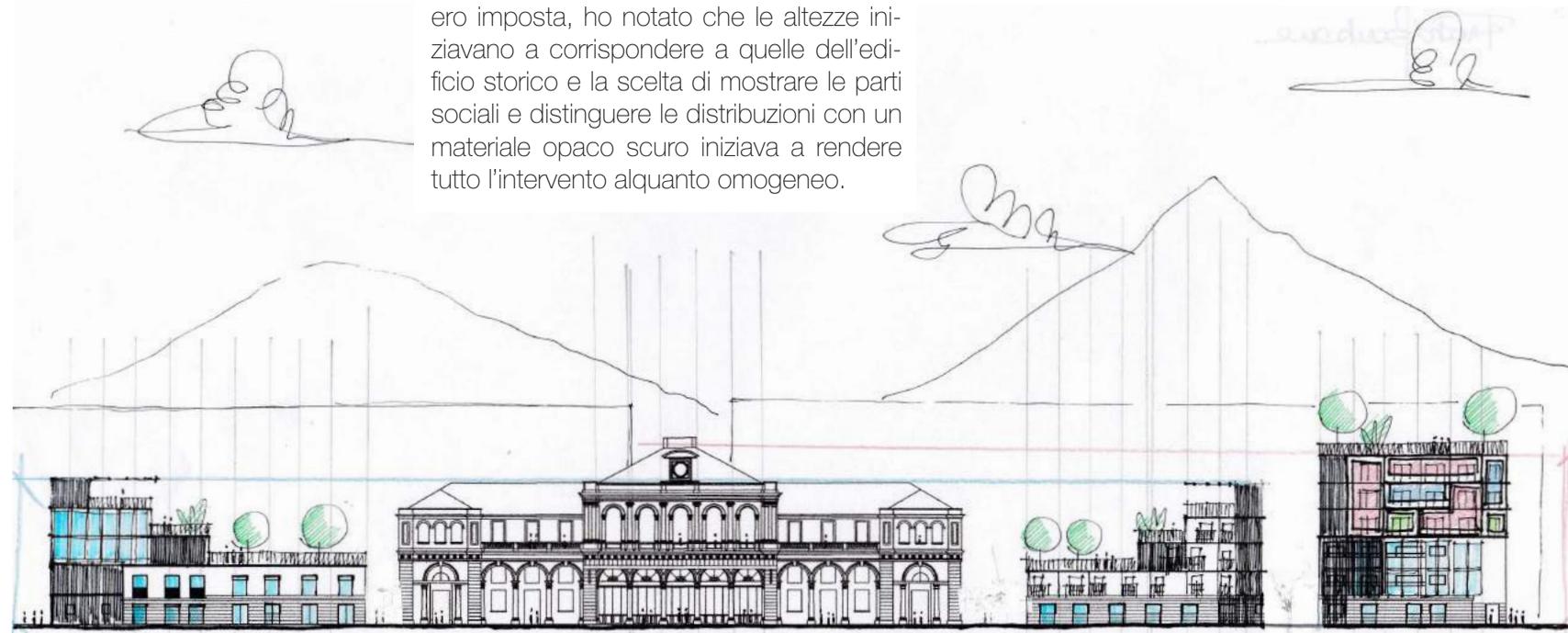


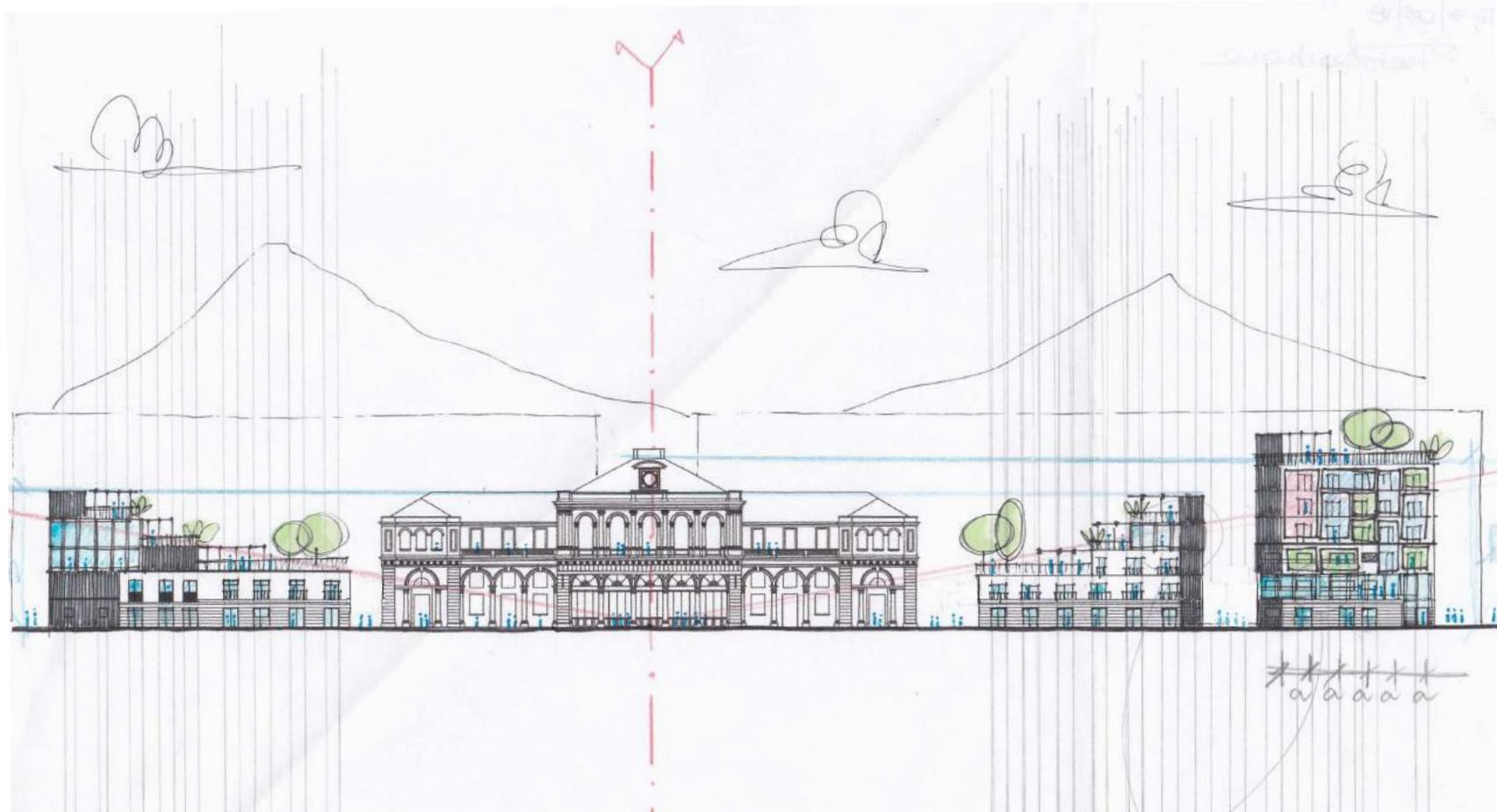
Avendo un'idea più precisa del progetto ho iniziato a studiarlo anche in alzato con questi lucidi. Mi sono resa conto che lo studio che avevo fatto in pianta e in sezione non mi convinceva nei prospetti. La galleria di vetro dietro la Stazione era un volume troppo importante e creava tensione, i ponti di collegamento tra la residenza e l'albergo avrei dovuto chiuderli per il mal tempo o per le basse temperature e andavano a creare un passaggio angusto tra il davanti e il retro, infine la trasparenza l'avevo utilizzata per far vedere la distribuzione, ma era questo lo scopo del progetto?



Fin dalla scelta delle funzioni la mia intenzione era quella di aprire questo complesso alla città, quindi la trasparenza non era da utilizzare per fare vedere la distribuzione bensì per gli spazi di aggregazione presenti nelle varie attività. Ho iniziato inoltre a disegnare il prospetto dopo aver ricavato un modulo presente su tutto il complesso e ho cercato di affrontare la difficoltà della simmetria della facciata principale. Elevandomi di un qualsiasi numero di piani, ma sull'intera area a disposizione, Porta Susa si sarebbe trovata all'interno di un'area troppo densa e avrebbe perso la sua importanza e la sua funzione originaria di porta della città. Così ho tentato con l'approccio della costruzione per terrazzamenti, per far in modo che l'attenzione dell'osservatore arrivasse comunque all'edificio storico.

Improvvisamente e con una certa sorpresa, seguendo le regole insediative che mi ero imposta, ho notato che le altezze iniziavano a corrispondere a quelle dell'edificio storico e la scelta di mostrare le parti sociali e distinguere le distribuzioni con un materiale opaco scuro iniziava a rendere tutto l'intervento alquanto omogeneo.

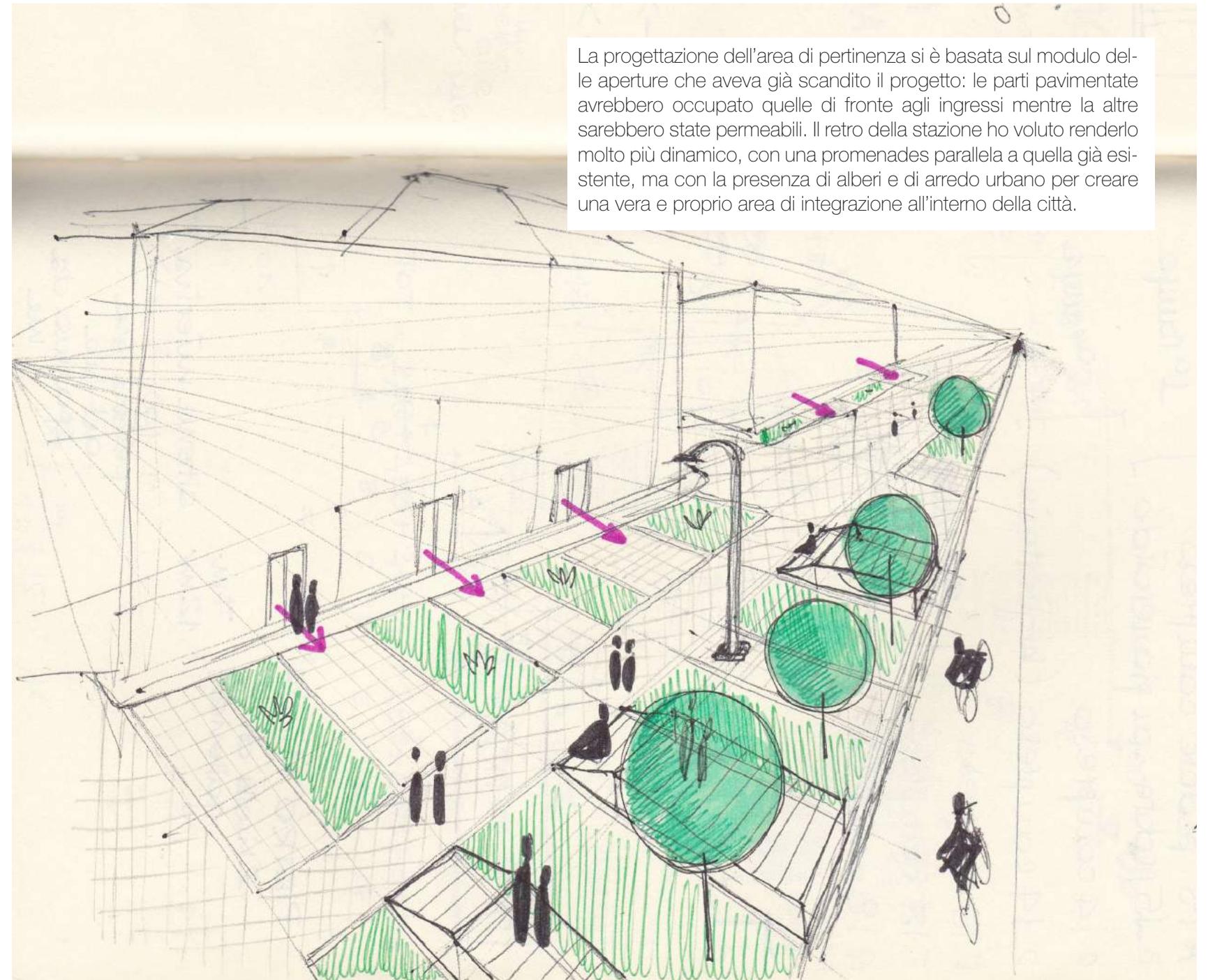




Questo è lo schizzo del prospetto definitivo. Convinta ormai di questo approccio ho deciso di tentare l'ultima verifica con la simmetria del punto di vista dell'osservatore al centro del fabbricato viaggiatori. I due corpi adiacenti sono molto differenti come dimensioni, per questo motivo ho dovuto studiare un modulo per creare il giusto sbalzo e ricreare questa simmetria. L'edificio dedicato all'università non aveva quindi bisogno di sbalzi perché rientrava nell'altezza massima della stazione.

◀
 alternare
 da qualche
 parte in
 blocco opaco
 come dalle
 altre parti

→ forse alternare
 opaco/velo
 come le
 altre volte x
 far uscire le
 distribuzioni



La progettazione dell'area di pertinenza si è basata sul modulo delle aperture che aveva già scandito il progetto: le parti pavimentate avrebbero occupato quelle di fronte agli ingressi mentre le altre sarebbero state permeabili. Il retro della stazione ho voluto renderlo molto più dinamico, con una promenade parallela a quella già esistente, ma con la presenza di alberi e di arredo urbano per creare una vera e propria area di integrazione all'interno della città.



CONCLUSIONI

CONCLUSIONI

Questo progetto è stata un'esperienza molto complessa per la difficoltà del luogo di intervento, ma anche una sfida. È partito dalla considerazione di una parte di città molto articolata e data da sovrapposizioni storiche rilevanti, che sono la testimonianza dell'importanza del capoluogo piemontese fino ai giorni nostri. Quest'area è anche luogo di interesse per il PRG e ospita un edificio storico di una certa valenza storica, ma soprattutto testimone di una tipologia architettonica che ormai non appartiene più alla nostra società e per questo deve essere non solo tutelato, ma anche reinserito nella vita quotidiana. Penso che il progetto proponga delle funzioni realizzabili e utili al contesto e che, soprattutto, ricoprano gli interessi di molte persone, dato il ventaglio di possibilità. Le attività proposte sono molte rispetto alle dimensioni dell'intervento, ma gli spazi sono sufficienti per il buon funzionamento di ciascuna di queste.

Oltre a considerare una vasta gamma della popolazione, il progetto si è anche plasmato su questo obiettivo proponendo spazi di aggregazione esterni costituiti da arredo urbano alternato ad aree permeabili, ed interni, caratterizzati da una distribuzione ad ampio respiro per incentivare la dinamicità nell'ambiente, date le funzioni.

L'approccio progettuale è stato il risultato di numerosi tentativi, fino a quello vincente che è partito dallo studio della preesistenza in toto, non solo in pianta; per questo motivo, come si è visto nel "Diario di bordo", il progetto ha subito un radicale cambiamento quando ho iniziato a studiare anche gli alzati, fino a raggiungere un tocco omogeneo e uniforme su tutto l'intervento. L'altro grande ostacolo, che in fin dei conti ha dato una nuova direzione al progetto, è stato la presenza

dei corpi laterali, fino a quando non ho deciso di mantenerli e ripartire proprio da ciò che volevo demolire fin dal principio. Questo percorso è stato l'ulteriore dimostrazione che la progettazione parte dalla messa in discussione delle proprie idee e dal saper sfruttare i limiti iniziali come soluzioni future e spero di essere riuscita a farlo.

La mia progettazione è arrivata fino al contesto circostante come riflesso del taglio compositivo e ha proposto una soluzione differente sui due affacci, cercando di dare ciò di cui la città ha bisogno da una parte e dall'altra. Per rendere un buon servizio a questa parte di città sarebbe anche opportuno occuparsi del futuro del Grattacielo della Rai, proprio di fronte a Porta Susa, che attualmente non ospita più alcuna attività, ma che ha una posizione di rilievo rispetto al centro, e anche la riqualifica dei portici adiacenti. Naturalmente l'intervento indicato si pone l'obiettivo di rigenerare anche l'area immediatamente circostante, ma un intervento in contemporanea sui manufatti caduti in disuso e i portici poco vissuti permetterebbe sicuramente una vittoria più rapida nel complesso, oltre a ridare la giusta importanza ad un'area come questa.



RINGRAZIAMENTI

RINGRAZIAMENTI

Cinque anni non sono molti, ma sono sufficienti per cambiare la vita di una persona. Durante quest'esperienza molte volte sono stata messa alla prova, tra queste mura e fuori, e al termine di ogni ciclo, più o meno significativo, è giusto fare un bilancio degli avvenimenti e ringraziare chi davvero ci è stato vicino, per il sostegno e, soprattutto nel mio caso, per la pazienza.

Ci tengo quindi a ringraziare le persone che sono riuscite a darmi le giuste motivazioni per proseguire con l'entusiasmo e la determinazione questo percorso avvincente e pieno di esperienze.

In primis, ringrazio l'Architetto Alessandra Cautillo e il Professore Mauro Berta per la gentilezza e la disponibilità e spero di aver onorato la promessa di un bel lavoro. Vorrei ringraziare i miei amici, di architettura e del liceo, quelli che sono riusciti a staccarmi dal pc dopo delle lunghe nottate e che, anche noiosamente, hanno assistito alle spiegazioni dei progetti con parole usate fuori contesto, schizzi incomprensibili e modelli intoccabili "fino proprio alla fine" (molti coglieranno la citazione); in particolar modo chi mi ha portata in Irlanda e chi mi ha spiegato l'importanza di avere un "batterio buono" in frigorifero, due ragazze davvero speciali. Ringrazio le ragazze delle VocilnNote e i ragazzi del Coro Giovanile Piemontese, i miei due cori e non solo questo, per aver letto partiture invase da prospettive e assonometrie, aver tollerato il mio uso spropositato di colori e le mie costruzioni con qualsiasi materiale mi sia capitato sotto le mani. Ringrazio tutti i professori che mi hanno portata a scegliere questa strada, soprattutto colui che ha sempre creduto in me e dopo tanti 10--- mi ha davvero insegnato qualcosa, che va ben oltre i libri. Infine, ringrazio la mia famiglia, italiana e spagnola, per l'interesse e il

sostegno con cui mi hanno portata fino a questo giorno speciale e spero anche oltre, i miei genitori e mio fratello per l'amore, l'entusiasmo e la determinazione che sono stati il sostegno per le delusioni e la base per i successi.

Grazie davvero a tutti,

Barbara



BIBLIOGRAFIA SITOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

1_Inquadramento

Aa.Vv. Politecnico di Torino Dipartimento Casa-Città (1984), "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino", vol.1, Stamperia Artistica Nazionale, Torino

Cella L., Vergnasco G. (2012), "Piazza Statuto e Porta Susa. Un nuovo borgo per una futura capitale", Graphot Editrice, Torino

Comoli Mandracci V. (1994), "Torino", della collana Grandi Opere. Le città nella storia d'Italia, Gius. Laterza e figli Spa Roma-Bari, stampato da SEDIT, Bari

Conticelli E. (2015), "La stazione ferroviaria nella città che cambia", Bruno Mondadori, stampato da Erre Srl Orio Litta (Lo)

Magnaghi A., Monge M., Re L. (2005), "Guida all'architettura moderna di Torino", Celid, Torino

2_La Stazione di Porta Susa

Aa.Vv. Politecnico di Torino Dipartimento Casa-Città (1984), "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino", vol.1, Stamperia Artistica Nazionale, Torino

Aa.Vv. in Sereno P. (a cura di), (2009), "Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'età contemporanea", I libri blu nuova serie vol.4, Torino

Ballatore L. (2002), "Storia delle ferrovie in Piemonte", Il Punto PiemonteinBancarella, Torino

Cella L., Vergnasco G. (2012), "Piazza Statuto e Por-

ta Susa. Un nuovo borgo per una futura capitale", Graphot Editrice, Torino

Comoli Mandracci V. (1994), "Torino", della collana Grandi Opere. Le città nella storia d'Italia, Gius. Laterza e figli Spa Roma-Bari, stampato da SEDIT, Bari

Conticelli E. (2015), "La stazione ferroviaria nella città che cambia", Bruno Mondadori, stampato da Erre Srl Orio Litta (Lo)

Magnaghi A., Monge M., Re L. (2005), "Guida all'architettura moderna di Torino", Celid, Torino

Secchi B. (2005), "La città del ventesimo secolo", Gius. Laterza e figli Spa Roma-Bari, stampato da SEDIT, Bari

Sistemi Urbani Gruppo delle Ferrovie dello Stato italiano (2017), Brochure di presentazione dell'immobile in vendita, La valorizzazione delle aree ferroviarie nella città di Torino. Spina 2 Porta Susa. Fabbriato della Stazione storica

Sistemi Urbani Gruppo delle Ferrovie dello Stato italiano (2017), Brochure di presentazione dell'immobile in vendita con funzione di Terziario – Commerciale stabilita dal PRG, Torino, Piazza XVIII Dicembre 4, ex Stazione Porta Susa

Sistemi Urbani Gruppo delle Ferrovie dello Stato italiano (2018), Brochure di presentazione dell'immobile in vendita, Città di Torino. Asset FS Sistemi Urbani. Spina 2 Porta Susa Lotto Stazione Storica

Documenti forniti dalle Ferrovie dello Stato:

Perizia di certificazione edilizia – urbanistica e catastale riguardante l'immobile denominato “Stazione Ferroviaria storica Torino Porta Susa” Torino

Relazione storico-artistica: Torino – Porta Susa ex Stazione ferroviaria – Piazza XVIII dicembre 4, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte, Allegato al D.D.R. n.332/2014, in data 26.08.2014, Torino, Direttore Generale Dott. M. Turretta, Arch. S. Dessi

Relazione storica fabbricato viaggiatori Porta Susa

http://torino.repubblica.it/cronaca/2017/10/18/news/torino_riapre_il_bando_per_vendere_la_vecchia_stazione_porta_susa-178645646/

<http://www.museotorino.it/view/s/686730238a-0d47afacb91aca27a57df9>
<http://www.torinostoria.com/sotto-corso-bolzano-una-rete-di-gallerie-dimenticate/>

<http://www.museotorino.it/view/s/e7a49392c-243458caa0efd0f53bcea45>

<http://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com/art/casa-fisco-immobiliare/2017-07-27/ferrovie-lancia-bando-dismettere-ex-stazione-torino-porta-susa-base-d-offerta-61-milioni-193328.php?uud=A-EHBzo4B>

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/Altre-societa%3%A0/Fs-Sistemi-Urbani-bando-vendita-ex-stazione-Torino-Porta-Susa>

<http://www.fssistemiurbani.it/content/fssistemiurbani/it/grandi-investimenti/torino/schedaportasusastazionestorica.html#01>

<http://www.derossiassociati.it/progetti-posts/concorso-internazionale-per-la-realizzazione-del-nuovo-fabbricato-viaggiatori-della-stazione-di-torino-porta-susa/>

http://www.arep.fr/projets/3-12/cat_transport/turin_porta-susa

<http://www.museotorino.it/view/s/8682ec9a-49c7480aa7638d9473748403>

<http://www.museotorino.it/view/s/8f23c53d611b-4b7786963f72604719dd>

<http://www.torinostoria.com/sotto-corso-bolzano-una-rete-di-gallerie-dimenticate/>

3_Nuove Funzioni

Cella L., Vergnasco G. (2012), “Piazza Statuto e Porta Susa. Un nuovo borgo per una futura capitale”, Graphot Editrice, Torino

Conticelli E. (2015), “La stazione ferroviaria nella città che cambia”, Bruno Mondadori, stampato da Erre Srl Orio Litta (Lo)

Ferrovie dello Stato italiano (2015), Brochure di presentazione di alcuni esempi di rigenerazione del patrimonio su suolo nazionale, Stazioni ferroviarie: come rigenerare un patrimonio

http://torino.repubblica.it/cronaca/2017/07/27/news/le_ferrovie_vendono_la_vecchia_stazione_di_porta_susa_nascera_un_albergo-171761234/

<http://www.ferrovie.info/index.php/it/13-treni-reali/2343-ferrovie-la-vecchia-stazione-di-torino-porta-susa-e-in-vendita-e-diventera-un-albergo>

https://www.eventreport.it/stories/hotel/134452_torino_la_storica_stazione_di_porta_susa__in_vendita_gi_pronto_il_progetto_di_massima_per_trasformarla_in_albergo/

<https://www.cronacaqui.it/torino/la-vecchia-stazione-di-porta-susa-messa-in-vendita-un-grande-hotel-per-il-rilancio.html>

<https://www.giornalelavoce.it/torino-ferrovie-vendita-vecchia-stazione-porta-susa-sara-hotel-267450>

http://www.infovercelli24.it/2017/07/28/leg_4_gi-notizia/argomenti/attualita-7/articolo/porta-susa-in-vendita-diventera-un-hotel-di-lusso.html

<http://www.torinotoday.it/cronaca/mercato-metropolitano-porta-susa-chiuso.html>

https://torino.diariodelweb.it/torino/articolo/?nid=20160930_392132

(Consultati l'ultima volta a Luglio 2018)



PORTA S'USA

PROPOSTA DI RIGENERAZIONE URBANA