



**POLITECNICO
DI TORINO**

Collegio di Architettura

Corso di Laurea Magistrale in
Architettura per il Progetto Sostenibile
A.A. 2018/2019

Tesi di Laurea Magistrale

CRISI, ABBANDONO, RICONVERSIONE.

L'edificio industriale come sede della manifestazione artistica.

Proposta di riqualificazione dell'ex
Sotto Stazione elettrica di Collegno (TO).

Candidato: Carlotta Gallina

Relatore: Carla Bartolozzi





INDICE

ABSTRACT

8

PARTE 1: CRISI

LE AREE INDUSTRIALI DISMESSE

1.1 Dismissione: definizioni e cause	14
1.2 L'esperienza inglese: vacant e derelict lands	18
1.3 L'esperienza francese: le friches industrielles	20
1.4 L'esperienza italiana	32

PARTE 2: ABBANDONO

LA QUESTIONE DEI VUOTI

Due città a confronto: Berlino e Torino

2.1 I vuoti	40
2.2 "Vuoti a rendere"	42
2.2.1 Il progetto Berlino Explorer	44
2.2.2 L'importanza della cultura industriale a Berlino	47
2.2.2.1 Industriekultur	47
2.2.2.2 Tage der Industriekultur	52
2.2.3 Le architetture	55
2.2.3.1 Il quartiere Shoneweide: un centro per l'arte	55
2.2.3.2 Un'officina artistica a Marzahn	58

2.3 Problema o risorsa?	61
2.3.1 La città di Torino	64
2.3.1.1 Le OGR: distretto della creatività e dell'innovazione	70
2.3.1.2 Il carattere aperto dei Docks Torino Dora	74
2.3.1.3 Le Fonderie Limone come fabbrica per le arti	78
2.3.1.4 La Lavanderia a Vapore: un nucentro coreutico	84

PARTE 3: RICONVERSIONE

RIQUALIFICARE LA DISMISSIONE

3.1 La rigenerazione urbana	88
3.2 Il Programma Collegno Rigenera	98
3.2.1. Le tappe del Programma	100
3.2.2. Gli ambiti di intervento	110
3.2.3 La mappa dei frammenti	112
3.3 L'ex Sottostazione elettrica di Collegno	120
3.3.1. Indagine fotografica	128
3.3.2. Il rilievo	134
3.3.3. Il progetto	140

BIBLIOGRAFIA	154
SITOGRAFIA	157
RINGRAZIAMENTI	162

ABSTRACT

Gli ultimi due secoli si sono distinti per essersi caratterizzati come il retroscena delle vicende che hanno condotto quella che una volta era definita come **estetica** industriale – ovvero la bellezza della cattedrale della produttività e del progresso - a mutare forma ed a configurarsi come **archeologia** industriale: in questo modo l'industria viva ed operativa nel proprio settore si ritrova ormai morta, decaduta ed è proprio questo suo declino ad affascinare le masse, iniziando ad attrarre sempre più interessi verso se stessa.

Così i **vuoti** lasciati dalla dismissione della fabbrica cominciano a delinearsi come un nuovo trampolino di lancio per la sua riqualificazione e per il passaggio verso una nuova destinazione d'uso, che prende sempre più forma attraverso la realizzazione di nuovi allestimenti museali e "musei di se stessi", spazi per l'**arte** e luoghi per la **formazione** e per la **cultura**.

L'obiettivo che mi sono prefissata di raggiungere è quindi quello di lavorare sul tema della **riqualificazione** urbana ed **architettonica** dei fabbricati industriali in **disuso** andando ad indagare il rapporto esistente tra l'archeologia industriale e l'arte e, più nello specifico, il modo in cui la fabbrica si offre ad essa come contenitore della sua esternazione.

L'arte è in questo caso intesa, in senso lato, come **manifestazione artistica** e si esprime, quindi, non solo attraverso la pittura ma anche mediante spettacoli teatrali, danza o eventi musicali.

È importante, però, non tralasciare gli episodi storici strettamente connessi alla **crisi**, all'**abbandono** ed alla **riconversione** a nuovi usi del manufatto industriale al fine di acquisire nuovo valore all'interno del tessuto urbano: per questo motivo sarà indagato anche l'aspetto storico, ma solo quello legato all'edificio, in modo tale da poter comprendere se esista o meno possibilità, per la storia, di emergere dalle stesse architetture, senza il bisogno di doverla raccontare.

A fornirmi i presupposti per l'inizio dell'analisi è stato il progetto "Berlino Explorer", che ho da subito ritenuto interessante in quanto offre nuovi spunti per visitare la città di Berlino, fornendo una visione architettonica e non unicamente turistica di una città molto legata al suo passato industriale.

A tal proposito ho scelto di analizzare alcune architetture tedesche che, nel tempo, hanno mutato la loro destinazione d'uso iniziale per offrirsi alla città principalmente come luoghi in cui poter esprimere il proprio estro artistico.

Prendendo Berlino come caso studio, quindi, ho poi deciso di restringere il campo di ricerca sulla realtà locale; ho da sempre pensato che fosse difficile analizzare storie ed architetture di altri paesi senza prima poter conoscere bene storie ed architetture della propria città e per questo motivo ho scelto di trattare anche alcune architetture torinesi che nascevano come fabbriche ed oggi sono a servizio della città per ospitare eventi artistici.

Il tutto mi è stato utile per porre le basi, infine, di un **progetto di qualificazione** della Sottostazione Elettrica di Collegno (oggi in stato di abbandono), basato sul fil-rouge dell'archeologia connessa all'arte contemporanea per poter scoprire e vivere la città attraverso le sue ex architetture industriali.

Il comune di Collegno è ricco di edifici industriali dismessi ed è tutt'ora in corso un ampio programma di rigenerazione urbana che prevede di riutilizzare le strutture industriali attraverso un progetto chiamato "**Collegno rigenera**": si tratta non solo di una risorsa ma anche di una grande opportunità (legata al tema più ampio ed attuale della limitazione del consumo di suolo nell'ottica della sostenibilità del progetto) per restituire alla città ed alla comunità i propri vuoti urbani.

PARTE 1

CRISI



LE AREE INDUSTRIALI DISMESSE

*“Il fenomeno della dismissione
e del continuo adattamento e trasformazione dello spazio urbano
appartengono a quel processo fisiologico
che è insito nell'evoluzione degli usi
e della forma della città stessa.”*

G. Giovanelli

DISMISSIONE: DEFINIZIONE E CAUSE

1.1

"Le aree industriali dismesse, di antiche aree mercatali o fiere, all'interno della città contemporanea costituiscono i margini degradati del tessuto urbano, ma anche un'occasione unica per la rinascita e lo sviluppo ambientale, economico e sociale della città stessa"¹.

Con il termine **aree industriali dismesse** si intendono quei contenitori che incarnano la memoria delle attività che sono state la forza motrice del progresso degli ultimi secoli, ma che sono state abbandonate ed oggi si ritrovano prive di funzione e possono rappresentare anche nuove occasioni di intervento all'interno delle città.

Ma cosa si intende di preciso per **dismissione industriale**? Non è altro che *"quel processo di disattivazione anche parziale di aree urbane o extraurbane, di agglomerati o di semplici fabbricati, variegati per dimensioni e caratteristiche"²* che interessa singoli fabbricati oppure grandi aree che, con il passare del tempo, hanno subito un processo di abbandono in seguito alla perdita della destinazione d'uso per cui erano stati pensati, progettati e realizzati; tale processo, però, non riguarda solo l'industria ma anche i servizi e le infrastrutture ad essa collegati (quali mercati generali, magazzini, strade, ferrovie o gasometri) il cui spostamento comporta lo svuotamento di grossi

manufatti.

I vecchi fabbricati industriali sono ampiamente diffusi all'interno del territorio, ma si concentrano in particolar modo all'interno delle aree urbane in cui la crisi di alcuni comparti produttivi ha causato sia il degrado sociale ed economico sia il degrado dei manufatti edilizi.

Quello della dismissione è un **tema** abbastanza **ampio e complesso**, che interessa questioni di natura differente: aree urbane centrali o periferiche, proprietà pubbliche o private aventi differenti superfici e volumetrie, grandi insediamenti o piccoli vuoti; questi contenitori giocano un ruolo fondamentale nella sfida della promozione di opere di riqualificazione per la definizione dei nuovi assetti urbani.

Tale fenomeno ha toccato in particolar modo i settori e le fabbriche che avevano contribuito allo sviluppo del sistema capitalistico industriale italiano, causando la formazione di numerosi spazi abbandonati che sono stati molte volte indicati come aree deboli, sotto utilizzate o vuoti; questi ultimi termini non sono altro che la definizione del carattere debole che delinea, attualmente, questi spazi, in contrasto con il ruolo di centralità da loro assunto in passato.

È chiaro allora che *"sovente si guarda a questi edifici*

¹ Redazione Professione Architetto, **Progettare Ai Margini - Mostra**, articolo consultabile all'indirizzo <https://www.professionearchitetto.it/mostre/notizie/7396/Progettare-ai-margini>, consultato a novembre 2018

² Cesare Sposito, **Sul recupero delle aree industriali dismesse**, Tecnologie materiali ecosostenibili e innovativi, Santarcangelo di Romagna, Maggioli, 2012

come opere di architettura minore ma, quando se ne considerano in profondità le valenze formali e le potenzialità produttive, essi diventano testimonianza della capacità innovativa dell'uomo, nell'impiego di materiali, nei progressi strutturali e costruttivi, nella definizione di nuovi modelli funzionali³ e mai come al giorno d'oggi (in un periodo in cui il ciclo edilizio è in crisi e le costruzioni rimangono invendute o non utilizzate) il tema legato al **recupero**, alla **conservazione** ed alla **valorizzazione** degli ex fabbricati industriali risulta di grande importanza e si inserisce all'interno di un contesto più ampio (quello della progettazione sostenibile), in linea con le strategie per il risparmio del consumo di suolo.

È così, dunque, che quelle che una volta erano identificate come cattedrali del lavoro hanno ormai catturato l'attenzione di architetti ed ingegneri, dal momento che in passato hanno ricoperto un ruolo fondamentale nello sviluppo urbano al punto che oggi vengono riconosciute come edifici degni di interesse e considerate **parte integrante della città** e pertanto "partecipano nelle dinamiche trasformative della città come materiale rimesso in gioco"⁴.

Il **dibattito** riguardante la dismissione si è articolato con modi e tempi differenti, diversificandosi anche a seconda

dell'area geografica, andando a toccare perlopiù le regioni maggiormente colpite dalla crisi dei settori tradizionali (come è accaduto al bacino siderurgico della Ruhr); un primo esempio si ritrova già a partire gli **anni Trenta** del Novecento, quando l'industria vede lo **spostamento** delle sue attività dal centro verso le periferie, al fine di ridurre la congestione metropolitana.

Invece nei paesi anglosassoni ed in Francia (primi ad essere stati colpiti dall'industrializzazione) la discussione ha avuto inizio intorno agli **anni Sessanta**, quando è avvenuta la **dismissione** dei grandi impianti che avevano incoraggiato lo sviluppo industriale.

Ma è negli **anni Settanta** che il processo raggiunge il suo apice, quando ha inizio, a livello globale, il processo di **deindustrializzazione** che ha provocato lo smantellamento di molti impianti produttivi a causa del calo della domanda e della scarsa competitività sul mercato mondiale, causando anche il passaggio dalla società industriale a quella post-industriale; gli **Stati Uniti** e l'**Europa atlantica e centrale** sono stati i primi paesi a risentire degli effetti della dismissione, causata dal fallimento di interi comparti produttivi che ha toccato soprattutto i settori siderurgico, metallurgico e cantieristico (si tratta, non a caso, dei settori trainanti nelle prime fasi dell'industrializzazione). Contemporaneamente anche la Francia ha avvertito gli

³ Manuel Ramello, **Le tipologie e i sistemi costruttivi industriali dei siti. Analisi e progetto**, pag. 69 in **Fabbriche e memorie. Pratiche, opportunità e risorse** in R. Maspoli, A. Spaziantè (a cura di), **Fabbriche, borghi e memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord**, Firenze, Alinea Editrice, 2012

⁴ Federica Piemontese, **Aree dismesse e progetto urbano: architettura, territorio, trasformazione**, Roma, Gangemini, 2008

stessi effetti, aprendo la strada al tema delle *friches industrielles*⁵.

Nell'Europa mediterranea, invece, la dismissione ha cominciato a rappresentare un problema a partire dagli **anni Ottanta**, senza però raggiungere livelli preoccupanti e toccando paesi come l'**Italia** (in cui il fenomeno ha avuto inizio già verso la fine degli anni '70 ed ha coinvolto i grandi centri industriali di Milano, Torino e Genova oltre che le industrie pesanti sulla scia dell'esperienza inglese e francese, raggiungendo il culmine intorno al 1982, con la chiusura dello stabilimento FIAT). In questo periodo la questione è stata affrontata dapprima con un'ottica ottimistica, che ha visto i grandi impianti dismessi configurarsi come grande opportunità per la riqualificazione cittadina; in un secondo momento, invece, l'attenzione si è spostata sulle dimensioni preoccupanti assunte dai processi di dismissione.

Se si volesse operare una generalizzazione a livello geografico, si potrebbe effettuare una distinzione tra:

- **Deindustrializzazione assoluta:** tipica delle regioni del centro Europa, questo processo ha causato drastiche perdite di occupazione e calo della produttività e può a sua volta articolarsi in: ristrutturazione, delocalizzazione ed abbandono.

- **Deindustrializzazione relativa:** caratteristica delle regioni dell'Europa meridionale, questo processo alterna fasi di crisi dei settori produttivi a fasi di sviluppo di nuove attività. Come il caso precedente, anche questo si articola a sua volta in: conservatorismo industriale e riconversione.

Le **cause** di questo fenomeno (rapido ed incontrollato, coincidente con la **crisi** della produzione che ha causato la dismissione delle strutture) sono molteplici e strettamente collegate soprattutto all'**aspetto produttivo** (come la crisi e la conseguente cessazione di un'attività); ma anche l'**innovazione tecnologica**, connessa all'ammmodernamento degli impianti piuttosto che alla ricerca di nuove strategie localizzative, ricopre sicuramente i primi posti nelle principali cause della dismissione: infatti i macchinari necessari alla produzione sono diventati sempre meno ingombranti (provocando così l'esigenza di minor spazio e il conseguente abbandono degli spazi produttivi) e molto spesso le imprese hanno preferito spostare le proprie sedi nei paesi emergenti laddove la competitività era maggiore.

Appare allora chiaro come le ragioni dell'abbandono non siano necessariamente da ricercarsi nella crisi dei comparti industriali, ma siano anche conseguenza della

⁵Sono aree abbandonate in seguito alla cessazione di un'attività di tipo industriale.

riorganizzazione degli impianti stessi.

Di non minore importanza sono stati poi gli eventi collegati alla **recessione economica** ed alla **crisi energetica** degli anni Settanta (eventi che hanno visto l'avvento di un forte arresto demografico ma anche l'ampliarsi delle periferie all'interno delle città e la nascita di un primo interesse nei confronti del recupero del patrimonio edilizio) e la **deindustrializzazione** degli anni Ottanta per la riorganizzazione della produzione (con conseguente delocalizzazione delle strutture fuori dalle grandi città).

È proprio a questi anni che risalgono le prime considerazioni sul **futuro** di queste aree: infatti tra il **1980** ed il **1985** gli studi italiani si sono concentrati in particolar modo sulla scala locale e sulla ricerca di alcuni casi-studio (anche se non sono venute meno le operazioni di completa demolizione, giustificata come opportunità per un nuovo ridisegno urbano dal momento che *"per anni le aree industriali dismesse, avendo subito la perdita della funzione d'uso produttiva, sono state identificate come luoghi estranei al tessuto urbano, dei veri e propri ruderi insediativi, privi d'identità e sconnessi dalla città storica"*⁶) ed hanno poi raggiunto una **fase** più **matura** nei primi **anni Novanta**, quando l'approccio si è avvicinato alla dismissione considerando anche le pratiche per il **riuso** ed i nuovi strumen-

ti urbanistici e di pianificazione territoriale e si è riaperto l'**interesse per i vuoti**, considerati da questo momento in poi *"una sorta di maggese sociale in attesa di essere recuperato"*⁷.

Al giorno d'oggi le aree dismesse rappresentano il **valore aggiunto** che può essere sviluppato mediante il loro riutilizzo, proponendole come spazi in grado di accogliere il nuovo; all'interno di questa prospettiva si colloca anche la possibilità di unire il riuso di tali spazi alla riqualificazione dei tessuti marginali e delle periferie in maniera tale da **ridefinire l'identità urbana**.

⁶ Cesare Sposito, *Il dibattito tra demolizione e conservazione*, pag. 14 in *Problemi e sostenibilità nelle aree industriali dismesse* in *Sul recupero delle aree industriali dismesse. Tecnologie, materiali, impianti ecosostenibili e innovativi*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli, 2012

⁷ Anna Maria Frallicciardi, Marcello D'Anna, *Teoria e prassi dei vuoti urbani – Distribuzione tipologica dei vuoti in Italia*, pag. 31 in *Se i vuoti non si riempiono* in *TRIA - rivista internazionale di cultura urbanistica n°14*, Università degli Studi di Napoli Federico II, Edizioni Scientifiche Italiane, 2015

L'ESPERIENZA INGLESE: VACANT E DERELICT LAND

1.2

La Gran Bretagna (così come la Francia e l'Italia) rappresenta il paese europeo in cui si è registrato il **maggior avanzamento del dibattito** riguardante la dismissione oltre che il luogo in cui si sono sviluppate esemplari politiche di riuso delle vecchie fabbriche.

Non a caso l'Inghilterra possiede un **antico carattere** relativo al suo sviluppo industriale (si faccia riferimento, ad esempio, al suo progresso anticipato rispetto agli altri paesi europei), facilmente ricollegabile alla sua crescita urbana: negli anni subito successivi alla prima rivoluzione industriale infatti sul suo territorio si sono insediati diversi impianti produttivi (aventi differenti modalità di insediamento e che sono successivamente mutati in seguito allo sviluppo delle nuove fonti energetiche e delle tecnologie): appare quindi ovvio che i processi di deindustrializzazione abbiano colpito in primo luogo questa nazione.

Quest'ultima, inoltre, annovera una **lunga esperienza** riguardante il recupero degli elementi dismessi e vede la nascita, intorno al 1950, dell'archeologia industriale come disciplina finalizzata alla conservazione dei manufatti risalenti al periodo industriale e si è sviluppata al punto tale da ottenere l'inserimento, all'interno della legislazione per la tutela dei beni culturali, dei monumenti industriali definiti come "qualunque edificio o altra struttura fissa,

*specialmente del periodo della rivoluzione industriale, che, in sé o associato a impianti o strutture, illustra l'inizio e lo sviluppo di processi tecnici e industriali, compresi i mezzi di comunicazione"*⁸.

A partire dagli **anni Sessanta** del Novecento il processo di dismissione ha cominciato ad interessare principalmente i **grandi agglomerati urbani** (come Londra), comportando un grande aumento dei siti industriali abbandonati ed una sempre maggiore disoccupazione.

Solo in un secondo momento sono state poi coinvolte le grandi aree cittadine di più recente industrializzazione, fino a toccare le aree manifatturiere delle West Midlands e del North West, testimoni della crescita verificatasi durante i primi anni susseguiti al secondo conflitto mondiale.

La questione relativa alla dismissione industriale è stata quindi inizialmente trattata in Gran Bretagna con un interesse nei confronti degli spazi abbandonati derivante in primo luogo dal desiderio "di innescare un processo più ampio di rigenerazione del tessuto socio-economico, fortemente compromesso dalla chiusura degli impianti industriali"⁹ ed ha rappresentato un **punto di riferimento esemplare** per le politiche di riuso che sono successiva-

⁸ Si tratta della definizione fornita dall'Inspectorate of Ancient Monuments del Ministero dei Lavori pubblici britannico.

⁹ Egidio Dansero, **Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino**, Torino, edizioni Libreria Cortina Torino, 1993

mente state adottate in altri paesi (specialmente in Francia e in Italia).

Il fenomeno dell'abbandono degli ex spazi industriali ha investito i paesi inglesi fin dall'inizio degli **anni Settanta**, portando con sé degrado e disoccupazione; gli studi inglesi riguardanti queste aree si sono concentrati in particolare modo sull'utilizzo del **censimento** quale strumento utile per analizzare e definire, qualitativamente e quantitativamente nel tempo, il fenomeno arrivando anche a distinguere tra aree più o meno problematiche piuttosto che tra quelle recuperabili o non recuperabili.

La principale classificazione degli spazi in disuso è però stata effettuata mediante l'utilizzo di due termini ben precisi:

1. Derelict land o area degradata, indica un'area talmente danneggiata dall'utilizzo industriale al punto che è impossibile utilizzarla senza che venga prima trattata. Si tratta perlopiù di "*discariche e depositi di materiali di sterro, cave e miniere, impianti militari e di servizi, linee ferroviarie e scali, e altri terreni abbandonati.*"¹⁰

2. Vacant land o area vacante, indica un'area non utilizzata a fini pubblici.

Il maggior numero di aree abbandonate e degrada-

te (nello specifico acciaierie ed industrie metallurgiche, piuttosto che gasometri o industrie chimiche, petrolifere, tessili) si trovano all'interno delle *inner cities*¹¹, in cui è possibile un più alto potenziale di sviluppo e riutilizzo.

Esistono differenti opinioni riguardanti l'esistenza di tali spazi: secondo alcuni, infatti, la cosiddetta *land vacancy* viene considerata come una sorta di **anomalia del mercato** dovuta a fattori quali la scarsità della domanda.

Un secondo orientamento, invece, sofferma la propria attenzione sull'articolato **procedimento** che riguarda la **dismissione** dell'area ed il suo successivo **recupero**: in questo senso la vacancy è soprattutto inserita in più ampio panorama di interrelazioni che la identifica come un problema temporaneo e passeggero, circostanza inesorabile in un processo di rinnovamento funzionale e di riqualificazione dell'area.

Infine, un ultimo punto di vista sostiene la teoria secondo cui il tema delle aree dismesse (e del processo di riutilizzo) può essere inserito all'interno dei più **ampi cambiamenti economici**: in questo caso il fenomeno viene perlopiù esaminato sotto una prospettiva di tipo economico.

¹⁰ Egidio Dansero, **Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino**, Torino, edizioni Libreria Cortina Torino, 1993

¹¹ Zone centrali della città.

L'ESPERIENZA FRANCESE: LE FRICHES INDUSTRIELLES

1.3

Anche il dibattito francese risulta di grande importanza, sia per la **rilevanza** degli studi a riguardo sia per il **livello di approfondimento** raggiunto.

Sulla scia dell'esperienza inglese, quindi, anche in Francia c'è stata una crescente **attenzione verso la valorizzazione dei siti dismessi**: si tratta di aree contaminate che si trovano principalmente in aree urbane di valore, vicino al centro, e la loro riqualificazione dipende in gran parte dalla volontà della popolazione locale anche se i costi, spesso elevati, della decontaminazione rappresentano un grosso ostacolo per i proprietari, che preferiscono quindi lasciare queste aree all'abbandono piuttosto che investire nella loro riqualificazione.

Questi spazi (che possiamo definire non strutturati), lasciati in eredità in seguito al declino di alcune attività industriali, sono identificati con il termine **friches industrielles** (o, letteralmente, deserti industriali).

La questione delle friches industrielles si è sviluppata in Francia in seguito alla crisi economica degli **anni Settanta**: in un primo momento l'attenzione si è focalizzata soprattutto sulla **ristrutturazione** delle aree industriali dismesse, mentre in un secondo momento il dibattito si è articolato e sviluppato in due differenti fasi:

1. In un **primo momento** l'interesse è stato rivolto nei confronti della ristrutturazione di alcune vecchie fabbriche

che ritenute degne di interesse;

2. La **seconda fase** ha invece visto la partecipazione degli organismi regionali e ministeriali, che hanno focalizzato l'attenzione sul problema vero e proprio dei deserti industriali.

Ciò che accomuna entrambi i momenti di riflessione è la volontà di definire la dimensione del problema.

A partire dagli **anni Ottanta** ci si è invece concentrati sul **riuso** delle intere aree, al punto tale che è stato istituito un ente nazionale, lo IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île de France), che si occupa di censire i vecchi impianti industriali ormai dismessi al fine di specificarne il grado di utilizzo e l'ultima attività svolta al suo interno. Lo scopo è principalmente quello di **quantificare la dismissione** considerando solo le aree che potrebbero influire sulle trasformazioni territoriali (trascurando quindi gli spazi di piccole dimensioni, non influenti sulle trasformazioni sul territorio).

Il **1985** rappresenta pertanto una data chiave nella trattazione della problematica e coincide con l'anno in cui all'ingegnere Jean-Paul Lacaze viene affidato (da parte della DATAR, ovvero la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) l'incarico di realizzare un vero e proprio **studio sulle politiche di riuso** delle

friches industrielles, in modo tale da poterle **quantificare** sul territorio per poterne conoscere “*la distribuzione geografica e la tipologia delle attività coinvolte*”¹².

Consequente è stata la redazione di un rapporto (denominato **rapporto Lacaze**) riguardante l'aspetto quantitativo della dismissione, che ha permesso di operare una distinzione tra le friches presenti all'interno del contesto urbano (chiamate semplicemente *friches*) e quelle situate nelle zone periferiche delle città (le cosiddette *grandi friches*), a loro volta identificabili (in base alle loro possibilità di intervento) in:

1. Friches riutilizzabili nel **medio-breve periodo**;
2. Friches con prospettive di riuso a **medio-lungo periodo**, interessanti per localizzazione e dimensione;
3. Friches **senza possibilità di riutilizzo** per assenza di domanda.

Ma se è vero che “*dans le roïnes du capitalisme se lève un nouveau monde*” - come sostiene l'antropologa Anne Tsing - allora ciò che sembrava essere una catastrofe ha, con il passare del tempo, incantato gli audaci, che hanno investito nella **trasformazione delle friches** per convertirle in **luoghi di arte e vita**, proprio come è accaduto ad alcuni siti, tra cui:

1. **La caserma Niel a Bordeaux**: all'interno del quartiere

popolare sulla riva destra della Garonna, parte del patrimonio storico di Bordeaux è stato riconvertito nel **Darwin Éco-système**; si tratta di un incubatore per lo sviluppo sostenibile nonché un laboratorio urbano il cui obiettivo è quello di conciliare economia ed ecologia, creatività e recupero. Il progetto prende vita nello storico complesso composto dall'ex caserma militare Niel e dai quattro ex magazzini generali, costruiti nel 1868 per immagazzinare merce ed acquistati poi dallo Stato nel 1874 (quando venne costruita, in aggiunta, la caserma Niel).

Gli spazi della caserma, abbandonati nel **2005**, sono da quel momento diventati oggetto di interesse per alcune proposte di sviluppo immobiliare al punto che, al fine di evitare la distruzione dei Magazzini Generali, è stato proposto un **progetto di rilancio e recupero** dell'area.

Attualmente Darwin occupa diecimila metri quadri dell'ex caserma militare abbandonata, che dalla sua dismissione è diventata allora il punto di riferimento per artisti che hanno cominciato a realizzarvi **graffiti** e forme innovative di **street art**.

Inoltre, in quanto città dello skatebord, Bordeaux vanta diverse aree in cui è possibile praticare questo sport ed uno spazio per gli skateboarder, progettato a partire da materiali di riciclo, si trova proprio all'interno dell'ecosistema Darwin.

¹²Michela Barosio, *Gli studi francesi*, pag. 37 in *Il fenomeno della dismissione industriale in L'impronta industriale: analisi della forma urbana e del progetto di trasformazione delle aree produttive dismesse*, Milano, Franco Angeli, 2009



Il Darwin Éco-Système vanta al suo interno la presenza di uno skate park, spazi di espressione libera per artisti di graffiti, aree di co-working. (Scatto di Sara Soullignac, 2018)



L'ex caserma Niel come spazio di aggregazione sociale durante la proiezione di un film all'aperto. (Scatto di La Brigade, 2018)



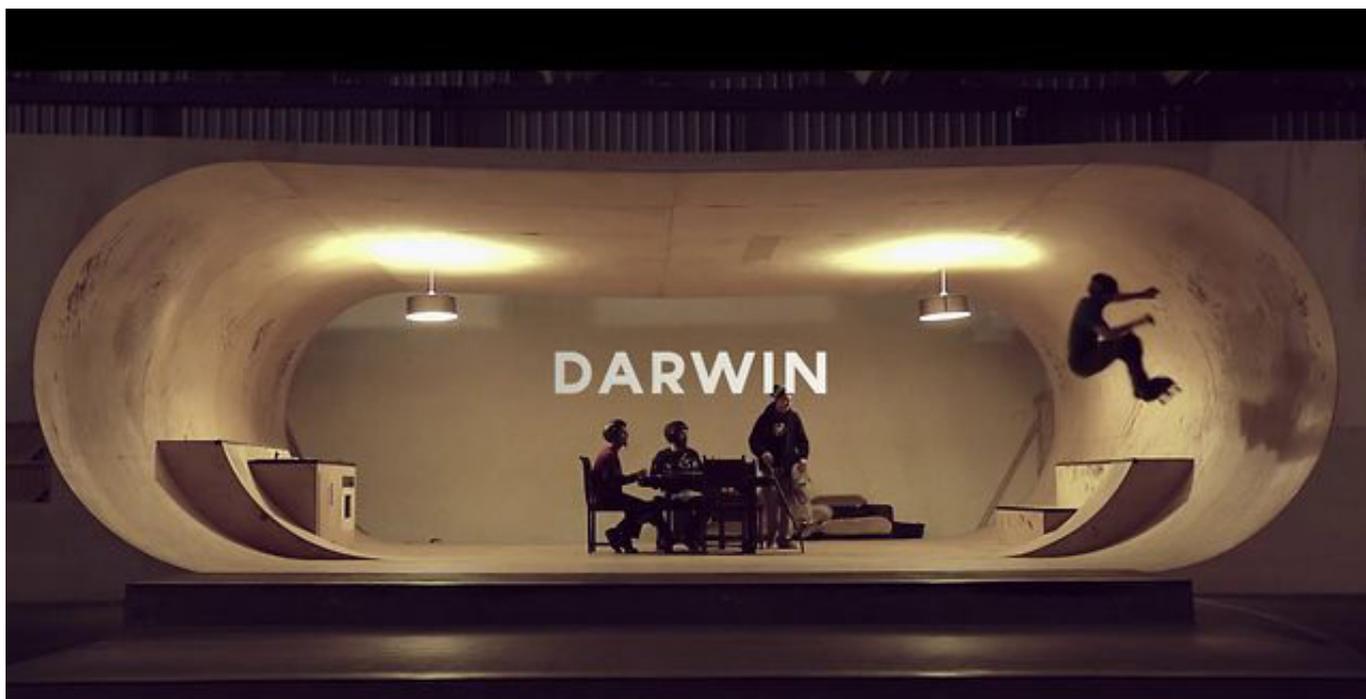
Ingresso del Darwin: espressioni artistiche su una delle facciate dell'edificio.



Uno dei lavori di street art presenti all'interno dell'area. (Scatto di Sarah Chevalley, 2018)



Nell'area esterna lo scheletro della caserma ormai dismessa si staglia al di sopra di uno spazio dedicato allo skateboard .



Oltre agli spazi esterni dedicati allo skateboarding ve ne è anche uno interno denominato Hangar Darwin. (Scatto di El Groovybaby, 2013)

2. Friche La belle de Mai a Marsiglia: sede di una delle più grandi industrie francesi di tabacco (con una produzione di quasi cento milioni di sigari all'anno), la fabbrica - già costruita nel 1848 - si stabilì alla Belle de Mai nel **1868**; lo stabilimento, situato lungo la ferrovia, ha subito poi diverse fasi di espansione legate all'aumento del consumo di sigarette ed all'evoluzione dei metodi di produzione (quali l'elettrificazione progressiva delle macchine) fino ad arrivare alla sua dismissione definitiva nel 1990.

Riconvertita nel **1992**, attualmente l'ex manifattura (di cui l'area rinnovata occupa quarantacinquemila metri quadrati) è uno degli ultimi testimoni del picco industriale della città ed incarna l'**amore per l'arte** in ampi spazi che ospitano diverse mostre e film grazie alla promozione della **permanenza artistica**: la Friche infatti, per le sue dimensioni e l'elevato numero di spazi a sua disposizione, può offrire i suoi luoghi di lavoro a diverse discipline artistiche (teatro, danza, musica, arte contemporanea, radio) e consentire, inoltre, una simultaneità di progetti.

In questo modo scultori, comici, pittori, fotografi, ballerini e produttori possono prendersi il tempo necessario per scrivere e produrre.

Le attività della Friche si fondano su un unico **credo** basato sulla necessità artistica come strumento per incrociar-

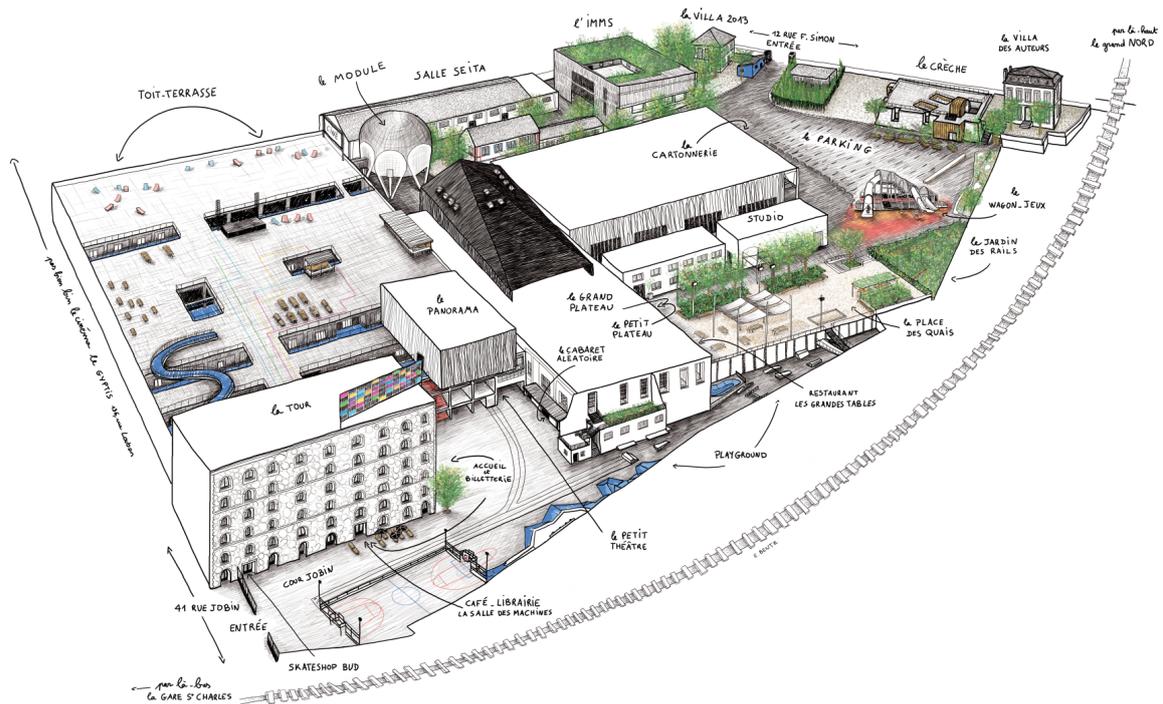
si con il pubblico, che trova spazio durante tutto l'arco dell'anno grazie ad una ricca programmazione artistica.

L'**obiettivo** del progetto è quello di realizzare un **polo**, a scala locale ed internazionale, per gli artisti e per il quartiere, inventare nuovi modi di socializzazione ed alimentare gli spazi culturali della città di Marsiglia.

Si tratta quindi di una vera e propria **fabbrica di arte e cultura**, oltre che di una sperimentazione urbana dal momento che il progetto è stato coltivato come uno spazio urbano in continua evoluzione, che dà importanza anche dell'ambiente - nell'ottica della sostenibilità - ed allo **spirito collettivo**: alla base dell'approccio urbano ed architettonico infatti sono presenti case per progetti partecipativi e spazi urbani con giardini condivisi.

Ma non solo: sono oltre 70 le strutture e quasi 400 i professionisti dell'arte e dello spettacolo che rendono vivo questo luogo di creazione contemporanea e produzione artistica multidisciplinare, che conta al suo interno anche la presenza di uno skatepark, un ristorante, un mercato contadino, luoghi di esibizione, un teatro pubblico, una sala da concerto e numerose aree verdi.

Dal 2002, inoltre, il sito è suddiviso in tre poli: uno storico e istituzionale, un centro multimediale ed infine una terza isola definita come polo dedicato alla cultura vivente.



Un'illustrazione di Emmanuelle Bentz mostra, in assonometria, l'impianto organizzativo dell'ex industria di tabacco.



Cinema en plein air organizzato sulla terrazza della Friche. (Scatto di Caroline Dutrey, 2019)



Spazio espositivo realizzato in occasione della mostra per il festival Marsiglia Provenza nel 2018. (Scatto di Thomas Sauvin, 2018)



Quest'area, dedicata allo skateboard, fa parte del progetto "sport e cultura" della Friche in linea con il Board Spirit marsigliese. (Scatto di Margo.lc, 2018)

3. Les Subsistances a Lione: questo **laboratorio** internazionale **di pratica e creazione artistica** è un luogo dedicato alle nuove lingue dello spettacolo dal vivo (danza, teatro, circo, musica, digitale) situato a Lione nel cuore del primo distretto, sulle rive della Saona; un vero e proprio luogo di vita, creazione e sperimentazione aperto a tutti.

Les Subsistance trovano spazio all'interno dell'ex Convento di Santa Maria delle Catene, costruito all'inizio del XVII secolo dall'Ordine della Visitazione; nel 1789 l'intero complesso religioso venne dichiarato proprietà nazionale e nel 1807 fu messo a disposizione dell'esercito.

All'inizio del XX secolo i suoi spazi furono utilizzati per contenere razioni da combattimento, vino, panificazione e per provvedere alla torrefazione del caffè ed alla macinatura del grano.

Rinominato sussistenza militare nel 1941, l'edificio ha gradualmente cessato la sua funzione ed è diventato proprietà della città di Lione nel **1995**.

Nel **2004** gli spazi di stoccaggio dell'esercito sono stati trasformati in un **laboratorio di creazione** e dal 2007 ospitano anche l'**Ecole des Beaux-Arts**, che ha trasformato la città nel principale polo di produzione artistica.

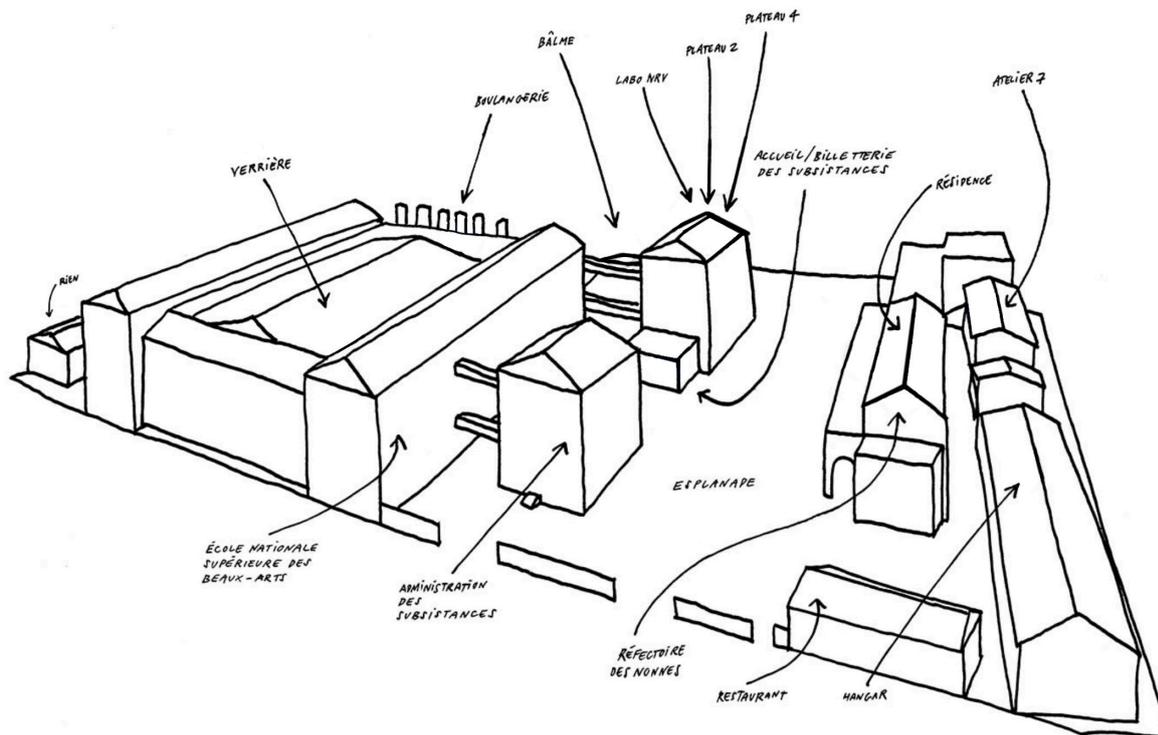
L'**idea** di questa sede (di 22.500 metri quadrati) ruota attorno alla possibilità di creare dei **legami** forti tra gli artisti ed il pubblico attraverso una serie di incontri.

Il complesso è organizzato attorno a tre sale per spettacoli, un salone sormontato da una copertura vetrata, tre spazi di lavoro, uno spazio espositivo ed una residenza per artisti. *"Abbiamo spazi di lavoro e di rappresentazione estremamente diversi. Alcuni fungono da studio di prova e altri sono dedicati a produzioni su larga scala"*, spiega Cathy Bouvard, condirettore delle Subsistances.

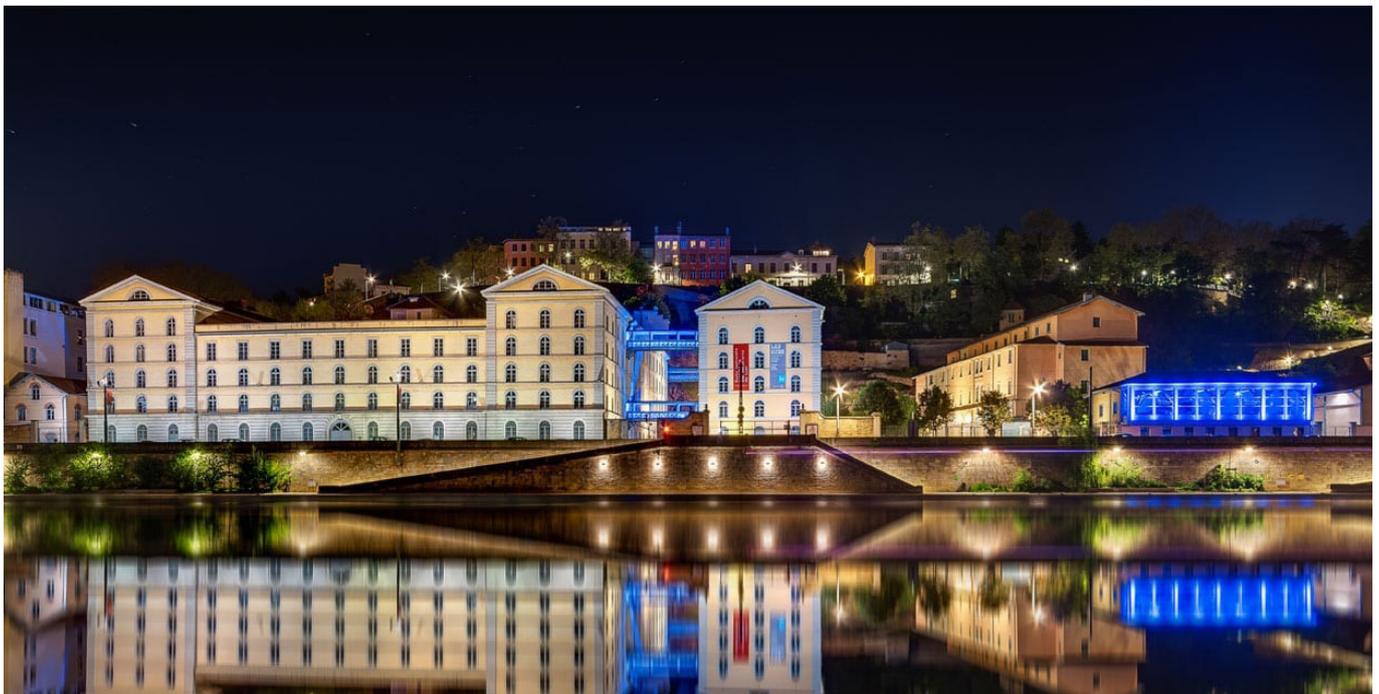
Les Subsistances sono un laboratorio per artisti ma anche un centro di sperimentazione per il pubblico, il cui obiettivo è quello di **aprire l'arte alle generazioni future**: questo desiderio si concretizza in particolare nella fornitura di spazi creativi ai giovani artisti dilettanti e nella moltiplicazione di workshop organizzati con i professionisti di ogni disciplina.

Infatti l'edificio accoglie giovani aziende e professionisti della danza, del teatro e del circo ed oltre ad offrire loro alloggio vengono forniti anche uno spazio di lavoro, un team tecnico e mezzi di produzione adeguati in modo tale che gli artisti possano avere *"il tempo e la libertà di crescere, di evolvere nella loro arte e infine di riuscire nel loro progetto artistico"*¹³.

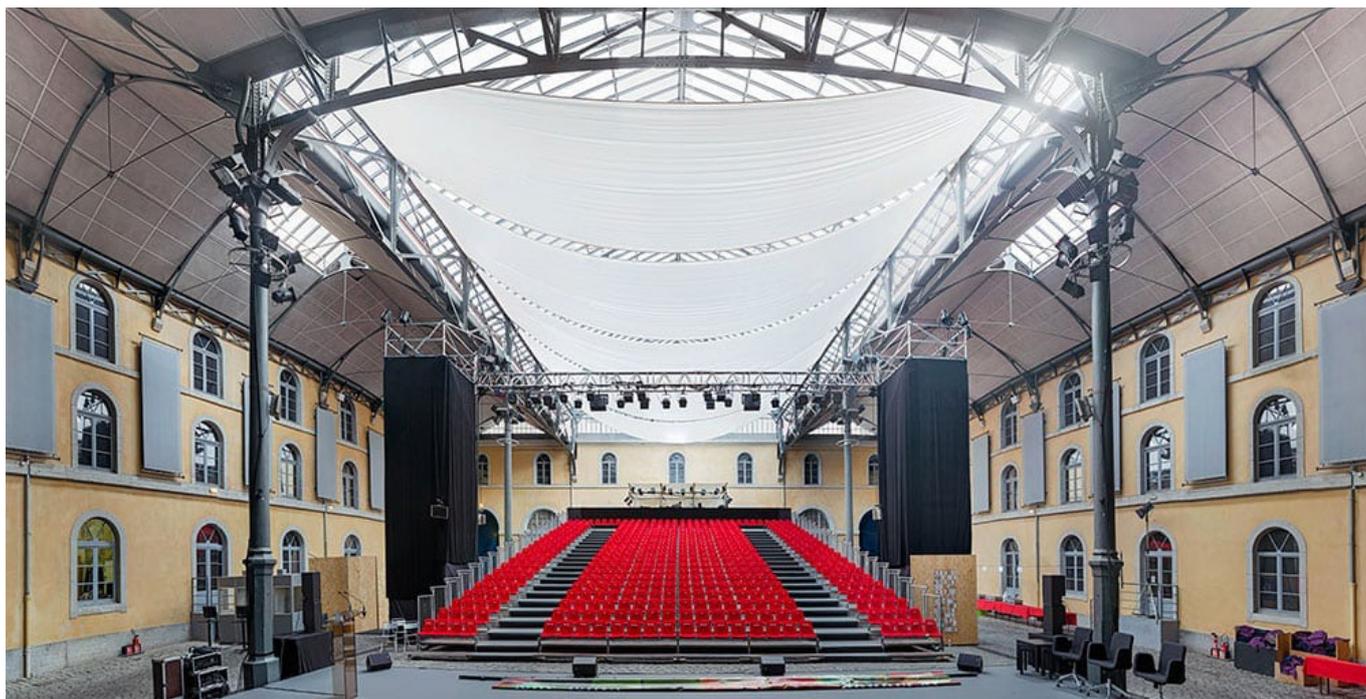
¹³ Cathy Bouvard, **Les Subsistances : le spectacle vivant sous toutes ses coutures**, articolo di blog, disponibile all'indirizzo <https://flashmatin.fr/culture/theatre/les-subsistances-le-spectacle-vivant-sous-toutes-ses-coutures>, consultato ad aprile 2019



Organizzazione degli spazi all'interno delle Subsistances: tre sale per lo spettacolo ed altrettanti luoghi di lavoro, una "verrière", uno spazio per le esposizioni ed una residenza per artisti oltre ad un ristorante ed all'École Nationale des Beaux-Arts de Lyon. (Fonte: <https://www.les-subs.com/les-espaces/>)



Panoramica esterna del complesso architettonico. (Scatto di www.les-subs.com/les-espaces/)



La verrière de Les Substances allestita per uno spettacolo. (Scatto di www.les-subs.com/les-espaces)



Una delle sale destinata alle prove degli artisti ed ai successivi spettacoli, denominata Hangar. (Scatto di www.les-subs.com/les-espaces)

L'ESPERIENZA ITALIANA

1.4

Già a partire dagli anni Settanta l'Europa vede profilarsi i primi fenomeni di dismissione industriale, che in Italia si manifestano intorno ai **primi anni Ottanta** in concomitanza con lo sviluppo degli studi riguardanti lo stesso tema (che prendono avvio soprattutto nelle aree del Nord Italia, dove il fenomeno si era già presentato - anche se in misura minore - nel decennio precedente).

Il più grande esempio di dismissione in Italia è rappresentato dallo stabilimento siderurgico **Italsider di Bagnoli** (così chiamato dal 1961, in seguito alla fusione dell'Ilva con la società Cornigliano): *"il 20 ottobre 1990, con l'ultima colata, viene spenta l'area a caldo del centro siderurgico di Bagnoli, uno dei più grandi d'Europa, la cui costruzione era cominciata 84 anni prima, nel 1906 [...]".*¹⁴

La crisi dello stabilimento, i cui primi segnali si erano avvertiti già negli anni Settanta, ha rappresentato il preludio del declino del capitalismo e del ridisegno dell'Italia industriale dovuto alla nascita dei nuovi settori (quali il chimico e l'informatico), ma anche alla concorrenza dei paesi di nuova industrializzazione.

La sua chiusura è diventata un **caso esemplare** dei processi di deindustrializzazione che hanno investito il Sud Italia nell'ultimo decennio del 1900, segnando così il destino di quella che viene chiamata la *città del ferro*: infatti

*"come fu semplice creare proprio qui il cuore siderurgico d'Europa, è altrettanto difficile oggi riconvertire questa zona alla sua naturale inclinazione, quella turistica".*¹⁵

Con il manifestarsi dei vuoti, allora, si è potuto assistere ad una sempre maggiore attitudine allo studio di questo fenomeno; le ricerche si sono differenziate a seconda dell'oggetto di interesse, delle metodologie attraverso cui sono stati svolti gli studi e degli obiettivi prefissati anche se il tipo di approccio seguito ha rappresentato l'elemento in comune.

La soluzione italiana è stata principalmente quella di *"ricercare le **modalità di recupero** dell'edificio dismesso, riempiendolo di nuovi contenuti, cui si accompagna, in molti casi, la preoccupazione di non cancellare l'identità industriale che lo contraddistingueva"*¹⁶, tralasciando completamente l'indagine riguardante la natura e la causa del problema.

Generalmente, il dibattito italiano si è articolato secondo le seguenti **tre fasi**:

1. La prima ha posto l'attenzione sulla presenza dei **vuoti**, cui sono seguiti alcuni tentativi di riqualificazione: infatti grazie alla loro posizione in parti centrali della città, i grandi fabbricati dismessi si sono pian piano configurati

¹⁴ Francesco Soverino, *C'era una volta l'Ilva a Bagnoli*, pag. 1 in *Resist-oria. Bollettino dell'Istituto campano per la storia della Resistenza*, Napoli, s.l.e., 2018

¹⁵ Simonetta Ieppariello, *Bagnoli e l'isola che non c'è. C'era una volta una fabbrica-il Circolo Ilva e gli ex lavoratori dell'Italsider: storie di un secolo di cambiamento*, articolo, disponibile all'indirizzo <https://www.ottopagine.it/na/attualita/158905/bagnoli-e-l-isola-che-non-c-e-c-era-una-volta-una-fabbrica.shtml>, consultato a febbraio 2019

¹⁶ Egidio Dansero, *Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Torino, edizioni Libreria Cortina Torino, 1993

come nuove occasioni per il recupero dell'assetto urbanistico.

2. Una seconda fase ha visto invece crescere l'attenzione nei confronti del fenomeno **dismissione** nonché una presa di coscienza del problema, che vede quest'ultimo confrontarsi con alcuni casi simili presenti nel panorama internazionale; a questo punto la problematica ha cominciato ad ampliare i suoi orizzonti, arrivando ad interessarsi non solo delle degli impianti che si erano già liberati delle precedenti funzioni industriali, ma anche di quelli ancora attivi e che sembravano liberabili.

3. L'ultima fase, più matura, ha mirato ad identificare una **dimensione quantitativa** del problema attraverso una serie di censimenti ed analisi dei casi.

Si può dire dunque che gli studi italiani, così come quelli inglesi e francesi, si concentrino principalmente sull'importanza della **mappatura** come strumento per quantificare il patrimonio edilizio in disuso al fine di operare una valida strategia di recupero, valorizzazione e restituzione alla collettività dello stesso come presupposto per un nuovo utilizzo del bene.

A tal proposito è stata approvata la proposta di realizzazione di una **mappa dell'abbandono** quale vero e proprio **progetto di ricerca** che mira a creare più consapevolezza

za su come gli spazi vacanti possano essere considerati come una risorsa efficace in vista, soprattutto, di progetti artistici, culturali e sociali.

L'Italia infatti, oltre ad essere un paese che emerge tra gli altri per la grande quantità di beni culturali presenti sul proprio territorio, presenta tuttavia un grande numero di **beni abbandonati**; recuperare questi spazi in disuso *“significa non solo riappropriarsi di una parte del patrimonio culturale, ma significa anche agire sulla riqualificazione sociale del territorio, poiché spesso questi siti si trovano collocati in zone periferiche, significa altre sì dare nuove opportunità lavorative ai giovani all'interno delle proprie comunità locali attraverso azioni provenienti dal basso e quindi strettamente legate alle esigenze territoriali”*.¹⁷

Iniziato quindi con la mappatura del territorio fiorentino, il progetto si è rapidamente esteso fino a coprire l'intero territorio toscano ed è ancora in continua espansione al punto che Il Senato italiano, ispirato al progetto, ha promosso un'**indagine** a scala **nazionale** recante lo stesso nome.

La ricerca esamina quattro diversi aspetti dell'argomento: la memoria storica, l'archeologia contemporanea, le strategie di riutilizzo ed il consumo del suolo; per raggiungere i propri obiettivi la natura del problema è esaminata non solo tramite la mappatura del territorio, ma anche

¹⁷ Simona Poltini, **La mappa dell'abbandono: restituire alla comunità il nostro patrimonio**, articolo disponibile all'indirizzo https://archeologiaindustriale.net/4541_la-mappa-dell-abbandono-di-michela-montevicchi/, consultato a marzo 2019



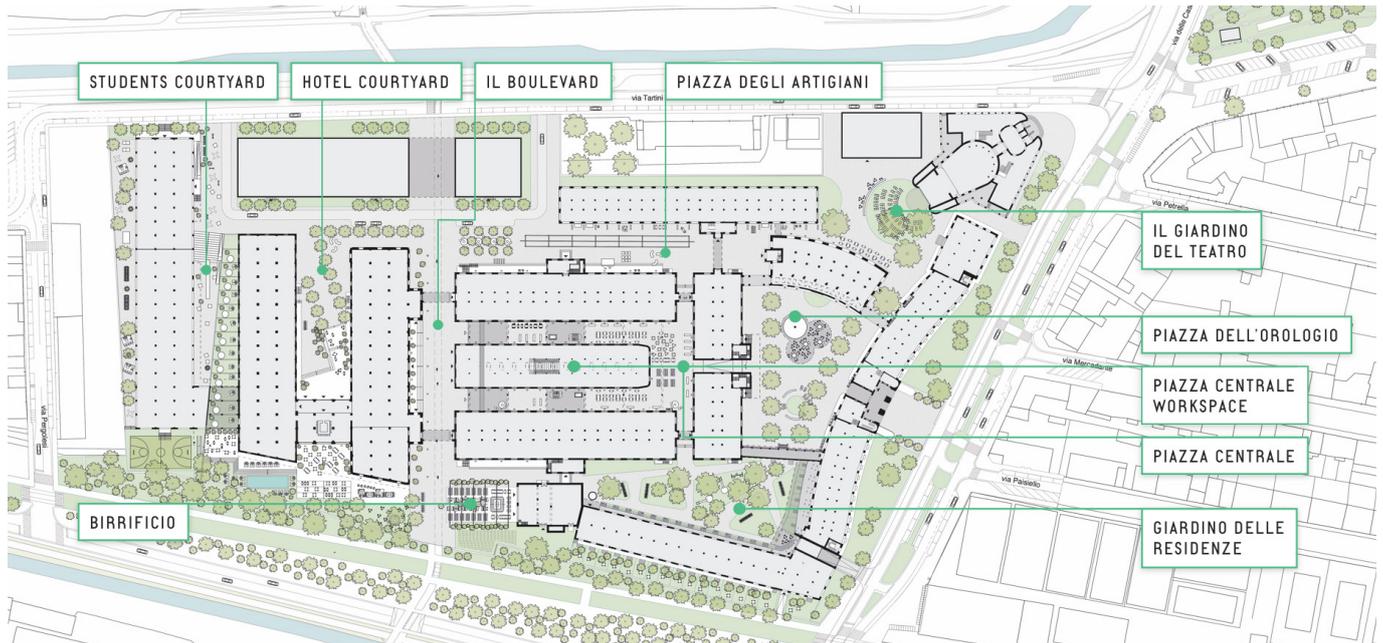
L'immagine aerea mostra la grandezza della Manifattura: un'area di sei ettari, composta da sedici edifici ed una superficie coperta di 100.000 metri quadri.

mediante l'organizzazione di incontri, conferenze e workshop ed utilizzando alcuni di questi luoghi come spazi per interventi artistici.

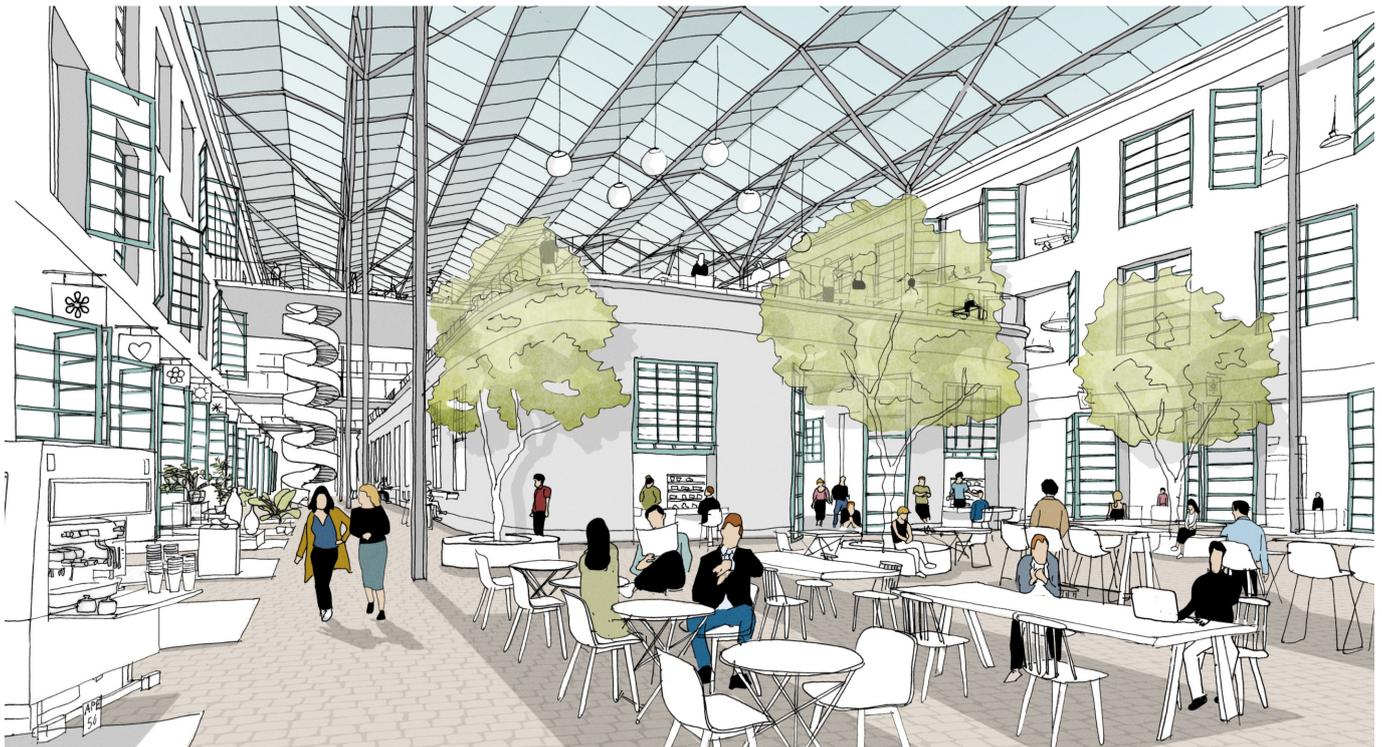
La mappatura non è altro che uno dei primi presupposti per un lavoro di intervento che riguarda numerosi siti industriali dismessi e che permette di **ragionare** sui futuri progetti di recupero che possano regalare loro una nuova vita a beneficio della collettività, come sta accadendo per il complesso della **Manifattura Tabacchi di Firenze**. Il complesso industriale (simbolo dell'architettura razionalista italiana ed ormai in disuso) realizzato a Firenze negli anni Trenta per la lavorazione del tabacco e la produzione di sigari e sigarette è dismesso dal 2001 e vedrà la sua rinascita a nuova vita dopo quasi venti anni di abbandono; la Manifattura è oggetto di un progetto di recupero che punta tutto sulla riqualificazione dei fabbricati esi-

stenti (senza tralasciare la valorizzazione della memoria e dell'identità del luogo) e sulla creazione di un nuovo quartiere attrattivo per la città che guardi alla cultura ed alla creatività, ma anche al turismo e all'artigianato, il tutto integrato con residenze e luoghi dedicati all'istruzione. L'intero progetto ruota attorno ad una **piazza coperta** sviluppata su più livelli e fruibile durante tutto l'arco dell'anno, sovrastata da una copertura vetrata che ingloba la vecchia officina, situata proprio al centro della piazza stessa.

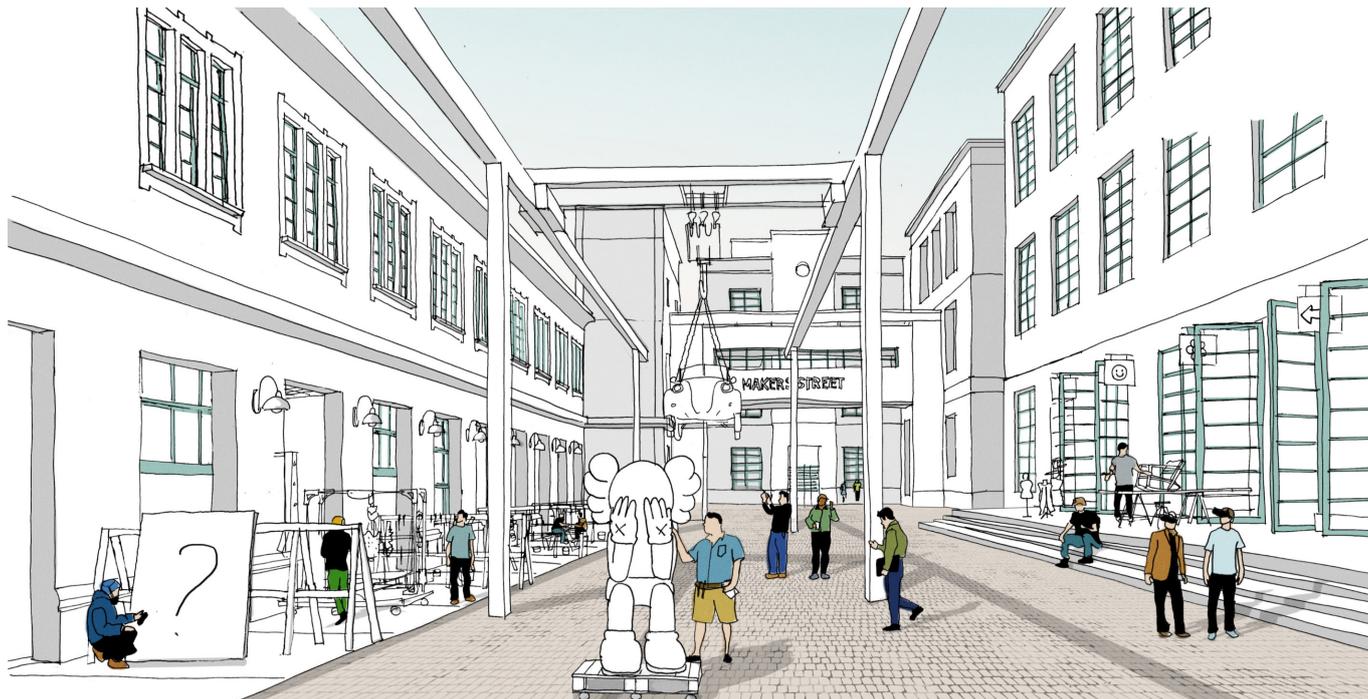
Il piano terra prevede la presenza di luoghi dedicati al ristoro, laboratori per gli artigiani e spazi per eventi temporanei; ai piani superiori troveranno invece spazio ambienti di co-working. Sono inoltre stati pensati alcuni ambienti per favorire l'**interazione sociale**: **mercati d'arte**, un **teatro** ed un **cinema all'aperto**.



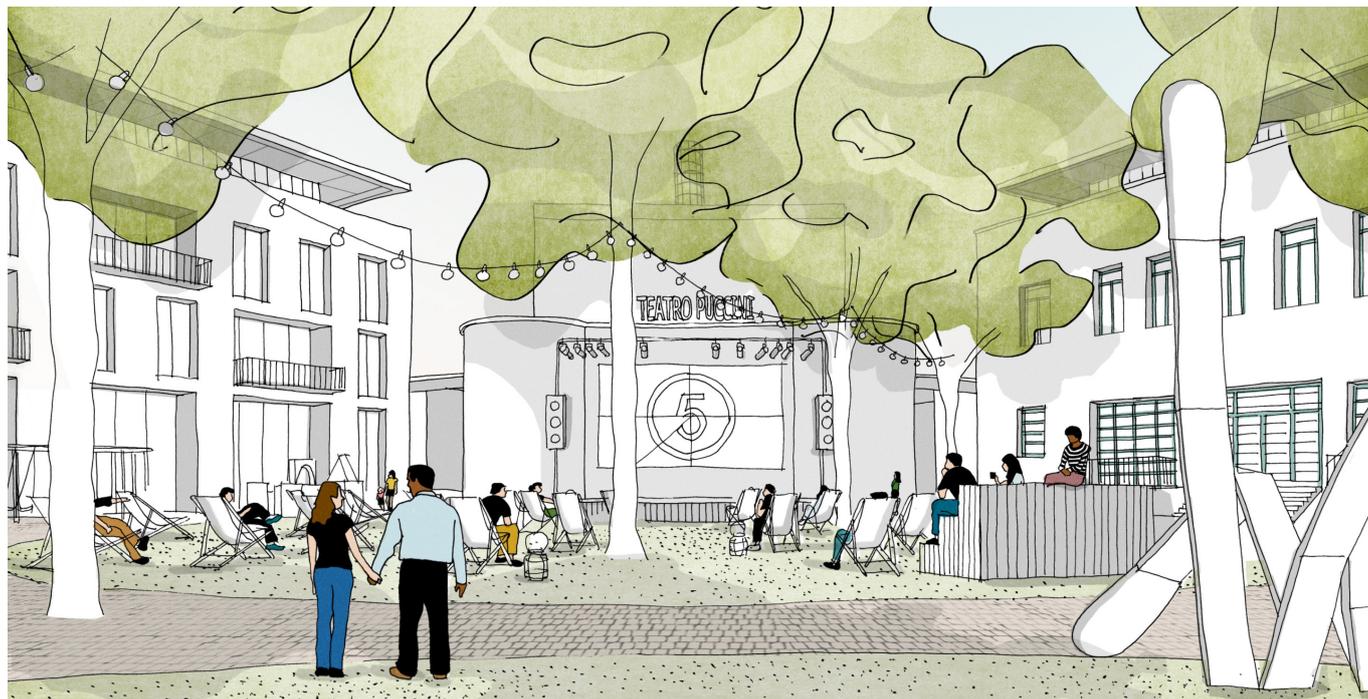
Il masterplan di progetto, con la distribuzione delle funzioni che saranno presenti all'interno dell'ex complesso industriale, firmato dallo studio Concrete Architectural Associated.



Concept progettuale dello studio Concrete Architectural Associated: la piazza centrale accoglierà il mercato e le botteghe, ma anche luoghi di incontro.



Gli spazi saranno animati da laboratori ed atelier in cui gli artisti potranno produrre ed esporre le proprie opere. (Schizzo dello studio Concrete Architectural Associated)



L'area che ospitava il dopo lavoro della Manifattura sarà adibita a teatro, con spettacoli sia all'interno che all'esterno. (Schizzo dello studio Concrete Architectural Associated)

PARTE 2

ABBANDONO



LA QUESTIONE DEI VUOTI

Due città a confronto: Berlino e Torino

“La questione dei vuoti urbani, intesi come luoghi privi di funzioni e ruoli che hanno perso la loro fisionomia per il venir meno del rapporto tra l'aspetto fisico, il carattere sociale delle attività e degli abitanti, la storia della città, si pone nel problema della loro futura destinazione funzionale. La singola fabbrica o qualsiasi edificio industriale raramente appare come un manufatto di per se stesso significativo: esso illustra non un prodotto ma un processo di una fase importante della nostra storia della città, la società industriale del primo Novecento.”
S. Canepa

I VUOTI

2.1

Le aree industriali dismesse rappresentano oggi un fenomeno molto diffuso in Italia (così come nel resto dell'Europa) nonché una consistente quota del patrimonio urbano ed extraurbano in disuso ed in avanzato stato di degrado per le quali è necessario un intervento di riqualificazione.

Questi edifici, così come le aree ad essi connesse, costituiscono una grande **occasione** per la progettazione di una serie di interventi che possano condurre la città a riappropriarsi della propria identità; si tratta per lo più di aree di vaste dimensioni che si sono create in epoca moderna all'interno delle periferie dei centri urbani e che, dopo essere state il centro dello sviluppo economico fino agli anni Cinquanta e Sessanta, sono state private del proprio ruolo e si sono svuotate, diventando così un'occasione per la rinascita e per lo sviluppo economico e sociale della città stessa.

Una volta dismesse, queste aree hanno lasciato in eredità una serie di **vuoti** urbani che risultano difficili da gestire a causa delle questioni legate alla sicurezza ed al degrado ed è importante investire nella loro riqualificazione così da riuscire a trasformare il problema in una risorsa e restituire al territorio nuovi spazi di valore.

Obiettivo della riqualificazione è l'attribuzione di una

nuova destinazione d'uso che, però, tenga sempre conto delle caratteristiche intrinseche del manufatto, della salvaguardia della memoria storica e delle relazioni con il contesto nel quale si colloca, in modo da poter ricucire il tessuto urbano circostante.

In Italia, però, la dismissione ha causato **vuoti diversi**: infatti nei grandi complessi industriali (quali Torino, Milano, Genova piuttosto che Firenze, Napoli e Taranto) troviamo i complessi dismessi legati alla protoindustria, mentre *“sono diffusi soprattutto nel meridione i cosiddetti impianti mai nati: si tratta in larga parte di strutture mai ultimate o mai messe in funzione. [...] Nelle città costiere sono molto frequenti i vuoti portuali dovuti al ridimensionamento dei traffici commerciali.”*¹

Il fenomeno del vuoto urbano interessa un campo (a scala architettonica ed urbana) di notevole ampiezza, basti pensare che conta fra i suoi sinonimi quelli di area strategica, periferia interna, area dismessa, derelict o vacant land; il termine vuoto indica generalmente *“una vasta area resa disponibile per obsolescenza, abbandono o cambio di destinazione d'uso”*², ossia abbandonata o che ha visto una trasformazione funzionale rispetto al suo precedente utilizzo; sono locali che hanno perso la loro funzione originaria, prevalentemente industriale, ed oggi sono **in attesa di nuovi orientamenti**.

¹ Anna Maria Frallicciardi, Marcello D'Anna, *Teoria e prassi dei vuoti urbani – Distribuzione tipologica dei vuoti in Italia*, pag. 31 in *Se i vuoti non si riempiono* in *TRIA - rivista internazionale di cultura urbanistica* n°14, Università degli Studi di Napoli Federico II, Edizioni Scientifiche Italiane, 2015

²Achille Maria Ippolito, *Pensieri di paesaggio: un itinerario lungo 20 anni*, Milano, Angeli, 2018

Negli ultimi decenni si è potuto assistere all'abbandono di numerose aree urbane, in cui il degrado ha preso spesso il sopravvento sia con il passare del tempo sia per causa dell'incuria da parte dell'amministrazione e dei cittadini: il concetto di vuoto, quindi, coincide ed è strettamente connesso al tema dello spazio pubblico e, pertanto, può essere letto come una grande risorsa (urbana, culturale ed economica) nei processi di rigenerazione al fine di realizzare una destinazione d'uso corrispondente alle esigenze dei cittadini. Un riutilizzo delle aree dismesse ed una riprogettazione dal basso degli spazi abbandonati possono essere la chiave di svolta in un percorso di sviluppo sostenibile per una città che vede il vuoto urbano divenire spazio pubblico e bene per e della collettività. Ma perché riqualificare?

Il rischio più grande è che *“questi spazi, se svuotati dai loro contenuti e lasciati al nulla, rischiano di divenire dei non-luoghi”*³: si tratta di aree ormai prive di funzione, è vero, ma non prive di significato; luoghi che rendono evidente il continuo fare e disfare tipico della società contemporanea e pertanto rischiano di essere lasciati ad uno svuotamento totale del loro valore e ad una perdita della memoria storica, ma che, se correttamente interpretati e riqualificati, possono invece diventare segno della capacità della società odierna di dotare di valore

culturale i manufatti costruiti nel tempo.

Quella della riqualificazione è anche una strategia che si inserisce nell'ottica dell'**evitare lo spreco** e, di conseguenza, l'annullamento dei luoghi e la perdita dell'identità, della relazione che l'uomo instaura con le cose attraverso i ricordi che vengono rievocati da tutto ciò che sembra superficialmente inutile, invecchiato o che ha perso il proprio valore d'uso.

Gli **eventi storici** che si sono susseguiti (in questo caso la crisi, l'abbandono e la conseguente dismissione del manufatto edilizio) non sono un pretesto per fermare ad oggi lo stato di conservazione di un fabbricato, ma devono rappresentare l'occasione che permette all'archeologia industriale di raccontarsi: quest'ultima diventa allora testimonianza storica, soprattutto grazie alle tracce lasciate dal tempo perché *“quelli che consideriamo vuoti sono in realtà quasi sempre molto pieni: di manufatti, sovente di notevole interesse per la storia dell'industria e della tecnologia; di memorie individuali e collettive; di cultura del lavoro; di valori simbolici e di storia locale, [...] E ciononostante li definiamo e li trattiamo come vuoti”*⁴. È qui sottolineata allora l'**importanza di questi luoghi**, che custodiscono al loro interno strutture dal forte valore simbolico, diventando così testimonianza di qualcosa che non c'è più e che il passare del tempo condanna all'oblio.

³ Maria Vitiello, *I “vuoti” urbani: da zone grigie a luoghi d'incontro. Quando il retrofit è l'integrazione del valore sociale. L'esperienza romana*, pag. 1 in **Planum. The journal of urbanism n°27**, s.l.e. 2013

⁴ E. Dansero, C. Giaimo, A. Spaziante, **Aree industriali dismesse, vuoti da non perdere**, pag. 8, in E. Dansero, C. Giaimo, A. Spaziante (a cura di), **Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche**, Firenze, Alinea Editrice, 2001

I “VUOTI A RENDERE”

2.2

L'azione di un **rinnovamento** non è da intendersi, in senso negativo, esclusivamente come pura sostituzione di qualcosa di vecchio con qualcosa di nuovo; bisogna infatti considerare la **doppia valenza** dei fabbricati dismessi: da una parte, infatti, essi rappresentano un elemento di **problematicità** all'interno della città (è infatti inevitabile che il vuoto influisca sulla percezione dei quartieri, confinandoli in una condizione di perifericità anche quando non lo sono da punto di vista geografico ed accentuandone la condizione di isolamento), mentre dall'altra i vuoti sono visti, positivamente, come **possibilità** di intervento e cambiamento.

Questi spazi, che possiamo definire **EX** (perché legati ad un passato che grida al rinnovamento), rappresentano dunque un'opportunità per offrire nuove possibilità alla città ed allora la **mappa dei frammenti** diventa una mappa fatta di opportunità da cogliere.

Sono proprio questi i luoghi che possono e devono ambire a diventare i motori trainanti di una riqualificazione diffusa per cui si può cominciare a parlare di **vuoti a rendere**, per evocare una nuova dimensione fatta di possibilità ed occasioni per un nuovo sviluppo della città.

Gli spazi inutilizzati si differenziano sia per le proprie caratteristiche sia per il contesto storico che li ha portati a su-

bire l'eliminazione di quella che era la funzione originaria e si ritrovano oggi all'interno delle città nelle vesti di luoghi irrisolti e spazi sospesi; queste presenze a volte saltano all'occhio a volte sono meno percepibili ad uno sguardo esterno, ma si collocano all'interno della questione di ripensamento delle funzioni urbane.

Berlino, ad esempio, vanta un gran numero di spazi dimenticati dalla città e veri e propri vuoti a rendere all'interno del proprio tessuto urbano.

Aggirandosi tra le sue vie, infatti, è impossibile non accorgersi della presenza di numerosissimi spazi che sono nient'altro che vuoto: saltano all'occhio, ma è come se non esistessero, sono **evanescenti**. Sono ciò che rimane della distruzione o della non costruzione e tutte queste aree hanno in comune l'essere prive di funzione, oggetti identificabili per la loro semplice struttura o per il loro scheletro perché suscitano un impatto visivo immediato ma non rivelano una funzione: *“sono lotti non edificati, luoghi abbandonati, spazi di risulta o semplicemente pause temporanee tra una costruzione e la successiva; hanno avuto origine dai bombardamenti della seconda guerra mondiale e sono stati colmati solo parzialmente durante la ricostruzione seguendo l'impianto preesistente”*⁵.

Nell'ottica della **limitazione dello spreco** molti di questi

⁵ Zuleika Munizza, **Vuoti a rendere: nuove colonie urbane a Berlino**, articolo di blog, disponibile all'indirizzo <http://www.lablog.org.uk/wp-content/vuotia-rendere071102.pdf>, consultato a Novembre 2018

luoghi sono stati utilizzati per accogliere strutture che occupano anche solo temporaneamente i vuoti al fine di rianimarli e riportarli alla fruizione come **spazi pubblici** e **luoghi di incontro**: questo status provvisorio si attua nel momento in cui la funzione originaria del sito è ormai abbandonata, il progetto futuro è ancora in fase di definizione e lo spazio può essere allora utilizzato a favore della collettività. L'obiettivo finale è principalmente quello di donare un **nuovo significato** a questi spazi, in attesa che vengano occupati nuovamente in maniera definitiva ed il tessuto urbano della capitale tedesca possiede una grande quantità di aree residue pronte per essere rifunzionalizzate, luoghi che altro non sono che **materiale grezzo** di in cui poter organizzare nuove attività sociali quali **progetti artistici e culturali** e le attività temporanee solitamente trovano spazio nelle ex aree industriali dismesse, là dove ha avuto luogo un processo di deindustrializzazione. E' tutto legato alla storia della nazione, questo perché con la fine del secondo conflitto mondiale le città della Germania occidentale hanno focalizzato l'attenzione sulla ricostruzione della propria struttura urbana e si faceva sempre più strada il pensiero che la popolazione berlinese dovesse raggiungere i 6 milioni di abitanti (quando ad oggi lo sviluppo demografico supera di poco i 3 milioni e mezzo); di conseguenza molti

spazi destinati alle funzioni sociali (ospedali, scuole, asili e cimiteri) sono stati oggetto di un **sovradimensionamento** in fase progettuale. A ciò si deve aggiungere, ancora, la definitiva de-industrializzazione che ha colpito la città in seguito al crollo del muro, causando una conseguente ondata di disoccupazione e lasciando vuoti più di 500 ettari (derivanti solamente dai vecchi siti industriali ormai dismessi).

Questi spazi, oggetto di un futuro sviluppo urbano, non sono altro che grandi aree ferroviarie dismesse, lingue di terra che costeggiano il muro, aree vuote all'interno dei quartieri del XIX secolo.

2.2.1

Il progetto Berlino Explorer

Berlino Explorer nasce come iniziativa di un gruppo di ricerca privato che si prefigge lo scopo di analizzare i molteplici volti che caratterizzano la città di Berlino e di condividerli, al fine di farla conoscere al pubblico attraverso l'Architettura e fornendone, così, una visione sotto un profilo sicuramente differente e meno convenzionale. La fondatrice del progetto è Zuleika, architetto italiano che ormai vive a Berlino da diversi anni e che racconta: *"Berlino Explorer nasce dall'idea di offrire un nuovo modo di leggere la città, scoprirne i quartieri, raccontarne le storie non solo a chi è qui di passaggio ma anche a chi ci vive. Dopotutto, a volte le cose più interessanti sono dietro l'angolo e non ce ne accorgiamo."*⁶

Le parole chiave che stanno alla base della ricerca e del progetto stesso sono soprattutto **rigenerazione urbana** e **riqualificazione degli spazi**: entrambi questi temi sono trattati con fondamentale importanza e sono considerati indispensabili per capire a pieno una città che riempie i suoi vuoti con attività culturali ed artistiche.

Berlino Explorer, in ogni periodo dell'anno, organizza quindi visite guidate, escursioni ed esplorazioni urbane inerenti l'Architettura e la trasformazione di Berlino, città definita sempre *"in continuo divenire"*.⁷

Gli itinerari sono divisi per aree tematiche che, a seconda dei propri interessi e delle proprie esigenze, permettono di conoscere la città attraverso:

a1. l'Architettura riguardante i differenti progetti di pianificazione urbana ed i nuovi fabbricati che rappresentano il continuo divenire a cui la città è costretta e che pongono numerosi interrogativi su quale sia il vero e proprio carattere identitario di Berlino.

A tal proposito è possibile scegliere tra l'itinerario di:

a1 - Architettura classica, dedicato al centro storico della città ed agli spazi della Memoria con l'obiettivo di visitare i luoghi-simbolo che raccontano la storia e l'evoluzione della città attraverso i secoli;

a2 - Architettura DDR (Deutsche Demokratische Republik), che racconta della ricostruzione postbellica della Berlino Est e dell'Ostmoderne Architektur, ovvero l'architettura ispirata al classicismo sovietico;

a3 - Architettura moderna, ispirato a partire dagli anni '20 ed al periodo in cui la città vive la sua più grande stagione culturale, intellettuale ed artistica (anche per quel che riguarda la sperimentazione in campo architettonico);

a4 - Architettura contemporanea degli ultimi venticinque anni di progetti e trasformazioni urbane;

a5 - Archeologia industriale, lontano dai luoghi più co-

⁶ Zuleika Munizza in Carlotta Comparetti, **Fabbriche abbandonate e vecchie centrali diventano spazi d'arte: Berlino Shöneweide**, articolo di blog, disponibile all'indirizzo <http://www.yeseya.it/blog/storie/132/fabbriche-abbandonate-e-vecchie-centrali-diventano-spazi-d-arte-berlino-shoneweide.html>, consultato a Febbraio 2018.

⁷ Giulia Di Stefano, **Berlino reloaded – storie di trasformazione urbana**, reportage, disponibile all'indirizzo <http://www.berlinoexplorer.com/berlino-reloaded/>, consultato a Marzo 2018.

muni e mirato alla scoperta di aree in cui sopravvivono le vecchie fabbriche di cui la città si sta riappropriando per destinarle ad attività permanenti, temporanee, culturali.

b. la scoperta della **Berlino classica** (quella del terzo reich, ebraica o la Berlino del muro), le cui architetture non sono altro che la prova decisiva ed inconfutabile del periodo in cui esse stesse sono state concepite;

c. la **Berlino nascosta**, i cui percorsi permettono di esplorare la città attraverso itinerari che vanno oltre quelli turistici e portano alla scoperta di quartieri, parchi urbani, stazioni metropolitane, street art;

d. la **Berlino fuori dal ring**, la quale propone invece esplorazioni urbane al di fuori della città.

Tutte le attività sono il risultato di una fase di studio e di ricerca che i fondatori del progetto portano avanti costantemente; un tocco innovativo è dato dal fatto che vi è anche la possibilità di poter organizzare esplorazioni urbane in collaborazione con fotografi professionisti: si tratta di un momento di approfondimento in più per chi è particolarmente interessato a conoscere gli aspetti più nascosti di Berlino ed è disposto a scoprirla giocando attraverso la fotografia.

Per il pubblico scolastico, infine, Berlino Explorer offre an-

che la possibilità di organizzare attività formative in collaborazione con altre associazioni ed oltre agli itinerari proposti vi è la possibilità di organizzare incontri tematici, laboratori e workshop ad hoc dedicati a diversi temi specifici e sempre legati alla lettura della Storia attraverso l'Architettura.

Tra i vari temi trattati, quello sull'**Archeologia industriale** risulta tra i più interessanti: infatti sono moltissime, a Berlino, le strutture industriali da visitare e le stesse *"si risvegliano nel cuore di una città profondamente cambiata, integrandosi in uno skyline in continua evoluzione e ad un'immagine in continuo divenire"*.⁸

I percorsi di Archeologia industriale si articolano attraverso i luoghi meno conosciuti della città e mirano alla scoperta di aree in cui sopravvivono moltissimi ex spazi industriali e scali ferroviari dismessi, *"in biblico tra decadenza e slancio creativo"*⁹, che sanno offrirsi alla città sotto le spoglie di spazi artistici o di pubblica utilità; si tratta di *"una Berlino creativa, che ha saputo reinventarsi per rinascere dal suo passato, risorgere dalle ceneri della seconda guerra mondiale e ricucire lo strappo di una divisione forzata dalla guerra fredda"*¹⁰ e dalla costruzione del Muro, facendo leva su quelle che sono diventate le

⁸ Zuleika Munizza, **Archeologia industriale**, articolo di blog, disponibile all'indirizzo http://www.berlino-explorer.com/portfolio_page/archeologia-industriale/, consultato a Marzo 2018

⁹ Giulia Di Stefano, **Berlino reloaded – storie di trasformazione urbana**, reportage, disponibile all'indirizzo <http://www.berlino-explorer.com/berlino-reloaded/>, consultato a Marzo 2018

¹⁰ /vi

nuove parole chiave della sua essenza: **reinventare e ricostruire.**

Nella città del Muro, infatti, le strutture abbandonate ed i vuoti urbani, lasciati come traccia della fuga degli ex berlinesi dell'Est verso Ovest dopo l'abbattimento dello stesso, non sono altro che un grande potenziale per Berlino ed i profili delle ciminiere che svettano sullo skyline rappresentano le testimonianze di un passato industriale che oggi viene inglobato all'interno della città per creare studi per artisti ed atelier.

2.2.2

L'importanza della cultura industriale a Berlino**2.2.2.1_L'industriekultur**

Città di Berlino: lo svettare delle ciminiere che dominano sullo skyline della città ne rende evidente la natura industriale. (Scatto di David von Becker)

Bisogna però sottolineare il fatto che in Germania vi è una grande attenzione ed un profondo interesse nei confronti dell'industriekultur¹¹, ovvero **Cultura Industriale**, ed è proprio questo coinvolgimento che spinge la città alla riqualificazione delle vecchie fabbriche abbandonate.

Come disciplina di studio la Cultura Industriale nasce nella prima metà degli anni '50 in Inghilterra, al fine di approfondire la conoscenza della storia del passato e del presente produttivo partendo dalle tracce archeologiche generate nei luoghi in cui questi processi hanno avuto inizio dalla seconda metà del '700 (corrispondente alla prima fase della rivoluzione industriale) fino ai giorni nostri.

L'industriekultur nasce quindi come **ramo dell'archeologia classica** e si sviluppa nel momento in cui termina la

fase del processo di industrializzazione in Europa.

Come importante scenario per gli eventi della Seconda Rivoluzione Industriale, inoltre, agli inizi del XX secolo Berlino si accresce in pochi decenni e si configura subito come una delle più moderne metropoli industriali del mondo e la sua innovazione economica, tecnica ed architettonica è stata rivoluzionaria a livello internazionale al punto che i prodotti "Made in Berlin" hanno conquistato in poco tempo l'intero mercato mondiale.

In Germania questa fase di sviluppo economico corrisponde a quel periodo storico durante il quale la borghesia acquisisce il ruolo di guida culturale, assegnando all'estetica il compito di dare un tocco eclettico allo sviluppo delle forme già esistenti, specialmente in ambito architettonico e delle arti.

La capitale tedesca, più nello specifico, come nessun'al-

¹¹ L' Industriekultur, letteralmente Cultura Industriale, è lo studio e la ricerca svolta sugli impianti produttivi in disuso da tempo, che rappresentano al contempo aree e spazi dal fortissimo potenziale di riuso.

tra metropoli in Europa, possiede un gran numero di eccezionali **esempi** di sviluppo industriale: i volumi delle fabbriche svettano all'interno della città e nonostante la loro funzione produttiva diventano motivo, per gli architetti dell'epoca, di rappresentare l'importanza del momento storico attraverso l'estetica in modo tale che la maestosità del disegno e la cura dei dettagli possano rappresentare, per gli edifici di archeologia industriale, una perfetta **cartina di tornasole** per leggere le tracce nascoste della storia.

Il retaggio produttivo lascia quindi nel tessuto urbano i segni di un'economia molto fiorente che però, per motivi storici differenti (quali i conflitti mondiali), è costretta ad interrompersi da un momento all'altro.

Le attività riprendono poi dopo la divisione ufficiale del paese ed il processo si rivela rapido in diverse città della ex Repubblica Democratica Tedesca come Lipsia, che dopo la ricostruzione dei primi anni post bellici vede rinascere e rifiorire la sua attitudine produttiva; ma nonostante la città risulti essere il fiore all'occhiello della produttività industriale durante la repubblica democratica, con la caduta del Muro crolla sotto il peso della **dismissione** quasi totale delle sue fabbriche, oggi per lo più in abbandono.

Invece nella Berlino Est il processo è più lento, ancor più

che in altre parti della Germania Orientale, e la ricostruzione della città, rasa al suolo per la sua quasi totalità, diventa la priorità assoluta e rimettere in piedi le abitazioni e rigenerare il tessuto urbano sono i punti di partenza fondamentali per la rinascita del paese ed è così che l'architettura industriale a Berlino inizia la sua crisi, generando una serie di vuoti all'interno della città stessa.

Si potrebbe allora dire che **Berlino stessa sia la cultura industriale**: i suoi edifici produttivi e le sue strutture modellano il paesaggio urbano della città in tutti i quartieri, facendo emergere l'identità della città e la cultura quotidiana all'interno di essi.

Negli ultimi decenni, però, la percezione di Berlino come città industriale è stata messa in ombra e per un breve periodo è stata riconosciuta più fortemente l'identità lavorativa ed inventiva che l'ha caratterizzata sin dall'inizio del suo sviluppo metropolitano.

Ma le impressionanti eredità architettoniche che la città conserva rappresentano una sfida culturale speciale per l'attuale sviluppo urbano ed economico: lo sfruttamento efficiente ed appropriato dei siti di produzione esistenti ed il riutilizzo creativo dei siti industriali abbandonati sono elementi importanti per lo sviluppo del futuro di Berlino, la cui cultura industriale è rispettata, da un lato, grazie alla

creazione delle condizioni per la sua continua esistenza e d'altra parte per la continua ricerca dei modi innovativi di riutilizzo senza intaccarne le tracce significative.

A tal proposito anche l'**industria del turismo** rappresenta un tassello importante ed un valido contributo per un cambio di immagine innovativo della città e può aiutare a progettare uno sviluppo sostenibile, preservandone i luoghi e pianificando il futuro nel rispetto degli strati storici. Si tratta di uno sviluppo urbano che prende sul serio il patrimonio industriale di Berlino: legare con l'identità della metropoli industriale per preservare la continuità culturale locale pare essere proprio il compito dello sviluppo urbano sostenibile.

Proponendo nuove interpretazioni, quindi, l'offerta dei classici itinerari viene reinventata proponendo la visita di luoghi insoliti e nuovi modi di guardare alle cose: il costante processo di trasformazione e divenire, a cui la città è soggetta, diventa l'oggetto della curiosità per i luoghi sconosciuti.

È così che, allora, i visitatori scoprono una Berlino che va **oltre la cupola del Reichstag o la Porta di Brandeburgo**.

Inoltre attraverso il **Berliner Zentrum Industriekultur** (Centro di Berlino per la Cultura Industriale), un progetto di colla-

borazione tra l'Università di Scienze Applicate di Berlino e la Fondazione Museo tedesco della tecnologia, la città ha un motore che la aiuta con il suo impegno per l'espansione urbana, economica, turistica e per accrescere le potenzialità di sviluppo culturale: tutto ciò può portare ad un uso mirato dello sviluppo urbano per aggiornare i siti della cultura industriale.

L'importanza della cultura industriale a Berlino

2.2.2.2_Tage der Industriekultur

Ma a Berlino esiste anche un vero e proprio festival dedicato alla cultura industriale: si tratta del Tage Der Industriekultur.

"Utilizziamo l'organizzazione delle Giornate della cultura industriale per rendere tangibile la cultura industriale e conoscerne l'attuale in città attraverso uno sguardo raro dietro le quinte; offriamo l'opportunità di guardare a luoghi altrimenti difficilmente accessibili al pubblico" spiega Marc Backhaus, portavoce della società per i trasporti pubblici che partecipa alle giornate dedicate all'Industriekultur.

Si tratta quindi di un'iniziativa che ha lo scopo di accendere l'interesse e la curiosità verso gli ex edifici industriali, riqualificati e non, ma è anche un'occasione per cercare di creare una vera e propria **cultura del ricordo**, vedere alcuni luoghi solitamente inaccessibili al pubblico e sviluppare progetti culturali temporanei che a volte riescono anche ad affermarsi nel tempo.

Il festival, che include tour e visite guidate, nasce tra gli edifici abbandonati di Lipsia ma si implementa ogni anno di nuove aree; l'edizione del 2018 (la sesta, per l'esattezza) si è tenuta, ad esempio, all'interno di un teatro a Leip-

zig, poco distante da Lipsia e vecchia gloria della produzione ai tempi della DDR.

I percorsi turistici e di approfondimento sull'argomento sembrano però funzionare meglio in aree come la Ruhr, terra del carbone e dell'acciaio, che con la dismissione delle miniere e delle fabbriche siderurgiche presenti nella regione trasforma la fine dell'era industriale in un'attrazione turistica.

Ma anche aree come il Sachsen, ex Germania dell'Est, o centri come Halle, Zeitz e la stessa Leipzig combattono per non essere dimenticate e diventano il centro di attrazione e di organizzazione degli eventi durante il Festival della Cultura Industriale.

All'interno di questo panorama artistico istituzionalizzato esistono però anche alcuni progetti indipendenti che vedono l'arte rinascere attraverso le finestre rotte ed i vecchi mattoni di edifici ridotti ormai in macerie.

"Tali edifici hanno la loro estetica unica, un po' più ruvida, un po' più brutale e anche le dimensioni sono più grandi, aprendo possibilità completamente nuove" sono le parole di Mathias Mahnke, investitore che ha deciso di acquistare diversi edifici storici per aprirli ad artisti e creativi.

Mathias Mahnke possiede anche un vecchio pastificio di circa 13000 metri quadrati, composto da cinque piani e completamente disabitato, all'interno del quale hanno vissuto dieci artisti, tra olandesi e tedeschi, per cinque settimane, dando così inizio a "**If paradise is half as nice**", piccolo progetto d'arte completamente gratuito e privo di limiti spaziali.

Il risultato è una collaborazione di alcuni creativi al lavoro all'interno di uno stimolante scenario che mette a disposizione grandi spazi liberi da cui trarre ispirazione e materiali di recupero da utilizzare per le loro opere: una sorta di museo a fruizione libera dove emerge l'entusiasmo di chi ridà la vita ad un edificio ormai in disuso e di chi sa trasformare un luogo abbandonato in un contenitore per l'arte.

2.2.3

Le architetture

2.2.3.1_Il quartiere Shöneweide: un centro per l'arte

A partire dal 1890 si assiste alla costruzione di un nuovo distretto con produzione industriale ed annessi complessi residenziali per i lavoratori sul "**Schönen Weyde**", appena fuori Berlino ed è così che ancora oggi, a pochi passi dalla stazione di Oberspree, il profilo degli edifici rievoca la memoria storica di un quartiere industriale ed operaio in cui "è facile perdersi tra fabbriche, capannoni, scheletri arrugginiti di carrucole e gru e larghi viali".¹²

Quello di Shöneweide è un grande **salone industriale** nonché il punto di partenza per chiunque sia interessato a saperne di più sul passato industriale del quartiere: all'interno di una ex sala di produzione è possibile immergersi nella storia dell'industria berlinese ed ammirare alcuni prodotti degli ultimi decenni grazie alla presenza del Museo Industriale che, proprio nell'ex impianto di trasformazione, racconta la storia del sito industriale di Oberschöneweide. In mostra ci sono oggetti che riflettono la storia industriale locale come macchine, utensili o diari.

La storia del quartiere è da ricercarsi indietro, circa intorno alla seconda metà dell'Ottocento, quando l'ingegnere Emil Rathenau vi installò l'**AEG**, il maggior impianto per la produzione di energia elettrica che, in breve tempo, avrebbe portato illuminazione pubblica e riscaldamento

a tutta la capitale. Molti altri industriali avrebbero seguito poi la sua scia, contribuendo a trasformare il quartiere di Shöneweide nel più grande polo industriale di Berlino.

Schöneweide è quindi sempre stato il **cuore pulsante** dell'industria berlinese: qui l'architetto Peter Behrens ha occasione di progettare numerosi edifici e la storia del distretto rimane ancora fortemente connessa a quella della fabbrica. L'intero quartiere è stato costruito secondo i nuovi canoni architettonici dell'architetto tedesco: si tratta infatti di una fabbrica realizzata con tratti distintivi artistici, a voler sottolineare la potenza dell'industria prussiana appena nata.

La fabbrica rimane in attività anche durante la seconda guerra mondiale, praticamente fino alla caduta del Muro, episodio a seguito del quale le aziende iniziano a chiudere o si trasferiscono altrove, lasciando il segno del loro trascorso nella cosiddetta archeologia industriale di un quartiere divenuto improvvisamente fantasma.

Con la fine della DDR questa zona inizia quindi la sua crisi e subisce il suo **abbandono**, andando mano a mano perdendo la forte valenza industriale che la caratterizza, ma gli edifici, con le facciate in mattoni rossi e gialli, creano tutt'oggi un paesaggio molto interessante.

L'impianto è di grandissime dimensioni e pare che un

¹² Carlotta Comparetti, **Fabbriche abbandonate e vecchie centrali diventano spazi d'arte: Berlino Shöneweide**, articolo di blog, disponibile all'indirizzo <http://www.yeseya.it/blog/storie/132/fabbriche-abbandonate-e-vecchie-centrali-diventano-spazi-d-arte-berlino-sho-neweide.html>, consultato a Febbraio 2018.

tempo ospitasse una comunità di trentamila lavoratori, tutti occupati nella costruzione di turbine - in un primo momento - e poi di apparecchi radio o di sistemi di disturbo usati dal Governo della DDR per impedire il proliferare delle informazioni della Berlino Ovest al di là del Muro.

Da diversi anni e con molto impegno, però, la città punta a dar **nuova vita** al quartiere: è un vero e proprio risveglio, in effetti, ciò che sta accadendo a Shöneweide.

Analizzando il sito sotto il profilo architettonico si nota che alcune delle strutture preesistenti sono rimaste officine e magazzini, anche se nell'ultimo decennio c'è stata una grandissima attenzione nei confronti di altre aree, nell'ottica di **riqualificazione** degli spazi, che sono diventate dei bellissimi **spazi artistici** grazie al festival Kunst am Spreeknien, che ha permesso a Shöneweide di diventare un polo attrattivo capace di riunire ben 400 tra artisti e creativi.

Kunst Am Spreeknien è un festival fondato nel 2007 al fine di evidenziare i cambiamenti nel campo delle arti applicate, senza tener minimamente conto della rivoluzione digitale che ha rimodellato l'ambiente e le forme sociali; l'obiettivo è quello di ricercare pratiche artistiche uniche, introdurre nuovi linguaggi e promuovere l'arte contemporanea all'interno del contesto urbano.

Il festival è utile anche a motivare produttori locali, artisti,

designers, musicisti ed architetti a sviluppare attività artistiche ed eventi culturali.

È così che un quartiere dall'antica funzione industriale si trasforma in un vero e proprio **contenitore d'arte**, a ricordare che l'uso di uno spazio non deve essere necessariamente legato alla sua funzione originale.

All'interno dell'ex industria AEG si alternano allora mostre, concerti, spettacoli e visite d'arte, tutto per invogliare la città a scoprire questo quartiere ancora poco conosciuto e la cosa più interessante e curiosa è che tutto ciò accade **senza che la struttura originaria sia stata minimamente alterata**: i cavi sono a vista, così come le turbine, i pannelli di controllo, le grate, i sottopassaggi; alcuni sostengono che sia ancora possibile sentire addirittura l'odore della pietra e del ferro e tutto questo basta a rievocare la storia, a mantenerla viva senza la necessità di doverla rivivere raccontandola.

Basta un semplice sguardo all'intorno per contestualizzare questi spazi, che oggi tornano a rivivere grazie alla collocazione di fotografie d'autore, dipinti ed installazioni, il tutto illuminato dalla luce naturale che filtra dalle coperture dei capannoni e dalle vetrate.

L'Industriesalon Shöneweide è inoltre sede attuale della Route der Industriekultur di Berlino e membro della rete ERIH (European Route of Industrial Heritage).



Un'esposizione artistica trova spazio all'interno della AEG, ormai dismessa; il luogo è testimonianza della dismissione della fabbrica ed è testimoniato dallo stato di abbandono in cui essa è stata lasciata: i vetri rotti, le macchie sulle pareti e la polvere rimandano alla crisi dell'industria. (Scatto di Carlotta Comparetti)

Le architetture

2.2.3.2_Un'officina artistica a Marzahn

Alla fine del secondo conflitto mondiale, nel 1945, Marzahn è il primo quartiere di Berlino ad essere occupato dall'Armata Rossa; nel 1971 il Partito dà avvio ad un imponente programma di costruzione di abitazioni che risulta essere l'esempio più grande del piano di costruzione della DDR e che prevede la realizzazione di grandi quartieri residenziali alla periferia di Berlino Est.

La costruzione vera e propria inizia nel 1977 e si conclude molto rapidamente grazie alla semplicità del montaggio dei blocchi prefabbricati, posti l'uno sull'altro mediante uno sviluppo modulare che si ripete con variazioni quasi inesistenti.

La costruzione delle abitazioni è coordinata alla realizzazione di infrastrutture, servizi e posti di lavoro: la ferrovia locale viene ricostruita ed integrata nella rete metropolitana e si insedia una grande area industriale; inoltre il vecchio borgo agricolo, posto dal '77 sotto tutela monumentale, viene restaurato ed integrato nel nuovo quartiere, il tutto con una grande attenzione agli elementi naturali preesistenti.

Dopo la riunificazione di Berlino nel 1990 il quartiere diventa oggetto di ulteriori interventi di risanamento edilizio: molti palazzi vengono rinnovati ed alcune facciate si trasformano in gigantesche tavolozze di colori per gli arti-

sti che partecipano al progetto, perché l'intento è quello di rendere più accattivanti i grigi edifici e disegnare uno scenario variopinto.

Alte Borse Marzahn, ex area industriale nella periferia nord-est della città, trova spazio proprio nel quartiere di Marzahn *"avvolto da un'atmosfera un po' sinistra ed evanescente, a tratti surreale"*¹³ e l'Alte Boerse scorre sul fianco di una strada polverosa che si apre sotto un cavalcavia.

Che lo si definisca un **centro per la produzione per l'arte** o per progetti legati alla lavorazione artigianale del ferro e di altri materiali, un'officina artistica oppure ancora un polo culturale per tutto il quartiere nel quale si trova, dal 2012 una nuova idea sorge tra gli spazi di quello che più di un secolo prima era un grande mercato di bestiame, l'Alte Boerse, ma poi anche carcere e caserma durante l'occupazione sovietica.

Il fascino della struttura presa in esame risiede nel fatto che nasconde delle **tracce di storia**: l'intero spazio si distribuisce all'interno di strutture che sprigionano il classico fascino dei complessi produttivi ed i mattoni rossi e i dettagli in ferro aiutano a far emergere la memoria dell'originale funzione.

¹³Zuleika Munizza, **Officine d'arte a Marzahn**, articolo di blog, disponibile all'indirizzo <http://www.berlino-explorer.com/officine-dar-te-a-marzahn/>, consultato a Marzo 2018



Una delle facciate del complesso, con le indicazioni per trovare gli atelier artistici collocati al suo interno. Le aperture vetrate ed i mattoni facciavista sono un classico richiamo alla natura industriale del manufatto. (Scatto di Giulia Di Stefano, 2015)

Questo è uno dei modi attraverso i quali la fondatrice del progetto "Berlino Explorer" riesce a raccontare quello che c'era prima, cosa è successo e cosa vi si faceva all'interno, analizzando una serie di fasi storiche che Berlino ha vissuto e che si sono rivelate fondamentali per regalarle le sfumature di cui oggi vive.

L'attività dell'officina non si dedica solo alla parte creativa ma anche alla condivisione dei saperi organizzando laboratori, corsi e workshop per insegnare, ad esempio, come creare una scultura di metallo e come utilizzare le macchine attraverso le differenti tecniche.

In collaborazione con un centro giovanile, inoltre, viene organizzato un laboratorio con i ragazzi del quartiere, coinvolgendoli in un progetto artistico per la realizzazione di un'opera che sarà poi esposta in loco: così imparando a saldare tubi e lastre di ferro realizzano la loro prima scultura, una sorta di sagoma di edifici di diverse altezze, che rappresenta la loro visione di Marzahn.

La Kunstwerkstatt è esempio di una riuscita collaborazio-

ne non solo con le realtà di quartiere ma anche con progetti internazionali con un unico fine creativo comune.

Proprio qui, staccandosi dall'officina e fucina di idee di un celebre ma ormai dimenticato centro artistico chiamato **Tacheles**, due ragazzi continuano a produrre il loro lavoro, dimostrando con orgoglio che quello che conta davvero per un artista è l'esigenza di esprimersi e raccontarsi attraverso le proprie opere.

Così, "tra sculture di ferro e ruggine, androidi e navicelle"¹⁴ si racconta Claudio, un artista italiano che in quello che potrebbe essere presentata come una galleria d'arte a cielo aperto ha il suo laboratorio: "per chi viene qua, soprattutto per gli italiani, è un po' un paradiso di creatività. Lo vedi da tutte le parti: lo vedi per la strada, lo vedi nella street art, che è diversa ed ha tante applicazioni. Noi abbiamo trovato questo posto e ci siamo trasferiti qua, io ed un'altra ragazza francese, ed abbiamo creato questo gruppo artistico. Berlino ha tanti quartieri ed ogni quartiere ha un gruppo specifico. Ci sono tipo bandi di concorso che mettono a disposizione dei fondi

¹⁴ Giulia Di Stefano, **Berlino reloaded – storie di trasformazione urbana**, reportage, disponibile all'indirizzo <http://www.berlino-explorer.com/berlino-reloaded/>, consultato a Marzo 2018.



Una delle baracche artistiche in cui gli artisti realizzano le opere; l'area non è stata riqualificata e mantiene intatte le sue caratteristiche industriali, come le strutture arrugginite e gli impianti. (Scatto di Giulia Di Stefano, 2015)

e quindi anche per integrarci con la popolazione locale. È interessante, molto interessante. Ricevi una considerazione dalla gente normale e dal popolo ed in più dalle istituzioni comunali. Per non essere nessuno funziona abbastanza bene: a me, sconosciuto, hanno dato dei soldi per portare avanti dei progetti."¹⁵

Le sue parole sono ricche di speranza ed entusiasmo ed esprimono il completo interesse e la **fiducia** **che la città ripone negli artisti** ed in tutti coloro che sono desiderosi di ridare nuova vita alla città.

La tenacia dei due ragazzi nel voler portare avanti le loro attività li porta anche a prendere contatti con realtà locali di quartiere, entrando attivamente a far parte di una **logica di rigenerazione urbana** e **coinvolgimento** della comunità che al momento a Marzahn è molto viva.

Marzahn si identifica, così, in un quartiere che riesce a puntare sull'arte per potersi rilanciare senza grandi investimenti dall'alto o particolari ricostruzioni: è un grandioso esempio di come a Berlino la rigenerazione rinasca dal suo stesso passato.

Il vecchio mercato del bestiame si è potuto trasformare in un centro per l'arte anche grazie alla previdenza ed alla perseveranza di Herr P. Kenzelmann, che ha investito denaro ed energie con l'obiettivo di offrire al quartiere non solo un nuovo cuore pulsante, ma anche un nuovo spazio per l'arte, per le sperimentazioni e per laboratori creativi.

Riconvertendo le strutture che dopo il 1945 erano state trasformate in zona militare, le caserme diventano così studi artistici con il nome "**Kunstbaracken**", letteralmente baracche artistiche.

¹⁵ Claudio Greco in Giulia Di Stefano, **Berlino reloaded - storie di trasformazione urbana**, reportage, disponibile all'indirizzo <http://www.berlino-explo-rer.com/berlino-reloaded/>, consultato a Marzo 2018.

PROBLEMA O RISORSA?

2.3

La questione degli spazi abbandonati si presenta nella sua duplice natura: infatti da un lato questi luoghi costituiscono un **problema** strettamente legato al fenomeno del degrado ambientale, ma anche alla complessità delle politiche di riuso di queste stesse aree; dall'altro si configurano come una **grande risorsa** per il territorio e non vanno visti come causa dell'impovertimento urbano, bensì come nuova opportunità di sviluppo.

Le aree dismesse (ed i relativi spazi residui) molto spesso sono state associate ad un'**immagine negativa** e sono state indicate come aree deboli, sottoutilizzate o spazi di risulta, a sottolinearne il carattere fortemente negativo e sminuendo il ruolo di centralità che esse possono ricoprire all'interno del tessuto urbano: questo perché la cessazione della funzione originaria ne ha causato il degrado architettonico, portando i manufatti ad identificarsi come **spazi in attesa**. Il processo di dismissione è principalmente nato dalla volontà di rimuovere il passato, con la conseguente cancellazione dei caratteri identitari che hanno costituito la forza motrice dello sviluppo cittadino, trascurando del tutto il fatto che i vuoti lasciatici in eredità in seguito all'abbandono degli spazi industriali sono strettamente collegati all'identità urbana (dal momento che sono il risultato della storia della città industriale e, seppur

in stato di abbandono, continuano a manifestare il proprio carattere identitario).

Per molto tempo, allora, si è ritenuto che la soluzione migliore da adottare per queste aree fosse la **tabula rasa**, operazione che però avrebbe cancellato importanti testimonianze storiche che valeva la pena conservare: l'architettura dell'industria si basa infatti su criteri tipologici ben precisi, come ad esempio la disposizione interna (legata alle esigenze produttive) piuttosto che la varietà dei volumi o la presenza di elementi tipici (ciminiere, carroponti, silos) e l'importanza della conservazione risiede proprio nell'individuazione di quei valori insiti nei beni architettonici che sono portatori di memoria, tracce e testimonianze del passato.

È dunque fondamentale evidenziare come proprio questi luoghi possano mutare la propria valenza trasformandosi **da problema a valida risorsa** per la riqualificazione delle città, già solo per il fatto che si tratta di spazi la cui riconversione permette di risparmiare sulla costruzione di infrastrutture necessarie allo sviluppo di nuove aree, essendo già dotate esse stesse dei servizi di base dal momento che sono situate nei pressi di impianti ferroviari o importanti reti stradali che ne determinano una buona accessibilità, al punto che restituirli alla città può rappresentare la giusta occasione per ricucire il tessuto urbano locale:

appare allora evidente l'importanza di dover **"riusare ciò che la città industriale ha dismesso, prima di ricostruire"**.¹⁶ Inoltre l'importanza di questi luoghi risiede nel fatto che l'industria ha segnato nel profondo l'organizzazione delle città grazie ai cambiamenti che ha indotto sul territorio, portando la città stessa a diventare lo spazio del cambiamento storico, economico e culturale; ancora oggi, come già accaduto in precedenza, i vuoti costituiscono un complesso unitario se inquadrati al contesto all'interno del quale si collocano e nonostante la perdita della loro destinazione d'uso continuano ad integrarsi perfettamente all'ambiente circostante: infatti *"la città, per definizione, non è un modello statico, dunque il suo equilibrio si realizza nel movimento delle parti, la ristrutturazione di una parte della sua organizzazione è il momento essenziale per la sua sopravvivenza come fenomeno. In tal modo le aree dismesse diventano il supporto odierno di questa necessità trasformativa urbana come lo sono state, in precedenza, le grandi trasformazioni urbane della storia. L'esistenza stessa delle aree dismesse all'interno della compagine urbana definisce una loro presenza forte e fisicamente rilevante, tale da conservare la memoria strutturale che le lega alle ragioni del contesto e dunque agli eventi costitutivi della specifica identità urbana"*.¹⁷ Appare allora difficile pensare ad una città come Londra

senza riferirsi ai suoi docklands piuttosto che immaginare Torino o Milano scindendole dalla loro struttura industriale. Ultima ma non per questo meno importante è la considerazione riguardante la **limitazione del consumo di suolo** nell'ottica della progettazione sostenibile: *"otto metri quadrati al secondo è il ritmo con cui viene asfaltata e cementificata la bellezza, la biodiversità, l'agricoltura e la cultura del nostro paese"*¹⁸; dati preoccupanti se si pensa che in questo modo l'andamento della perdita di suolo sta aumentando drasticamente, provocando gravi conseguenze sull'ambiente ed aumentando il numero di terreni artificializzati (ovvero quelle parti di suolo che vengono asportate per far posto ad aree edificate). All'interno di un quadro simile (e di un panorama fatto di risorse non illimitate) appare insostenibile non sfruttare l'utilizzo delle aree dismesse e sottoutilizzate; inoltre il recupero di queste ultime permetterebbe di rimuovere dalla città le aree degradate, rimettendo anche a disposizione le costruzioni fino a questo momento non utilizzate. Negli ultimi anni, quindi, il tema del recupero degli spazi e degli edifici in disuso, in rapporto alle metodologie di analisi e di intervento più consone, ha avuto notevole diffusione ed è diventato sempre più attuale: è proprio in questo ambito che si inseriscono i progetti di riuso del patrimonio industriale dismesso, che rappresenta una buona parte

¹⁶ Federica Piemontese, **Aree dismesse e progetto urbano: architettura, territorio, trasformazione**, Roma, Gangemini, 2008

¹⁷ Federica Piemontese, **Strutturalità delle aree dismesse nella rete delle relazioni urbane** in Federica Piemontese, **Aree dismesse e progetto urbano: architettura, territorio, trasformazione**, Roma, Gangemini, 2008

¹⁸ Domenico Finiguerra in **8 mq al secondo. Salvare l'Italia dall'asfalto e dal cemento**, articolo, disponibile all'indirizzo <http://www.salviamoilpaesaggio.it/blog/2014/04/8-mq-al-secondo-salvare-litalia-dallasfalto-e-dal-cemento/>, consultato a marzo 2019

di edilizia eterogenea (dal punto di vista strutturale, ma anche tecnologico e tipologico) con buone possibilità di riconversione funzionale.

Attualmente, dunque, grazie all'attenzione sempre maggiore che si sta focalizzando sui siti di archeologia industriale, questi ultimi si stanno trasformando e stanno diventando una nuova **risorsa** per la città: i vuoti rappresentano quindi un **terreno fertile** per coltivare nuove attività (favorendo ad esempio la nascita di nuove forme di arte e di musica) e sono luoghi centrali per la produzione di cultura all'interno delle città.

La crisi (e la successiva **dismissione**) delle ex aree industriali è l'effetto di una storia che inevitabilmente si è intrecciata con quella economica di un mondo che reclama nuovi prodotti e, di conseguenza, necessita di nuovi modi di produrre ed altrettanti spazi produttivi: appare allora chiaro come le industrie siano *"strettamente legate al territorio in cui si trovano e ciò rende queste aree ancor più importanti e assolutamente meritevoli di poter vivere una seconda vita, ancor meglio se al servizio di quello stesso territorio. Quando una grande fabbrica viene dismessa si presenta un'occasione per trasformare quel luogo e dargli una nuova identità, così che possa offrire esperienze, servizi, spazi per il tempo libero o, perché no, nuove residenze. [...]* Rigenerare un'ex area industriale si-

gnifica rilanciare un'intera area, arricchire la città in cui si trova e dare nuovo valore al territorio"¹⁹ grazie alla sua trasformazione in spazi a servizio della collettività (ideifici ed incubatori di idee piuttosto che spazi museali e dedicati alla cultura).

Ciò che è molto evidente a Berlino è vero anche altrove e diversi sono gli esempi di aree dismesse riqualificate in luoghi dediti alla cultura, basti pensare alla fabbrica di Calble o i magazzini di Helsinki, il Kulturpark ost a Monaco, il complesso KDAG o il FLEX a Vienna.).Guggenheim Museum di Bilbao (che nei primi anni '90 ha subito il declino del settore industriale legato alla metallurgia ed ai cantieri navali) piuttosto che alla Bankside di Londra o al territorio della Ruhr tedesca, ma emblematico è anche l'esempio della città di Torino.

¹⁹ Gaia Mussi, **Rigenerazione delle ex aree industriali: un vuoto urbano da restituire alla città**, articolo di blog, disponibile all'indirizzo https://www.infobuild.it/approfondimenti/rigenerazione-ex-aree-industriali-dismesse-vuoto-urbano/?fbclid=IwAR2AtiUSmZV90fuH96LChA__xi3v2e7MXQ4F_BOeQEehqml-K-Q47Ce8S47E#, consultato ad aprile 2019

2.3.1

La città di Torino

Analizzando un fenomeno locale, è facile pensare subito che anche Torino si è distinta nel tempo per il suo passato industriale; il recupero delle aree produttive dismesse all'interno del territorio urbano (le stesse che hanno caratterizzato lo sviluppo dell'economia del posto tra la fine dell'Ottocento e per tutto il Novecento) rappresenta da alcuni anni una delle sfide maggiori che la città ha deciso di intraprendere.

Torino, infatti, si trova ancora in possesso di alcune memorie industriali che si sono anche relazionate ai grandi progetti di trasformazione urbana degli ultimi decenni - quali la spina centrale, le olimpiadi invernali, la riqualificazione urbana del centro storico e delle periferie - e che esprimono la **memoria della Torino industriale** del Novecento; se in alcuni casi si tratta di interi edifici, ossia di involucri rifunzionalizzati ponendo al loro interno nuovi ambienti e funzioni, in altri casi si tratta invece di singoli manufatti (come nel caso di ciminiere, torri di raffreddamento o di scheletri di vecchie fabbriche che hanno assunto caratteri simbolici o di landmark).

È verso la **fine del XIX secolo** che Torino comincia a mostrarsi incline ad assumere un'**identità industriale**, configurandosi come una città la cui economia si fonda principalmente sui settori dell'abbigliamento e dell'alimentare

e le botteghe ed i laboratori artigianali prevalgono sulle industrie, il cui numero è ancora ridotto.

Lo spostamento della capitale da Torino a Firenze, nel **1864**, crea una **prima crisi** in città, dovuta al trasferimento dei propri abitanti nella nuova capitale ed i primi segni di miglioramento si cominciano ad avvertire circa un ventennio dopo, quando grazie all'avvento dell'energia elettrica, che permette alle fabbriche di essere collocate in ogni parte della città, si può assistere alla nascita di nuovi settori quali il metallurgico, il meccanico, il chimico e l'elettrico.

La fabbrica si accinge così a diventare il nuovo **cuore pulsante** dell'economia cittadina per un periodo che dura fino alla vigilia della seconda guerra mondiale e che vede l'attività industriale, e soprattutto il settore metalmeccanico (il cui polo identificativo è la FIAT), alla base del reddito cittadino.

Con l'ingresso dell'Italia nel secondo conflitto mondiale l'industria torinese riesce a vivere ancora un periodo di crescita produttiva, ma tra il **1943** ed il **1945** si assiste ad una **seconda crisi**, questa volta causata dalla diminuzione delle materie prime e dai danni provocati dai continui bombardamenti che la città è costretta a subire e che



La zona originariamente parte del complesso delle Ferrerie Teksid, situata a Parco Dora, è uno degli esempi di scheletro di un'industria ormai dismessa ancora presente in città. (Scatto di Ivana De Innocentis, 2018)

portano ad effetti devastanti: le bombe colpiscono case, edifici storici, monumenti, ma l'obiettivo principale resta il sistema produttivo cittadino, costringendo così l'industria torinese a ritrovarsi in ginocchio nel giro di poco tempo. I primi segnali di **ripresa** si avvertono tra il **1953** ed il **1963**, quando il **boom economico** permette di migliorare le condizioni economico-sociali dei cittadini e l'automobile diventa il vero e proprio simbolo del nuovo sviluppo; l'industria dell'auto diventa quindi il motore trainante della nuova economia ed è soprattutto dalla seconda metà degli anni Settanta che le aree industriali dismesse cominciano a suscitare interesse.

Un primo impulso alla trasformazione urbana cittadina è avvenuto poi a partire dal **1980**, quando un progetto delle Ferrovie dello Stato relativo al potenziamento della ferrovia come asse di trasporto pubblico a livello urbano rende evidente che molte grandi industrie cittadine hanno ormai concluso il loro ciclo di vita e possono essere trasformate e **rifunzionalizzate** per soddisfare nuovi usi. Grazie, quindi, al Piano regolatore di Gregotti e Cagnardi, che identifica nella Spina Centrale l'**asse di trasformazione delle aree industriali dismesse**, ha avuto avvio un primo processo di trasformazione, proseguito e culminato con i Giochi Olimpici del 2006 che hanno rappresentato

una grossa spinta per la trasformazione urbana ed architettonica della città.

Le strutture funzionali ai giochi sono state previste negli interventi della Spina Centrale e sono stati realizzati differenti edifici: il Villaggio Olimpico nel complesso degli ex Mercati Generali o gli impianti per le discipline del ghiaccio all'Oval, PalaVela, Torino Esposizioni. La progettazione è stata del tutto consapevole ed ha saputo tener conto degli usi post-olimpici delle strutture.

Solo recentemente, però, è nata una maggiore sensibilità nei confronti dei manufatti dell'archeologia industriale che vengono quindi visti come beni da salvaguardare attraverso forme di **valorizzazione** che sappiano combinare recupero e reinterpretazione del patrimonio industriale.

Ma come avviene la riconversione delle ex industrie? Da una parte si può operare la completa **cancellazione** della memoria industriale: a tal proposito il caso del Lingotto è emblematico in quanto rappresenta la tendenza a rimuovere ogni memoria degli spazi del lavoro; il processo di riconversione dello stabilimento di Via Nizza vede infatti cancellata ogni traccia del passato industriale di quel luogo per lasciare spazio ad un grande centro commerciale.

Altre volte, invece, i fabbricati industriali vengono salvaguardati per il loro valore architettonico e perché sono **testimonianza di memorie**, di valori simbolici e identitari a livello locale e che per le loro caratteristiche sono ormai parte della storia industriale locale e possono costituire un patrimonio da "scoprire e valorizzare nella ridefinizione della struttura e dell'organizzazione di sistemi urbani o territoriali di antica industrializzazione"²⁰.

²⁰ Francesca Governa, *I patrimoni della storia industriale*, pag. 41, in *Egidio Dansero, Carolina Giaimo, Agata Spaziante (a cura di), Sguardi sui vuoti*, Politecnico di Torino – Università degli studi di Torino, 1998

La città di Torino

2.3.1.1_Le OGR: distretto della creatività e dell'innovazione

In questo panorama s'inseriscono le Officine Grandi Riparazioni, sorte come fabbrica per la costruzione di locomotive e vagoni ferroviari ed oggi configuratesi come "**Distretto della Creatività e dell'Innovazione**"²¹, un luogo in cui hanno vita mostre, spettacoli, concerti ed eventi, ma anche laboratori, workshop e spettacoli di danza.

"Un luogo che diventa progetto, unico esempio di riconversione industriale in Europa finalizzato a far convivere al proprio interno due anime, quella della ricerca artistica, in tutte le sue declinazioni, e quella della ricerca in ambito tecnologico".²²

Le Officine prendono così le distanze dal loro passato industriale per quel che riguarda la fruizione, ma ne mantengono intatte le caratteristiche architettoniche e si offrono alla città come esempio ed eventuale punto di partenza per rilanciare il volto artistico-culturale della città.

Le Officine Grandi Riparazioni, maestoso complesso industriale di fine Ottocento nel cuore di Torino, sono state **protagoniste della crescita** della città per circa un secolo. A seguito della chiusura, avvenuta nei primi anni Novanta, l'abbandono e il degrado portano a prevederne

la demolizione, poi scongiurata.

Nel **2013** la Fondazione CRT acquista l'edificio a forma di H (di circa 20.000 mq e 16 m di altezza), gli uffici e le aree scoperte e, tramite la Società OGR-CRT, ne avvia la riqualificazione; mille sono stati i giorni di cantiere necessari a restituire alla città il nuovo cuore pulsante della creatività, della cultura e dello spettacolo proiettato verso il mondo. Cento milioni di euro investiti dalla Fondazione CRT per la rinascita delle OGR, la "**cattedrale**" della storia industriale di Torino. Soluzioni ad alto contenuto tecnologico, sostenibilità ambientale, salvaguardia del valore storico, flessibilità degli spazi, accessibilità for all sono i principi ispiratori del grande intervento di ristrutturazione e recupero delle OGR: da ex Officine per la riparazione dei treni a nuove **Officine della cultura contemporanea**, dell'innovazione e dell'accelerazione d'impresa a vocazione internazionale.

Nate in seguito all'espansione della strada ferrata, nel 1883 vengono chiesti i permessi per la recinzione degli spazi acquisiti; l'anno successivo hanno inizio i lavori, che continuano nel corso del secolo successivo e terminano entro il 1909.

L'intera area per servizi, ed in particolare le OGR, con il loro grande numero di operai che vi lavorano, funziona

²¹ Cecilia Di Marzo in **A Torino il nuovo distretto della Creatività e dell'Innovazione**, articolo, disponibile all'indirizzo http://www.ar-chiportale.com/news/2017/05/architettura/a-torino-il-distretto-della-creatività-e-dell-innovazione_57763_3.html, consultato a Marzo 2018

²² Ivi

da motore trainante per la nascita e lo sviluppo del tessuto urbano di Borgo San Paolo.

Durante tutto il corso del Novecento, con il passaggio dalla locomotiva a gasolio alla locomotiva elettrica, vengono apportate delle modifiche all'assetto dei padiglioni e con la graduale diminuzione delle attività nel corso degli **anni Ottanta** si assiste alla crisi ed alla lenta e completa **dismissione**.

È proprio in questi anni che il Politecnico di Torino mette in evidenza la necessità di un ampliamento della propria sede centrale ed individua nelle OGR il luogo adatto a soddisfare tali esigenze. Così nel 1991 il Politecnico affida alla Gregotti Associati lo studio di fattibilità, che prevede la demolizione degli interi edifici presenti sul sito; fortunatamente vengono posti sotto tutela il padiglione ad H (così chiamato a causa del suo assetto tipologico) e la palazzina degli uffici e le aule universitarie vengono realizzate nelle restanti aree.

Oggi l'operazione di recupero delle Officine si inserisce all'interno del progetto della Spina2²³ ed il fabbricato si mostra come luogo perfetto per le esposizioni, i musei e le conferenze proprio all'interno della struttura ad H che doveva essere demolita.

Gli eventi che si alternano all'interno del manufatto sono

molteplici e di varia natura: si tratta infatti dell'unico esempio di riconversione industriale in Europa realizzato al fine di favorire lo sviluppo e la crescita culturale, sociale ed economica della città attraverso **tre anime**: la ricerca artistica in tutte le sue declinazioni (nelle Officine Nord), la ricerca scientifica, tecnologica ed industriale (nelle Officine Sud) e l'enogastronomia nel Transetto.

È importante sottolineare il fatto che alcune installazioni siano state pensate e create appositamente per le OGR e tra le opere d'arte **site-specific** spicca sicuramente quella ospitata nel cortile d'ingresso: un'imponente realizzazione d'arte contemporanea molto significativa e simbolica, realizzata appositamente per essere installata in questo luogo ed ispirata alla memoria industriale ed operaia; si tratta di **Procession of repairationists**, realizzata dall'artista William Kentridge. Ad accompagnare le imponenti installazioni ci sono anche profili metallici nella pavimentazione, inseriti per rievocare la memoria delle vecchie rotaie, e "collinette" ispirate alle locomotive dei treni.

In questo modo il cortile antistante il fabbricato ad H assume il ruolo di una grande vetrina a cielo aperto, in modo tale che possa essere ben visibile all'intera città.

²³ Con il Termine "Spina2" si intende indicare l'asse di sviluppo nord-sud della città, generato dalla costruzione del Passante ferroviario; la Spina2 si estende lungo Corso Inghilterra per arrivare fino a Piazza Statuto.



Procession of repairmen: la scultura, in metallo nero, è composta da una processione di figure dalla valenza fortemente significativa e simbolica, in quanto allude al lavoro di riparazione dei treni e dei corpi. (Scatto di Andrea Rossetti, 2017)



La parete di ingresso delle officine Nord invita i visitatori a conoscere l'offerta culturale delle OGR; il reticolo di linee suggerisce l'idea di movimento e ricorda i valori cardine del manufatto: interconnessione, fluidità ed energia. (Scatto di Andrea Rossetti, 2017)

Altra opera site-specific, ma posta all'interno delle Officine, è **Track**: l'opera d'arte per la parete di ingresso delle Officine Nord è stata realizzata da parte di Arturo Herrera e si tratta di una combinazione di linee che formano un reticolo, a ricordare il tracciato dei binari che si incontrano e si diramano in direzioni differenti. In questo caso, nuovamente, l'opera d'arte suggerisce e rievoca la memoria del manufatto. È questo uno dei modi attraverso cui entrambe le opere d'arte contribuiscono a conferire maggiore importanza al luogo in cui sono esposte: **nascono ed esistono per raccontare una storia**, per rievocare la memoria di un determinato momento storico e di un preciso manufatto perché esistono esclusivamente per esso.

"Le nuove OGR aspirano a diventare uno dei principali motori dello sviluppo creativo della città di Torino. Un centro di eccellenza rivolto in primo luogo al territorio, ma capace di volgere lo sguardo oltre i confini cittadini e di attrarre pubblici, professionalità e partner istituzionali, nazionali e internazionali".²⁴

Anche la **declinazione artistica** all'interno delle OGR tende ad articolarsi tramite tre diverse varianti: nell'ala Ovest delle Officine Nord, infatti, si trova lo spazio dedicato alle **arti visive**; le **arti performative** sono collocate nell'ala Est

in quella che tutt'ora è chiamata Sala Fucine, mentre all'interno del Duomo si terranno **corsi** e conferenze mirati a sottolineare il cambiamento del fabbricato da rigeneratore di treni a rigeneratore di idee.

Dopo il suo Big Bang, la cerimonia inaugurale, queste intenzioni sono quindi diventate realtà innanzi tutto durante il periodo di Artissima 2017, quando le OGR si sono proposte di diventare sede distaccata della fiera e poco dopo hanno anche ospitato il festival di musica Club To Club.

Nel Novembre 2017, al suo interno, ha inaugurato inoltre un importante progetto espositivo organizzato insieme alla Fondazione Sandretto Re Rebaudengo per i festeggiamenti dei 25 anni della Collezione.

Ad arricchire ulteriormente il palinsesto della settimana dell'arte contemporanea, sempre nel mese di Novembre, si è tenuta ancora la prima edizione del progetto Museo Ventuno, una piattaforma di ricerca sui musei del XXI secolo ed un'occasione per confrontarsi, all'interno del "Duomo", sul tema dell'era post digitale.

Si sono alternati inoltre spettacoli di teatro, manifestazioni legate alla danza e performance musicali pensate appositamente per gli spazi delle OGR.

²⁴ Nicola Ricciardi in **Il 30 settembre aprono le nuove OGR: nasce a Torino il Distretto della creatività e dell'innovazione**, articolo, disponibile all'indirizzo <http://www.fondazioneart.it/news/07.03.2017-ogr-presentazione.html>, consultato a Marzo 2018



"Come una falena alla fiamma", esposizione tenutasi all'interno delle Officine; le opere d'arte si inseriscono perfettamente all'interno del manufatto, la cui memoria industriale emerge ancora chiaramente dalla struttura portante della copertura e dalle murature non restaurate. (Scatto di Andrea Rossetti, 2017)

A partire dal 2018 è stata invece data una nuova connotazione agli spazi, dedicando le tre navate della Manica nord alle arti visive grazie alla realizzazione di una Digital Gallery, di una Galleria finalizzata a consolidare il legame storico tra la Fondazione CRT, la GAM ed il Castello di Rivoli, ed infine un ampio spazio in cui si alternano quattro mostre site-specific ad opera di artisti di fama internazionale.

Si tratta quindi di uno spazio sempre attivo, poliedrico ed in continua evoluzione; un luogo che **vive per la città**, i cui temi cardine si possono identificare nella massima fruibilità durante tutto l'anno, salvaguardia del valore storico e della struttura originale, flessibilità e modularità degli spazi.

Dal punto di vista architettonico permane la percezione dei grandi volumi e delle grandi altezze, con un impatto sulla struttura originale ridotto all'indispensabile.

La città di Torino

2.3.1.2_ Il carattere aperto dei Docks Torino Dora

I Docks Torino Dora sono un vecchio complesso di magazzini generali, nati come deposito legato allo smistamento delle merci via ferro, che si estende per una vasta superficie.

Il progetto, firmato dall'ingegner Ernesto Fantini, è del 1912 e l'intero sistema si inserisce nell'ambito del processo di trasformazione della Spina²⁵.

I Docks Dora vengono terminati nel periodo in cui l'industria è all'apice del suo sviluppo ed i tempi sono adatti a favorire i grandi mutamenti in architettura, questi ultimi avvenuti grazie all'applicazione di due principi fondamentali: l'abbandono degli stili storici e l'adozione del principio di adattamento alla funzione.

In questo periodo, infatti, il risultato di un qualsiasi progetto va configurandosi non tanto come forma materiale, ma piuttosto come l'esito di un ragionamento mirato a soddisfare le esigenze fruitive dei fabbricati; ciò è stato reso possibile anche grazie all'utilizzo sempre più frequente del cemento armato, che si profila adesso come aiuto indispensabile all'architettura a favore del consolidarsi del principio di forma adattata alla funzione.

La soluzione costruttiva adottata dall'interno dei Docks segue perfettamente i canoni dell'epoca e prevede, per le parti strutturali, la realizzazione di scheletri in calcestruzzo

armato: si tratta di una soluzione che è diventata da subito un elemento identificativo dell'immagine architettonica dei Docks Dora e che permane ancora oggi; è uno spazio in cui *"il ritmo è scandito dal rapporto fra le strutture in calcestruzzo armato – pilastri, controventature, nervature delle ampie coperture – a cui si alternano tamponamenti in muratura a vista e ampie superfici vetrate"*.²⁶

Il fabbricato costituisce inoltre un'**importante testimonianza** di quanto la rivoluzione tecnologica e costruttiva, introdotta dal **sistema Hennebique**²⁷ alla fine dell'Ottocento, abbia prodotto effetti originali sull'immagine architettonica stessa degli edifici.

Il lessico architettonico è quindi immediato e rimanda immediatamente al passato industriale del fabbricato: non c'è nessuna volontà nel voler nascondere la struttura, anzi, la scansione è perfettamente leggibile attraverso travi, travetti e pilastri ed è evidente che ciascun elemento è presente per assolvere al proprio ruolo funzionale.

L'identità industriale del manufatto emerge ancora grazie alla presenza della banchina di carico rialzata rispetto al livello del suolo, che va a definire un lungo basamento su cui poggiano le maniche edificate.

A cavallo tra gli ultimi due secoli i Docks Dora sono diventati un vero e proprio **punto di riferimento** per la cultura

²⁵ Per "Spina4" si intende indicare l'ultimo tratto della Spina Centrale, che si sviluppa lungo Corso Venezia e termina all'altezza di Corso Grosseto.

²⁶ Stefano Musso, Sergio Scamuzzi (a cura di), **Torino nel Novecento: la memoria della città industriale. Guida alle fonti per ricerche, mostre, musei**, pag. 344, Torino, Fondazione Istituto Piemontese Antonio Gramsci, 2006

²⁷ Nel 1894 F. Hennebique progettò un solaio in calcestruzzo, sostituendo i ferri a doppio T con nervature in calcestruzzo armato; all'interno della trave introdusse una staffatura in lamiera di ferro ed in questo modo fu possibile realizzare una maglia strutturale che ben si adattava alle esigenze dell'industria.

underground e postindustriale di Torino: sede di **gallerie d'arte contemporanea**, circoli privati, **studi di artisti e musicisti**, sale prova e **studi di registrazione, di architettura**, ma anche club notturni particolarmente conosciuti all'interno della scena musicale torinese degli anni Novanta.

I Docks Dora rappresentano ancora oggi un luogo di indiscusso valore all'interno del patrimonio industriale torinese, non solo per il fatto di essere testimonianza di una radicale rivoluzione nei sistemi costruttivi, ma anche per il **carattere aperto** che il complesso ha saputo assumere in tempi recenti, quando ha iniziato ad ospitare le numerose attività precedentemente citate: si tratta di occupazioni che hanno trasformato quello che era un luogo per l'industria in un luogo di attrazione ricco di potenzialità, nonostante si collochi in una posizione periferica rispetto ai luoghi centrali della città.

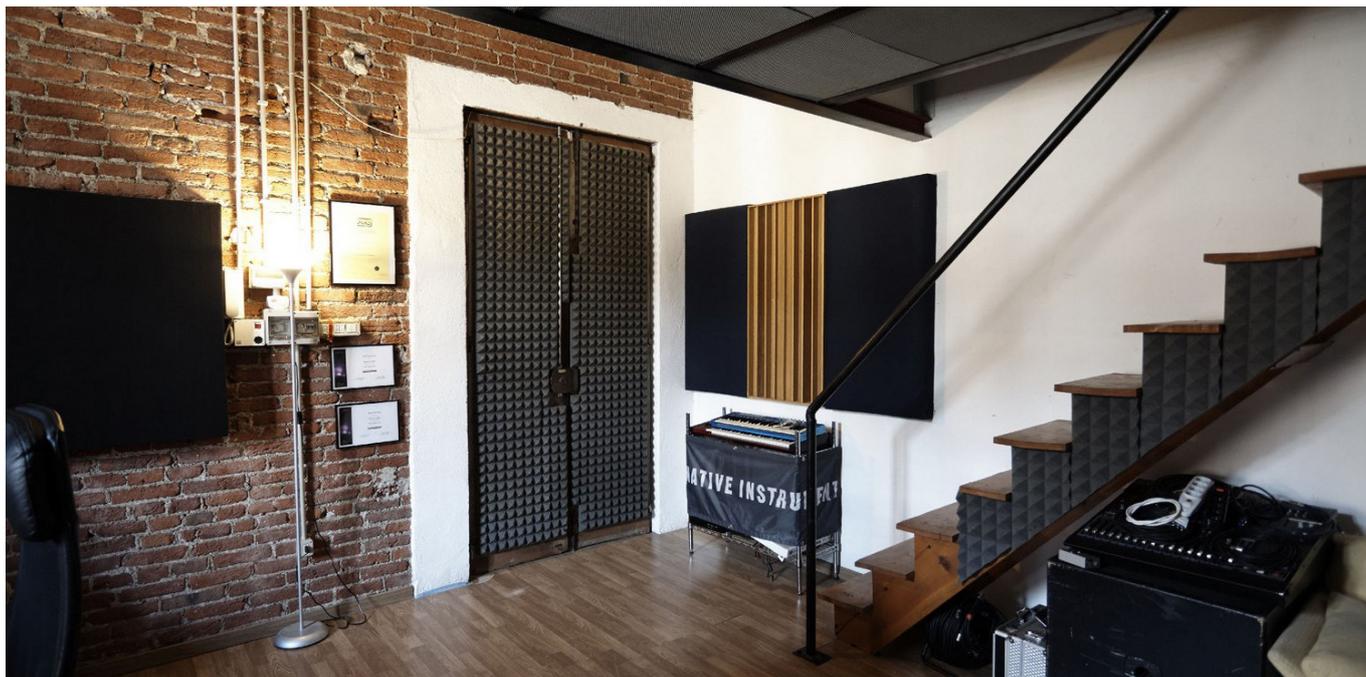
Rimangono uno spazio che ha saputo plasmarsi ed adeguarsi alle proposte sempre nuove del panorama artistico della città ed infatti in questa architettura industriale oggi si riconferma un interesse per le **realità creative** grazie a presenze particolari quali il **Superbudda**: un luogo in cui **arte visiva, teatro sperimentale, danza, musica, video e grafica** si incontrano per diventare spazio di costruzione e per creare, dal nulla, un centro per le **arti interdiscipli-**

nari. Attraverso sperimentazioni e collaborazioni gli artisti si realizzano nell'ambito di musica, video, fotografia ed arti performative in un luogo in cui lo stile industriale sembra essere il solo a poter fare da retroscena.

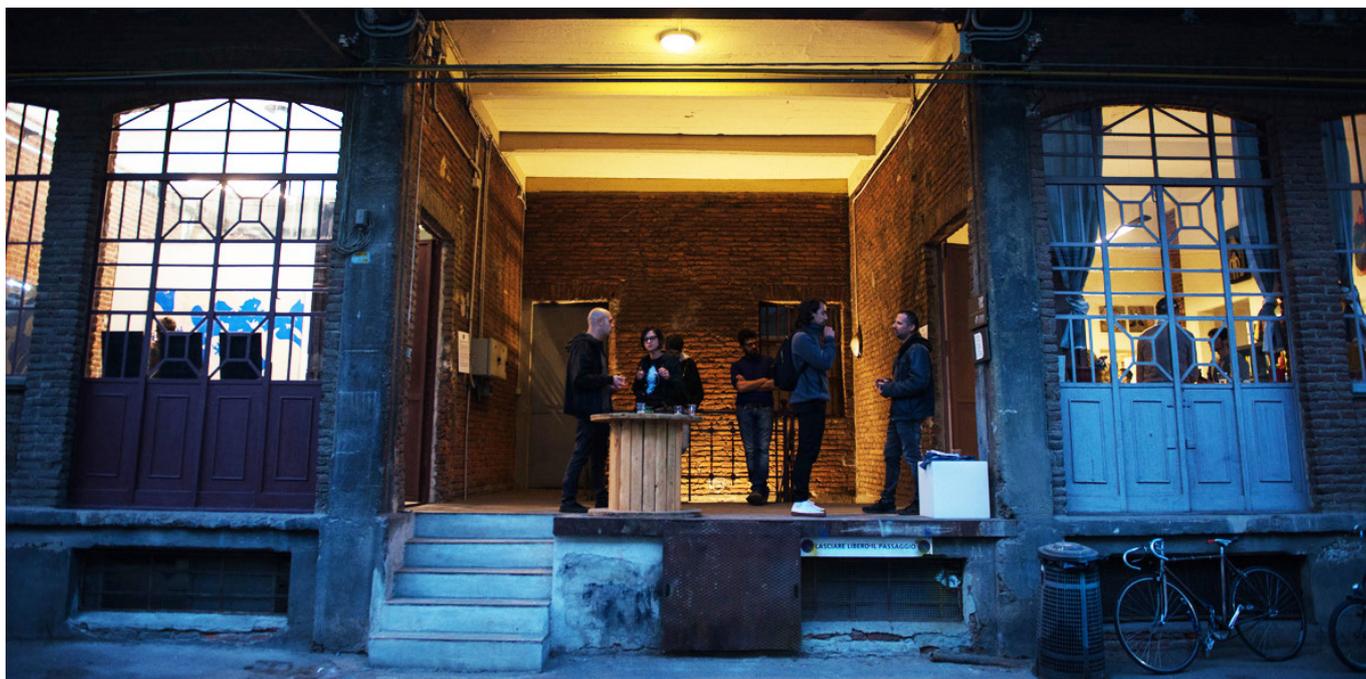
E' allora evidente come l'estro artistico all'interno dei vecchi magazzini sia di varia natura: all'interno degli **Arca Studios** - in cui l'evocazione industriale del complesso è ancora ben connotata grazie alla presenza delle murature in mattoni, degli impianti ancora visibili o delle travi e dei pilastri in calcestruzzo lasciate a vista - è possibile immergersi in un **panorama artistico** di ampio respiro, che unisce artisti e professionisti i cui lavori spaziano dalla **musica** alla **fotografia** fino ad arrivare alla **grafica** ed alla **modellazione 3D**.

Con il solo aiuto di un pavimento di parquet, di un'atmosfera composta da luci soffuse, divani, tavolini, arcate e muri con mattoni a vista, gli Arca Studios sono anche in grado di tornare indietro, per una sera, fino agli anni Venti, trasformando i propri spazi in una ballroom tipica della Swing Era al servizio del Lindy Hop, o ancora di ospitare eventi di **danza, concerti o workshop di progettazione**.

All'interno dell'**art gallery Docks-74**, invece, è possibile immergersi in uno spazio di **arte urbana** che vede all'opera artisti provenienti dal mondo dei graffiti.



Lo studio di registrazione, doppiaggio e composizione musicale all'interno degli Arca Studios è stato riadattato per svolgere l'attuale funzione (sono stati infatti inseriti sistemi di insonorizzazione ed è stata mutata la pavimentazione), ma l'atmosfera "industrial" è evidente: mattoni facciavista ed impianti elettrici non nascosti ne sono un esempio. (Fonte <https://arcastudios.it/eventi/open-house-mercante-nuvole/>)



L'ingresso alla mostra "Urban Layers", tenutasi all'interno dell'art gallery Docks-74, rivela la ancor presente struttura originaria dei Docks: alcuni gradini conducono alla banchina di carico rialzata, che conduce allo spazio espositivo. (Scatto di Il Cerchio e Le Gocce)



Anche gli spazi esterni dei Docks si offrono agli artisti, diventando delle tele su cui esprimere la propria creatività. Si tratta, per la fabbrica, di un modo originale di offrirsi all'arte ed in questo caso l'archeologia industriale non ne diventa solo semplicemente contenitore, ma si identifica propriamente con la manifestazione artistica, diventando essa stessa opera d'arte. (Scatto di Il Cerchio e Le Gocce)

"In particolare, l'idea è quella di coinvolgere artisti che amano principalmente intervenire in contesti urbani. Questo progetto vuole valorizzare e rendere accessibile la scena underground i cui protagonisti lavorano in "terrain vague" con interventi in luoghi abbandonati, treni merci e strutture dismesse. L'attenzione è quindi proiettata verso quegli artisti che sono mossi da una vera e incondizionata passione, che hanno una forte empatia con la città e la ruggine e che prediligono lavorare su supporti originali presenti nell'ambito urbano".²⁸

Lo spazio espositivo Docks-74 ha potuto ospitare anche eventi quale **"WOC – È FINITA!"**, che mira a raccontare come l'approccio creativo dell'artista sia basato sull'osservazione di ciò che circonda il suo mondo: televisione,

social media, fatti di cronaca sono raccolti, decontestualizzati e ridisegnati fino al conferimento di una nuova forma.

Lo spazio espositivo viene da lui utilizzato come un **contenitore di ricordi**, fotografie, cimeli sportivi appartenenti ad un passato recente quasi dimenticato. Vi sono alcune immagini rappresentative di un evento, deformate e riproposte attraverso il linguaggio pittorico dell'artista: l'intento è quello di far riaffiorare nello spettatore l'immaginario di un evento che ha coinvolto un paese in un determinato periodo storico.

Non è altro che uno spazio "alternativo" ospitato all'interno di una location suggestiva in grado di rievocare lo stesso scenario che solitamente ispira questo tipo di artisti.

²⁸Il Cerchio e Le Gocce in Claudia Giraud, **Nasce un nuovo spazio di arte urbana. A Torino torna l'underground ai Docks Dora, in zona Barriera**, articolo, disponibile all'indirizzo <http://www.artribune.com/arti-visive/arte-contemporanea/2017/10/nasce-un-nuovo-spazio-di-arte-urbana-a-torino-torna-l-underground-ai-docks-dora-in-zona-barriera/>, consultato ad Aprile 2018

La città di Torino

2.3.1.3_Le Fonderie Limone come fabbrica per le arti

“Il Piemonte è una regione che stupisce per la ricchezza e la bellezza delle sue memorie storiche che, con carattere fiero, riescono sempre ad affascinare i numerosi visitatori. Nel difficile esercizio di equilibrio tra il vecchio e il nuovo, si colloca perfettamente l'esposizione sulle Fonderie Limone, organizzata dall'Associazione Golfart con l'obiettivo di mostrare al pubblico la storia di un successo italiano.

*Le Fonderie Limone di Moncalieri sono infatti un esempio illuminante di riconversione da fonderia industriale a “**laboratorio**” teatrale. Inaugurate nel 2005 sotto la direzione del Teatro Stabile, esse sono diventate un importantissimo riferimento per il panorama culturale, non solo del nostro territorio, ma a livello italiano e internazionale.*

*La regione Piemonte sostiene questa sfida impegnativa consapevole dell'importanza tanto della memoria storica quanto di un attento sguardo al presente [...]”.*²⁹

Le Fonderie e Officine Meccaniche Giuseppe Limone & C. sono state fondate nel 1921 e per cinquant'anni hanno segnato l'assetto urbanistico ed il sistema economico e produttivo della Moncalieri del Novecento; all'interno della fabbrica si lavorava con la fusione del bronzo, dell'alluminio e della ghisa.

L'istituzione delle Fonderie, dunque, risale a quando Giu-

seppe Limone fonda a Torino la società che solamente tre anni dopo viene trasferita a Moncalieri, ampliandosi e diventando un punto di riferimento per tutte le attività industriali di Torino e provincia.

Ma è grazie all'ampliamento delle linee elettriche per alimentare le produzioni dell'azienda che ha avvio il grande periodo di sviluppo della fabbrica: si inizia così la produzione di opere in bronzo, ghisa ed alluminio e successivamente iniziano i lavori di ampliamento dell'azienda attraverso la costruzione di nuovi fabbricati e capannoni.

Dalla metà degli **anni Trenta** la produzione conosce una **crescita** esponenziale per conto delle forze armate delle Fonderie e le commesse belliche aumentano a dismisura, ma il culmine della produttività arriva con l'entrata in guerra dell'Italia e con il potenziamento dell'industria pesante.

Ma la **crisi** non tarda ad arrivare: dal giugno del 1940 Torino, così come altre città italiane, diventa bersaglio dei bombardamenti, i cui obiettivi sono soprattutto militari ed industriali con particolare attenzione verso le fabbriche che producono per le forze armate.

“La guerra era ormai percepita come un'avventura disastrosa che avrebbe provocato una crisi generale del regime: crisi che veniva temuta in particolar modo dagli

²⁹ Michele Coppola in Ezio Gribaudo, **Fonderie Limone, novant'anni tra industria e arte: una storia dell'imprenditoria piemontese: le sculture in bronzo di Ezio Gribaudo**, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2012

³⁰ Pegi Limone in **Storia delle Fonderie Limone**, pag. 29, in Ezio Gribaudo, **Fonderie Limone, novant'anni tra industria e arte: una storia dell'imprenditoria piemontese: le sculture in bronzo di Ezio Gribaudo**, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2012

industriali [...]”³⁰ e che provoca l'inizio di un periodo di scioperi per il miglioramento delle condizioni di lavoro e dei salari, che sfocia nell'occupazione delle fabbriche da parte degli operai.

Dalla fine del dopoguerra agli inizi degli anni Sessanta le fonderie rappresentano la prima risorsa economica del territorio di Moncalieri, ma la scomparsa del fondatore in concomitanza dell'allagamento dello stabilimento inseguito all'esondazione del Sangone segna l'inizio di un periodo di crisi che si conclude con la **dismissione** del complesso nel **1977**. Lo stabilimento viene così lasciato in stato di abbandono fino alla metà degli **anni Novanta**, quando la città di Moncalieri decide di inserirlo all'interno di un programma di **recupero** urbanistico e riscopre la volontà di volerlo riconvertire in **centro polifunzionale**: nel 2005 è stato infatti inaugurato il nuovo spazio teatrale, che ha portato a compimento un programma di recupero significativo sia dal punto di vista urbanistico sia come opportunità di crescita culturale ed artistica offerta alla città, al punto tale che oggi le fonderie vivono una seconda giovinezza dopo la riconversione **da fonderie industriali a fonderie teatrali**, *“continuando quel sottile legame che ha sempre unito l'arte del fondere con l'arte in generale, nelle sue più alte manifestazioni”*³¹.

“Le Fonderie Teatrali Limone sono oggi un centro di eccellenza nel panorama italiano ed europeo, una vera e propria fabbrica delle arti: un luogo aperto all'elaborazione di idee, alla formazione, alla produzione artistica di qualità e alla fruizione di un ricco programma di spettacoli nei settori del teatro e della danza realizzati a cura della Fondazione del Teatro Stabile di Torino”.³²

È importante evidenziare come l'intervento di riqualificazione realizzato abbia **lasciato vivere i segni di un'architettura industriale** senza interrompere le radici storiche di questo spazio, che al suo ingresso presenta una sorta di galleria della memoria grazie alla presenza di una porzione dell'edificio originario ora diventato porticato del cortile pedonale interno.

Il rimando alla natura produttiva del complesso è fornito anche dall'aspetto architettonico dello stesso, che conserva ancora intatta la sua ciminiera e la copertura a “shed”, tipica degli ambienti industriali.

Le Fonderie Limone quindi, conservando la memoria del loro passato, continuano ad essere protagoniste dello sviluppo della città; uno sviluppo che ha la capacità di fare della cultura e dell'arte un'opportunità di crescita dei cittadini e della comunità locale ed il cui fil rouge è rappresentato dalla creatività unita al desiderio di conti-

³¹ Pegi Limone in *Storia delle Fonderie Limone*, pag. 42, in Ezio Gribaudo, *Fonderie Limone, novant'anni tra industria e arte: una storia dell'imprenditoria piemontese: le sculture in bronzo di Ezio Gribaudo*, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2012

³² Roberta Meo, Francesco Maltese in Ezio Gribaudo, *Fonderie Limone, novant'anni tra industria e arte: una storia dell'imprenditoria piemontese: le sculture in bronzo di Ezio Gribaudo*, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2012

nuità con il passato.

Il progetto architettonico si è modellato quindi sull'esigenza di riavvicinare il sito alla città, demolendo le barriere e cercando di far dialogare visivamente gli edifici recuperati con quelli di nuova realizzazione.

Il complesso, però, non spicca solo per ospitare eventi di teatro e danza, ma anche per l'attenzione che ha nei confronti dell'**arte**: tra le scelte espositive delle Fonderie Limone, infatti, si inserisce anche quella di utilizzarle come polo espositivo della mostra riguardante le sculture in bronzo di Ezio Gribaudo, offrendo all'arte la possibilità di mostrarsi come punto di mediazione tra passato, presente e futuro.

Tra il 2012 ed il 2013 lo storico complesso industriale ha allora ospitato la mostra "**Fonderie Limone. Novant'anni tra industria e arte. Una storia dell'imprenditoria piemontese. Le sculture in bronzo di Ezio Gribaudo**", che racconta la storia delle Fonderie e comprende anche l'esposizione delle fusioni dell'artista; in questo caso si tratta di un'occasione unica per il fabbricato, che si offre all'arte come contenitore di una **mostra site-specific**: l'artista infatti entra in contatto con le Fonderie Limone già nei primi anni Settanta, quando è alla ricerca di una fabbrica per la re-

alizzazione delle proprie opere ed è in questo modo che il complesso architettonico si trova per la prima volta a vivere una nuova realtà: quella di **fondere l'arte**.

È la prima volta che l'arte varca le soglie della fabbrica e di una realtà ormai dismessa, ma quello delle Fonderie si presenta come il panorama perfetto, a sottolineare il fatto che l'archeologia industriale nasconda comunque il proprio fascino e sia ancora più attraente da defunta piuttosto che da viva.

"La fabbrica era un vero e proprio caos, tra la ferrovia, il fiume e i topi. Eppure possedeva un'architettura che mi affascinava. Ad attrarmi era questa giungla, questa Babele: si trattava di un luogo che non era mai mutato nel tempo, non aveva subito opere di ammodernamento; era, sotto certi aspetti, un balzo nel passato".³³

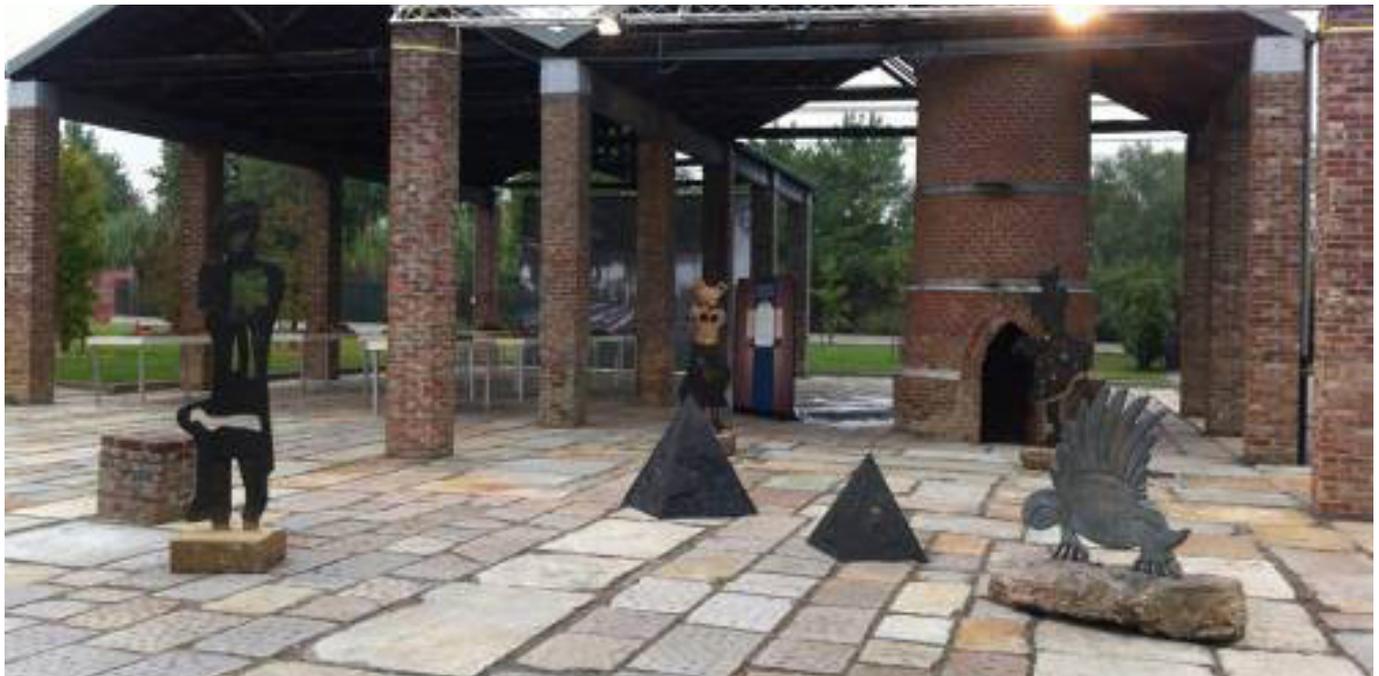
L'esposizione non è altro che la vera e propria manifestazione della memoria storica del fabbricato e comprende alcuni stampi originali delle Fonderie, ma anche un toret,³⁴ a testimonianza delle fusioni effettuate per il Comune tra gli anni Cinquanta e Sessanta; trovano spazio anche le fusioni in bronzo dell'artista, pezzi unici realizzati in situ negli anni Settanta.

³³ Ezio Gribaudo in Silvia Carbotti, **Fondere il bronzo, superare la dimensione dell'effimero. Conversazione con Ezio Gribaudo**, pag. 85 in Ezio Gribaudo, **Fonderie Limone, novant'anni tra industria e arte: una storia dell'imprenditoria piemontese: le sculture in bronzo di Ezio Gribaudo**, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2012

³⁴ Si tratta della classica fontana pubblica della città di Torino.



Spazio esterno delle Fonderie: la copertura a shed e la presenza della ciminiera (imponente nella sua struttura originaria) fanno emergere immediatamente il ricordo di un passato industriale; la scelta compositiva dell'acciaio risulta un intervento moderno ma comunque rispettoso della memoria del luogo, evidente nel suo approccio minimalista. (Scatti di Bruna Biamino)



All'ombra della ciminiera le opere, di grandi dimensioni, sono state esposte in maniera tale da essere sempre visibili ai visitatori. (Scatto di Mauro Villone)

La città di Torino

2.3.1.4_Lavanderia a vapore: un nuovo centro coreutico

L'opera di restauro della Lavanderia a Vapore viene ad assumere per la città di Collegno un tassello fondamentale verso il completo recupero della struttura dell'ex Ospedale Psichiatrico. L'edificio è parte integrante del complesso della Certosa Reale di Collegno ed è stato costruito come struttura al servizio del Regio Manicomio; è stato situato all'estremità nord-est del complesso e l'area è immediatamente accessibile dall'esterno.

Il complesso ha subito numerose modifiche nel corso degli anni, ma nonostante ciò l'impianto e la qualità architettonica dello stesso si sono conservati fino al 2004, anno di inizio dell'intervento di recupero.

"In particolare si è mantenuta leggibile la composizione delle facciate [...]. La ciminiera, interamente costruita in laterizio a vista, è geometricamente identificabile come un tronco di cono allungato appoggiato su un parallelepipedo di base. È sopravvissuto, benché danneggiato, anche il carattere metrico dell'edificio, che si manifesta attraverso le parti in rilievo delle facciate (lesene, archi, cornicioni e fasce marcapiano) progettate e realizzate da Fenoglio con un pregevole paramento murario in mattone facciavista alternato alle parti di sfondato in intonaco".³⁵

La qualità compositiva degli esterni si riflette anche negli interni, dove le pareti sono scandite dal ritmo dei grandi

finestrini; questa scansione è amplificata e sottolineata da una successione di arcate in mattoni a vista che si sviluppa in continuità sui quattro lati del rettangolo di base. L'edificio della Lavanderia a Vapore è infatti costituito, al piano terreno, da un'unica navata priva di elementi di partizione interna. La copertura è supportata da circa una ventina di capriate, interessanti testimonianze di una tipologia strutturale particolarmente elegante introdotta nella seconda metà del XIX secolo (denominate alla "Ponlonceau"). Progettata dall'ing. Luigi Fenoglio e realizzata tra il 1870 ed il 1875, viene restituita alla città dopo un lungo lavoro di restauro che ne esalta l'impianto architettonico, diventando un **centro di eccellenza** ed un punto di riferimento regionale per le attività legate alla danza. La prima fase degli interventi ha interessato la **corte interna**, sul lato ovest, ed ha portato alla trasformazione ed attrezzatura di questo spazio in area per **spettacoli musicali, teatrali** e di **danza all'aperto**; invece i principali interventi eseguiti nella seconda fase sono stati finalizzati al recupero della concezione architettonica originaria dell'edificio, con il restauro degli apparati decorativi ottocenteschi della fabbrica e della ciminiera ma anche attraverso il ripristino della spazialità interna.

Il progetto di allestimento degli **spazi interni** dell'edificio è finalizzato all'insediamento del **Centro Coreutico**; la

³⁵ Antonio Besso-Marcheis, *L'edificio della Lavanderia a Vapore*, pag. 16, in *La lavanderia a vapore della Certosa di Collegno: un percorso attraverso il progetto*, Torino, Regione Piemonte, 2009

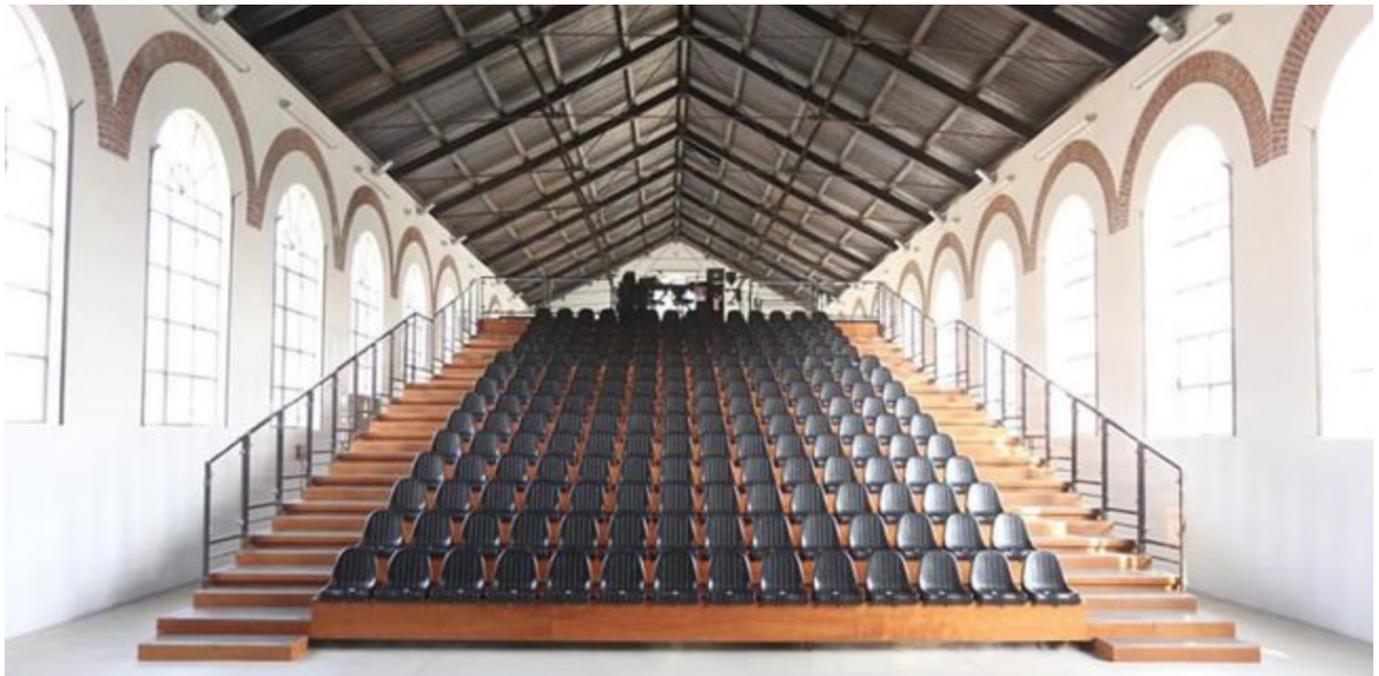
concezione della proposta di allestimento è stata messa a punto partendo dalla necessità di rispettare e tutelare l'architettura dell'edificio sia per quanto riguarda le facciate esterne sia per gli spazi interni, che sono stati riportati alla loro originaria configurazione. La pianta libera del complesso risulta essere uno spazio **flessibile** a qualsiasi tipo di evento ed infatti l'ambiente principale, costituito da un'unica navata, è stato suddiviso in **tre ambiti**: la zona nord è stata adibita a spazio per l'**accoglienza** con biglietteria, guardaroba, servizi ed una zona multifunzione per ospitare attività di comunicazione con l'esterno, le mostre e gli allestimenti tramite strutture di supporto mobili per l'esposizione di opere pittoriche, immagini e testi; la zona centrale della navata nella quale sono localizzate le attività di rappresentazione e spettacolo legate alla **danza**; la zona sud ha visto l'insediamento delle **attività di studio** con le sale per la danza ed i relativi servizi di supporto. Il progetto si è sviluppato come un processo articolato e complesso a partire dal 2004 ed i lavori eseguiti hanno riportato l'edificio alla sua originaria conformazione architettonica grazie al restauro degli apparati decorativi ottocenteschi della fabbrica e della ciminiera ed al ripristino della spazialità interna. Gli ambienti sono stati poi dotati degli impianti e delle attrezzature che consentono il loro utilizzo, con scelte improntate al concetto di

sobrietà, riducendo al minimo la presenza delle componenti tecnologiche richieste dalla contemporaneità.

Oggi la Lavanderia a Vapore è il **centro regionale per la Danza in Piemonte**, riconosciuto a livello nazionale ed internazionale; si tratta di un luogo che vive di quelle che sono ormai le sue parole chiave: **vedere** per assistere a spettacoli e restituzioni, ma soprattutto per viaggiare con la mente, immaginare e sognare; **creare** per offrire uno spazio agli artisti in cui ideare, improvvisare, sbagliare e ripetere; **apprendere** per mettersi in gioco con corsi ed attività per il tempo libero; **partecipare** a progetti multidisciplinari per indagare i processi creativi che portano alla nascita di uno spettacolo. Nel 2003, nel cortile della Lavanderia a Vapore, è stata realizzata un'arena per gli spettacoli esterni che è diventata uno dei palchi all'aperto più importanti d'Italia, prima con il festival Colonia Sonora e poi dal 2015 con il Flower Festival. Inoltre, a sottolineare l'importanza della storia del manufatto, a quarant'anni dalla legge Basaglia (che abolì i manicomi), la Città di Collegno ha proposto un calendario di iniziative teatrali, musicali ed espositive per alimentare il dibattito intorno al tema della malattia mentale e così un filo di Arianna collega gli eventi organizzati all'interno dell'ex industria, scelti appositamente per ricordare questo importante anniversario.



I grandi vuoti delle finestrate verticali scandiscono il ritmo della facciata dell'edificio; di forte impatto risultano gli archi a tutto sesto, inscritti nelle arcate in mattoni, e la presenza della ciminiera. (Scatto di Beppe Giardino)



Le sedute dell'area destinata alla visione degli spettacoli si inseriscono tra le grandi aperture verticali, con gli archi a tutto sesto in mattoni, e la copertura tipica del passato industriale in un grande rispetto verso la memoria del luogo. (Fonte <https://www.comune.collegno.gov.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/660>)

PARTE 3

RICONVERSIONE



RIQUALIFICARE LA DISMISSIONE

*“Il progetto deve porsi come obiettivo quello di rivitalizzare,
con forme e contenuti nuovi,
le antiche fabbriche e caserme
attraverso la conferma, dove sia possibile, del loro ruolo,
seppure in termini innovativi rispetto a quelli più tradizionali cui erano destinati.
In tal modo esse possono porsi come moderni nuclei,
fuochi generatori di una nuova forma urbana
e della sua alternativa qualità estetica [...]”*

L. Bravo, F. Ciampolini, V. Francia

LA RIGENERAZIONE URBANA

3.1

La crisi e la conseguente dismissione dei grandi impianti industriali (in aggiunta al fallimento dei progetti per le periferie, avvenuto verso la fine del Novecento) ha avuto come risultato la produzione di un territorio cambiato, caratterizzato dalla presenza di numerosi spazi vacanti ed edifici abbandonati.

All'interno di questo quadro, delineato principalmente dal bisogno di attivare una serie di processi per ridare vita al territorio, si inserisce allora il tema più ampio della rigenerazione urbana, il cui duplice obiettivo è sia quello di **restituire alla città** alcune porzioni centrali di queste ultime e le proprie periferie, sia quello di **avviare processi di cambiamento** economico e sociale grazie al recupero, alla valorizzazione ed alla trasformazione del patrimonio edilizio esistente.

Si tratta di veri e propri **vuoti di cui la città può riappropriarsi** grazie all'assegnazione di nuove funzioni al loro interno, che diventano attrattori di attività finalizzate alla socialità ed all'aggregazione collettiva.

La tematica riguardante la rigenerazione urbana ha avuto grande diffusione soprattutto negli ultimi anni, ma non è stato ancora raggiunto un significato del termine che sia uniforme e condiviso dai più: è pertanto opportuno operare una distinzione rispetto a quelli di maggiore utilizzo, così che l'operazione di rigenerazione possa diventa-

re una concreta occasione di trasformazione del panorama architettonico ed urbanistico all'interno delle città. Tale distinzione è utile non solo al fine di operare una delucidazione semantica, ma soprattutto per comprendere l'ambito di studio ed individuarne i confini.

La diversificazione terminologica da effettuare per il panorama italiano non è nuova se paragonata al contesto europeo: infatti già nel Regno Unito è stato affrontato un simile percorso, quando si è passati dall'utilizzo del termine *reconstruction* (utilizzato negli anni Quaranta e Cinquanta del Novecento per descrivere la ricostruzione post-bellica) al termine *renewal* (invece adottato per indicare i primi interventi sul patrimonio industriale dismesso negli anni Sessanta e Settanta) per arrivare, tra gli anni Ottanta e Novanta, all'impiego del termine *regeneration* (coniato nel momento in cui le operazioni di *renewal*, oltre che occuparsi di parti di città che stavano diventando sempre più ampie, hanno iniziato ad intervenire sia sulla struttura socio-economica che su quella morfologico-spaziale).

In Italia si è utilizzato a lungo il termine *ricostruzione* (fino agli inizi degli anni Sessanta, per descrivere le operazioni di ricostruzione post-bellica, proprio come accaduto nel caso britannico) ed attualmente i vocaboli di più largo utilizzo e che descrivono gli strumenti di intervento sulle città sono per lo più tre:

1. ristrutturazione urbanistica: con riferimento al decreto n° 380/2001 del Presidente della Repubblica, questo lemma indica quegli interventi *“rivolti a **sostituire** l'esistente tessuto urbanistico-edilizio con altro diverso, mediante un insieme sistematico di interventi edilizi anché con la modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale”*.

2. recupero urbano: utilizzato per *“descrivere la **riconversione** di strutture industriali inserite all'interno dei tessuti urbani o la ridefinizione dei vuoti urbani”*¹. Tra tutte, è la voce che più comunemente viene confusa con la rigenerazione urbana.

3. riqualificazione urbanistica: più generico rispetto alle precedenti definizioni, questo vocabolo viene utilizzato per indicare la progettazione volta al recupero di interi quartieri o parti di città fino a giungere ad una scala di dettaglio. In questo caso l'operazione riguarda prevalentemente lo spazio pubblico e la riqualificazione è attuata attraverso la progettazione a **scala urbana**.

Invece con il termine *rigenerazione urbana* si indicano una serie di azioni di **recupero** e **riqualificazione** delle volumetrie esistenti finalizzate in particolar modo al riadattamento dei vecchi involucri alle nuove esigenze, alla riqualificazione delle periferie più degradate, ma riguardanti anche tutte le operazioni che limitano il consumo

di suolo a salvaguardia dell'ambiente nell'ottica della sostenibilità.

In questo senso, preso atto degli interventi di cementificazione sempre più frequenti all'interno delle città, il 12 maggio 2016 è stato approvato il **Disegno di legge 2039** sul *Contenimento del consumo del suolo e riuso del suolo edificato*, che reca le linee guida per *“contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile”*² e riconosce nella rigenerazione urbana uno degli strumenti fondamentali per poter governare il territorio.

Più nello specifico quella della rigenerazione è allora *“un'operazione **a tutto tondo** che punta a restituire valore economico e miglioramento delle condizioni di vita, attraverso progetti di recupero del patrimonio immobiliare e delle aree vacanti, così come attraverso programmi di inclusione sociale”*³ e che si differenzia da quella di rinnovamento urbano, invece incentrata sulle attività di demolizione e ricostruzione.

Infatti se per un lungo periodo, in passato, l'atto di rinnovamento delle città ha avuto alla base una politica di demolizione, al giorno d'oggi ci si focalizza invece su azioni che intervengano nel miglioramento degli edifici dismessi così come di intere parti di città, in maniera tale da applicare una vera e propria azione di **costruzione sul costruito**.

¹ Valerio Cutini, Simone Rusci (2013), *Note sulla rigenerazione urbana. Un termine in cerca di significato*, Pisa, Università di Pisa, 2014

² Disegno di legge n°2039, Art. 1 (finalità e ambito della legge), comma 1, approvato dalla Camera dei Deputati il 12 maggio 2016

³ Mario Turco, Enzo Ponzio in *La rigenerazione urbana in Europa e in Italia. Il ruolo delle MPI. Modelli, Case Studies, Opportunità*, s.l.e., s.d.

In particolar modo, già a partire dagli anni Novanta, l'Unione Europea ha promosso numerosi programmi di rigenerazione, distinguibili in due differenti tipologie:

1. Programmi per la **rigenerazione economica e sociale** delle aree urbane in crisi;
2. Azioni per **limitare il consumo di suolo** al fine di promuovere strategie di densificazione dei tessuti urbani e di **riabilitazione del patrimonio edilizio e paesaggistico** esistente.

Si evince allora che i punti cardine su cui si basa la rigenerazione siano l'aspetto economico, quello sociale e quello ambientale.

Focalizzando il campo di analisi sul **panorama italiano** si può definire il fenomeno della rigenerazione urbana secondo tre cicli.:

1. Il primo ha avuto come oggetto la **riqualificazione dei centri storici** (ancora oggi perlopiù incompiuta) ed è iniziato negli **anni Settanta**, in concomitanza con lo sviluppo di una sempre maggiore presa di coscienza del valore del tessuto edilizio storico e del desiderio di riaffermare l'identità locale;
2. Il secondo ha riguardato il **recupero delle aree dismesse** ed è iniziato alla fine degli **anni Ottanta** con la delocalizzazione delle industrie e di molti altri servizi che

si trovavano fino a quel momento vicino se non proprio all'interno dei centri urbani.

3. Il terzo ciclo, quello attuale, prevede infine la **riqualificazione dei quartieri costruiti nella seconda metà del Novecento**, caratterizzati da una bassa qualità edilizia, e la promozione di politiche che possano essere utili per **ripopolare le aree dismesse**.

IL PROGRAMMA COLLEGNO RIGENERA

3.2

In questo contesto dunque, ed all'interno del Piano Strategico Partecipato Comunale *Collegno metropolis 2025*⁴, si inserisce il **programma di rigenerazione urbana, sociale ed architettonica** chiamato *Collegno rigenera*, realizzato con l'obiettivo di avviare una stagione di interventi di nuova generazione in grado di **risolvere** fratture e **degradi urbani**, costruire opportunità di **riqualificazione** e sostenere il **rilancio socio-economico** attraverso la riconversione delle aree urbane e dei **complessi edificati dismessi** presenti sul territorio comunale, per cui è consentito il recupero; fondamentali anche gli aspetti collegati alla qualità architettonica ed all'efficienza energetica.

Il programma trova spazio all'interno del riferimento normativo identificabile nell'articolo 14 della legge regionale 14/07/2009 n° 20, attraverso il quale la Regione Piemonte, al fine di sostenere il rilancio dell'economia anche mediante interventi di tipo edilizio, ha varato il cosiddetto *Piano casa* che si basa sulla "*riqualificazione del patrimonio edilizio esistente dal punto di vista della qualità architettonica e dell'efficienza energetica, nonché sul miglioramento della sicurezza delle strutture e sull'accessibilità degli edifici*".

Quello introdotto dall'articolo 14 è inoltre un nuovo programma di rigenerazione, che tiene conto anche dell'**azione partecipativa**.

⁴Si tratta di un percorso partecipativo e di ascolto intersettoriale il cui obiettivo è quello di promuovere la partecipazione attiva delle persone alle politiche pubbliche e che definisce i temi e gli interventi ritenuti prioritari e sostenibili per lo sviluppo economico, urbano, sociale e culturale del Comune di Collegno.

CITTA' DI COLLEGNO

COLLEGNO METROPOLIS 2025 PSPP

COLLEGNO RIGENERA

costruiamo insieme un progetto di rigenerazione urbana per il recupero delle aree dismesse, per riqualificare la città e per sostenere il rilancio socio-economico del territorio

TRASFORMIAMO LA CITTÀ

Lunedì 29 giugno 2015
ore 20,45
Sala Consiliare - Villa Comunale - Via Torino, 9

sono invitati:
cittadini, organizzazioni sociali e politiche, associazioni, comitati di quartiere, ordini professionali, operatori economici...

Barbara MARTINA
Assessore alla Pianificazione Territoriale

Francesco CASCIANO
Sindaco di Collegno

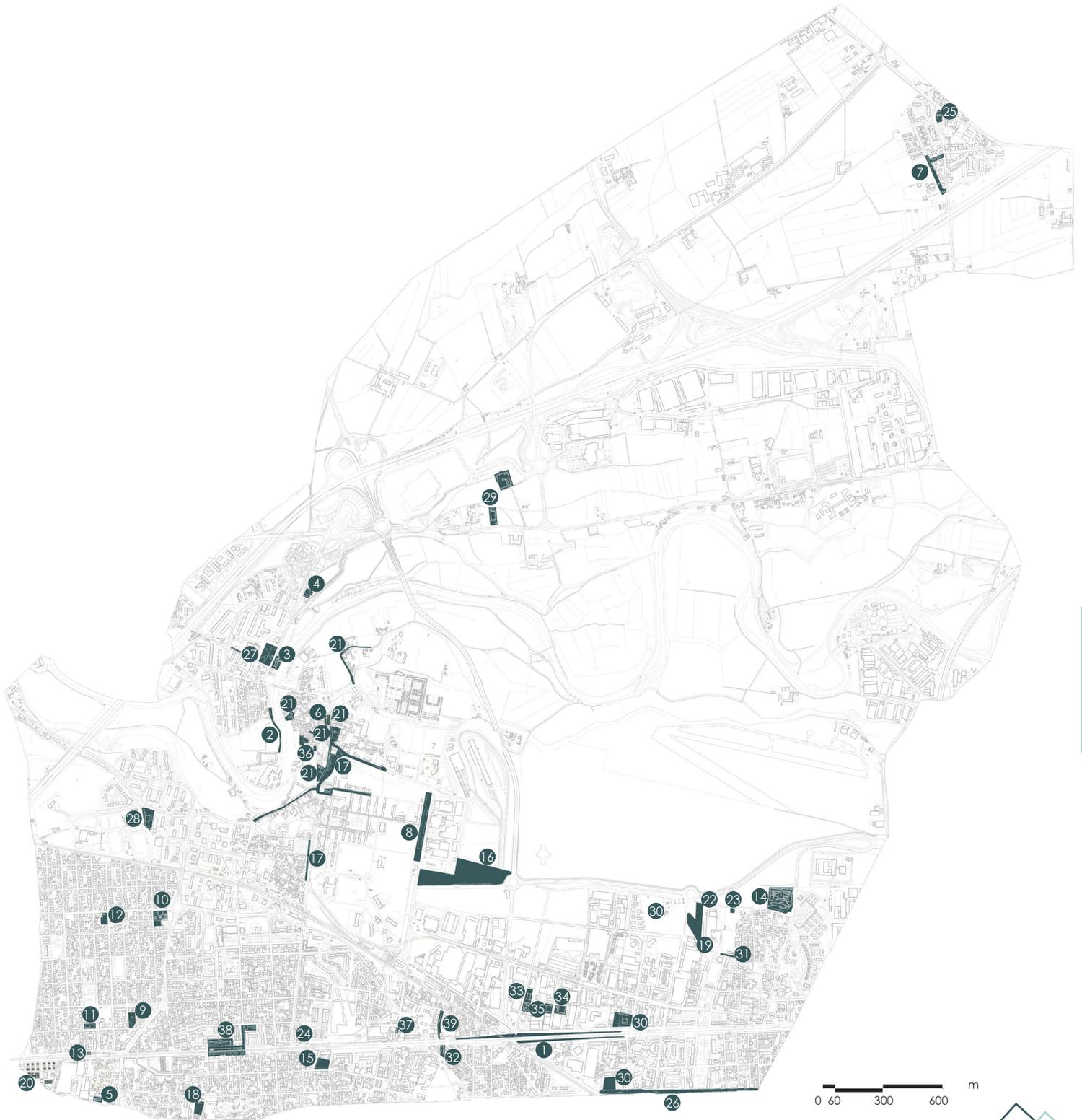
Una locandina dell'incontro pubblico promossa dal Comune di Collegno dichiara le intenzioni del programma *Collegno Rigenera*.

esprimere la propria volontà di intervenire per il recupero e la trasformazione degli stessi, in base ai criteri definiti dal Programma).

Di seguito sono riportati i dati raccolti durante la fase partecipativa:

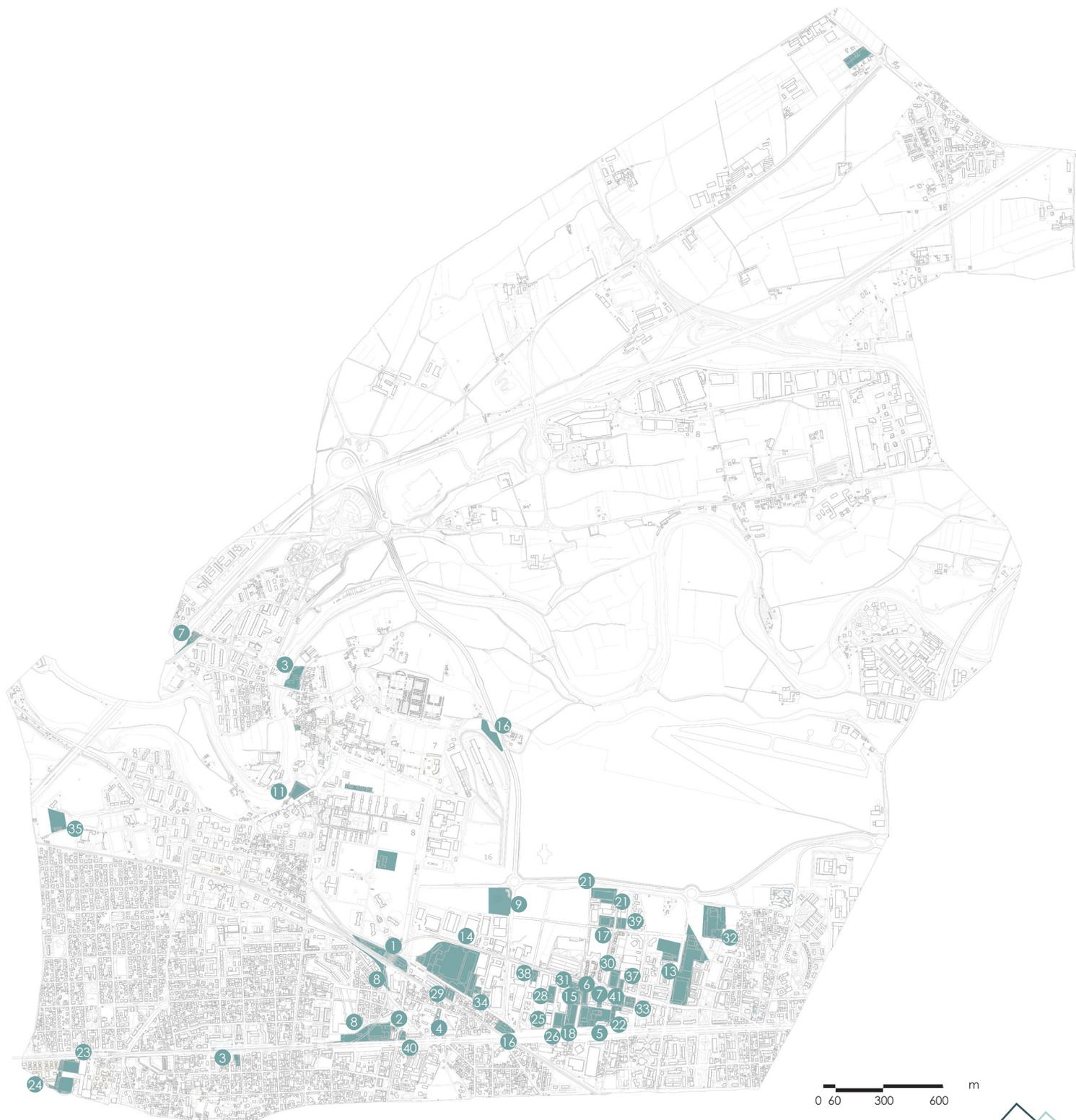
■ SEGNALAZIONI

- 1 Riqualificazione scarpate erbose del cavalcaferrovia di Corso Francia
- 2 Riqualificazione di Strada Al Molino
- 3 Riqualificazione area ex fonderie Ferrero
- 4 Riqualificazione cascina Autora di Via Venaria
- 5 Riqualificazione area già gioco bocce del complesso Leumann
- 6 Riqualificazione di Villa Guaita e piazza IV Novembre
- 7 Completamento viabilità in Frazione Savonera
- 8 Riqualificazione area a parcheggio lungo Corso Pastrengo
- 9 Riqualificazione area verde in Via Sacra di San Michele
- 10 Riqualificazione aree pertinenziali torre SMAT di Via Rosta
- 11 Riqualificazione giardino "Bambini di Beslan" di Via Ulzio
- 12 Riqualificazione giardino pubblico di Via Moncenisio
- 13 Riqualificazione stazionetta Leumann
- 14 Completamento e rifunzionalizzazione del complesso "Clinica della Memoria"
- 15 Rigenerazione area di via Battisti angolo Via Antica di Grugliasco
- 16 Rigenerazione aree corso Pastrengo angolo Viale Certosa
- 17 Interventi di riqualificazione delle aree pubbliche e della viabilità in zona Centro Storico e Via Martiri XX Aprile
- 18 Area comunale di Via Catania e Via Latina
- 19 Area a servizi di Via Manzoni proprietà Coalto Imm.re
- 20 Il Villaggio Leumann e l'idea "Porto di Collegno"
- 21 Area di Via Borgo Dora, Orto del Castello, ex torre acquedotto di Via Matteotti
- 22 Area a servizi di Via Manzoni proprietà Oliviero e Sansalvadore
- 23 Area a servizi di Via Terracini proprietà Borio Alluto
- 24 Edificio comunale di Via Oberdan 10
- 25 Sistemazione di piazza della Liberazione
- 26 Manutenzione di Via Vandalino
- 27 Manutenzione e regolamentazione della sosta lungo piazza Europa Unita
- 28 Sistemazione area limitrofa alla sede del comitato di quartiere Borgonuovo
- 29 Segnalazione per possibile localizzazione di piattaforma logistica prodotti bio
- 30 segnalazione del comitato di quartiere Borgata Paradiso per Area ex Vivai Coppo
- 31 Area di Via Galvani proprietà VAIT srl
- 32 Complesso edificato di Corso Francai 101
- 33 Complesso ex Doglione di Via Bricca 7
- 34 Edifici di Via Losa 8-10
- 35 Edifici di Via Losa 9-11
- 36 Area comunale di Via Martiri XX Aprile
- 37 Sistemazione di Via San Massimo
- 38 Giardino dell'amicizia di Corso Francia
- 39 Sistemazione di Via Baracca



MANIFESTAZIONI DI INTERESSE

- 1 Area Compendio TOa012 di Ferrovie S.p.a.
- 2 Fabbricato ex Cinema Regina di Via San Massimo
- 3 Complesso "ex Parisienne" di Corso Francia
- 4 Fabbricato ex panificio Capobianco di Via Baracca
- 5 Edifici di Via Antonelli proprietà Metropolis s.r.l. e GEM s.r.l.
- 6 Aree pertinenziali fabbricato ex Lattes di Via De Amicis
- 7 Complesso ex Sacet di Via Pianezza ed ec Moreggia di Via De Amicis
- 8 Complesso ex deposito GTT di Corso Francia
- 9 Comparto 1 (Viale Certosa)
- 10 Edificio "casa del ghetto" di Via Goito
- 11 Complesso "Cascina Castello" di Via Alpignano
- 12 Fabbricati dei Laboratori e Padiglione 21 dell'ex O.P. (proprietà ASL TO5)
- 13 Complesso "ex Sandretto" di Via De Amicis e Via Marconi
- 14 Complesso "ex acciaierie Mandelli" di Via De Amicis
- 15 Fabbricato "Prima Industrie" di Via Antonelli
- 16 Complesso "ex Aiassa" di Via Torino
- 17 Fabbricato produttivo ditta "Fabi" di Via Sassi angolo Via Tommaseo
- 18 Fabbricato "Prima Industrie" di Via Antonelli
- 19 Area via Torino-Druento 67
- 20 Nuova Sabel Srl di Via Tommaseo 63
- 21 Nuova Sabel Srl di Via Tommaseo 6
- 22 Chiara Servizi s.a.s. di Via Antonelli 4
- 23 Area Real (parte ex opificio Leumann)
- 24 Area Facet (parte ex opificio Leumann)
- 25 Immobile di Via Losa 5
- 26 Area ex "Union" di Via Antonelli
- 27 Complesso immobiliare di Via San Massimo 2-4-6-8
- 28 Immobile di Via Losa 17-19
- 29 Fabbricati di Via Torino 42-48
- 30 Fabbricato "ex Begalla" di Via De Amicis 70
- 31 Fabbricato "Pulimetal sas" di Via De Amicis 71
- 32 Complesso "Vela sas" di Via Terracini 80
- 33 Complesso edificato di Via Magenta 15
- 34 Complesso "ex Jura" di Via Torino 27
- 35 Fabbricato residenziale di Strada Antica di Rivoli 30
- 36 Complesso di Via Petrarca 11 e Via Leopardi 9
- 37 Fabbricato di Via De Amicis 68
- 38 Fabbricato di Via De Amicis 81
- 39 Complesso edificato di Via Tommaseo 56
- 40 Fabbricato di Corso Francia 138
- 41 Complesso edificato di Via De Amicis 55



AREE FABBRICABILI COMUNALI DI POSSIBILE INCLUSIONE NEL PROGRAMMA

- ① Area comunale limitrofa al complesso "ex Acciaierie Mandelli"
- ② Area comunale di Via Catania
- ③ Aree comunali limitrofe al complesso ex deposito GTT di Corso Francia
- ④ Edificio comunale di Via Oberdan 10
- ⑤ Complesso di Villa Licia e area comunale adiacente
- ⑥ Complesso di Villa Guaita
- ⑦ Complesso del magazzino comunale di Corso Pastrengo
- ⑧ Edificio a torre nell'area del centro servizi del P.I.P.
- ⑨ Area ex Sottostazione Elettrica FF.SS.
- ⑩ Villaggio Leumann
- ⑪ Aree comunali di Via Manzoni



Gli **interventi puntuali** di rigenerazione sono poi stati definiti mediante un procedimento attuato in primo luogo grazie al dialogo tra i soggetti portatori di interesse e l'amministrazione comunale, ma anche grazie all'ascolto di ulteriori soggetti interessati dagli interventi (non solo cittadini quindi, ma anche associazioni e comunità); anche le relazioni con gli ambiti unitari di variante urbanistica ed il confronto con l'impianto normativo dell'attuale Piano Regolatore Generale Comunale hanno giocato un ruolo chiave nella definizione degli ambiti di intervento.

Collegno Rigenera si può identificare dunque come uno strumento di **rilancio della città**, a favore della limitazione del consumo di suolo, che persegue i seguenti **obiettivi**:

- **qualificare la città come Collegno Città dei Servizi** attraverso la promozione dell'equità sociale, il miglioramento dei servizi pubblici, la riqualificazione degli spazi di periferia e la realizzazione di migliori (e di maggior sicurezza) collegamenti con il centro della città. Importante anche il rilancio economico locale attraverso la localizzazione di attività ed imprese di alto valore economico;
- **rendere la città più vivibile e più bella** sotto il punto di vista della qualità degli edifici e degli spazi del paesaggio urbano, ma anche grazie all'integrazione degli interventi di rigenerazione con le preesistenze e della valorizzazione dei beni architettonici, artistici e na-

turalistici. A tal proposito è importante, per il Programma, porre attenzione al recupero ed alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e migliorare le peculiarità insediative delle vecchie realtà industriali presenti sul territorio, accompagnando ogni tipo di intervento di sostituzione edilizia o urbanistica ad una riduzione del consumo di suolo;

- **contribuire alla tutela dell'ambiente** in modo tale da aumentare la disponibilità degli spazi verdi naturali presenti nel Comune e migliorare microclima e clima acustico;
- **superare ed eliminare le barriere fisiche ed ambientali** grazie alla progettazione di spazi più sicuri per i cittadini, all'aumento delle aree verdi in ambito urbano ed alla promozione di uno sviluppo sostenibile che tenga conto delle tecnologie innovative basate sul risparmio energetico e sull'utilizzo di energie rinnovabili;
- **superare ed eliminare le barriere fisiche ed ambientali** al fine di consentire ai cittadini di utilizzare gli spazi e le infrastrutture disponibili e di futura realizzazione;
- **realizzare una città a misura di pedone e ciclista** mediante la realizzazione di collegamenti pedonali e ciclabili all'interno delle aree oggetto di intervento.

I punti focali sono poi stati esposti l'11 febbraio 2016 attraverso la **delibera degli indirizzi**, che ha fornito le linee

guida da seguire in fase di progettazione nonché:

- 1. La definizione degli ambiti territoriali di intervento**, illustrando anche le strategie di intervento utili a verificare la compatibilità con gli obiettivi del piano;
- 2. Indicazioni sulle aree per servizi pubblici** per garantire la realizzazione di nuovi percorsi ciclopedonali e favorire il completamento di quelli già esistenti. Importante è anche la valutazione di insediamento di nuovi spazi destinati a giardini pubblici, spazi verdi e parcheggi;
- 3. Integrazione e coerenza con il contesto urbano** in modo tale da preservare la progettazione di impianti tipologici in linea con quelli esistenti nello spazio urbano circostante;
- 4. Parametro quantitativo di riferimento** identificabile nella SLP;
- 5. Recupero degli edifici esistenti**, rigorosamente da rivalorizzare senza demolire, ed interventi da effettuare in **relazione al PRGC vigente**.

Per quanto riguarda, a livello generale, gli ambiti interessati dalla Rigenerazione, sono stati individuati un'**area centrale** (in riferimento al prolungamento della linea 1 della metropolitana verso Rivoli), un'**area di ricucitura** di via Martiri XXX Aprile (estesa a Piazza Avis e Laboratori Certosa) e l'**area ferroviaria dismessa di Via Torino** (zona ex sottostazione elettrica).

3.2.1

Le tappe del Programma

- **29 giugno 2015** | *Assemblea pubblica*
Primo incontro di presentazione dell'iniziativa Collegno Rigenera e avvio della fase partecipativa e concertativa.
- **15 luglio 2015** | *Incontro del Gruppo di Lavoro Collegno Rigenera e avvio della prima fase.*
- **19 luglio 2015** | *Promozione dell'iniziativa alla cittadinanza e presidio del territorio con il sostegno dell'associazione Inerba.*
- **21 luglio 2015** | *Incontro informativo con i referenti del Comitato di Quartiere Leumann-Terracorta.*
- **22 luglio 2015** | *Incontro informativo con i referenti del Comitato di Quartiere Borgata Paradiso.*
- **23 luglio 2015** | *Incontro informativo con i referenti del Comitato di Quartiere Regina Margherita, Centro Storico, Savonera, Borgonuovo e Villaggio Dora.*
- **25 luglio 2015** | *Promozione dell'iniziativa alla cittadinanza e presidio del territorio con il sostegno dell'associazione Inerba al Parco Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa.*
- **26 agosto 2015** | *Incontro del Gruppo di Lavoro Collegno Rigenera ed aggiornamento delle segnalazioni; candidature e rendiconto sulle visite ai Comitati di Quartiere.*
- **29 agosto 2015** | *Promozione dell'iniziativa alla cittadinanza e presidio del territorio con il sostegno dell'associazione Inerba al Parco Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa.*
- **5 settembre 2015** | *Promozione dell'iniziativa alla cittadinanza e presidio del territorio con il sostegno dell'associazione Inerba al Parco Generale Carlo Alberto Dalla Chiesa.*
- **16 settembre 2015** | *Incontro del Gruppo di Lavoro Collegno Rigenera ed aggiornamento delle segnalazioni e delle manifestazioni; predisposizione di un intervento per la Commissione.*

24 settembre 2015 | Sesta Commissione Consigliare ed aggiornamento sul programma.

14 ottobre 2015 | Incontro del Gruppo di Lavoro Collegno Rigenera ed aggiornamento sul bando: segnalazioni e manifestazioni d'interesse, relazione sugli incontri con professionisti e proprietà, ruolo dei referenti di Settore.

30 ottobre 2015 | Scadenza delle candidature per Collegno Rigenera.

18 novembre 2015 | Incontro del Gruppo di Lavoro Collegno Rigenera e sintonizzazione con Collegno Partecipa; esiti del bando e relazione sugli incontri con professionisti e proprietà.

30 novembre 2015 | incontro del Gruppo di Lavoro Collegno Rigenera e prime analisi delle segnalazioni pervenute.

9 dicembre 2015 | Sesta Commissione Consigliare e presentazione del progetto Leumann e aggiornamento su Collegno Rigenera.

16 dicembre 2015 | Incontro del Gruppo di Lavoro Collegno Rigenera.

13 gennaio 2016 | Incontro del Gruppo di Lavoro Collegno Rigenera ed elaborazione delle segnalazioni e manifestazioni d'interesse.

19 gennaio 2016 | Sesta Commissione Consigliare e presentazione della proposta di delibera di indirizzi Collegno Rigenera.

2 febbraio 2016 | Sesta Commissione Consigliare ed approvazione indirizzi e presa d'atto delle manifestazioni di interesse delle segnalazioni pervenute.

11 febbraio 2016 | Consiglio Comunale ed approvazione della delibera di Indirizzo.

11 maggio 2017 | Delibera di Consiglio Comunale "Primetrazione degli ambiti territoriali interessati e approvazione schede di progetto".

3.2.2

Gli ambiti di intervento

Collegno rigenera ha identificato e perimetrato cinque ambiti di Variante Urbanistica all'interno dei quali si inseriscono i complessi interessati dal Programma di rigenerazione:

1. Ambito unitario di **Variante Urbanistica A**, comprendente:

- l'area dell'ex Acciaiera Mandelli



- l'adiacente area di proprietà pubblica tra Via San Massimo e Via De Amicis

- il nodo di interscambio tra il sistema della metropolitana e la mobilità cittadina con le aree ferroviarie di pertinenza della ex Sottostazione Elettrica.



Scheda di perimetrazione, scala 1:5000

- 1_ Villaggio Mandelli
- 2_ Compendio immobiliare ex Sottostazione Elettrica
- 3_ Area comunale di Corso Pastrengo (connessa all'intervento)
- 4_ Area di Via Battisti/Via antica di Grugiasco (connessa all'intervento)

2. Ambito unitario di **Variante Urbanistica B**, comprendente:

- il compendio immobiliare ex C.T.R.E.A

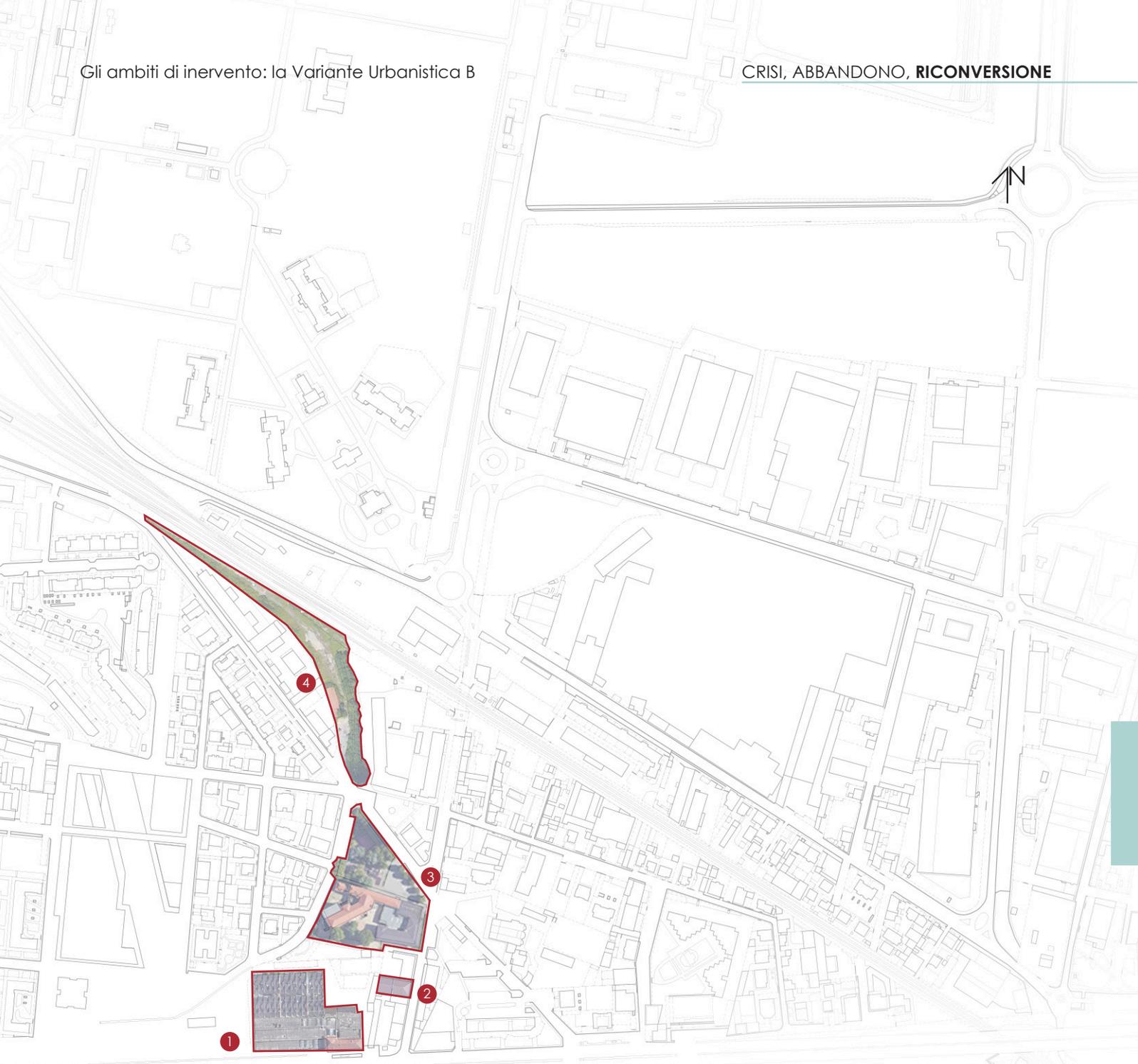


- gli edifici del plesso scolastico Marconi



- l'immobile dismesso dell'ex Cinema Regina





Scheda di perimetrazione, scala 1:5000

- 1_ Compendio immobiliare ex C.T.R.E.A.
- 2_ Ex cinema Regina
- 3_ Area complesso scolastico G. Marconi
- 4_ Area di Via XX Settembre (connessa all'intervento)



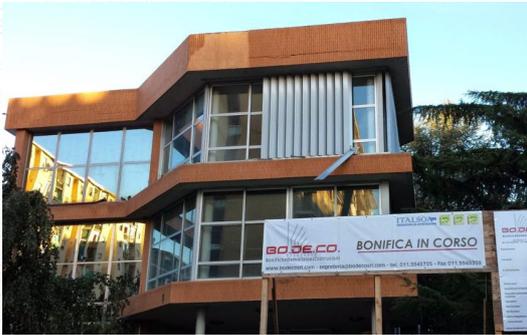
3. Ambito unitario di **Variante Urbanistica C**, comprendente:

- le aree e gli edifici ex industriali compresi tra Corso Francia (a sud), Via De Amicis ed il limite nord non edificato corrispondente a Via Sassi; l'ambito in oggetto è stato modificato negli ultimi dieci anni a causa di eventi quali l'insediamento della metropolitana, della trasformazione dell'area ex Elbi.



4. Ambito unitario di **Variante Urbanistica D**, comprendente:

- il complesso industriale ex Sandretto



- l'area che si estende in direzione di Via De Amicis verso il Campo Volo



Scheda di perimetrazione, scala 1:5000

1_ Complesso ex Sandretto

PRODUCED BY AN AUTODESK STUDENT VERSION

5. Ambito unitario di **Variante Urbanistica E**, comprendente:

- il complesso scolastico Giacomo Matteotti



- le aree e gli immobili comunali di Via Oberdan





Scheda di perimetrazione, scala 1:5000

- 1_ Edificio di Via Oberdan 10
- 2_ Complesso scolastico Matteotti

3.2.3

La mappa dei frammenti

Dopo aver esaminato tutte le proposte a fronte della capacità di generare attrattiva e considerando sia gli ambiti di variante urbanistica sia le aree di rigenerazione diffuse in modo puntuale nel Comune e tenendo conto delle manifestazioni di interesse, delle segnalazioni pervenute da parte dei cittadini e dei soggetti individuali e collettivi operanti sul territorio comunale è stata infine elaborata una **mappa dei frammenti** del territorio collegnese, che tiene traccia di tutte le aree interessate dal Programma di Rigenerazione.





Planimetria territoriale, scala 1:10.000

- Linea 1 della metropolitana
- - - Prolungamento Linea 1

L'EX SSE DI COLLEGNO

3.3

L'immobile oggetto dell'intervento progettuale si colloca all'interno dell'Ambito di Variante Urbanistica A, situato nel Comune di Collegno tra via San Massimo e Via Torino (al km 6+850 della Linea Torino-Confini Francesi) ed è identificato con il nome **Ex Sotto Stazione Elettrica Trifase**.

Con il termine *Sotto Stazione Elettrica* si indica un impianto posizionato lungo la linea ferroviaria (ad opportuna distanza lungo i tronchi ferroviari da servire) il cui funzionamento è strettamente collegato alla necessità di trovare un metodo di trazione per la movimentazione dei treni: il compito di una Sotto Stazione è quello di **abbassare la tensione** proveniente da una o più linee primarie di produzione, convertire l'energia in corrente continua ed immetterla nel circuito di trazione per alimentare le linee di contatto e, di conseguenza, i mezzi di locomozione.

In Italia questo tipo di trazione venne sviluppato nel decennio successivo alla prima guerra mondiale, riscontrando grande successo nella linea Benevento-Foggia; in questo modo la trazione a corrente continua riuscì ad imporsi sul sistema elettrico a corrente alternata (che, a partire dall'inizio del secolo, era stato utilizzato fino a quel momento), favorendo così la rapida diffusione della trazione elettrica sulla rete ferroviaria italiana e consentendo maggiore circolazione ai treni che viaggiavano a più alta velocità.

La distanza tra le Sotto Stazioni Elettriche dipende principalmente dall'intensità del traffico ferroviario, quindi dagli assorbimenti dei mezzi di trazione che circolano su una determinata linea, e questa era inizialmente compresa tra i 35 e i 45 km; con l'aumento del traffico si è dovuto ricorrere a ridurre tale distanza a 20-30 km e, per alcuni casi di particolare intensità di traffico, a 15-20 km.

Per comprendere meglio come l'immobile si inserisce nel suo più ampio contesto è bene aprire una breve parentesi riguardante la **storia del panorama ferroviario piemontese**: le Sotto Stazioni Elettriche fanno parte infatti della rete ferroviaria italiana, la cui nascita si colloca tra il 1850 ed il 1920 e diede vita alle linee che ancora oggi collegano Torino alle valli circostanti, contribuendo allo sviluppo industriale e manifatturiero delle città e determinando anche una netta separazione con la campagna a favore di un'espansione edilizia che iniziò a concentrarsi in prossimità delle stazioni.

Grazie all'invenzione della macchina a vapore si è potuto assistere alla realizzazione dei primi convogli ferroviari, ma dal 1898 la Società Anonima Elettricità Alta Italia iniziò a lavorare per favorire il trasporto dell'energia elettrica a Torino: fu il primo passo verso la conversione dalla trazione a vapore a quella elettrica.

Un primo studio di fattibilità, effettuato nel 1914, identificò

in 2550V la tensione di alimentazione della linea, anche se, con lo scoppio della prima guerra mondiale, per assistere alla progettazione degli impianti si dovette aspettare il 1918, quando si scelse di utilizzare la corrente continua con una tensione di 4000V per ridurre le sottostazioni di conversioni ad una sola: si tratta del primo esperimento, su scala globale, di trazione elettrica a corrente continua con una tensione così alta.

Ma nel Regno di Sardegna già nel 1830 si era pensato ad un collegamento da Genova verso il Piemonte e la Lombardia, anche se bisognò attendere il 1845 perché si decidesse che la ferrovia potesse essere costruita: così il 24 settembre del 1848 venne aperto all'esercizio il primo tratto, di 8 km, da Torino a Moncalieri e nel 1853 si terminò l'intera linea **da Torino a Genova**, lunga 171 km (figura1). Da Alessandria venne poi estesa la linea per Novara e nel 1853 venne decretata la costruzione della **Novara-Arona** (il cui esercizio iniziò due anni più tardi - figura2).

Nel 1850 si decise invece per la costruzione di un percorso che da Torino raggiungesse Savigliano (partendo da Trofarello) sulla linea Torino-Genova e due anni dopo la si prolungò fino a Cuneo, passando per Fossano; nel 1856, ancora, venne decretata la realizzazione della diramazione da Savigliano a Saluzzo e così, nel 1857, vennero inaugurate la **Torino-Cuneo** e la **Savigliano-Saluzzo** (figura3).



Figura1



Figura2



Figura3

Nel 1852 toccò alla Torino-Susa, il cui progetto venne affidato agli imprenditori inglesi di ferrovie Henfrey e Jackson che erano costruttori, nello stesso periodo, di altre linee piemontesi con il loro socio Brassey.

Il bisogno di una via che potesse collegare Susa con la Savoia era avvertito già da tempo: infatti i servizi di diligenza svolgevano il loro esercizio ben prima del 1809, anno in cui venne costruita la via napoleonica⁵ che collegava Susa con Lanslebourg così come già dalla realizzazione delle prime linee piemontesi il Governo desiderava realizzare un collegamento ferroviario che dalla Capitale si estendesse in direzione della Francia e nel 1851 presero avvio i **primi studi** per la realizzazione di una strada ferrata **da Torino a Susa**, con lo scopo di estenderla poi oltre il Moncenisio: si trattava del primo passo per collegare direttamente il Regno Sabauda con la Francia.

Il 17 marzo 1852 venne allora autorizzata la realizzazione di una linea ferroviaria da Torino a Susa (lunga 51 km), che fu aperta al pubblico il 25 maggio 1854 con quattro coppie di treni ogni giorno ed un tragitto della durata di un'ora e venti minuti circa.

Sempre nel 1852 venne autorizzata la costruzione della linea che da **Mortara** raggiungesse **Vigevano**, aperta nell'agosto del 1854.

All'imprenditore Brassey venne affidata anche la realizzazione della ferrovia che, passando per Vercelli, collegas-

se **Torino con Novara** (con l'obiettivo di estenderla poi fino al confine austriaco) e la linea fu inaugurata nel 1856. Parallelamente si decise per la costruzione della Bra-Cavallermaggiore, il cui esercizio iniziò nel 1855 (figura4).



Figura4

Nel 1853, ancora, furono commissionate la **Genova-Voltri** (inaugurata nel 1856) e la **Pinerolo-Torino** (aperta nel 1854). Nel settembre dello stesso anno venne concessa la costruzione della strada ferrata **da Biella a Santhià**, aperta nel 1856 (lo stesso anno in cui presero il via anche i lavori per la realizzazione delle linee **Alessandria-Tortona** e **Voghera-Stradella**, con una diramazione da Tortona a

⁵ È qui indicata la strada che da Susa porta al Cenisio e poi discende a Lanslebourg, realizzata a scopo militare ed iniziata nel 1803 per volere di Napoleone, allora primo console; cominciò ad essere praticabile nel 1809, ma fu portata a termine solo nel 1813 e lungo il percorso furono costruite 24 case di ricovero per chi viaggiava nella brutta stagione.

Novi: l'apertura al traffico di queste linee avvenne intorno al 1858).

Infine nel 1856 fu approvata la costruzione della **Chivasso-Ivrea**, inaugurata nel novembre del 1858 (figura5).

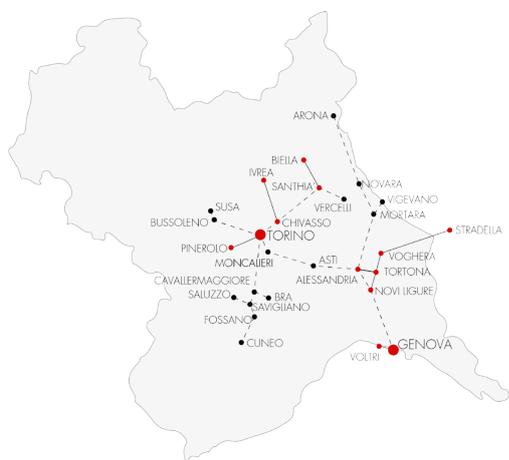


Figura5



Figura6

Nello stesso periodo, intanto, si discute il progetto del traforo del Frejus, i cui lavori terminarono nel 1971 con la sua inaugurazione e l'apertura al pubblico della tratta **Torino-Mondane** (figura6).

La rete ferroviaria, a questo punto, era giunta a servire gran parte del territorio piemontese.

L'assetto tipologico delle stazioni ferroviarie non trova precedenti in altre tipologie edilizie (come invece accade nel caso degli edifici pubblici) e sin dall'inizio denuncia la sua duplice e contrapposta valenza; esse sono infatti composte da:

1. l'**edificio industriale** (progettato e costruito per la collocazione degli impianti e lo spostamento dei convogli ferroviari), responsabile dell'inquinamento ambientale e della confusione urbana e per questo relegato ai margini della città;
2. uno spazio destinato alla **collettività** ed ai servizi amministrativi, richiedente quindi ordine e comfort.

Questi due luoghi sono naturalmente incompatibili a causa della loro disuguaglianza funzionale e sottolineano l'incapacità di far coesistere attività diverse.

Tra gli anni Venti e Quaranta del Novecento l'architettura mirava a modificare l'immagine della nazione: il pensiero che si era cominciato a diffondere in Europa proprio a partire dagli anni Venti era infatti quello di riuscire a rappresentare, a livello internazionale, l'**immagine dello Stato fascista** (uno Stato forte e potente) e si poté assistere quindi ad un grande periodo di realizzazioni influenzate dalla politica di Mussolini ed una particolare attenzione fu dedicata proprio all'edilizia ferroviaria, che vide la ferroviaria italiana elevarsi ad "*architettura di Stato e [...] rap-*

presentare l'immagine moderna, razionale ed efficiente del governo di allora"⁶.

Le Ferrovie dello Stato all'epoca facevano parte del Ministero delle Comunicazioni (che nel decennio 1924-1934 decise di indire "*una serie di concorsi di progettazione per nuovi fabbricati-viaggiatori ed edifici postali cui parteciparono giovani architetti ed ingegneri razionalisti*"⁷) ed erano quindi strettamente collegate al Governo e questo spiega perché tutte le loro commissioni fossero manifestazione e rappresentazione dello Stato; fu proprio l'affermarsi della corrente del **razionalismo** a determinare una radicale trasformazione dell'impianto tipologico ed architettonico delle stazioni ferroviarie: agli edifici eclettici che vennero costruiti fino al 1920 iniziarono a sostituirsi di più moderni, stilisticamente in linea con il nuovo linguaggio del Novecento. Un esempio emblematico rilevante a livello internazionale è la stazione di Santa Maria Novella di Firenze⁸, a cui sono susseguite numerose altre opere di architettura ferroviaria moderna come ad esempio quelle di Angiolo Mazzoni (Architetto e funzionario del Ministero delle Comunicazioni attorno al 1930: si ricordino le stazioni di Trento, Trieste Centrale, Brennero, Montecatini, Roma Termini e Roma Tiburtina, Reggio Calabria, Messina) o quelle di Roberto Narducci (in particolare a Viareggio e Roma Ostiense) e le due linee direttissime Bologna-Firenze, Roma-Napoli (e fabbricati annessi).

⁶ Elisabetta Collenza, *L'architettura della stazione ferroviaria*, Roma, Officina, 2007

⁷ Ivi

⁸ Realizzata su progetto dell'Architetto Michelucci per un concorso del 1932-1933 ed inaugurata il 30 ottobre 1935.

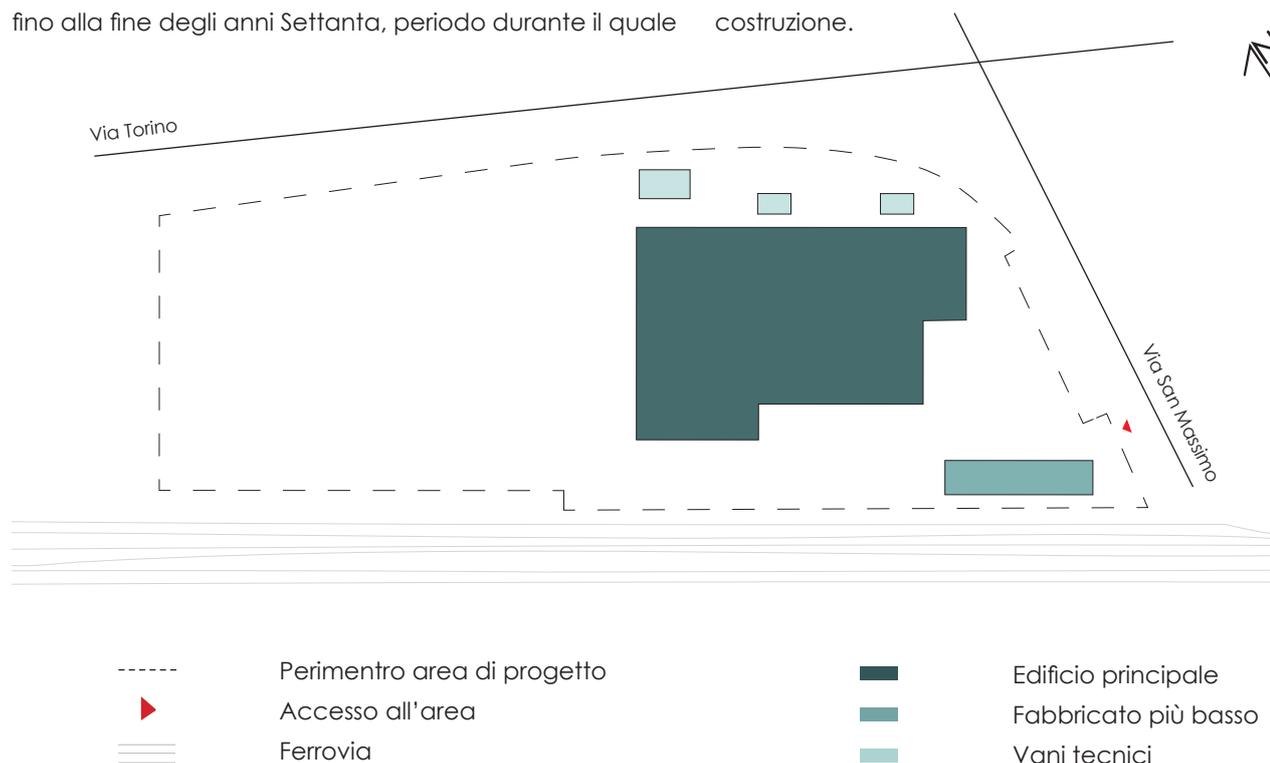
Realizzata dunque per soddisfare le esigenze lavorative e di manutenzione delle locomotive delle Ferrovie dello Stato, la **Sotto Stazione Elettrica di Collegno** occupa la posizione predominante di un'area (che ha superficie catastale di circa 7235 m² ed è delimitata da un muretto in c.a.) all'interno della quale sono presenti:

1. l'edificio principale, adibito in passato a Sotto Stazione Elettrica Trifase, officina di riparazione delle locomotive e magazzini vari e costruito a partire dal 1930 per ospitare la Sottostazione Elettrica che rimase in attività fino alla fine degli anni Settanta, periodo durante il quale

il passaggio dalla trazione trifase alla trazione a corrente continua si impose nell'intera linea ferroviaria italiana (questo passaggio fu reso necessario per differenti motivi: prima di tutto perché, per le tecnologie allora disponibili, con la trifase non era possibile elevare la velocità di corsa; inoltre il sistema cominciava ad essere troppo esposto a guasti e bisognoso di manutenzione continua, impedendo così l'uso di velocità troppo sostenute.);

2. un fabbricato più basso (usato come magazzino);

3. diversi vani tecnici e cabine elettriche di più recente costruzione.



L'immobile versa oggi in pessime condizioni di manutenzione ed è inutilizzato da diversi anni, ma nonostante lo stato di abbandono si presenta abbastanza integro per quanto riguarda la struttura e l'organizzazione tipologica degli ambienti; inoltre rappresenta un'importante **testimonianza di archeologia industriale con valore storico, documentario ed architettonico** al punto che ne è stato riconosciuto l'interesse culturale descritto dall'articolo 10-12 del D.Lgs 42/2004⁹ ed il bene denominato *Ex Sottostazione Elettrica Trifase* è stato dichiarato di interesse culturale.

Il fabbricato principale è articolato su tre piani fuori terra più uno sotterraneo ed i vari piani sono collegati tra loro tramite una scala interna che si trova in posizione centrale; nell'area pertinenziale sono situati anche dei bassi fabbricati che venivano utilizzati in passato come magazzini e cabine elettriche (alcuni di più recente costruzione e quindi non oggetto di interesse culturale).

Per quanto riguarda lo stato di fatto, il manufatto è così ripartito:

1. il piano sotterraneo del fabbricato ospita il vano scala, cinque magazzini ed un deposito acqua;
2. al piano terreno sono presenti (oltre al vano scala) tre magazzini (all'interno di uno dei quali sono presenti due fosse utilizzate in passato per riparare le locomotive);
- al piano ammezzato si trova un magazzino;

3. al primo ed al secondo piano vi sono altri locali adibiti allo stesso utilizzo. Nel complesso l'edificio è costruito in muratura portante e calcestruzzo con copertura in latecemento e manto di copertura in coppi con un cornicione sporgente in cemento armato; le pareti esterne sono rifinite in parte con intonaco tinteggiato ed in parte con mattoni faccia vista.

Le facciate sono caratterizzate da uno stile architettonico semplice (costituito da ampie finestre) che ricalca il linguaggio tipico del razionalismo europeo con soluzioni simili generalmente adottate nei primi decenni del XX secolo per analoghi edifici a destinazione industriale e rende immediatamente intuibile la destinazione d'uso dell'immobile: le alte vetrature dichiarano l'ambiente a tutta altezza dell'officina principale mentre le aperture circolari rivelano la destinazione funzionale specifica¹⁰; all'interno sono ancora presenti alcuni arredi d'epoca come gli infissi interni piuttosto che la ringhiera delle scale e le attrezzature di lavoro superstiti (argano, carroponete e binari).

Di seguito alcune immagini mostrano lo stato di fatto dell'edificio.

⁹ Gli articoli 10, 11 e 12 riguardano, rispettivamente: i beni culturali, i beni oggetto di specifiche disposizioni di tutela, la verifica dell'interesse culturale.

¹⁰ Le aperture circolari servivano per ospitare gli isolatori di ceramica per il passaggio dei cavi; la loro presenza non ha quindi né funzione estetica né è collegata alla funzione di illuminazione degli ambienti interni.

3.3.1

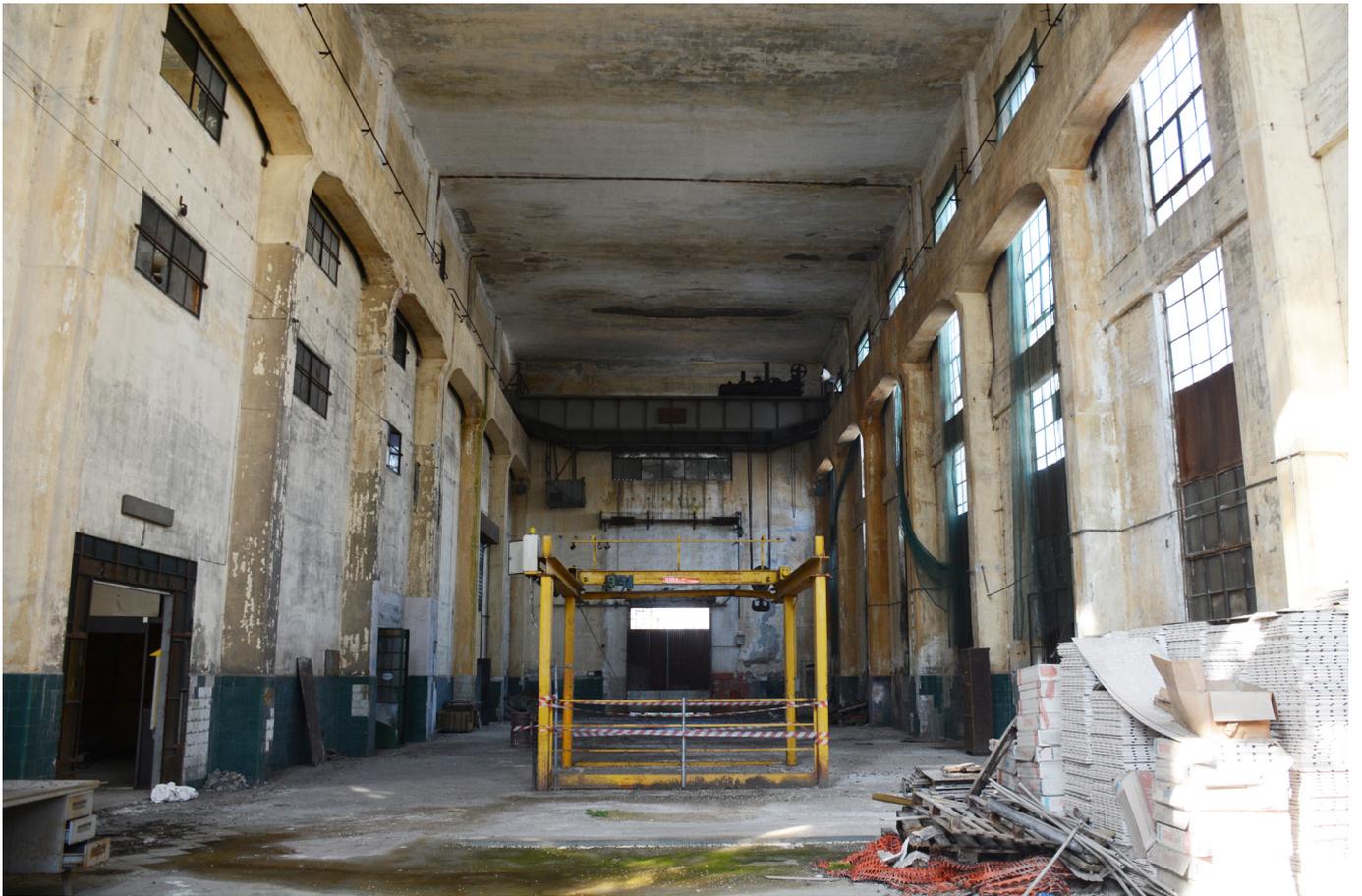
Indagine fotografica



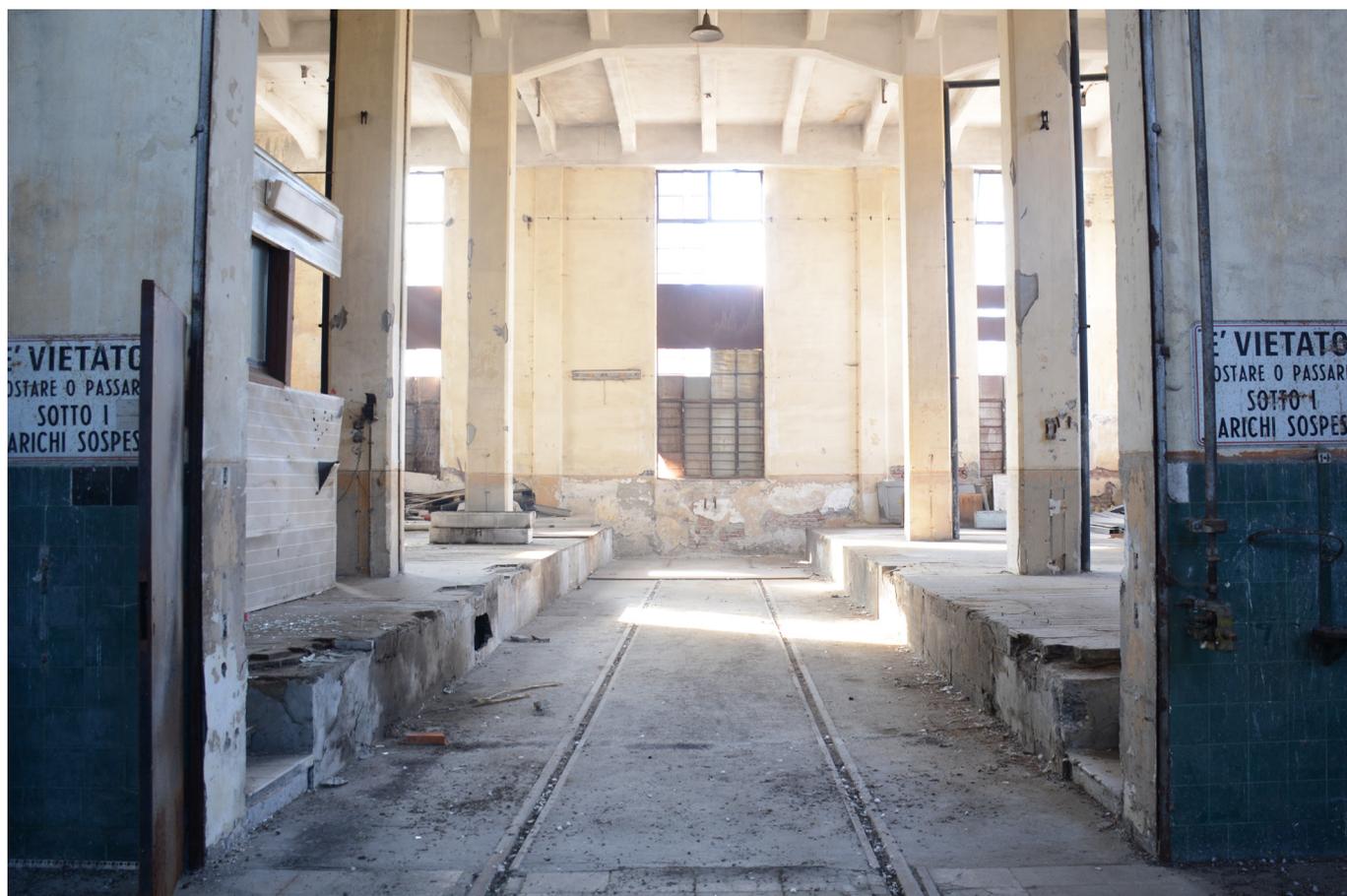
Vista esterna della Sotto Stazione Elettrica dall'ingresso di Via San Massimo. (Scatto dell'autrice, 2019)



Vista esterna della Sotto Stazione Elettrica dal cortile interno. (Scatto dell'autrice, 2019)



Vista interna: stato di fatto del magazzino principale del piano terra con la presenza del carro ponte. (Scatto dell'autrice, 2019)



Altro magazzino situato al piano terra: la presenza dei binari è testimonianza storica del trasporto delle locomotive durante la manutenzione. (Scatto dell'autrice, 2019)



Il magazzino principale del piano primo. (Scatto dell'autrice, 2019)



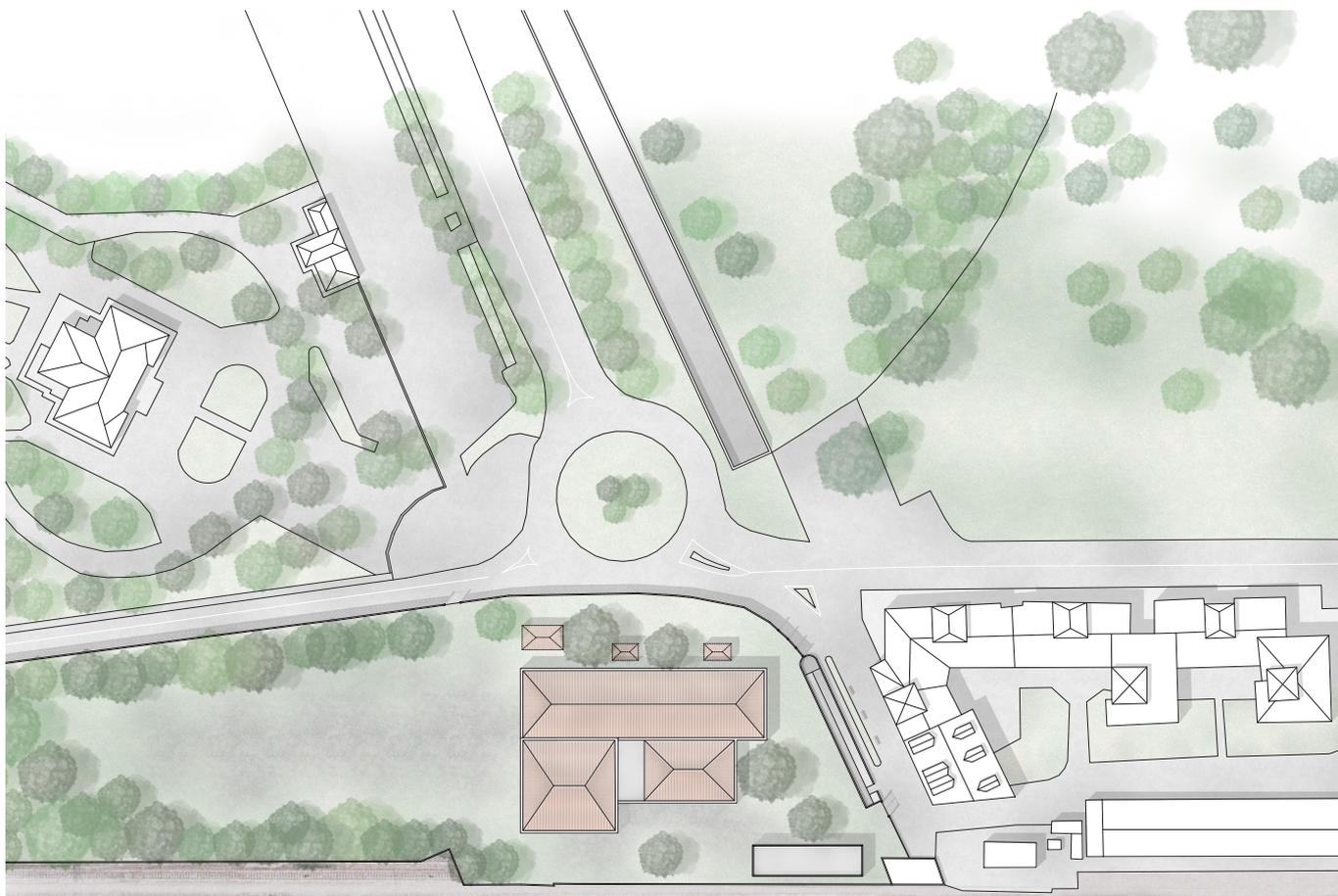
Uno dei magazzini del secondo piano: l'apertura protetta dalla balaustra affaccia sul magazzino del piano terra destinato alla manutenzione delle locomotive. (Scatto dell'autrice, 2019)



Il magazzino principale del piano secondo rileva la presenza di soffitti alti, della luce naturale che filtra dalle grandi finestre e delle aperture circolari che ospitavano gli isolatori per il passaggio dei cavi. (Scatto dell'autrice, 2019)

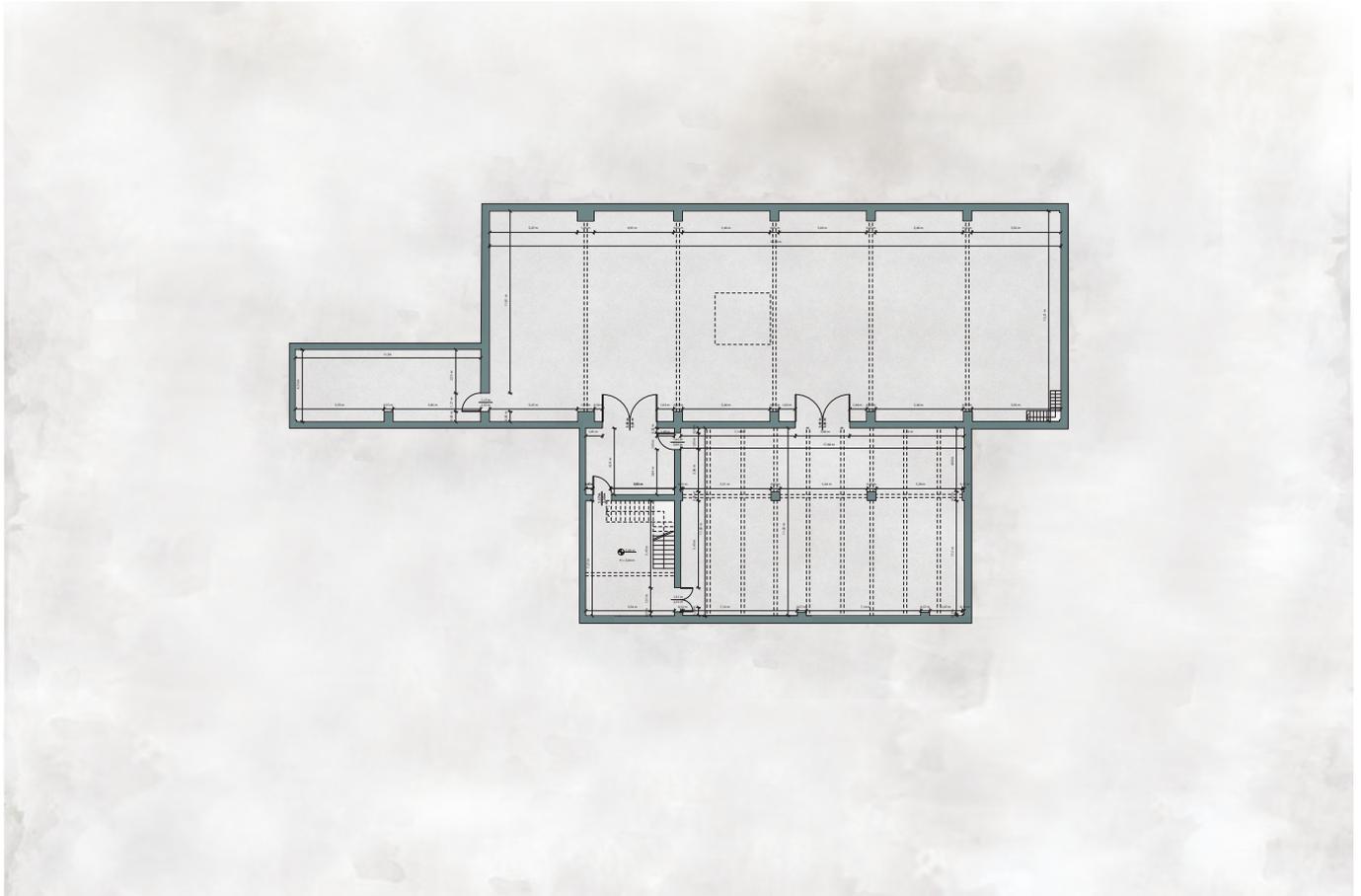
3.3.2

Il rilievo



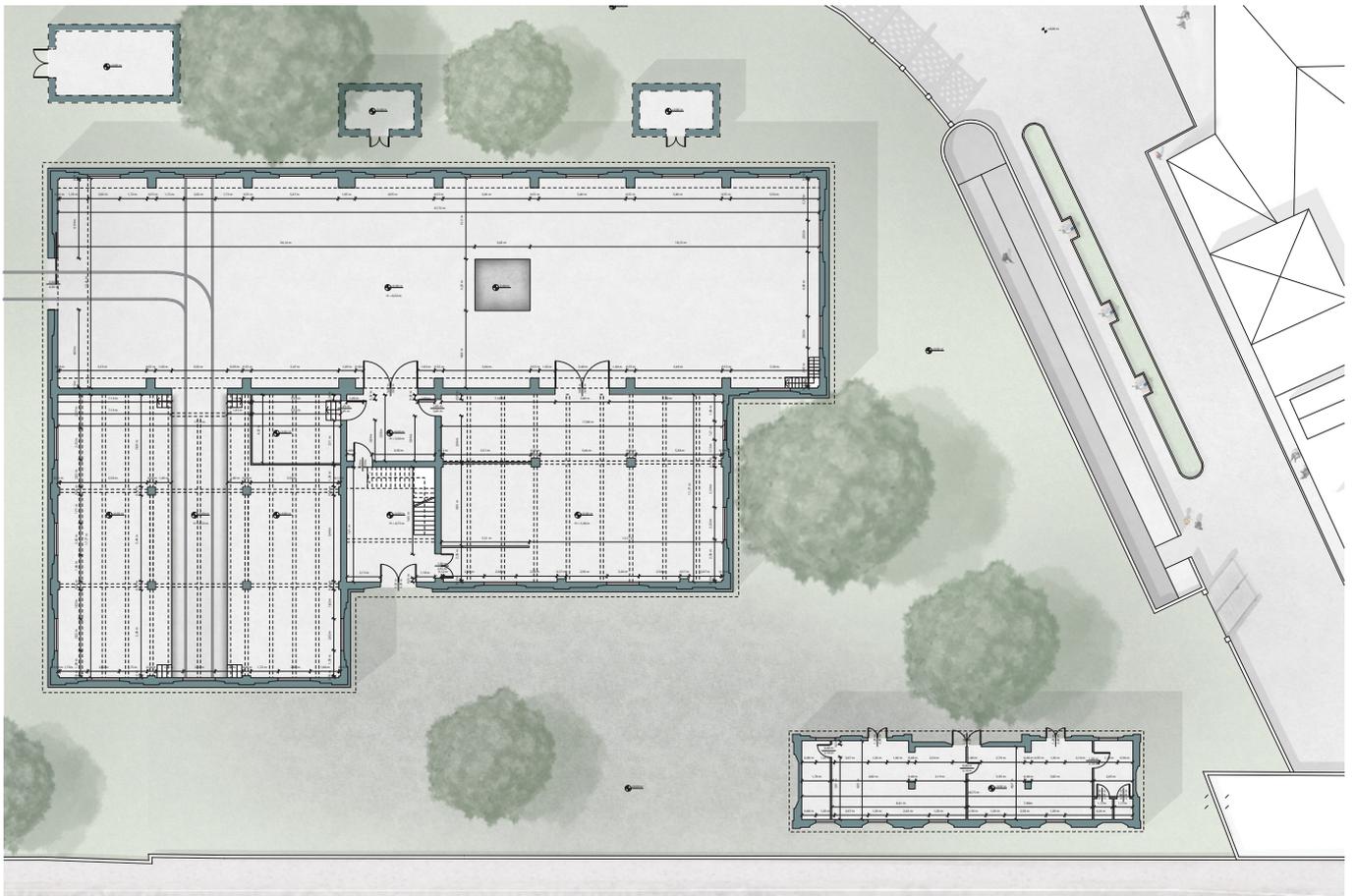
Inquadramento dell'area di progetto. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 5 10 50



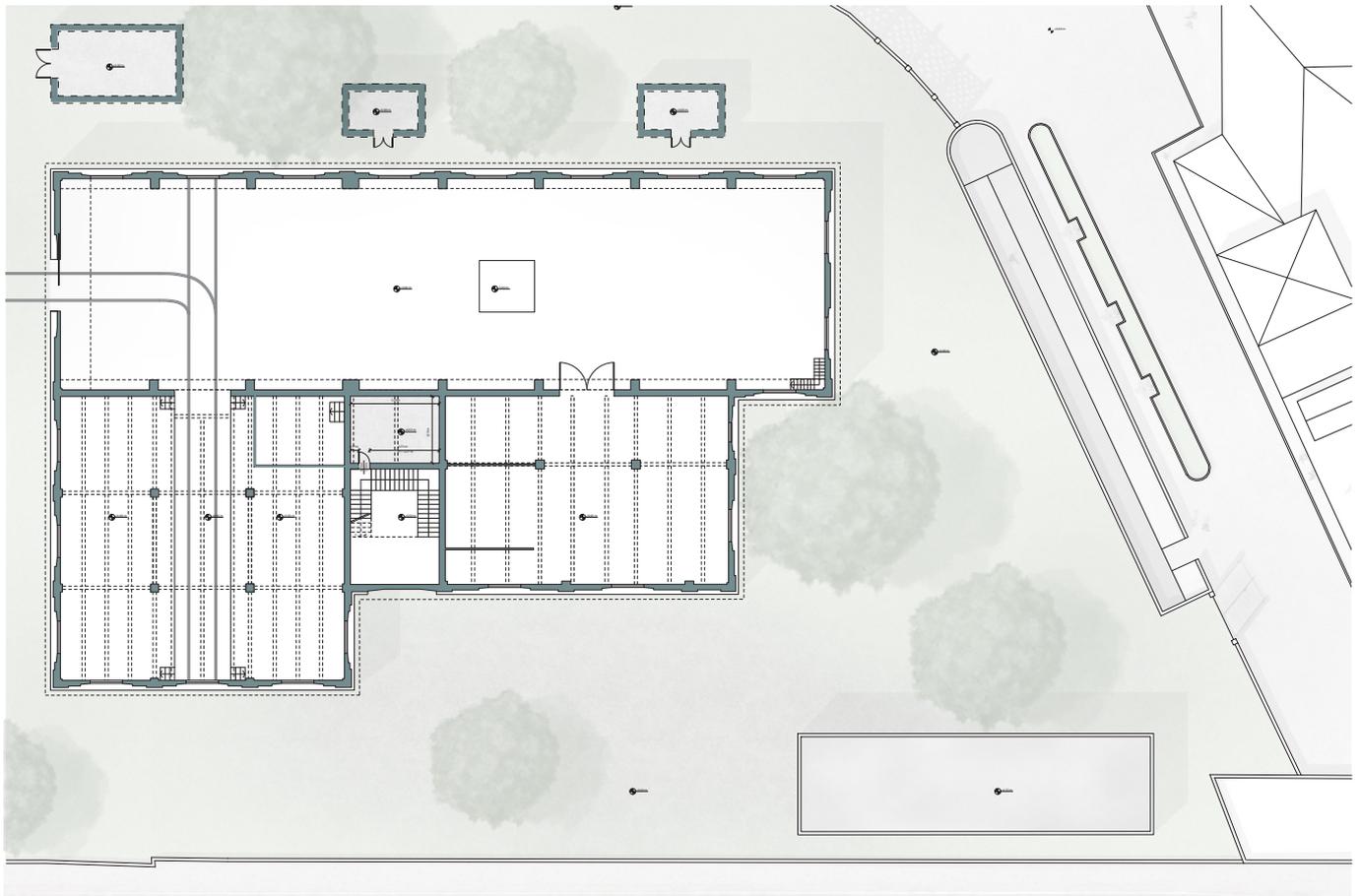
Rilievo piano interrato. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m



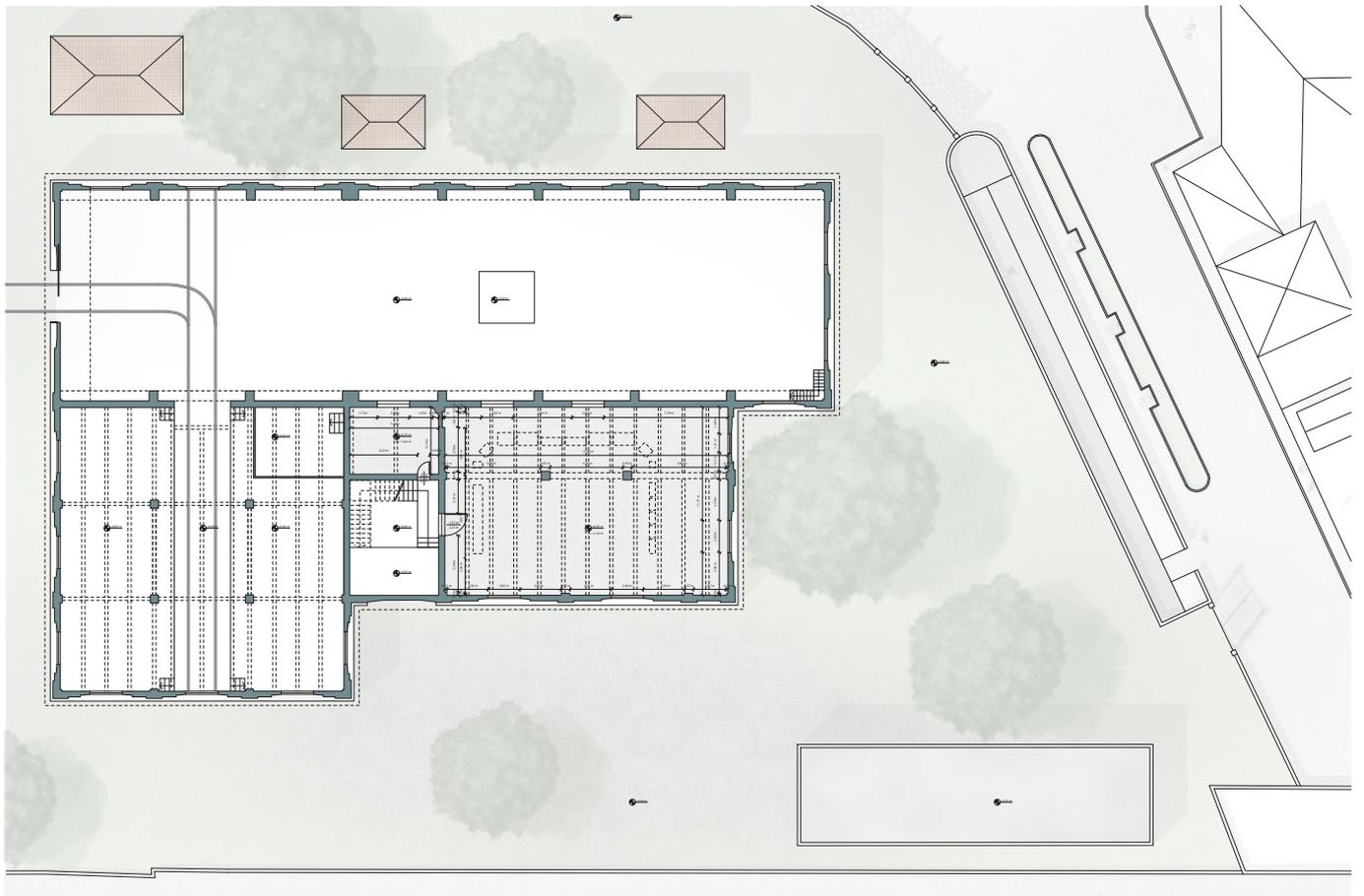
Rilievo piano terra. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m



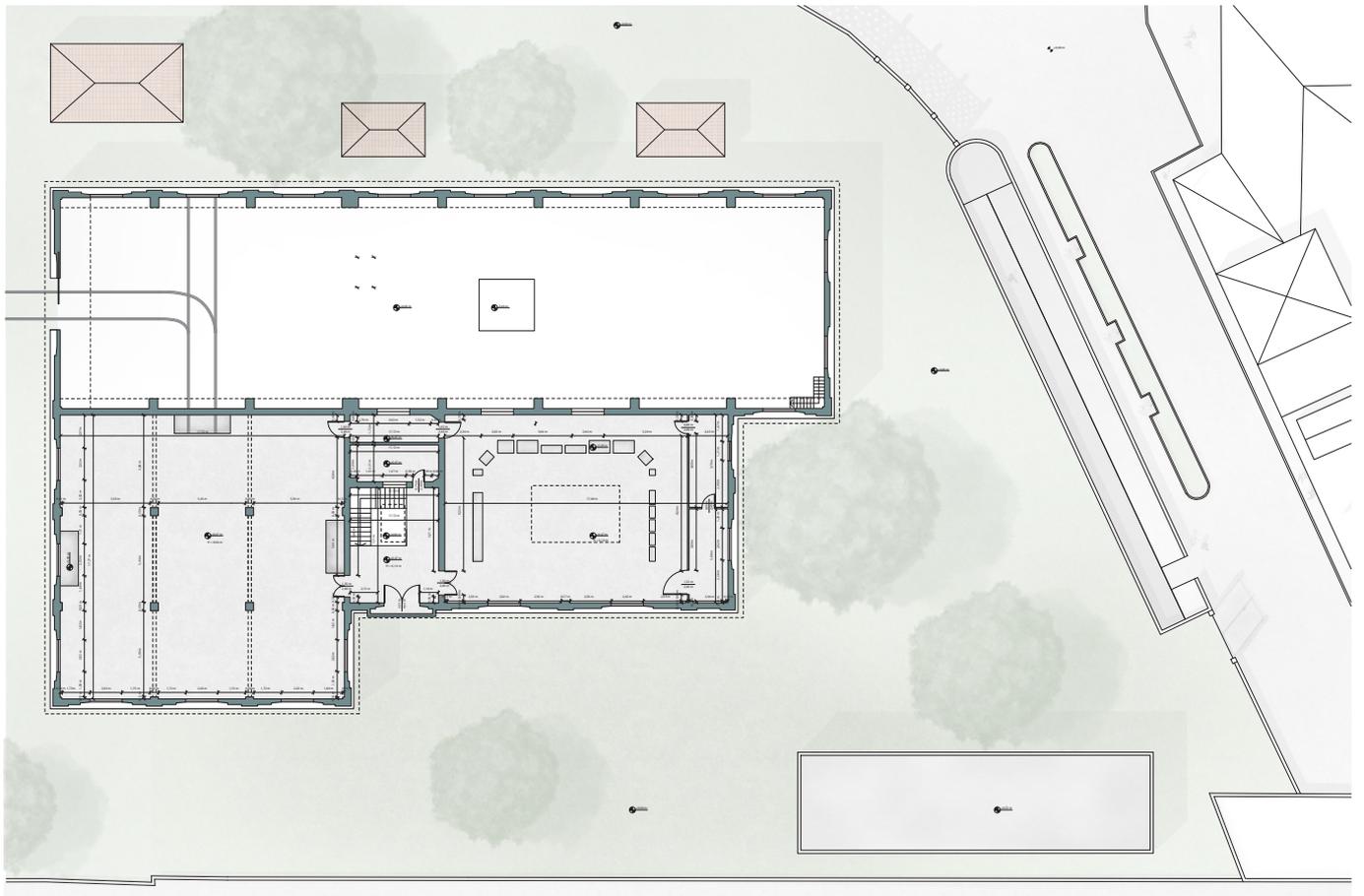
Rilievo piano ammezzato. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m



Rilievo piano primo. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m



Rilievo piano secondo. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m

3.3.3

Strategie progettuali

L'idea progettuale muove dal desiderio di riqualificare la Sotto Stazione Elettrica di Collegno al fine di realizzare un **centro per l'arte contemporanea** che incarni l'arte nelle sue più ampie declinazioni.

La strategia progettuale ruota attorno a tre principali parole chiave:



INNOVAZIONE: l'**obiettivo** è quello di **restituire** il manufatto alla propria città, in modo tale che i visitatori possano avere la **massima fruizione** dell'architettura ed il **più alto livello di coinvolgimento** per quanto riguarda le nuove funzioni pensate al suo interno: un nuovo progetto in cui memoria del luogo e creatività dialogano e viaggiano di pari passo.



CONNESSIONE: la decisione di voler realizzare un nuovo centro per l'arte contemporanea deriva dal fatto che sul territorio locale, durante tutto l'arco dell'anno, si susseguono numerosi eventi artistici che fanno comprendere come la città di Torino, e la Regione Piemonte nel suo complesso, sia aperta al mondo dell'arte: infatti non solo **musei**, ma anche **fondazioni** e **gallerie** ospitano collezioni di artisti del panorama nazionale ed internazionale e nel capoluogo piemontese trovano spazio numerosi musei di arte contemporanea, basti pensare alla **GAM** (che ospita una collezione permanente di opere dell'Ottocento italiano e del Novecento) o al **Museo di Arte Contemporanea di Rivoli** (dove trovano invece spazio le opere di artisti contemporanei). Tra le fondazioni, invece, quelle di maggior rilievo sono la **Fondazione Sandretto Re Rebaudengo** e la **Fondazione Merz**. Negli ultimi anni maggiore importanza è stata data anche alle **OGR**, che grazie alla loro riqualificazione ospitano oggi numerosi eventi, senza dimenticare

la presenza attiva di luoghi come le **Fonderie Limone** di Moncalieri, la **Lavanderia a Vapore di Collegno** (che ospitano rispettivamente spettacoli di teatro e danza) o i **Docks Torino Dora**.

Non meno importanti sono gli appuntamenti con l'arte contemporanea che vengono invece organizzati in precisi periodi dell'anno: in occasione della **Contemporary Art Week**, infatti, la città di Torino ospita la mostra d'arte contemporanea più importante d'Italia, **Artissima**, insieme a molte altre.

Ma l'arte contemporanea investe la città anche al di fuori di musei e gallerie, trovando il suo spazio all'esterno e ridisegnando gli ambienti urbani attraverso numerose installazioni la più celebre delle quali è sicuramente **Luci d'artista**, una rassegna a cielo aperto che accosta gli spazi urbani alla luce e ai colori attraverso opere di artisti di fama mondiale.

A tal proposito, dunque, la realizzazione di un unico spazio che possa racchiudere più discipline al suo interno si integrerebbe perfettamente alla rete già consolidata sul territorio.



COINVOLGIMENTO: la proposta di riqualificazione dell'ex Sotto Stazione pone dunque le sue basi su una preliminare indagine di mercato realizzata al fine di indagare l'**interesse del pubblico fruitore** nei confronti dell'arte contemporanea (attraverso lo strumento del sondaggio) su un campione di circa 200 individui residenti nel Comune di Collegno (e limitrofi) che sono stati chiamati ad esprimere le proprie preferenze sul tema. I risultati hanno rivelato un maggior interesse nei confronti delle seguenti discipline: **mostra e spettacoli teatrali**, rivelando anche un'inclinazione positiva nei confronti della realizzazione di un incubatore di idee con orientamento artistico.

A partire da questi dati, dunque, ha preso forma l'idea progettuale con lo scopo di introdurre un **nuovo modo di vivere l'arte**, a 360 gradi, attraverso installazioni e performances **site specific** e quindi pensate appositamente per i locali dell'Ex Sotto Stazione perchè meglio si prestano a questo luogo piuttosto che ad altri; il progetto si articola dunque attraverso tre punti cardine:



L'ARTE COME COMUNICAZIONE

“Senza l'osservazione l'arte non esiste”¹¹ e da qui l'intenzione di posizionare all'interno del piano interrato una serie di **mostre multimediali-immersive**, che trovano all'interno di questo spazio il luogo più adatto alla loro installazione dal momento che i locali collocati presenti a questo livello non hanno aperture verso l'esterno e non sono quindi illuminati dalla luce naturale.

La massima fruizione dello spazio si attua in questo caso mediante la proiezione di opere d'arte su tutte le superfici presenti.



L'ARTE COME ESPERIENZA

Non sempre lo scopo degli artisti è quello di offrire immagini alla contemplazione del visitatore e sono sempre più le nuove forme espressive che si stanno sviluppando prendendo vita attraverso le performances.

Tra le principali strategie da attuare per raggiungere il coinvolgimento totale del visitatore vi è quella di lasciare che l'opera sia compiuta dal pubblico stesso: il piano terra sarà dunque dedicato all'**immersive theatre**, il cui svolgimento non è definito dal contenuto dello spettacolo ma dal ruolo del pubblico che non è più un semplice

¹¹ Emanuela Pulvirenti in **Arte come esperienza**, articolo di blog, disponibile all'indirizzo <http://www.didatticarte.it/Blog/?p=8467>, consultato a maggio 2019

osservatore ma diventa attivo partecipante della storia. L'obiettivo è il raggiungimento della **totale esperienza immersiva**, in modo tale da coinvolgere anche il bagaglio emotivo dello spettatore.

In questo modo lo **spazio** viene **gestito liberamente** attraverso l'abolizione della barriera tra platea e palcoscenico e la condivisione dello stesso spazio da parte di pubblico e performers. Ogni spettacolo è costruito **ad hoc** in modo tale da stupire l'osservatore e di proiettarlo in una dimensione surreale in cui ha la possibilità di muoversi liberamente ed assistere alle scene che preferisce; il percorso narrativo diventa infatti del tutto personale e singolare: scegliendo di seguire l'ordine cronologico dello spettacolo si avrà un percorso lineare, prediligendo invece l'architettura dello spazio si articolerà un percorso meno rigoroso.

L'elevata altezza di quest'area (pari a 15 metri e rinominata *galleria*) ben si presta all'utilizzo delle scenografie teatrali, di grandi dimensioni, ma potrà essere sfruttata anche attraverso l'utilizzo di teli sospesi ad altezze diverse che funzioneranno da fondale, su cui sarà possibile quindi videorproiettare la scenografia stessa.



L'ARTE COME ESPRESSIONE

L'ultimo piano è dedicato infine all'allestimento di un incubatore di idee, un luogo che possa dare libero sfogo alla creatività: un laboratorio aperto al pubblico, un co-working artistico in grado di supportare, promuovere e mettere in contatto talenti emergenti fornendo loro gli spazi per lo sviluppo e per la realizzazione delle proprie idee.

L'area all'interno della quale è inserito l'edificio oggetto di intervento è stata ripensata per garantire l'accesso diretto sia da via San Massimo (già esistente), sia dalla futura piazza che si creerà in seguito all'apertura del prolungamento della linea 1 della metropolitana verso Rivoli; al fine di consolidare e preservare la memoria storica il progetto prevede inoltre il mantenimento del muro di cinta dell'area ma ne è stata arretrata verso l'edificio la parte orientale, che prevede la realizzazione di un ingresso secondario per coloro che, uscendo dalla metropolitana, si receranno verso il centro d'arte contemporanea. L'ingresso principale è stato mantenuto su via San Massimo, nella posizione in cui si trova attualmente, mentre un terzo ingresso, preesistente, è stato mantenuto su via Torino e servirà come accesso secondario per i dipendenti.

I fabbricati esterni sono stati mantenuti e riconvertiti a magazzini e cabina elettrica di media tensione a servizio dell'impiantistica; per il fabbricato più basso, invece, è stata prevista la riconversione a luogo di ristoro.

L'edificio principale, dal punto di vista architettonico, è stato ripensato prevedendone il mantenimento della struttura nella sua quasi totale integrità, fatta eccezione per il vano scala (per cui è prevista la sostituzione al fine di poter inserire un ascensore e migliorare così l'accessibilità) e per alcune modifiche necessarie ad una migliore resa

progettuale. Il tutto effettuato nel rispetto degli elementi che rievocano la memoria del luogo (come il carropon-te, i binari, alcuni fori nel pavimento ed il ritmo scandito dalle ampie vetrate industriali, tutti elementi che sono stati mantenuti).

Il piano interrato è stato suddiviso in due sale: una comprendente la biglietteria ed una sala introduttiva alla mostra multimediale ed una seconda per lo svolgimento della vera e propria mostra ed includente i servizi igienici al suo interno.

Al piano terreno è stata inserito lo spazio di accoglienza e la biglietteria relativa al teatro (spazi dotati dei servizi igienici), la grande galleria del teatro immersivo ed un'area di servizio per gli attori con ingresso secondario sul cortile esterno in modo tale da facilitare l'ingresso dell'attrezzatura necessaria allo svolgimento dello spettacolo.

La superficie del foro presente nel pavimento della grande galleria è stata presa come punto di riferimento per realizzare alcuni piccoli podi utili agli attori del teatro immersivo per suddividere le linee narrative durante lo spettacolo.

Lo spazio al primo piano, inutilizzabile se non come magazzino a causa della sua limitata altezza, è stato studiato in modo tale da poterlo utilizzare come locale tecnico per alcuni impianti:

- Unità Trattamento Aria primaria UTA1 a servizio di parte

del piano terra e del secondo piano. Detta UTA è utilizzata anche per la parte idronica.

- Unità trattamento a tutt'aria UTA2 a servizio del piano interrato.

- Pompe e collettori;

- Quadri elettrici di comando.

Considerate le volumetrie e, pertanto, le relative dimensioni delle macchine l'Unità di trattamento a tutt'aria UTA3 a servizio della galleria teatrale è stata collocata esternamente, nella parte retrostante dell'edificio, insieme al gruppo frigorifero ed alla pompa di calore. Al fine di contenere la rumorosità generata dalle macchine di cui sopra si è pensato di schermarle tramite l'inserimento di una barriera anti rumore.

La parte esterna vede anche la presenza di una cabina elettrica di media tensione (necessaria per l'alimentazione del gruppo frigo e della pompa di calore).

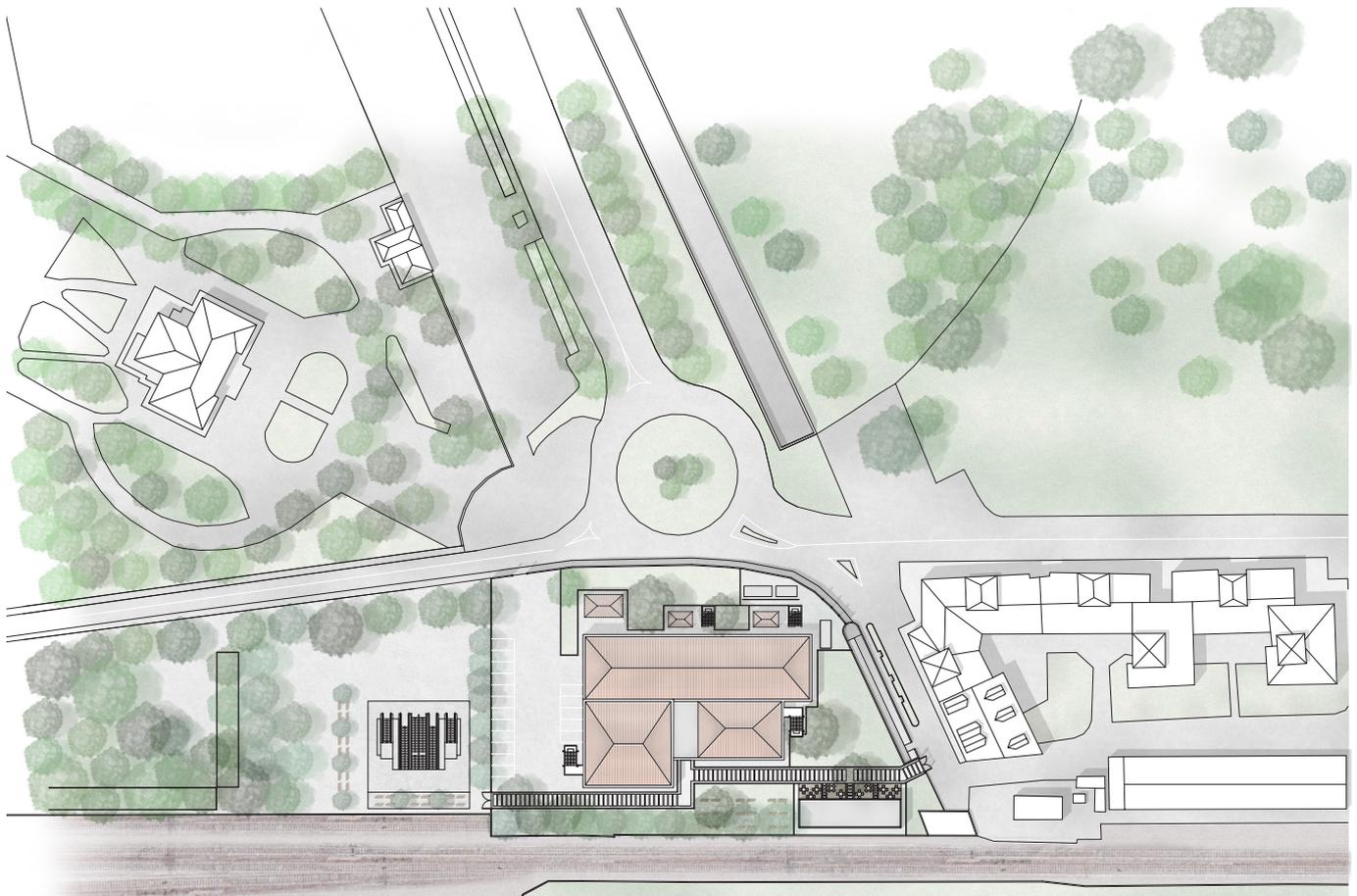
Infine al piano secondo è stato previsto uno spazio per il co-working di tipo artistico, con l'inserimento di un sopralco e di una camera oscura per gli spazi dedicati alla fotografia.

Per quanto riguarda invece gli adeguamenti normativi in materia di sicurezza, sono state inserite quattro scale di emergenza esterne (due dal piano interrato e due dal

piano secondo) e tre uscite di emergenza dalla galleria teatrale verso l'esterno.

3.3.4

Il progetto



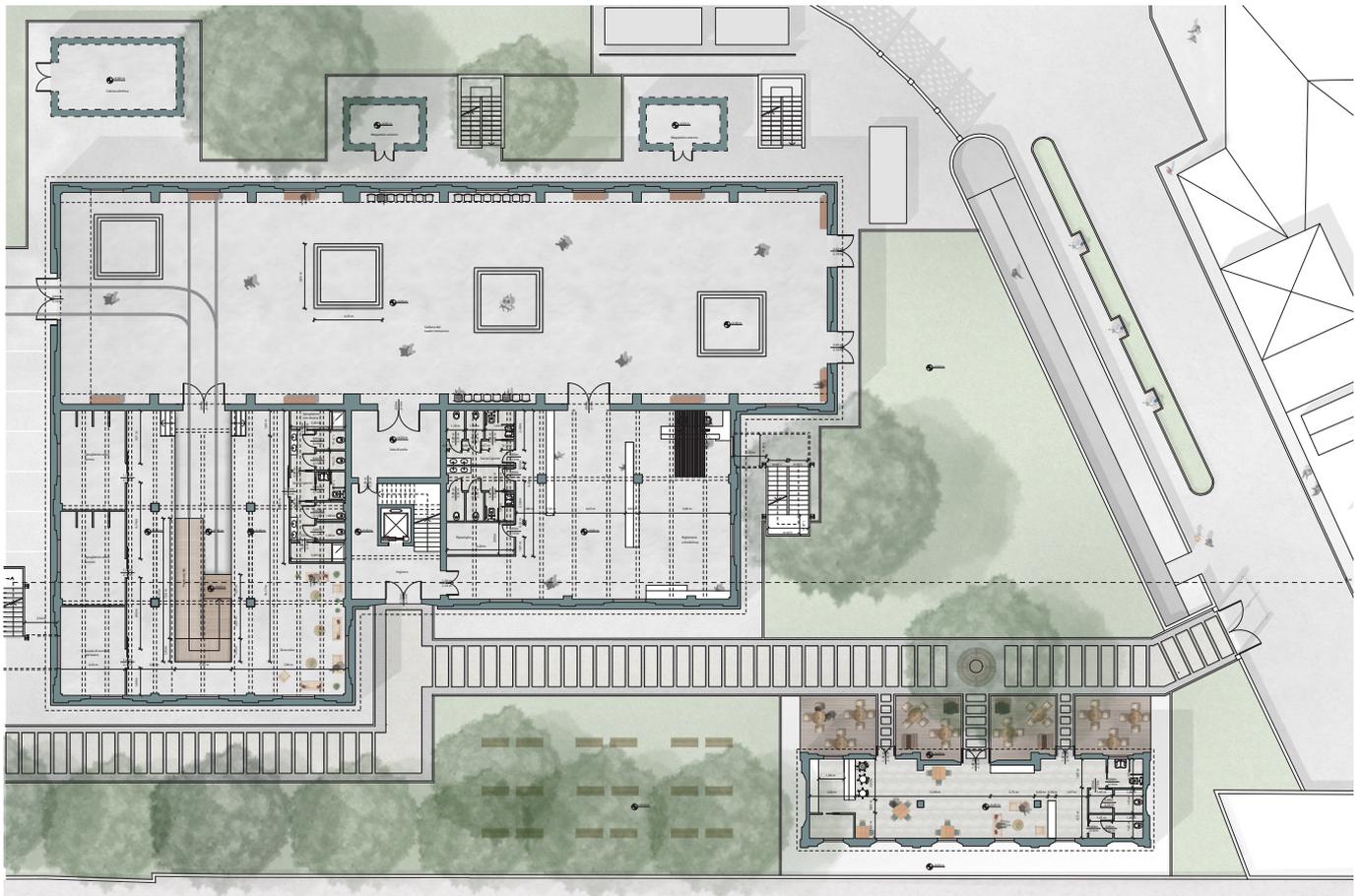
Inquadramento dell'area di progetto. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 5 10 50



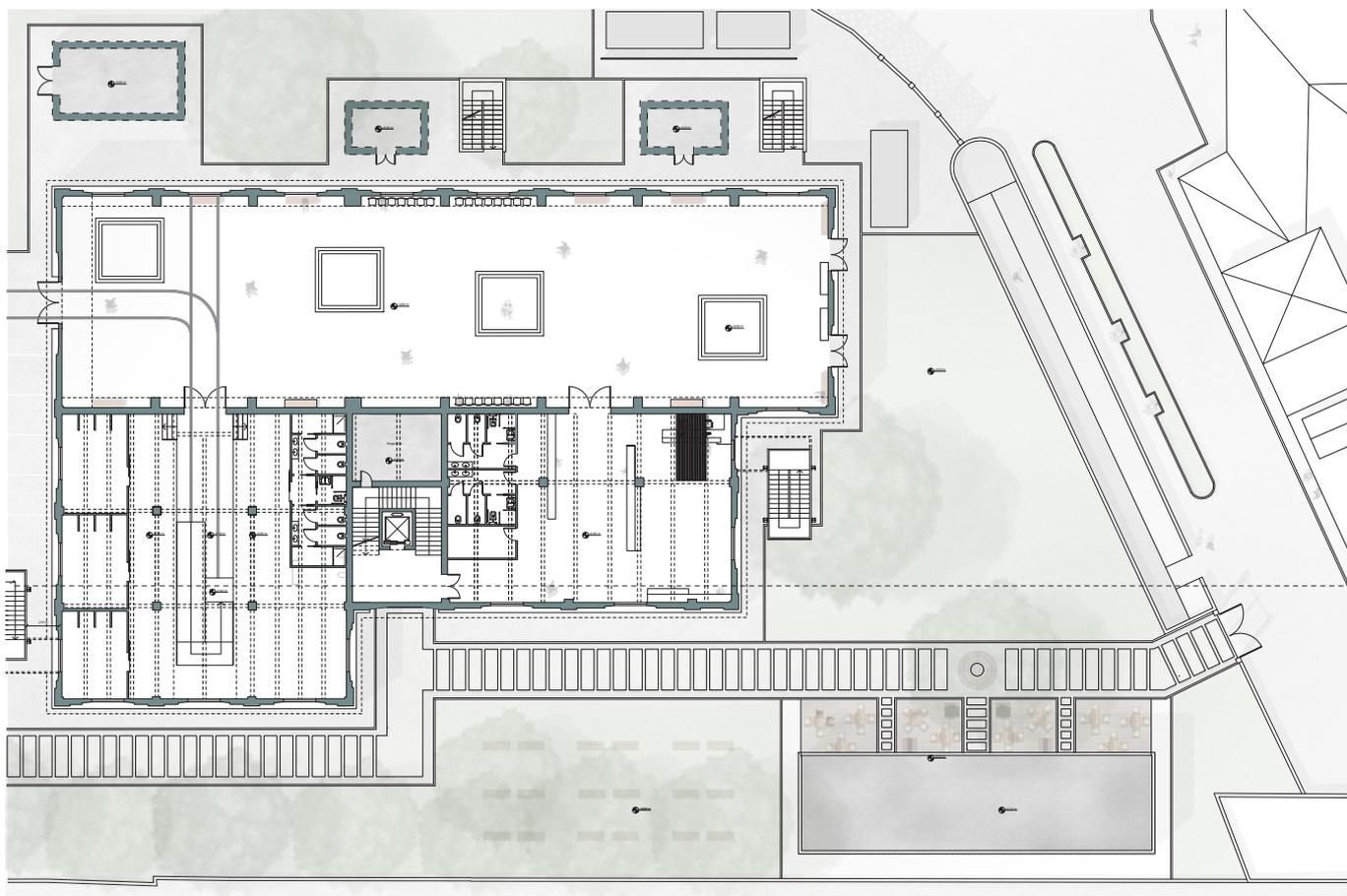
Progetto piano interrato. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m



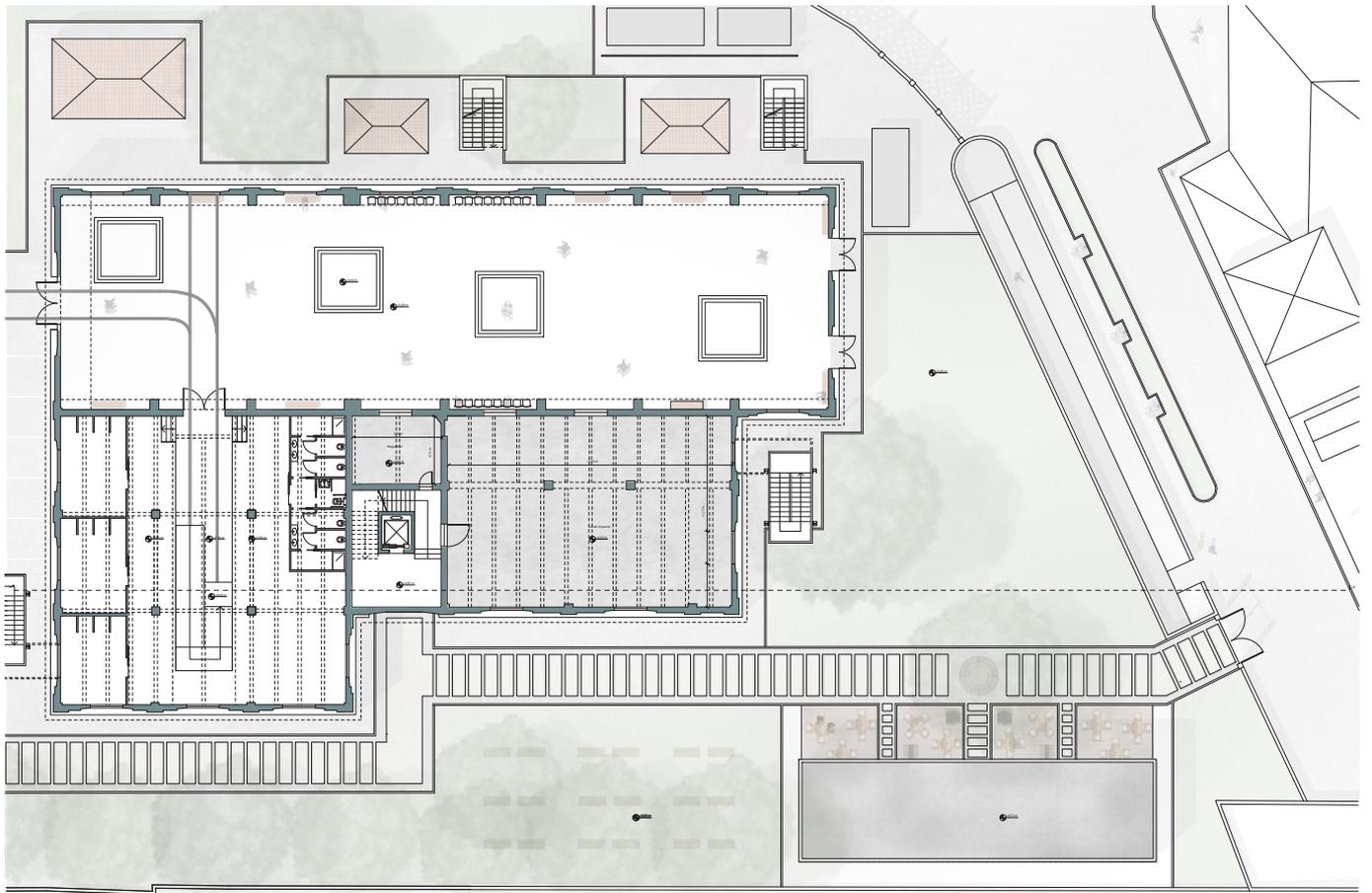
Rilievo piano terra. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m



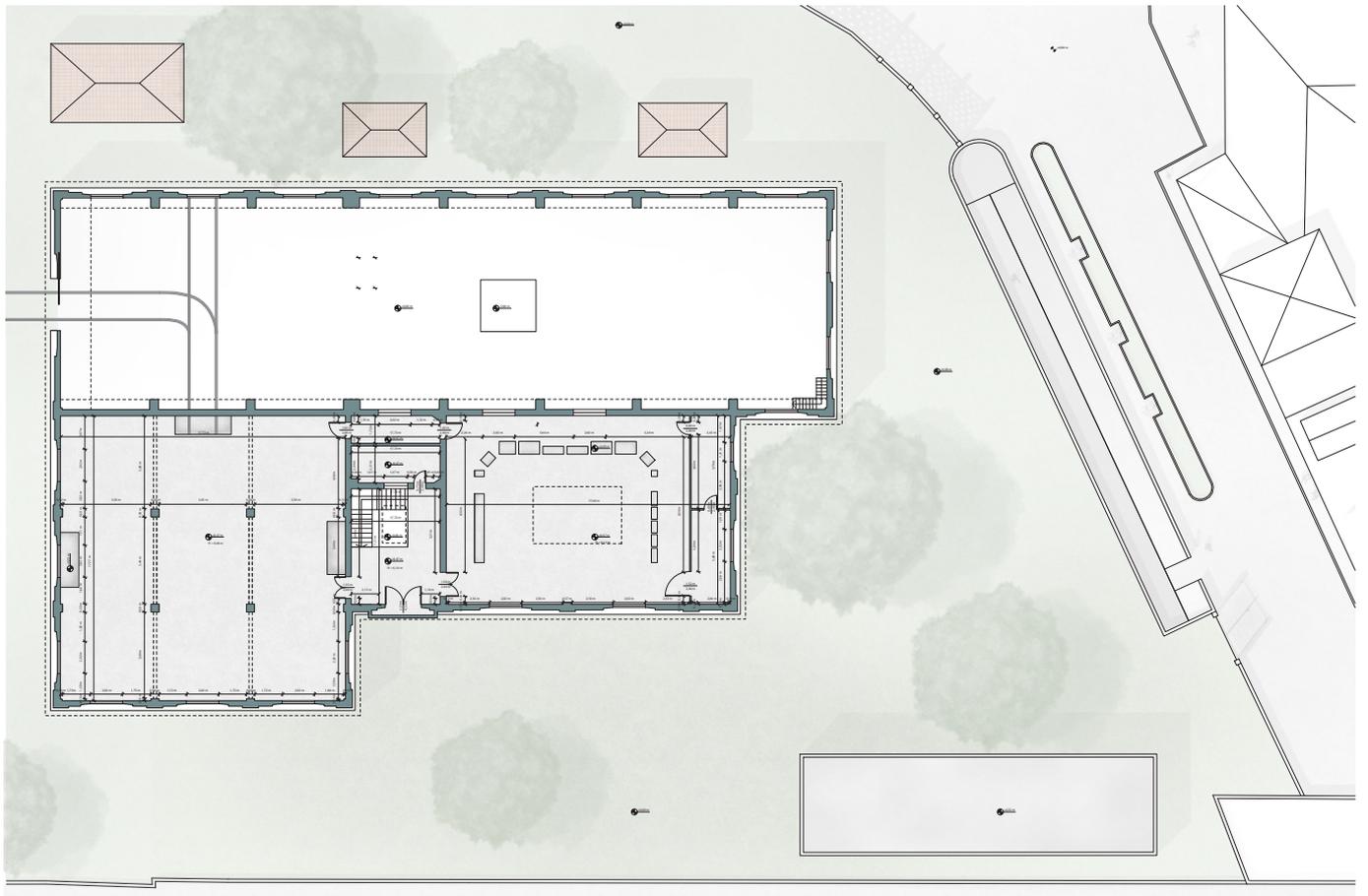
Rilievo piano ammezzato. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m



Rilievo piano primo. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m

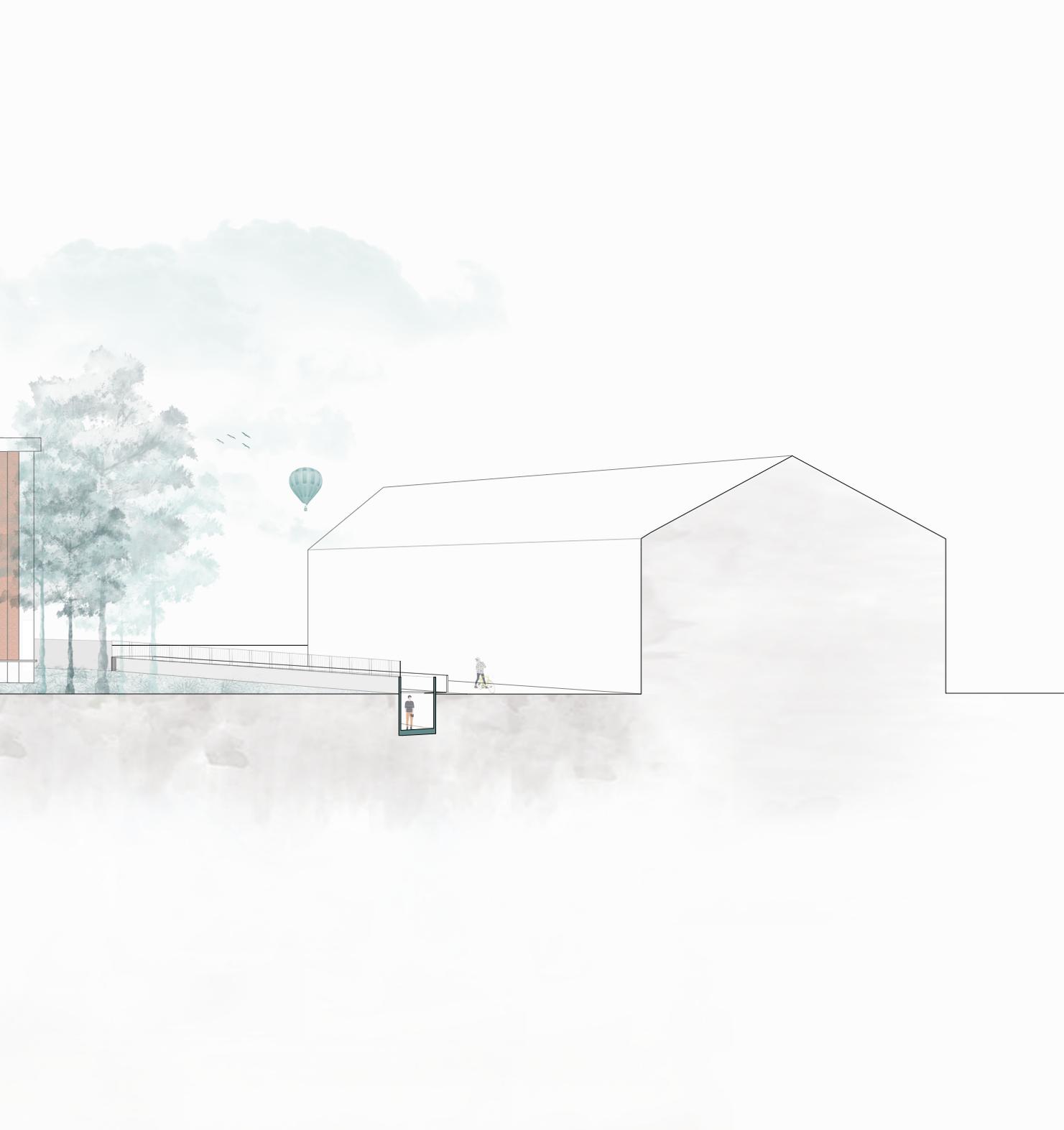


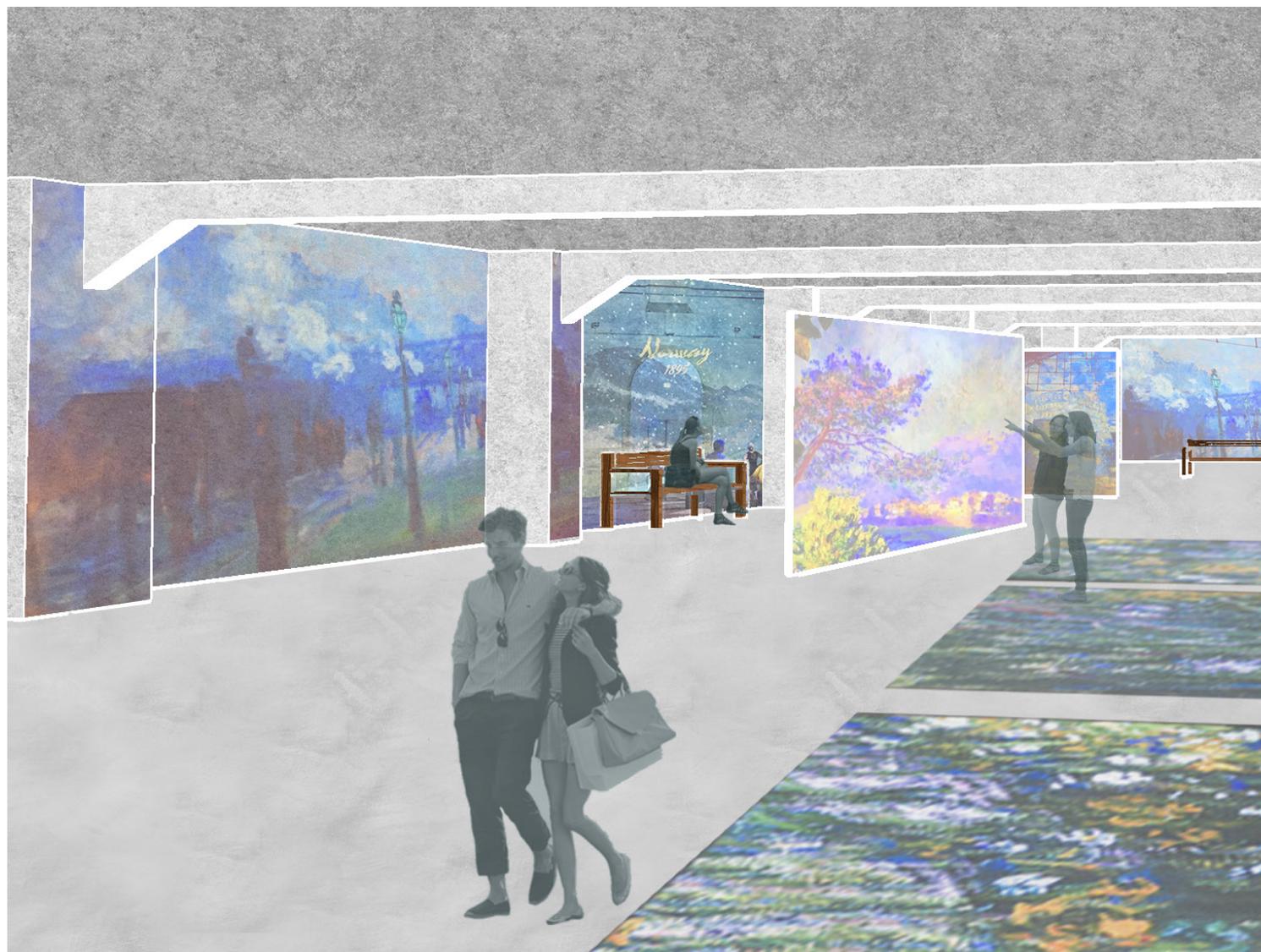
Rilievo piano secondo. (Elaborato grafico dell'autrice)

0 1 5 10 m

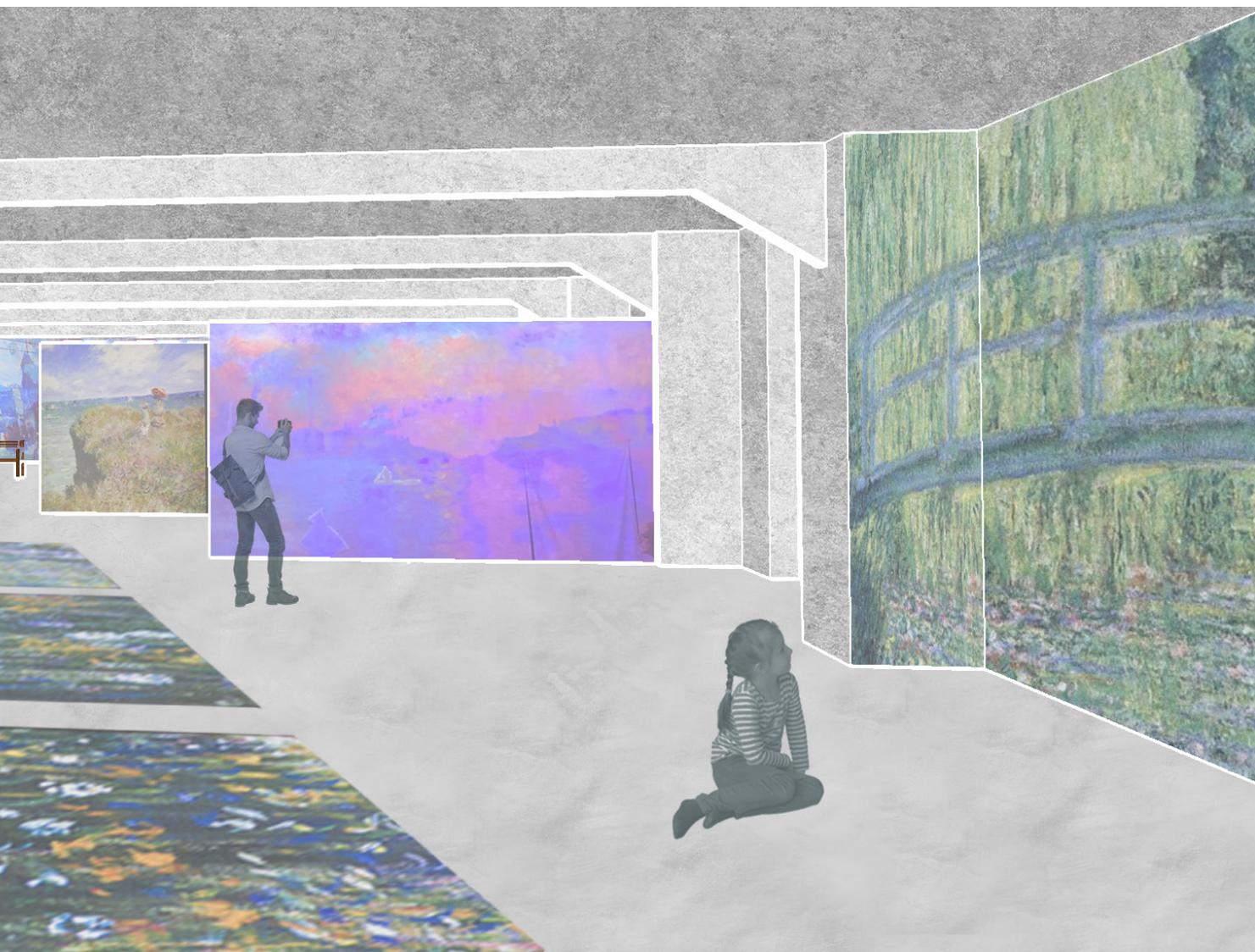


Sezione prospettica A-A' (Elaborato grafico dell'autrice)





Mostra multimediale - piano interrato. (Elaborato grafico dell'autrice)





Galleria del teatro immersivo - piano terra. (Elaborato grafico dell'autrice)





Co-working artistico - piano secondo. (Elaborato grafico dell'autrice)



BIBLIOGRAFIA

Mauro Francini, **La rigenerazione urbana dei tessuti periferici a valenza storica**, Milano, Angeli Editore, 2018

Marline Lisette Wilders, Edoardo Mentegazzi, **[RE]FRAME. Ripensare la fabbrica: la prospettiva dei fruitori nel processo di trasformazione**, s.l.e., East Wind Academic Publishers, 2017

Emiliana Armano, Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Ferlaino (a cura di), **Postfordismo e trasformazione urbana, casi di recupero e indicazioni per le politiche nel territorio torinese**, Torino, IRES, 2016

Stefano Pareglio, **Misure e politiche per contenere il consumo di suolo**, s.l.e., Aestimum, 2016

Anna Maria Frallicciardi, Marcello D'Anna, **Se i vuoti non si riempiono** in TRIA - rivista internazionale di cultura urbanistica n°14, Università degli Studi di Napoli Federico II, Edizioni Scientifiche Italiane, 2015

Miguel Angel Alvarez Areces, **Espacios industriales abandonados**, España, Centro de Iniciativas Culturales y Sociales, 2015

Zocchi Lorenzo, **Sistema automatico per la localizzazione dei guasti della trazione elettrica lungo le linee ferroviarie in corrente continua**, Università di Bologna, 2014

Francesca Cognetti (a cura di), **Vuoti a rendere: progetti per la reinterpretazione e il riuso degli spazi nell'edilizia pubblica**, Milano, Fondazione Politecnico di Milano, 2014

Pierpaolo D'Agostino, **Stazioni ferroviarie. Riflessioni tra disegno e progetto**, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2013

Ezio Gribaudo, **Fonderie Limone, novant'anni tra industria e arte: una storia dell'imprenditoria piemontese: le sculture in bronzo di Ezio Gribaudo**, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2012

Rossella Maspoli, Agata Spaziante, **Fabbriche, borghi, memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord**, Firenze, Alinea Editrice, 2012

Cesare Sposito, ***Sul recupero delle aree industriali dismesse. Tecnologie materiali materiali ecosostenibili e innovativi***, Santarcangelo di Romagna, Maggioli, 2012

Antonio Besso-Marcheis, ***La lavanderia a vapore della Certosa di Collegno: un percorso attraverso il progetto***, Torino, Regione Piemonte, 2009

Michela Barosio, ***L'impronta industriale: analisi della forma urbana e progetto di trasformazione delle aree produttive dismesse***, Milano, Franco Angeli, 2009

Federica Piemontese, ***Aree dismesse e progetto urbano: architettura, territorio, trasformazione***, Roma, Gangemini, 2008

Elena Alloa Casale, ***Il recupero di un edificio industriale del primo novecento per destinazione d'uso compatibili: il caso della sottostazione elettrica di Ciriè (TO)***, Politecnico di Torino, 2007

Elisabetta Collenza, ***L'architettura della stazione ferroviaria***, Roma, Officina, 2007

Stefano Musso, Sergio Scamuzzi (a cura di), ***Torino nel Novecento: la memoria della città industriale. Guida alle fonti per ricerche, mostre, musei***, Torino, Fondazione Istituto Piemontese Antonio Gramsci, 2006

Valentina Giorza, Gabriele Marchioro, ***Le zone di trasformazione nell'area nord di Torino: riqualificazione dei Docks Dora come bene culturale nel territorio torinese***, Politecnico di Torino, 2004

Daniel Antonini, Alessia Terziano, ***Un progetto di trasformazione attraverso l'uso del vetro: le O.G.R. da officine a Science Center***, Politecnico di Torino, 2002

Egidio Dansero, Carolina Giaimo, Agata Spaziantè (a cura di), ***Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche***, Firenze, Alinea Editrice, 2001

Eugenio Battisti, Paolo Galluzzi, Aldo Castellano, Ornella Selvafolta, Francesco Maria Battisti (a cura di), ***Archeologia industriale – architettura, lavoro, tecnologia, economia e la vera rivoluzione industriale***, Milano, Jacka Book, 2001

Paolo Bravo, **Il duomo delle OGR Officine Grandi Riparazioni delle FS: un'ipotesi di riuso**, Politecnico di Torino, 1999

Lucrezia Moraca, **Un centro d'arte a Torino: i Docks Dora**, Politecnico di Torino, 1999

Egidio Dansero (a cura di), **Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa**, Politecnico di Torino, 1996

Marco Vaudetti, Chiara Comizio, Germana Bicarello, **Un progetto per abitare i Docks Torino Dora**, Torino, Clut, 1996

Raffaele Raja, **Archeologia industriale. Storia, significato e progetto**, Bari, Dedalo, 1983

SITOGRAFIA

<http://www.yeseya.it/blog/storie/182/dalla-tacheles-all-alte-boerse-un-crocevia-di-artisti-nell-ex-mercato-di-berlino-marzahn.html>

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/liste_karte_datenbank/de/denkmaldatenbank/daobj.php?obj_dok_nr=09030290

<https://www.erih.de/da-will-ich-hin/site/show/Sites/industriesalon-schoeneweide/>

<https://www.visitberlin.de/it/luoghi-industriali>

<https://www.berlin.de/sen/kulteu/denkmal/industriekultur/>

<http://www.berlino-explorer.com/berlino-reloaded/>

<http://storiaefuturo.eu/la-conservazione-del-patrimonio-industriale-in-italia-tracce-di-storia-interpretazione-metodi/>

<http://www.museotorino.it/view/s/0c94f4572a1341db87e28433fb2ef6db>

<http://www.fondazionecrt.it/news/07.03.2017-ogr-presentazione.html>

<http://www.tribune.com/arti-visive/arte-contemporanea/2018/01/ogr-le-novita-del-programma-2018/>

http://www.archiportale.com/news/2017/05/architettura/a-torino-il-distretto-della-creatività-e-dell-innovazione_57763_3.html

<http://www.ogrtorino.it/project>

<https://www.arketipomagazine.it/creativita-e-cultura-nella-cattedrale-industriale-rinascono-le-ogr-di-torino/>

https://archeologiaindustriale.net/5490_riaprono-le-ogr-officine-grandi-riparazioni-di-torino/?print=print

<http://www.tripelb.com/docks-dora-a-torino-un-luogo-magico/>

<http://www.ilcerchioelegocce.com/docks74/>

<https://www.superbudda.com/space/>

<http://www.ilcerchioelegocce.com/blog/2018/04/13/woc-e-finita/>

<http://www.artribune.com/arti-visive/arte-contemporanea/2017/10/nasce-un-nuovo-spazio-di-arte-urbana-a-torino-torna-lunderground-ai-docks-dora-in-zona-barriera/>

<http://www.torinoggi.it/2018/03/03/leggi-notizia/argomenti/eventi-11/articolo/docks-dora-questa-sera-il-lindy-hop-che-fa-ballare-anche-barriera-di-milano.html>

<http://www.todayfestival.com/docks-dora/>

<http://www.artribune.com/tribnews/2012/05/cerano-una-volta-i-docks-dora-di-torino-arte-video-ed-elettronica-per-il-centenario-degli-ex-magazzini-che-tornano-a-rivivere-grazie-a-spaziadlibitum-collettivo-di-artisti-e-curatori/>

<https://www.promozioneacciaio.it/cms/it4751-teatro-ex-fonderie-limone-.asp>

<http://www.golf-art.net/events/fonderie-limone/>

<http://www.comune.moncalieri.to.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/368>

<http://www.zeroundicipiu.it/2010/05/27/recupero-funzionale-area-ex-fonderie-limone/>

<http://www.marinagaribaldi.it/index.php/lavoro/show/id/6>

<http://www.italianways.com/dove-cera-la-lavanderia-a-vapore-di-collegno-ora-ce-il-centro-di-eccellenza-per-la-danza/>

<http://www.piemontedalvivo.it/lavanderia-a-vapore/spettacoli/>

<http://www.piemontedalvivo.it/lavanderia-a-vapore/>

<http://www.comune.collegno.gov.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/660>

<https://www.professionearchitetto.it/mostre/notizie/7396/Progettare-ai-margini>

http://it.paesaggioix.wikia.com/wiki/Vuoti_urbani

<http://cittainrete.blogspot.com/p/tematiche-vuoti-urbani.html>

https://www.fondazionepolitecnico.it/uploads/stampa/pubblicazioni/Q2_i_quaderni_di_Polisocial_Vuoti_a_rendere.pdf

<http://www.lablog.org.uk/wp-content/vuotiarendere071102.pdf>

<https://www.ottopagine.it/na/attualita/158905/bagnoli-e-l-isola-che-non-c-e-c-era-una-volta-una-fabbrica.shtml>

https://archeologiaindustriale.net/4541_la-mappa-dell-abbandono-di-michela-montevocchi/

<http://www.provincia.torino.gov.it/culturamateriale/doc/dwd/pdf/mtferrov.pdf>

https://paesaggioix.fandom.com/it/wiki/Aree_dismesse

<http://www.ferrovie.it/portale/articoli/1184>

<https://www.anousparis.fr/a-illeurs/5-friches-industrielles-reconverties-en-france/>

https://www.infobuild.it/approfondimenti/rigenerazione-ex-aree-industriali-dismesse-vuoto-urbano/?fbclid=IwAR2A-tiUSmZV90fuH96LChA__xi3v2e7MXQ4F_BOeQEehqml-KQ47Ce8S47E (15 aprile)

<http://www.newurbanbody.it/progetto/darwin/>

<https://it.france.fr/it/bordeaux/lista/darwin-ultra-riva-di-bordeaux>

<http://www.lafriche.org/fr/>

<http://www.marseille-tourisme.com/fr/decouvrir-marseille/les-incontournables/la-friche-belle-de-mai/> (30 aprile)

<https://www.les-subs.com>

<https://flashmatin.fr/culture/theatre/les-subsistances-le-spectacle-vivant-sous-toutes-ses-coutures>

<http://www.ilgiornaledellefondazioni.com/content/la-mappa-dellabbandono-il-patrimonio-industriale-italia-da-spazi-vuoti-risorsa-il-territorio>

<https://www.manifatturatabacchi.com/progetto/>

<https://www.teknoring.com/news/riqualificazione-urbana/archeologia-industriale-manifattura-tabacchi-di-firenze-recupero-urbano/>

<https://www.architetturaecosostenibile.it/architettura/criteri-progettuali/rigenerazione-riqualificare-territorio-738>

<http://piemonte.italiaguida.it/arte/arte-contemporanea.asp>

<http://www.contemporarytorinopiemonte.it/QualeFuturoArteContemporaneaVideo.aspx>

RINGRAZIAMENTI

I primi ringraziamenti vanno alla mia relatrice, la Professoressa Bartolozzi, grazie alla quale oggi non avrei raggiunto questo traguardo e che mi ha permesso di esprimere al meglio le mie idee.

In secondo luogo grazie agli ingegneri Folliero e Stirianotti di RFI per avermi permesso di effettuare i sopralluoghi necessari, ed indispensabili, alla stesura di questo progetto.

Un grazie particolare va poi alla mia famiglia ed ai miei genitori, fedeli sostenitori del mio lavoro fin dal giorno in cui ho deciso di intraprendere questo percorso: grazie soprattutto a mio papà per l'aiuto concreto fornitomi in questi mesi di lavoro.

Infine, ma non per questo meno importanti, un ringraziamento speciale va a tutti i miei più cari amici, a coloro che hanno visto nascere e crescere in me la passione per l'Architettura e che, nonostante tutto, oggi mi sono ancora accanto:

Grazie a Jessica e Antonella, le amiche di sempre;

ad Alessia e Serenella, altra parte della mia famiglia;

ad Alberto, valido aiuto nei momenti più difficili e testimonianza del fatto che l'amicizia vera sfida anche le distanze.

Un ringraziamento speciale va a Giulia per aver creduto in me più di quanto io stessa abbia mai fatto, per avermi sempre incoraggiato e consigliato nel fare le scelte migliori.

Ad Alberto G., Sara, Michele e Gu.

A Lisa e all'Ikea Family.

A Claudia, compagna di avventure e di sventure, che ha reso questi ultimi anni più sereni e leggeri.

A Salvatore, ultima grande scoperta in questo percorso.

Ma soprattutto grazie a me stessa, per non essermi arresa mai ed essere finalmente giunta alla conclusione.

Ad maiora.

Carlotta