

POLITECNICO DI TORINO  
I FACOLTA' DI ARCHITETTURA  
Corso di Laurea Magistrale in Architettura (progettazione urbana e  
territoriale)  
**Tesi meritevoli di pubblicazione**

**Il cambiamento delle stazioni in rapporto alle reti territoriali.**

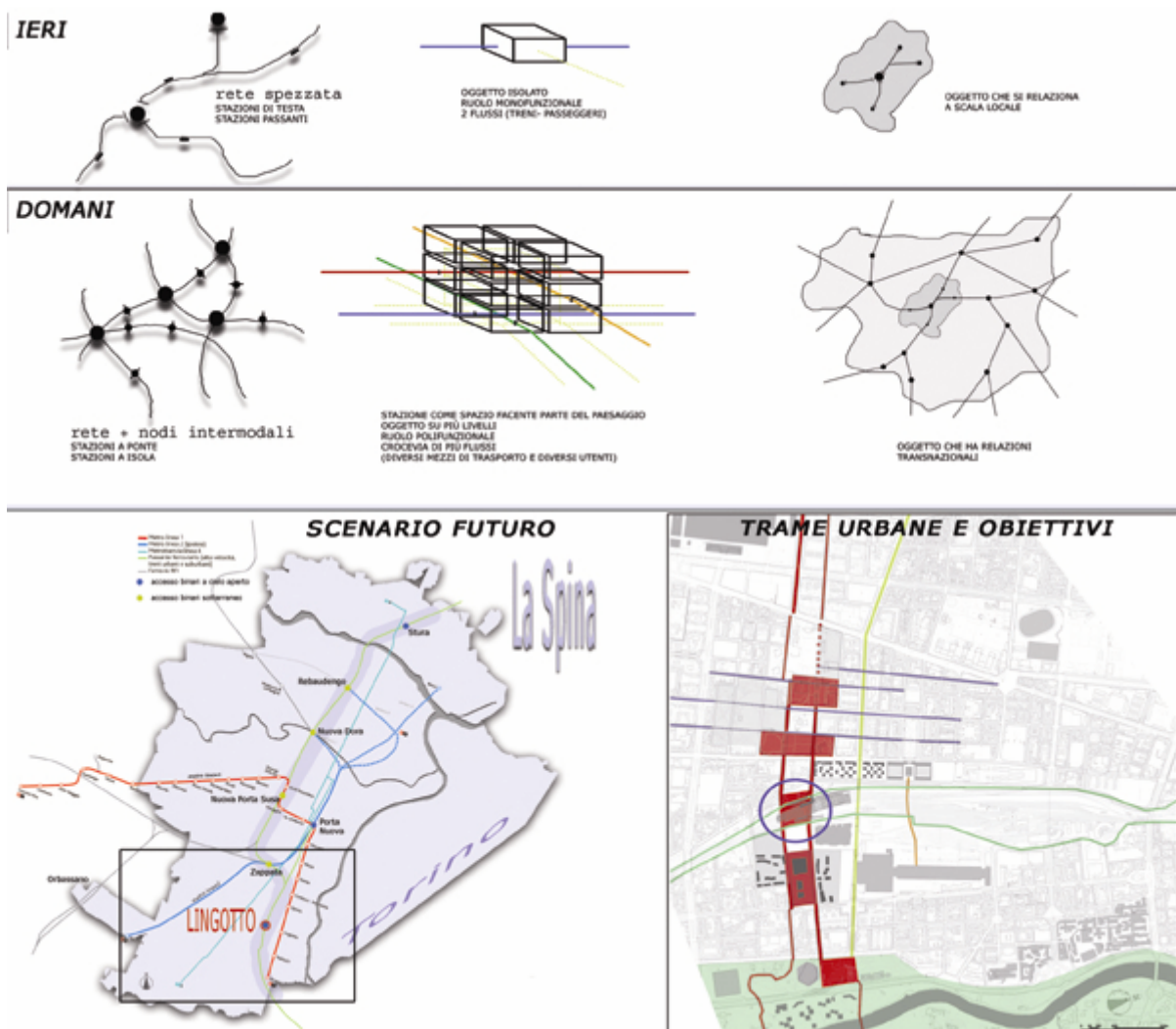
**Il caso del Lingotto a Torino**

di Sabrina Grosjacques

Relatore: Antonio De Rossi

Correlatore: Andrea Delpiano

Negli ultimi vent'anni, l'avvento dell'Alta Velocità ha riattivato l'interesse collettivo per il viaggio in treno, e per la ridefinizione dell'architettura ferroviaria anche in vista di un utilizzo di questa importante infrastruttura come mezzo di trasporto preferibile a quello su gomma.



Come la rete ferroviaria si è ampliata e modificata nel corso del tempo, passando da scala regionale a transnazionale, anche le stazioni hanno subito radicali trasformazioni divenendo importanti nodi intermodali di una rete che travalica i confini nazionali.

Il presente lavoro si pone l'obiettivo di evidenziare come questi cambiamenti della rete ferroviaria abbiano influito nel tempo sull'oggetto stazione, modificandolo nella composizione, nella forma, nelle funzioni, e nel suo rapporto con la città.

Questo processo di trasformazione influisce non solo sulle grandi stazioni attraversate dall'alta velocità ma investe anche quelle minori che in futuro si ritroveranno comunque ad essere punti nevralgici di un determinato contesto territoriale appartenenti ad una rete in connessione con il resto del mondo.

È in questo modo che il lavoro di ricerca esposto nei primi capitoli della tesi ha contribuito nella definizione e articolazione del progetto proposto.

Il lavoro progettuale si è svolto tenendo in considerazione ricerche elaborate da specialisti con la collaborazione del Comune di Torino ed RFI che hanno individuato come soluzione ottimale, in termini di inserimento e realizzazione, l'ipotesi di una stazione ponte nella posizione della stazione attuale e la localizzazione di 90.000 mq di servizi. L'ipotesi di progetto proposta dai ricercatori è quella della distribuzione di queste enormi quantità in due torri su entrambi i lati della ferrovia, collegate da una passerella e giacenti su piattaforme contenenti i parcheggi.

È dunque sorta la seguente domanda:

*È possibile trovare una nuova configurazione della stazione Lingotto, che non preveda solo la realizzazione di un edificio, ma sia un'architettura in grado di ricomporre la continuità del tessuto urbano, confrontarsi con ciò che la circonda e diventare progetto urbano?*

Questo è stato l'intento del mio lavoro di progetto.

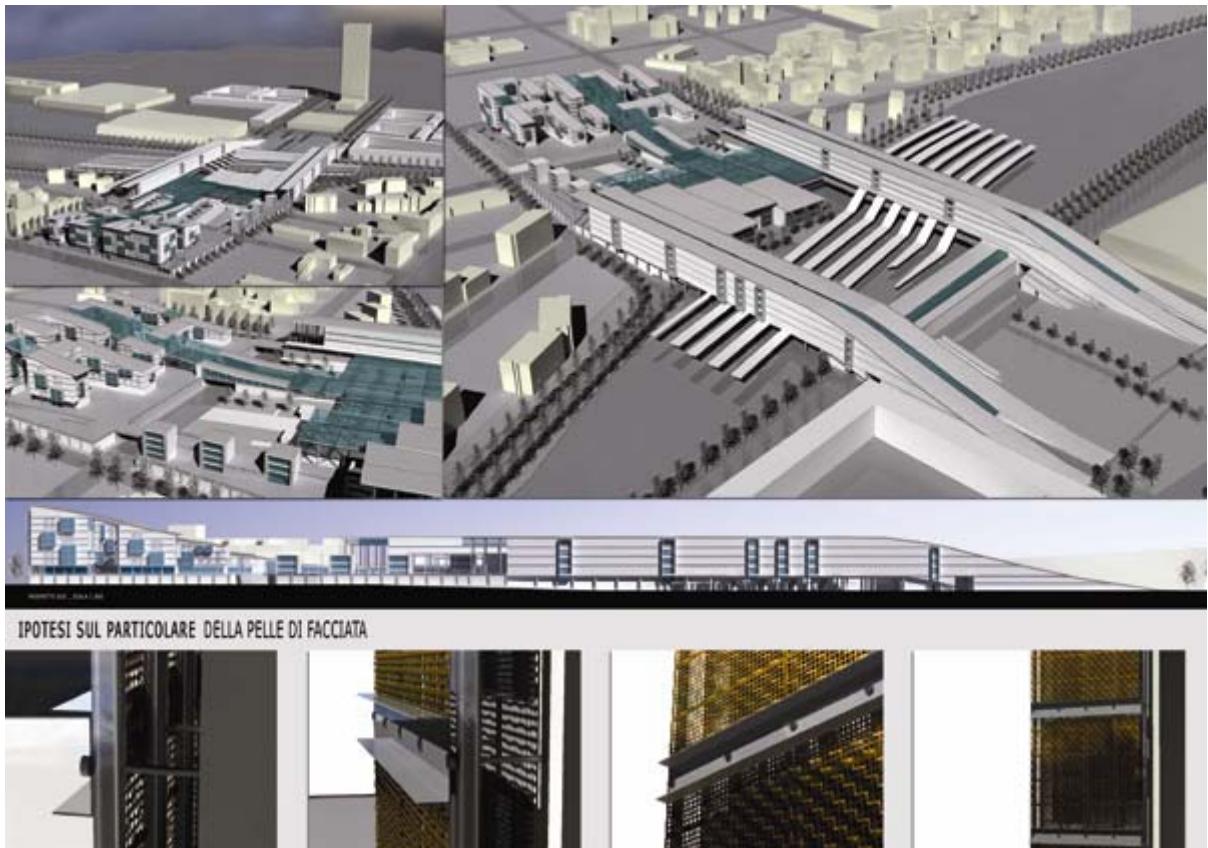


Il progetto è nato a partire da riflessioni e ricerche condotte sull'intera città di Torino, sul sistema infrastrutturale regionale e metropolitano attuale e le progettualità in atto. Si è focalizzata l'attenzione su una vasta area a sud-ovest del centro città, come punto di partenza per l'osservazione e lo studio del territorio in cui si sarebbe inserita la nuova stazione.

Per quanto riguarda il corpo stazione si è cercata la forma più semplice e lineare, che seguisse l'ortogonalità della trama viaria torinese e le direzionalità proprie di questa parte di città. Si è deciso l'andamento curvo per assecondare e sfruttare al meglio il dislivello del terreno dovuto alle differenti quote altimetriche delle due parti a lato della ferrovia.

I due corpi principali della stazione Lingotto diventano estensioni dei grandi *boulevard* proposti nel progetto di Fuksas. Si è posta molta attenzione alla progettazione di spazi e percorsi chiari e intuitivi e all'intermodalità e scambio tra i flussi. La grande, unica copertura è l'elemento che contraddistingue il progetto e lega il complesso della stazione con l'isolato antistante residenziale.

Infine è stata proposta un'ipotesi di pelle di facciata che permettesse giochi di trasparenze.



In conclusione nasce la speranza che i nuovi progetti in corso di realizzazione possano essere davvero un'opportunità per dare il via ad un modo alternativo di progettare, attento agli spazi aperti e non solo al costruito, che non generi più architetture autoreferenziali, oggetti isolati dal contesto e incapaci di inserirsi in una logica urbana e territoriale, ma architetture che si aprano verso l'ambiente confrontandosi con ciò che le circonda, che siano in grado di raccogliere e ricomporre i frammenti già esistenti per formare qualcosa di nuovo, offrendo nuove occasioni per ripopolare i nostri luoghi.

Per ulteriori informazioni, e-mail:  
Sabrina Grosjacques: [sagrosj@gmail.com](mailto:sagrosj@gmail.com)