

Politecnico di Torino

Dipartimento di Architettura e Design
a.a. 2019/2020

Corso di Laurea Magistrale in
Architettura per il Progetto Sostenibile



Regio Parco Water Gardens

Investigating the surroundings of Regio Parco as
a basis for a new loisir polarity for the city

Candidati

Nicolò Pasquarelli
Giulia Quaranta
Omri Strauss Marko

Relatore

Proff.ssa Pia Davico

Corelatori

Prof. Alessandro Mazzotta
Proff.ssa Francesca Abastante

2 Premessa metodologica

9 0. Il rapporto tra Torino e il loisir

- La nuova linea di metropolitana

1. Nuova fermata nuove opportunità

- Alla scoperta dell'area
- R.E.A.M. SGR

- 1.1 Ripensare la città industriale
- 1.2 L'infrastruttura naturale
 - I piani per i sistemi naturali
- 1.3 Potenziamento del sistema del loisir
 - I lidi di Torino
- 1.4 Mobilità per la città contemporanea
 - Tipi di spostamento a Torino
 - La capitale europea del trasporto sostenibile
- 1.5 Un'occasione per l'arte

2. Un vecchio quartiere da (ri)scoprire

- Il retroscena
- 2.1 In continuità con il passato
 - Il parco e la residenza: il sogno sabaudo
 - Il tabacco come soluzione
 - Le origini del borgo
 - L'urbanizzazione del "Palco"
 - L'abbandono delle fabbriche
- 2.2 Regio Parco attraverso l'obbiettivo
 - Il complesso dell'ex Manifattura Tabacchi
 - Il blocco ex FIMIT/autorimessa/vivaio comunale
 - Addentrandoci nell'ex FIMIT
 - Il borgo del Regio Parco
 - Corso Regio Parco con il suo canale
 - Il Trincerone e l'ambito di Scalo Vanchiglia
 - Il sistema dei parchi (Confluenza, Colletta e Meisino)
 - Via Bologna e gli edifici prospicienti
 - Piazza Sofia
 - Piazzale Croce Rossa Italiana con i suoi giardini
 - L'ex Lanificio di Torino a OpenHouse
 - In conclusione...
- 2.3 Scomponendo i layer
 - Frammentazione vs unitarietà
 - Una rete di percorsi
 - Coabitare il fiume
- 2.4 Un resoconto

3. Progettare la vision

- 3.1 Alcune linee guida
 - Ridisegno degli spazi morti
 - Ricucitura verde
 - Valorizzazione culturale
 - Ridistribuzione dei flussi
 - Caratterizzazione artistica
- 3.2 Recuperando il Regio Parco: un palinsesto di segni
 - Riserva di caccia
 - L'importanza del tabacco
 - Fontane pubbliche
 - Hub di interscambio
 - Piscine e giardini sabaudi
 - Il passato industriale
 - Panoramiche sul Po
 - Laminazione delle acque
- 3.3 Le geometrie dei giardini sabaudi
 - Giardino Vanzina-Viboccone
 - Piazzale Croce Rossa Italiana-Tabacchi
- 3.4 Masterplan: Frammenti di Viboccone
- 3.5 Zoom di progetto
 - La tettoia della fermata e il nuovo arredo urbano
 - Una nuova polarità di

- interscambio
 - Uscire dalla metro: preannunciando il cuore del progetto
 - Nel borgo: una nuova identità
 - Corso Regio Parco
 - Una memoria industriale per i giardini sabaudi
 - A ridosso del fiume: come intervenire
 - Perché le biopiscine
 - Laminazione: un'alternativa di qualità agli argini
 - Progettare la demolizione: dall'arte all'archeologia industriale
 - Il percorso dell'acqua come elemento artistico
 - La proposta progettuale
- 3.6 Verso una possibile realizzazione: la Stakeholder Analysis
 - La scelta degli stakeholder
 - Power/interest grid
 - Influence Network Diagram
 - Stakeholder Management Web

464 Conclusioni

469 Bibliografia e sitografia

Premessa metodologica

Methodological premise

L'**inquadramento** della città di Torino vista nel libro comune presenta uno **sguardo d'insieme** utile a mostrare le **potenzialità** che la **linea di metropolitana** può offrire all'interno della città. Il discorso generale presentato verrà ora ampliato e indirizzato alla creazione di **progetti specifici** per alcuni ambiti della futura linea 2 della metropolitana situati nei pressi dei complessi universitari. Nel caso in questione verrà affrontato il gruppo di fermate e il relativo ambito urbano che ruota attorno al **polo** di *Welfare City*, un **intervento di riqualificazione** previsto per i prossimi anni che tenderà di dare una nuova funzione alla **Manifattura Tabacchi**, l'ex complesso manifatturiero situato a nord di Torino nei pressi della confluenza tra il Po e la Stura di Lanzo. Si tratta di un intervento che non prevede in realtà un polo universitario, come era stato deciso alcuni anni fa dall'Università di Torino, ma un **complesso per il benessere dei cittadini** comprendente una **casa di riposo** per anziani e un **complesso residenziale** per studenti. Nonostante le funzioni siano molto diverse da quelle universitarie e gli investimenti non saranno portati avanti dall'Università di Torino ma dalla Società di Gestione del Risparmio R.E.A.M. SGR, gli **studenti** rimarranno una **presenza costante** nell'area che potrà sicuramente generare un **processo di riqualifica** capace di portare nuovi e importanti **investimenti** utili alla rigenerazione dell'intera area di pertinenza della nuova linea di metropolitana.

Dal libro comune si sono evidenziate le potenzialità portate dalla nuova linea metropolitana, per poi scendere nel dettaglio con il singolo intervento di riqualificazione urbana.

Si è cercato di comprendere gli aspetti peculiari dell'area, grazie a diversi approcci e strumenti critici, oltre che alla collaborazione con studenti di pianificazione.

Le fermate in questione sono **Cimaroza-Tabacchi**, situata su via Bologna all'altezza dell'ex Lanificio di Torino all'imbocco di Piazzale Croce Rossa Italiana, e Sofia, una fermata facente parte di un ramo di metropolitana secondario diretto verso San Mauro Torinese.

Data questa premessa, la seguente tesi lavora nel tentativo non banale di **comprendere gli aspetti peculiari** che caratterizzano l'area, lavorando su **più scale** e con **diversi approcci** in modo da ottenere gli **strumenti critici** adeguati alla realizzazione di un **masterplan** capace di indirizzare la riqualificazione dell'area in relazione alle trasformazioni future della città. Il lavoro è stato svolto in **due fasi**: una prima fase volta alla **ricerca**, alla **conoscenza** e alla **comprensione** dell'area e una seconda dedicata alla **progettazione** vera e propria. Il lavoro, cominciato in **collaborazione** con alcuni **studenti** del corso di laurea di **pianificazione** del Politecnico di Torino, ha portato all'avanzamento di una **ricerca** propedeutica al progetto scissa in due parti dialoganti tra loro: una dedicata alla **conoscenza** degli **aspetti** che a **livello pianificatorio** collegano l'area di intervento alle restanti parti della città, dell'ambito metropolitano, della regione e, in alcuni casi, del territorio interregionale, e una dedicata alla **conoscenza storiografica, fotografica e urbanistica** della porzione di tessuto urbano possibilmente interessata dall'intervento.

A **livello urbano** ed **extraurbano** si è deciso di lavorare principalmente secondo alcune **macrotematiche** appositamente scelte per l'indagine dell'area, approfondendo di caso in caso i piani utili a descrivere l'area di progetto come parte strutturante di un sistema e come possibile nodo cruciale nella creazione di reti territoriali utili alla valorizzazione e al potenziamento di alcuni aspetti della città. Scesi a **scala locale** la conoscenza dell'area è passata attraverso **indagini più specifiche** che hanno toccato discipline differenti e differenti modalità di

comprensione della porzione di città. Si è cominciato con uno **studio storico** utile alla conoscenza del passato dell'area per poi proseguire con un'**indagine fotografica** che ha permesso di verificare quali siano gli aspetti attualmente caratteristici dell'area e di come venga percepito lo spazio in cui ci si muove al di fuori della futura fermata di metropolitana. Si è poi **concluso** il capitolo con alcune **analisi urbanistiche** utili ad evidenziare la **conformazione del tessuto urbano** in cui si andrà a lavorare, enfatizzandone i caratteri salienti, il sistema di mobilità anche in relazione all'intera rete viaria cittadina e alla situazione idrologica e naturalistica dettata dal vicino fiume e dall'adiacente sistema di parchi. Ne segue, a conclusione dei due capitoli, un **terzo** dedicato a una **proposta progettuale** il cui scopo non è solamente quello di fornire un possibile intervento da attuare nell'area ma anche quello di fornire alcune **linee guida** che possano risultare **utili** all'avanzamento di un qualsiasi intervento da attuare nell'area. Queste saranno in grado di **assorbire** buona parte delle **informazioni** ottenute grazie al lavoro di ricerca, per definire quelli che dovrebbero essere gli interventi di massima per la riqualificazione dell'intera area e per la sua nuova centralità di polo di loisir urbano. Sulla base di queste verranno poi definite delle strategie più specifiche utili alla valorizzazione dell'area e capaci di creare un **progetto unitario e coerente** incentrato sulle tematiche del *loisir*. Il risultato sarà in primo luogo un primo **masterplan guida** utile a mostrare i **nuovi flussi** e le **nuove funzioni** dell'area; si scenderà quindi di scala mostrando i **dettagli progettuali** di alcuni degli interventi proposti e mostrando un ulteriore masterplan che evidenzii una nostra proposta progettuale per l'intera area. Si concluderà infine l'intero percorso con una *Stakeholder Analysis* che possa mettere in **risalto**, all'interno del complicato quadro progettuale, i **principali attori** in grado di interessarsi al progetto e le **possibili strategie** da effettuare per coinvolgerne altri e ottenere gli investimenti necessari per una ottimale riuscita del progetto.

Sono state fatte indagini a scala urbana ed extraurbana, per approdare poi a quella locale, in modo da avere le basi per fornire le linee guida necessarie alla stesura della proposta progettuale.

The common book highlighted the potential brought by the new metro line, and then went into detail with the single urban redevelopment project.

The **overview** of the city of Turin seen in the common book presents an **overview useful** to show the **potential** that the **metro line** can offer within the city. The general speech presented will now be expanded and directed to the creation of **specific projects** for some areas of the future metro line 2 located near the university complexes. In the case in question, the group of stops and the related urban area that revolves around the Welfare City **hub** will be dealt with. This is a redevelopment project planned for the coming years that will try to give a new function to *Manifattura Tabacchi*, the former manufacturing complex located north of Turin near the confluence of the Po and the Stura di Lanzo. The project does not actually envisage a university centre, as was actually decided a few years ago by the University of Turin, but a **complex for the well-being of citizens** including a **retirement home** for the elderly and a **residential complex** for students. Although the functions are very different from those of the university and the investments will not be carried out by the University of Turin but by the *Società di Gestione del Risparmio, R.E.A.M. SGR*, the **students** will remain a **constant presence** in the area that will certainly generate a process of redevelopment capable of bringing new and important **investments** useful for the regeneration of the entire area pertaining to the new metro line. The stops in question are **Cimaroza-Tabacchi**, located on Via Bologna at the height of the former Turin Wool Mill at the entrance to Piazzale Croce Rossa Italiana, and Sofia, a stop that is part of a secondary underground branch bound for San Mauro Torinese.

Given this premise, the following thesis works in a non-trivial attempt to **understand the peculiar aspects** that characterize the area, working on **different scales** and with **different approaches** in order to obtain the appropriate critical tools for the realization of a **master plan** capable of directing the redevelopment of the area in relation to the future transformations of the city. The work was carried out in **two phases**: a first

phase aimed at research, **knowledge** and **understanding** of the area and a second one dedicated to the actual **design**. The work, started in **collaboration** with some students of the **planning** degree course of the *Politecnico di Torino*, has led to the advancement of a preparatory **research** for the project divided into two parts that are in dialogue with each other: one dedicated to the **knowledge** of the **aspects** that at the **planning level** connect the area of intervention to the remaining parts of the city, the metropolitan area, the region and, in some cases, the interregional territory, and one dedicated to the **historiographic, photographic** and **urban planning knowledge** of the portion of the urban fabric possibly affected by the intervention.

At **urban** and **suburban** level it was decided to work mainly according to some **macro-themes** specifically chosen for the investigation of the area, investigating case by case the plans useful to describe the project area as a structuring part of a system and as a possible crucial node in the creation of territorial networks useful for the enhancement and strengthening of some aspects of the city. After a **local scale**, the knowledge of the area has gone through more **specific surveys** that have touched on different disciplines and different ways of understanding the portion of the city. It began with a **historical study** useful for the knowledge of the past of the area and then continued with a **photographic survey** that allowed to verify what are the current characteristic aspects of the area and how the space in which one moves outside the future metro stop is perceived. The chapter then **concluded** with some **urbanistic analyses** useful to highlight the **conformation of the urban fabric** in which we are going to work, emphasizing its salient features, the mobility system also in relation to the entire city road network and the hydrological and naturalistic situation dictated by the nearby river and the adjacent system of parks. Following, at the end of the two chapters, a **third** chapter is dedicated to a **project proposal** whose purpose is not only to

We tried to understand the peculiar aspects of the area, thanks to different approaches and critical tools, as well as collaboration with planning students.

Surveys have been carried out on an urban and extra-urban scale, to then arrive at the local one, so as to have the basis to provide the necessary guidelines for the drafting of the project proposal.

provide a possible intervention to be implemented in the area but also to provide some **guidelines** that may be useful for the progress of any intervention to be implemented in the area. Some guidelines will be defined that will be able to **absorb** most of the **information** obtained thanks to the research work and useful to define what should be the general interventions for the requalification of the whole area and for its new centrality as a pole of urban loisir. On the basis of these will then be defined more specific strategies useful for the valorisation of the area and able to create a **unitary** and **coherent project** focused on the themes of loisir. The result will be first of all a **masterplan** useful to show the **new flows** and the **new functions** of the area; it will then go down in scale showing the **design details** of some of the proposed interventions and showing a further masterplan that highlights our project proposal for the whole area. Finally, the entire process will be concluded with a Stakeholder Analysis that can **highlight**, within the complicated design framework, the **main stakeholders** able to take an interest in the project and the **possible strategies** to be implemented to involve others and obtain the necessary investments for an optimal success of the project.



Il rapporto tra Torino e il loisir

The relationship between Turin and loisir

La parola **loisir**, così indicata per la città di Torino in quanto rappresentativa di una tradizione che la vede **protagonista** nella realizzazione dell'importante **corona di residenze sabaude extraurbane**, è rappresentativa oggi dei momenti di **svago** e di **sollievo dal lavoro quotidiano**, i momenti in cui una persona non assume più ruoli e agisce effettivamente sulla base del piacere e della motivazione personale, nell'ottica di vivere la città nei luoghi capaci di proporre **attività ludiche e culturali**. Il *loisir* non è quindi visto come mancanza di attività o tempo di inattività, ma è un **momento necessario** durante il quale ci si può disimpegnare dai propri compiti professionali e sociali per ottenere il **pieno controllo della propria vita** coltivando i propri interessi; esso viene definito dagli esperti di scienze sociali come *“uno dei più importanti bisogni umani e un indice di salute e benessere”*¹. Oggi la **pianificazione urbana** affronta questa **sfida** che rientra sempre più spesso tra i bisogni primari del cittadino, nel tentativo di bilanciare la **capacità della città** di **soddisfare** le **esigenze** professionali dei **residenti** e, allo stesso tempo, di spezzarne l'uniformità, **sviluppando** e **incentivando** il loro **benessere**. **Progettare** gli **spazi aperti**, specialmente nelle aree urbane dove il tempo libero è limitato e le condizioni di vita peggiori, è uno degli elementi principali che una città contemporanea deve prendere in considerazione, soprattutto perché si vanno ad affrontare anche altre **questioni**

Oggi il loisir è diventato un momento necessario, un bisogno umano che determina la salute e il benessere della popolazione, pertanto deve essere tenuto in conto dalla pianificazione urbana.

La recente fase di industrializzazione ha comportato la distruzione del patrimonio naturale presente intorno alla città, relegando lo spazio verde al solo giardino attorno all'edificio residenziale e in pochi altri spazi poco e male gestiti.

quali l'**inquinamento dell'aria**, la **congestione stradale** e gli **spostamenti pubblici**.

Nel corso del Novecento gli **obiettivi** volti a migliorare la **crescita economica** della città e a stabilire il suo ruolo come luogo di lavoro e di produzione hanno **danneggiato** il suo **patrimonio di aree naturalistiche** insieme agli aspetti legati al tempo libero: se da un lato avrebbero dovuto fornire la possibilità di migliorare la qualità della vita degli abitanti a livello economico, dall'altro questi non potevano godersi a pieno la città in cui risiedevano, attorno alla quale si stavano realizzando le grandi piastre industriali. I grandi **spazi agricoli** e **naturalistici** sono stati visti, infatti, come **aree libere** per la realizzazione di **fabbriche** e gli **spazi aperti** si sono **ridotti** ai soli **parchi** realizzati a corredo dei **complessi residenziali**, progetti oggi in crisi in quanto l'attuale stile di vita non sembra accontentarsi di questi luoghi irrisori e rende inattuali i progetti urbanistici del secolo scorso. Oggi si riscontra una progressiva riduzione della fruizione degli spazi aperti realizzati e una ridotta qualità di vita, situazione che promuove un **nuovo approccio** capace di generare **progetti** che **combinino** gli **spazi aperti all'edificato** in modo da creare aree urbane di alta qualità che includano attività ricreative, sportive, educative e artistiche aperte al pubblico. Si parte dal principio secondo cui lo **sviluppo degli spazi aperti** contribuisca al **miglioramento della vita** dei residenti in quanto incentivati a beneficiare di aree per il relax utili alla salute fisica e mentale e a una migliore socializzazione fra i cittadini.

Pertanto, il progressivo cambiamento dello stile di vita dei cittadini, strettamente legato anche allo sviluppo delle nuove tecnologie, ha portato a una progressiva **ricerca dello straordinario** negli **spazi della vita pubblica** e a una sempre minor propensione alla socializzazione e ai rapporti sociali. Torino ha a lungo lavorato in modo da migliorare l'aspetto

della **città** tentando di renderla **attraattiva** dal punto di vista del **turismo** e del **tempo libero**. Abbiamo già osservato le principali tematiche trattate a livello pianificatorio per la sponsorizzazione di una città fondamentale per la cultura del cinema e per il suo patrimonio legato sia alla musealizzazione, in particolar modo dei tesori provenienti dall'Egitto, sia alla valorizzazione del territorio grazie ai parchi, alle residenze sabaude e alle strutture per lo sport. L'**obiettivo**, che è stato portato avanti tramite ampi **progetti di valorizzazione** del patrimonio naturalistico, prevalentemente di tipo collinare, boschivo e fluviale, e culturale, inteso a sponsorizzare Torino in quanto capitale sabauda e come città attiva e innovativa dal punto di vista culturale, anche tramite la trasformazione delle vaste aree industriali abbandonate. In particolare, ci soffermeremo sulle **tematiche legate al loisir** e, quindi, al tempo libero, le quali si rapportano, secondo i piani strategici, allo svago legato ai beni paesaggistici e storico-culturali già presenti nell'area. In questo modo sarà possibile **potenziare la rete** esistente di **parchi** ed **edifici** che possono apportare miglioramenti rispetto al patrimonio industriale, **promuovere** gli **spazi pubblici** e gli **aspetti ambientali**, così da rendere la città più vivibile e attraattiva.

Verranno quindi affrontate tematiche legate al **rapporto della città con i suoi fiumi**, in particolare di quelle con il fiume Po, lungo il quale nel tempo si sono susseguite numerose **attività di tipo ricreativo** e non per la città, a partire dalle residenze per il *loisir* extraurbano fino ad arrivare al primo parco urbano, il Parco del Valentino. Questo rapporto ha subito, infatti, diversi **cambiamenti**: le attività di svago erano in origine un'esclusiva dei duchi di Savoia nelle aree di pertinenza delle regge extraurbane spesso situate nei pressi di fiumi e canali. Queste **aree** sono state pian piano **abbandonate** a favore di un **utilizzo pubblico di spiagge urbane**, che sono successivamente **scomparse** a causa dell'**inquinamento del fiume** portato dalle fabbriche e dalla realizzazione di più innovative piscine al cloro. **Oggi**,

Si torna a pensare allo spazio per la vita pubblica come necessità legata anche al tempo libero, cercando di riprendere i rapporti con i parchi e anche con i fiumi, per creare una nuova cultura a favore del loisir urbano.

Today the loisir has become a necessary moment, a human need that determines the health and well-being of the population, so it must be taken into account in urban planning.

invece, questa tipologia di *loisir* si lega ai grandi **parchi** con **valore naturalistico** che, a partire dagli anni '90 del Novecento hanno tentato di liberare Torino dal suo carattere industriale e di sviluppare nella città un **nuovo tipo di spazi aperti** e una **rinnovata cultura del loisir urbano** capace di creare spazi di qualità utili a migliorare il benessere psico-fisico dei cittadini.

The word **loisir**, so indicated for the city of Turin as representative of a tradition that sees it as a **protagonist** in the realization of the important **crown of Savoy residences outside the city**, is today representative of moments of **leisure** and **relief from daily work**, the moments when a person no longer assumes roles and acts effectively on the basis of pleasure and personal motivation, with a view to living the city in places capable of offering **playful and cultural activities**. The *loisir* is therefore not seen as a lack of activity or downtime, but as a **necessary moment** during which one can disengage from one's professional and social tasks in order to gain **full control of one's life** by cultivating one's interests; it is defined by social science experts as "*one of the most important human needs and an index of health and well-being*"¹. Today, **urban planning** addresses this **challenge**, which is increasingly part of the basic needs of the citizen, in an attempt to balance the **city's ability to meet the professional needs** of its **residents** and, at the same time, to break down their uniformity, **developing** and **fostering** their **well-being**. **Designing open spaces**, especially in urban areas where leisure time is limited and living conditions are worse, is one of the main elements that a contemporary city needs to take into account, especially as other **issues** such as **air pollution**, **road congestion** and **public transport** are also addressed.

During the twentieth century, the **objectives** aimed at improving the **economic growth** of the city and establishing its role as a place of work and production **damaged** its **heritage of naturalistic areas** along with its leisure aspects: while they

should have provided the possibility of improving the quality of life of the inhabitants at an economic level, they could not fully enjoy the city in which they lived, around which the large industrial slabs were being built. The large **agricultural** and **naturalistic spaces** were seen, in fact, as **free areas** for the construction of **factories** and the **open spaces** were **reduced** to the only **parks** built to accompany the **residential complexes**, projects in crisis today because the current lifestyle does not seem to be satisfied with these derisory places and makes the urban planning projects of the last century unattractive. Today there is a progressive reduction in the use of the open spaces created and a reduced quality of life, a situation that promotes a **new approach** capable of generating **projects** that **combine open spaces with the built** in order to create high quality urban areas that include recreational, sports, educational and artistic activities open to the public. It starts from the principle that the **development of open spaces** contributes to the **improvement of residents' lives** as an incentive to benefit from relaxation areas useful for physical and mental health and better socialisation among citizens.

Therefore, the progressive change in citizens' lifestyles, which is also closely linked to the development of new technologies, has led to a progressive **search for the extraordinary in the spaces of public life** and an ever decreasing propensity for socialisation and social relations. Turin has long worked to improve the **city's** appearance trying to make it **attractive** from the point of view of **tourism** and **leisure**. We have already observed the main themes dealt with at the planning level for the sponsorship of a city that is fundamental for the culture of cinema and for its heritage linked both to the musealization, especially of the treasures coming from Egypt, and to the valorization of the territory thanks to the parks, the Savoy residences and the sport facilities. The **objective**, which has been carried out through extensive **projects to enhance** the naturalistic heritage, mainly

The recent phase of industrialization has led to the destruction of the natural heritage around the city, relegating the green space to the garden around the residential building and a few other poorly managed spaces.

One returns to think of the space for public life as a necessity also linked to leisure time, trying to resume relations with parks and also with rivers, to create a new culture in favour of urban loisir.

hilly, wooded and riverside, and cultural, aimed at sponsoring Turin as the Savoy capital and as an active and innovative city from a cultural point of view, also through the transformation of the vast abandoned industrial areas. In particular, we will focus on **issues related to loisir** and, therefore, to leisure, which relate, according to strategic plans, to the leisure related to the landscape and historical-cultural heritage already present in the area. In this way it will be possible to **strengthen** the existing **network** of **parks** and **buildings** that can make improvements with respect to the industrial heritage, **promote public spaces and environmental aspects**, so as to make the city more liveable and attractive.

Themes related to the **relationship between the city and its rivers** will be dealt with, in particular the relationship with the river Po, along which over time there have been many **recreational and non-recreational activities** for the city, starting from the residences for the suburban *loisir* to the first urban park, the *Valentino* Park. This relationship has, in fact, undergone several changes: leisure activities were originally exclusive to the Dukes of Savoy in the areas pertaining to the suburban royal palaces often located near rivers and canals. These **areas** were gradually **abandoned** in favour of **public use of urban beaches**, which later **disappeared** due to the **pollution of the river** brought by the factories and the construction of more innovative chlorine pools. **Today**, on the other hand, this type of *loisir* is linked to large **parks** with naturalistic value which, since the 1990s, have attempted to free Turin from its industrial character and to develop in the city a **new type of open spaces** and a **renewed culture of urban loisir** capable of creating quality spaces useful to improve the psycho-physical well-being of citizens.

1 - Gerald A. Carlino, *Beautiful City: Leisure Amenities and Urban Growth*, Albert Saiz Wharton School University of Pennsylvania 30.9.2008

La nuova linea della metropolitana

Il nostro **progetto** si va a collocare nella zona situata **nei pressi della stazione** della seconda linea di metropolitana nominata **Cimarosa-Tabacchi**, nel punto in cui la metropolitana devia dalla linearità di via Bologna e si inserisce nel tracciato del Trincerone, il tracciato ferroviario servito in passato per il trasporto delle merci verso Scalo Vanchiglia, collegando la stazione ferroviaria Rebaudengo al centro storico della città. **L'idea iniziale**, così come pensata per la *Variante200*, aveva previsto un **tracciato** di poco **differente**, con la linea metropolitana che correva **a fianco** di **Corso Regio Parco**, utilizzando

Inizialmente il tracciato della metropolitana correva lungo Corso Regio Parco, poi modificato per via della densità di traffico presente nella vicina Via Bologna, e del potenziale di utenza.

l'intero percorso del Trincerone. Non andata in porto la prima idea, si è optato, per **motivi di densità del traffico veicolare** e di **potenziale utenza coinvolta**, di spostare la linea sotto la più affollata **via Bologna**, sfruttando il Trincerone solo parzialmente (vedi immagine a pagina 20). La stazione si trova in un **punto di incontro** tra i quartieri **Barriera di Milano** e **Regio Parco**, nel quale si trova il borgo della vecchia Manifattura del tabacco situata sulle rive del fiume Po. Questa zona è meravigliosamente collegata alla **storia del tempo libero** e **dello svago** della città, in quanto sede dell'antica **residenza sabauda del Viboccone** che fungeva da palazzo di caccia della famiglia Savoia e i cui giardini hanno visto la nobiltà torinese svagarsi e divertirsi al loro interno, e collegata a Palazzo Reale con il corso storico del Regio Parco. **Trasformato** poi il palazzo sabauda nella **Manifattura Tabacchi**, un'anticipazione di alcuni dei processi che sarebbero avvenuti in città in occasione dell'accelerazione industriale che avrebbe cambiato le modalità con cui gli abitanti avrebbero trascorso il tempo libero. **Cambiò** quindi il **volto dell'area**, diventata prima spazio agricolo, poi manifatturiero e, infine, industriale e cambiò di conseguenza la **vocazione dell'area**, che abbandonò il carattere ludico a favore di **caratteri** prevalentemente **produttivi**.

Si tratta di un susseguirsi di **azioni** che trasformarono Torino **riducendo gli spazi un tempo adibiti allo svago in spazi per il lavoro**, focalizzando l'attenzione sulla creazione di un'**infrastruttura industriale** che comprende fabbriche, alloggi per gli operai, strade e ferrovie; una città che ha fatto un passo verso le innovazioni a spese della natura che le stava intorno.

Il **progetto** della linea di metropolitana è quindi un'**opportunità** per il **rinnovamento urbano** di questa zona della città, sede inoltre di futuri alloggi per studenti, in quanto la nuova linea collegherà vari complessi universitari sparsi per la città, situazione che rispecchia la scelta di **Torino** di diventare una **città universitaria** più attraente per i suoi residenti e per chi arriva da fuori. Il progetto della **nuova linea** è la **chiave di svolta** per molti altri progetti che si allineano con questa **nuova visione della città** e incoraggerà ulteriori **investimenti** da parte di imprenditori privati in iniziative a supporto della nuova visione urbana. Anche il progetto di quest'area, incentrato sulla fermata Cimarosa-Tabacchi, considera la nuova linea come un volano di crescita e sviluppo urbano che, insieme al progetto della *Welfare City* per la rifunzionalizzazione della Manifattura Tabacchi, funzioni da trampolino di lancio per il progetto, un

Questo progetto diventa opportunità di rinnovamento urbano e chiave di svolta per altri progetti futuri che andranno ad interessare la zona e creeranno occasioni di sviluppo alle periferie torinesi.

intervento capace di rendere **attraattiva l'area** e di offrire **nuove opportunità** per lo **sviluppo della periferia urbana**. Il progetto viene pertanto attuato considerando inadeguate le modalità di collegamento di quest'area con il centro città, e prevedendone quindi il rafforzamento in quanto nuova polarità urbana ricca di aree ricreative di qualità che serviranno i residenti dell'area e rappresenteranno un punto di attrazione per l'intera città.

The new metro line. Our project is located in the area **near the station** of the second subway line named **Cimarosa-Tabacchi**, in the point where the subway deviates from the linearity of *Via Bologna* and is part of the *Trincerone* route, the railroad track served in the past for the transport of goods to *Scalo Vanchiglia*, connecting the *Rebaudengo* train station to the historic center of the city. The **initial idea**, as conceived for the *Variante200*, had envisaged a slightly **different route**, with the underground line running alongside **Corso Regio Parco**, using the entire route of the *Trincerone*. The first idea did not go through, it was decided, for **reasons of density of vehicular traffic and potential users involved**, to move the line under the more crowded **via Bologna**, using the *Trincerone* only partially (see picture on page 20). The station is located at a **meeting point** between the **district Barriera di Milan** and **Regio Parco**, where the old tobacco factory village is located on the banks of the river Po. This area is wonderfully connected to the **history of leisure and entertainment** of the city, as it is the site of the ancient **Savoy residence of Viboccione**, which served as the hunting palace of the Savoy family and whose gardens have seen the Turinese nobility having fun and entertainment inside, and connected to the Royal Palace with the historical course of the *Regio Parco*.

The Savoy palace was then **transformed** into the **Manifattura Tabacchi**, an anticipation of some of the processes that would take place in the city during the industrial acceleration that would change the way the inhabitants would spend their free time. **The face of the area** then **changed**, becoming first an agricultural area, then a manufacturing area and finally an industrial one, and consequently the **vocation of the area** changed, abandoning the **playful character** in favour of prevalently productive characters. This was a succession of actions that transformed Turin by **reducing the spaces once used for leisure to work**, focusing attention on the creation of an **industrial infrastructure** that included factories, workers' accommodation, roads and railways; a city that took a step towards innovation at the expense of nature

Initially the subway route ran along Corso Regio Parco, then modified due to the density of traffic in the nearby Via Bologna, and the potential users.

This project becomes an opportunity for urban renewal and a key turning point for other future projects that will affect the area and create opportunities for development on the outskirts of Turin.

around it.

The metro line **project** is therefore an **opportunity for the urban renewal** of this area of the city, which is also home to future student housing, as the new line will connect several university complexes scattered throughout the city, a situation that reflects **Turin's choice** to become a more attractive **university city** for its residents and those arriving from outside. **The new line** project is the **turning point** for many other projects that align with this **new vision of the city** and will encourage further **investment** by private entrepreneurs in initiatives to support the new urban vision. Also the project of this area, focused on the *Cimaraosa-Tabacchi* stop,

considers the new line as a driving force for growth and urban development that, together with the Welfare City project for the re-functioning of the *Manifattura Tabacchi*, functions as a springboard for the project, an **intervention** capable of **making the area attractive** and **offering new opportunities** for the **development of the urban periphery**. The project is therefore implemented considering inadequate the way this area is connected to the city centre, and therefore foreseeing its strengthening as a new urban polarity rich in quality recreational areas that will serve the residents of the area and represent a point of attraction for the entire city.



0 1 2 5 10 km

Tracciato linea 2 metropolitana
Area di progetto



1

Nuova fermata, nuove opportunità

New station, new opportunities

Alla scoperta dell'area. Cimarosa-Tabacchi può essere considerata la fermata di **riferimento** per un **futuro progetto di valorizzazione urbana**. Posizionata a cavallo fra tessuti urbani molto diversi e separati tra loro, la nuova fermata non risulta troppo lontana dagli ambiti di trasformazione dell'ex Scalo Vanchiglia, del Trincerone e della Manifattura Tabacchi. Si tratta di luoghi che, oggi, non sono altro che un richiamo, ovvero rispecchiano la **memoria del passato industriale** caratteristico del quartiere Regio Parco. La criticità data da questi ambiti diventa, dunque, in accordo con le strategie che la città ha portato avanti a partire dagli anni '90, l'occasione per la città di Torino di concretizzare un **nuovo progetto** capace di **ridefinire** alcuni spazi attualmente problematici e, al contempo, di creare una nuova importante **polarità cittadina** (vedi inquadramento a pagina 29).

La **conversione** dell'ex fabbrica dei tabacchi in **nuovo polo del welfare**, insieme alla ridefinizione della destinazione d'uso dell'ex stazione ferroviaria, futura nuova porta del quartiere, consentiranno di ragionare sulla possibilità di definire **nuovi progetti ad ampia scala** capaci di dare vita ad una vera e propria trasformazione dell'area. Il nocciolo alla base dell'idea di una possibile concreta trasformazione dell'area risale ai primi anni 2000, periodo in cui l'Università degli Studi di

Occasione
per la città
di Torino di
concretizzare un
nuovo progetto
capace di
ridefinire spazi
problematici
e creare una
nuova polarità
cittadina.

Immaginare
uno spazio di
elevata qualità
in cui saranno
rinaturalizzate le
aree urbanizzate
e dove la città
svilupperà una
nuova identità per
ricucire le fratture
del passato e
migliorare la vita
dei cittadini.

Torino acquisisce una porzione della Manifattura Tabacchi per trasformarla in un nuovo polo universitario. L'idea, decaduta poco tempo dopo, viene ripresa dalla **R.E.A.M. SGR** la quale prevede la realizzazione all'interno dell'ex complesso manifatturiero di una *Welfare City* con residenze per studenti universitari e anziani, un **polo**, quindi, capace di **rigenerare l'intera area** circostante la fermata Cimarosa-Tabacchi¹. Infatti, se da un lato si è a lungo dibattuto sul futuro di Scalo Vanchiglia e del Trincerone tramite progetti quali la *Variante200* senza giungere a una vera soluzione, dall'altro l'arrivo della linea 2 nel passante ferroviario, insieme al progetto previsto dalla R.E.A.M., sembrano suggerire le **basi per un possibile nuovo sviluppo urbano** incentrato su tematiche legate alla **sostenibilità**. In questo senso, ripensando alla definizione di "sviluppo sostenibile", ovvero "uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di realizzare i propri"², si può già iniziare a intravedere il **futuro dell'area**, che sarà sostenibile dal punto di vista ambientale, culturale e sociale. Si tratta, infatti, di immaginare uno **spazio di elevata qualità** in cui saranno rinaturalizzate le aree urbanizzate, dove la città svilupperà una **nuova identità** capace di ricucire le fratture del passato, e dove miglioreranno la salute, il benessere e, quindi, la qualità di vita dei cittadini.

L'**importanza naturalistica** dell'area è indice delle sue **potenzialità** intrinseche. Ci si trova, infatti, non molto distanti da tre parchi: il **Meisino**, la **Confluenza** e la **Colletta**, tutti prospicienti il fiume Po ma, al giorno d'oggi, difficilmente raggiungibili dalla futura fermata della Linea 2 collocata nel Piazzale Croce Rossa Italiana. Un primo **ostacolo** è il **borgo storico** del Regio Parco, nato in un'area di particolare interesse culturale, in quanto **sede** di un'antica **residenza dei Savoia** di cui al giorno d'oggi non è possibile trovare traccia se non in alcune raffigurazioni storiche: il **Viboccione**.

Alle tematiche riguardanti la naturalità e la memoria storica del luogo se ne affianca un'altra legata all'attualità e al passato recente della città, derivata dal tentativo di voltare le spalle alla città fordista nata nel dopoguerra e di ripensare Torino nell'ottica di **valorizzarne le ricchezze storico-culturali e naturalistiche**: è la tematica del **loisir**, ovvero il benessere inteso come **capacità** della città di **rafforzare** alcuni suoi **sistemi territoriali** in modo da trasformarsi in un importante polo per il turismo piemontese. Questo processo, che viene portato avanti a partire dagli anni '90, trova il fulcro nei suoi cittadini, sempre più alla ricerca di un **nuovo tenore di vita**, da ricercarsi **lontano dall'inquinamento**, al di fuori del contesto cittadino e anche lontano dai ritmi frenetici del lavoro quotidiano. Diventa quindi importante la possibilità di fornire ai cittadini **nuove esperienze** culturali e non, in spazi più naturali e di spiccata qualità architettonica.

Ruolo caratterizzante questo aspetto è dato dalla **mobilità dolce**, ultima tematica che permette di completare il cerchio, inserendo anche la **metropolitana** per creare un discorso più ampio e complesso. Torino, infatti, sta investendo molto sia sul trasporto pubblico che nella mobilità dolce, entrambi capaci di **connettere** a sistema diverse **parti di città** con mezzi di trasporto più sostenibili dell'automobile privata. Facendo riferimento alla fermata Cimarosa-Tabacchi, questo tipo di spostamento sostenibile sembra avere grande successo e, negli ultimi anni, viene anche maggiormente **diffuso** soprattutto **nei parchi**, immensi giardini inglesi segnati da itinerari ciclo-pedonali che costeggiano il fiume Po e che creano un paesaggio distante dall'immaginario del centro città. Anche in questo caso si toccano i temi della naturalità e del *loisir*: il nuovo tipo di mobilità crea, infatti, una **nuova immagine di periferia**, non più legata al lavoro in fabbrica, ma connessa ad un **altro tipo di fruizione**, che era andata perdendosi con l'avvio dell'industrializzazione, e che ritorna a vedere il fiume e ciò che

Tematiche:

- **conversione aree dismesse**
- **naturalità dell'area**
- **memoria storica del luogo**
- **loisir**
- **mobilità dolce**
- **arte e design**



lo circonda come punto focale.

Partendo da queste tematiche si può dunque ripensare a una **nuova vocazione** per l'area, un **nuovo polo urbano** capace di inserirsi nei grandi sistemi strutturanti la città e che dagli anni '90 stanno disegnando una nuova Torino. Si affrontano nuove sfide, che partono dalla riconversione di alcune aree dismesse in modo che possano determinare una **rivitalizzazione dell'area**, dal potenziamento e dall'integrazione del sistema delle aree naturali, caro ai cittadini della zona, passando per la **valorizzazione degli aspetti culturali**, così da far rivivere il vecchio Borgo Regio Parco, concludendo con il **ridisegno della viabilità**, introducendo nuove infrastrutture sostenibili, già presenti in gran parte delle aree cittadine; si giunge così all'**unificazione** di tutti gli **interventi** citati attraverso alcune **strategie** che permettono di lavorare con tematiche quali l'arte e il design dell'intero sistema. Si tratta, però, anche di andare oltre, guardando anche all'Europa e alle nuove frontiere della sostenibilità, trattando queste tematiche in maniera non banale, suggerendo anche nuovi spunti per ripensare a quello che è stato fatto fino ad ora per la città e a quello che si può pensare di fare in futuro.

Discovering the area. Cimarosa-Tabacchi can be considered the reference station for a **future urban development project**. Positioned between very different and separated urban fabrics, the new metro stop is not too far from the transformation areas of the former *Scalo Vanchiglia*, *Trincerone* and *Manifattura Tabacchi*. These are places that, today, are nothing more than a reminder, or rather, they reflect the **memory of the industrial past**, characteristic of the *Regio Parco* district. The criticality given by these areas becomes, therefore, in accordance with the strategies that the city has carried out since the 90s, the opportunity for the city of Turin to concretize a **new project** capable of **redefining** some spaces

currently problematic and, at the same time, to create a **new** important **urban polarity** (see the overview on page 29).

The **conversion** of the former tobacco factory into a **new welfare centre**, together with the redefinition of the intended use of the former railway station, the future new gateway to the district, will allow us to think about the possibility of defining **new large-scale projects** capable of giving life to a real transformation of the area. The core of the idea of a possible concrete transformation of the area dates back to the early 2000s, when the University of Turin acquired a portion of the Manifattura Tabacchi in order to transform it into a new university centre. The idea, which was abandoned shortly after, was taken up by **R.E.A.M. SGR**¹, which envisaged the construction of a Welfare City with residences for university students and the elderly within the former manufacturing complex, a **centre** capable of **regenerating the entire area** surrounding the *Cimarosa-Tabacchi* stop¹. While the future of *Scalo Vanchiglia* and *Trincerone* has been debated for a long time through projects such as *Variante200* without reaching a real solution, the new metro line, together with the project planned by R.E.A.M., seem to suggest the **basis** for a **possible new urban development** focused on issues related to **sustainability**. In this sense, rethinking the definition of “*sustainable development*”, that is “*a development able to ensure the satisfaction of the needs of the present generation without compromising the ability of future generations to achieve their own*”², we can start to glimpse into the **future of the area**, which will be sustainable from an environmental, cultural and social point of view. It is, in fact, a matter of imagining a **high quality space** in which urbanized areas will be renaturalized, where the city will develop a **new identity** capable of healing the fractures of the past, and where the health, well-being and, therefore, the quality of life of citizens will improve.

The **naturalistic importance** of the area is an indication of its

Opportunity for the city of Turin to concretize a new project capable of redefining problematic spaces and create a new urban polarity.

Imagine a high quality space in which urbanised areas will be renaturalised and where the city will develop a new identity to repair the fractures of the past and improve the citizens' lives.

Thematics:
conversion of
disused areas,
naturalness
of the area,
historical
memory of the
place, loisir and
soft mobility,
art and design.

intrinsic **potential**. Finding ourselves not far from three parks: the **Meisino**, the **Confluenza** and the **Colletta**, all overlooking the river *Po* but, nowadays, are difficult to reach from the future stop of Line 2 in *Piazzale Croce Rossa Italiana*. A first **obstacle** is the **historical burg** of the *Regio Parco*, born in an area of particular cultural interest, as it is the **seat** of an ancient **residence of the Savoys**, of which nowadays it is not possible to find traces except in some historical representations: the **Viboccone**. The themes concerning the naturalness and the historical memory of the area are flanked by another that is bound to the current and recent past of the city, derived from the attempt to turn our backs on the Fordist city, born after the war, and to rethink Turin with the notion of **enhancing its historical, cultural and naturalistic riches**: this is the theme of the **loisir**, or well-being, understood as the city's **ability** to **strengthen** some of its **territorial systems** so as to become an important pole for tourism in Piedmont. This process, which has been going on since the 90s, finds its fulcrum in its citizens, increasingly looking for a **new standard of living**, sought to be **far from pollution**, outside the city context and also far from the hectic pace of daily work. It is therefore important to be able to provide citizens with **new cultural and non-cultural experiences** in more natural spaces of outstanding architectural quality.

This aspect is characterized by the **soft mobility**, this last theme allows to complete the circle, inserting the **subway** in a wider and more complex discourse. In fact, Turin is investing heavily in both public transport and soft mobility, both of which are capable of **connecting** different **parts of the city** to a system of more sustainable means of transport in confront to the private car. Referring to the *Cimaraosa-Tabacchi* stop, this type of sustainable transport seems to have a great success and, in recent years, is also more **widespread**, especially in **parks**, huge English gardens marked by cycle-pedestrian routes that run along the river *Po* creating a landscape far from the imagination

of the city center. Also, in this case the themes of naturalness and *loisir* are related to: the new type of mobility that creates, in fact, a **new image of the suburbs**, no longer linked to work in the factory, but one that is connected to **another type of use**, which had been lost with the start of industrialization, one which returns to see the river and what surrounds it as a focal point.

Starting from these themes we can therefore rethink a **new vocation** for the area, a **new urban pole** able to fit itself into the great systems structuring the city that since the 90's are designing a new Turin. New challenges are to be faced, starting from the reconversion of some disused spaces so that they can cause a **revitalization of the area**, from the strengthening and integration of the system of natural areas, dear to the citizens, through the **enhancement of cultural aspects**, as much as revive the old *Borgo Regio Parco*, ending with the **redesign** of the **road system**, introducing new sustainable infrastructure, already present in most of the city; all the **interventions** mentioned above have been **unified** through some **strategies** that allow to work with themes such as art and design of the overall system. However, it is also a question of going further, looking at Europe and the new frontiers of sustainability, treating these themes in a non-trivial way, also suggesting new ideas to rethink what has been done so far for the city and what could be done in the future.

1 - R.E.A.M. SGR, *Valorizzazione Piemonte. Fondo valorizzazione e Innovazione Piemonte, Studio di fattibilità - Progetto di Valorizzazione*, 2018, p.27

2 - *Rapporto Bruntland*, 1987



0 100 200 500 1000 m

Isolati urbani
Edificato



APPROFONDIMENTO IN DEPTHS

R.E.A.M. SGR. L'ex stabilimento della Manifattura Tabacchi, determinante per la nascita e lo sviluppo del Borgo Regio Parco, viene **chiuso** in modo definitivo nel **1996**. Siamo in un periodo particolare in cui vengono chiuse numerose fabbriche, e **Torino** deve far fronte al **cambiamento** guardando verso **nuovi orizzonti**. La proprietà, quindi, progressivamente dismessa da parte dell'Amministrazione dei Monopoli di Stato nel 1999 e nel 2007, passa in quota al Demanio dello Stato. Nel **1995** il PRG aveva nel frattempo **previsto** per la "Regia Fabbrica di Tabacco" la **destinazione a servizi pubblici** e più in particolare all'**istruzione universitaria**, con una piccola parte da destinarsi ad aree verdi per la sosta, il gioco, per le attrezzature sportive e per il tempo libero³. Si tratta di una scelta dipesa dalla **volontà dell'Università degli Studi di Torino** di occupare una parte delle strutture con insediamenti universitari, realizzati all'inizio degli anni 2000 e dopo poco abbandonati. Ne segue, infine, il **D.L. 8/11/2012**, con il quale vengono cedute al Demanio tutte le quote appartenenti all'Amministrazione dei Monopoli⁴, diventando definitivamente **proprietà della Stato**.

Molto più **recente** è il progetto proposto

da **R.E.A.M. SGR spa** (Real Estate Asset Management SGR), una Società di Gestione del Risparmio specializzata nell'istituzione e gestione di fondi immobiliari, volto alla **valorizzazione del complesso immobiliare** insieme ad altri due immobili situati nel comune di Novara. L'intervento, pertanto, verte sulla **realizzazione** di una *Welfare City*, mantenendo le **caratteristiche costruttive originali** del complesso attraverso la creazione di un **mix funzionale** di 51.400 mq di superficie suddivisa tra destinazioni socio-sanitarie, servizi e commerciale, culturale ed educativo e sociale abitativo⁵.

Inoltre, è previsto, da parte del Comune di Torino, l'**esproprio dell'autorimessa privata** retrostante l'ex fabbrica, e la successiva **bonifica e rinaturalizzazione** di quest'area assieme all'adiacente

Mix funzionale di 51.400 mq di superficie suddivisa tra destinazioni socio-sanitarie, servizi e commerciale, culturale e educativo e sociale abitativo.

1.1 Ripensare la città industriale

Edifici abbandonati, aree smarginate all'interno del territorio urbanizzato e che spesso si dissolvono diventando un tutt'uno con la campagna. Sono **spazi** a volte **inaccessibili** e molto spesso **oggetto di vandalismo**, casa per gli esclusi, spazi per *rave party* o ancora tele bianche per *writers*, ma che hanno avuto in passato un ruolo importante all'interno della città, ma per i quali oggi non è possibile dare una vera definizione o una classificazione⁶. Si tratta di **vuoti urbani**, aree classificate nel Piano Regolatore Generale (PRG) come **Zone Urbane di Trasformazione (ZUT)**: *“parti di territorio per le quali, indipendentemente dallo stato di fatto, sono previsti interventi di radicale ristrutturazione urbanistica e di nuovo impianto”*⁷; inoltre, con il termine si individuano *“ambiti di riordino nei quali sono previsti interventi finalizzati al recupero degli edifici esistenti”*⁸ (vedi immagine p.38). Esse sono state identificate su tutto il territorio del Comune di Torino a partire dal PRG, in modo da poter intervenire per **adeguarsi ai cambiamenti** derivanti dalle mutazioni della società, come la progressiva **chiusura delle industrie**. Alcuni nomi fondamentali per l'economia della città sono stati la Superga e le ferriere della Fiat, nell'attuale

Spina 3 a Nord di Torino, mentre a Sud un'area particolarmente importante è stata quella del Lingotto, anch'essa sede della Fiat. A Torino queste aree hanno da sempre **influenzato** gran parte del **territorio comunale**: permeano parte della zona periferica verso la prima cintura a Ovest, occupando aree a lungo destinate all'agricoltura, e si accostano ai fiumi, ecosistemi importanti per la città e ad essa indissolubilmente legati; avviene così che *“la fabbrica penetra nel quartiere [...] contribuendo anche a influenzarne l'assetto edilizio [...] Una porzione cittadina ancora lontana dalle luci del centro, nella quale sembrano convivere in uno strano connubio città e campagna, agricoltura e industria”*⁹. Ognuno di questi spazi, dopo la chiusura, ha visto passare anni prima di un rinnovamento. Per molto tempo sono rimasti **gusci vuoti**, ricordati solo più dalle storie degli operai che ci hanno lavorato, ma **privati dell'identità** di fabbrica che li **distingueva**.

Inutile dire che ci sia una soluzione per ognuno di essi, la città di Torino ha lavorato a lungo per dare un **nuovo volto** a questi spazi, inizialmente con il Piano Regolatore e successivamente introducendo appositi piani strategici. Nonostante la presenza di questi spazi comporti numerose **problematiche** in relazione all'**inquinamento del suolo**, alla sua **permeabilità** e alla **tossicità**

dei materiali da costruzione utilizzati, non sempre l'abbattimento è risultato la soluzione migliore. Molti cittadini hanno vissuto gran parte della loro vita al loro interno e il ricordo che ne hanno è talmente forte che a volte la demolizione è stata ostacolata dagli stessi; esemplari sono il caso delle **OGR (Officine Grandi Riparazioni)**, la cui riqualifica le ha trasformate in centro per l'innovazione e il tempo libero, o le grandi cattedrali industriali di *Spina 3*, come **Parco Dora**, e il **Parco Aurelio Peccei**, oggi spazi per eventi inseriti in grandi parchi urbani. È questo, quindi, che si cerca di fare negli spazi circostanti la fermata Cimarosa-Tabacchi: **riqualificare** questi spazi, **renderli di nuovo fruibili, restituirli ai cittadini** in modo che non rimangano spazi irrisolti all'interno della città o che vengano demoliti cancellandone la storia. A questo proposito si può parlare di **Scalo Vanchiglia** e del **Trincerone**: un importante scalo merci con il relativo asse ferroviario, un significativo sistema il cui tracciato, incassato nel suolo, divide il tessuto edilizio. Non un caso unico se si guarda alla **Spina**, altro importante tracciato ferroviario che, a seguito delle scelte derivanti dal PRG del 1995, è stato **trasformato** in un **asse di scorrimento** su più livelli affiancato da numerosi interventi di riqualificazione urbana. A questi spazi ferroviari si aggiungono i fabbricati industriali della **Manifattura**

Tabacchi, dell'adiacente **FIMIT** e dell'ex **Lanificio di Torino**, non definiti propriamente come ZUT ma le cui caratteristiche possono a tutti gli effetti farli rientrare in questa categoria. Se, per quanto riguarda la prima, si è già discusso della trasformazione portata avanti da R.E.A.M. SGR e l'ex Lanificio sembra avere già un progetto di riutilizzo degli spazi, del futuro dell'ex FIMIT non si è ancora sicuri. **Riqualificare** questi tasselli urbani ricollegandoli alla nuova infrastruttura della metropolitana sarà quindi il **primo passo** verso la creazione di una **nuova polarità urbana**, in modo che diventino strategici per l'area in quanto **potenziali attrattori** sia **economici** che **sociali** e che ricreino una immagine del territorio una volta

Riqualificare questi spazi ricollegandoli all'infrastruttura metropolitana significa renderli di nuovo fruibili e restituirli ai cittadini in modo che non rimangano irrisolti o che vengano demoliti cancellandone la storia.

ricco di attività e di persone, che ormai è lontana nel tempo.

Rethinking the industrial city.

Abandoned buildings, areas lost within the urbanized territory and which often dissolve and become one with the countryside. These are spaces that are sometimes inaccessible and very often subject to vandalism, homes for the excluded, spaces for rave parties

or even white canvases for writers, all which in the past have played an important role within the city, today it is not possible to give them a true definition or classification⁶. These are urban voids, areas classified in the General Regulatory Plan as **Urban Areas of Transformation (ZUT)**: *“parts of the territory for which, regardless of the state of affairs, radical urban restructuring and new planting interventions are planned”*;

in addition, the term identifies *“areas of reorganization in which interventions for the recovery of existing buildings are planned”*⁸ (see picture on page 38). They have been identified throughout the territory of the City of Turin starting with the PRG, so as to be able to intervene to **adapt to changes** resulting from changes in society, such as the progressive **closure of industries**. Some fundamental names for the city’s economy were the Superga and the Fiat ironworks, in the current *Spina 3* north of Turin, while in the south a particularly important area was that of *Lingotto*, also used by Fiat. In Turin these areas have always **influenced** most of the **municipal territory**: they stretch throughout part of the peripheral area towards “the first belt” to the west, occupying areas used for agriculture, and approach the rivers, an important ecosystems for the city and indissolubly linked to it, so that *“the factory penetrates the district [...] also helping to influence the building structure [...] A portion of the city still far from the lights of the center, where they seem to coexist in a strange combination of city and country, agriculture and industry”*⁹. Each of these spaces, after closure, has seen years pass before a renewal. For a long time there were **empty shells**, remembered only by the stories of the workers who worked there, but **deprived of the identity** of the factory that **distinguished** them.

Needless to say, there is a solution for each of them, the city of Turin has worked for a long time to give a **new look** to these spaces, initially working with the Master Plan (PRG) and then introducing appropriate strategic plans. Although the presence of these spaces involves numerous **problems** in relation to **soil pollution**, its **permeability** and the **toxicity** of the building materials, demolition has not always been the best solution. Many citizens have lived much of their lives within them and the memory they have is so strong that sometimes the demolition has been hindered by them; exemplary are the

Re-qualifying these spaces, reconnecting them to the metropolitan infrastructure, means making them usable again and returning them to the citizens so that they do not remain unsolved or that they are demolished, erasing their history.

Fotografia di Quaranta G., *Lavori nel Tricerone*, 2019



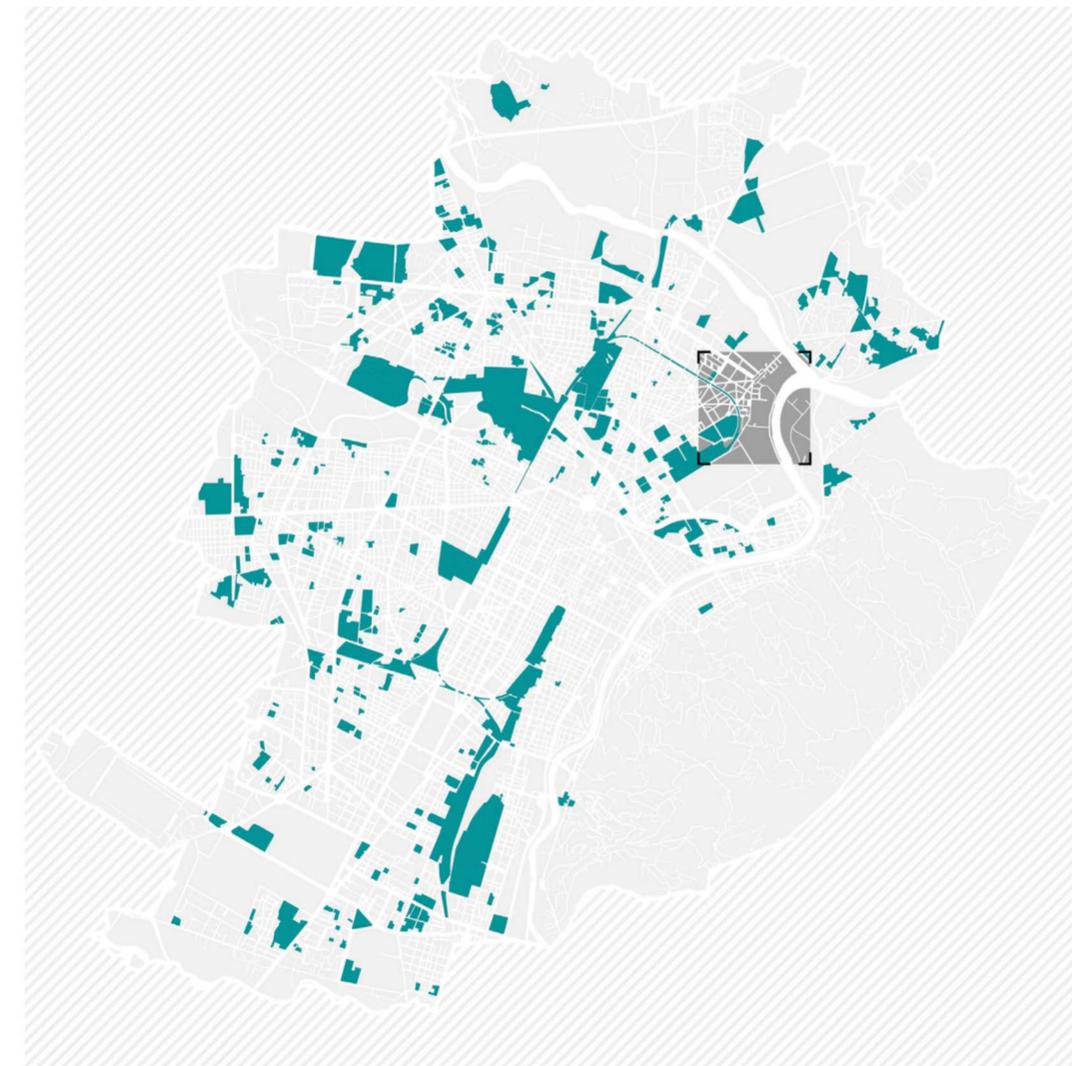
OGR (*Officine Grandi Riparazioni*), whose redevelopment has transformed them into a center for innovation and leisure, or the large industrial cathedrals of *Spina 3*, such as **Dora and Aurelio Peccei Parks**, now spaces for events inside large urban parks. These are the ideas for the spaces surrounding the *Cimaroza-Tabacchi* stop: **redevelop** these spaces, **make them usable again, return them to the citizens** so that they do not remain unresolved spaces within the city or demolished, and by that erasing their history. In this regard we can talk about the **Trincerone** and **Scalo Vanchiglia**: an important freight yard with its railway axis, a significant railway system whose route, that is embedded in the ground, divides the building fabric. Not a unique case if we look at the **Spina**, another important railway track that, following the choices arising from the PRG of 1995, has been **transformed** into an **axis of urban flow** on several levels that is flanked by numerous interventions of urban redevelopment. In addition to these railway spaces, there are also the industrial buildings of the **Manifattura Tabacchi**, the adjacent **FIMIT** and the former **Lanificio of Turin**, not properly defined as **ZUT** but whose characteristics can, to all intents and purposes, make them fall into this category. If, as far as the first is concerned, the transformation carried out by R.E.A.M.

SGR has already been discussed, and the former *Lanificio* already seems to have a project for the reuse of spaces and the future of the former *FIMIT* is not yet certain. **Requalifying** these urban elements by reconnecting them to the new metropolitan infrastructure will therefore be the **first step** towards the creation of a **new urban polarity**, they will become strategic for the area as **potential economic and social attractors** recreating an image of the territory once rich in activities and people, an image which is now far away in time.

6 - Gabbianelli A., *Spazi residuali. La vegetazione nei processi di rigenerazione urbana*, Gotoeco, Gorizia, 2017, p.19

7 - Piano Regolatore Generale, Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione, *Articolo: 15. Zone urbane di trasformazione*, volume 1, 2019, p.110
8 - *Ibidem*

9 - Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Angelo Manzoni, Torino, 2009, pp.17-18



0 1 2 5 10 km

Zone Urbane di Trasformazione
 Area di progetto

1.2 L'infrastruttura naturale

Il 19 marzo 2015, durante il congresso Mab, *Man and the Biosphere* tenutosi a Lima, il **parco del Po** e la **Collina di Torino** sono stati riconosciuti come “*Riserva di Biosfera Italiana Unesco*”¹⁰. Il territorio in questione è una zona di 1.700 chilometri quadrati che comprende 85 comuni e 120 chilometri di fiume, la quale deve essere **vincolata e tutelata** per garantirne la **salvaguardia e preservarne l'identità e l'unicità** che la caratterizzano all'interno del territorio regionale, secondo l'art.134 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n.42 “*Codice dei beni culturali e del paesaggio*”¹¹. È stata la prima volta in Italia che a una zona con una densità abitativa così elevata viene

Torino è strettamente collegata al sistema naturale composto dai fiumi, dai parchi e dalla collina, che creano una rete di territori strategica per il controllo della città.

assegnato questo riconoscimento che, pertanto, offre alla città di Torino e alla regione Piemonte una grande **attenzione a livello turistico e ambientale**. Torino è infatti una città strettamente collegata al **sistema naturale** composto dai fiumi, dai parchi e dalla collina che la affianca sul lato Est. Si tratta di una **rete di territori strategica** per la **difesa** e il **controllo della città** che ancora oggi mantiene molte delle sue caratteristiche originarie (vedi immagine p.50).

Nel XIX secolo, infatti, pochi edifici si trovavano a ridosso dei fiumi oltre alle residenze sabaude; tuttavia, è a partire dalla **demolizione dei bastioni** durante il periodo napoleonico, che hanno permesso lo **sviluppo della città** al loro esterno, che Torino **rafforza** il suo **legame con i fiumi**, determinata anche dalla costruzione del **Parco del Valentino** a ridosso del Po, il quale enfatizza la relazione tra i cittadini e questo sistema (vedi immagine p.51). Tra il 1884 e il 1911 la collina torinese e il Po diventano **scenario naturale** per le grandi **esposizioni universali** e, negli stessi anni, viene consolidato il **ruolo** di quest'ultimo come **parte del paesaggio urbano** attraverso la creazione di numerosi lidi, luoghi pieni di vita, affollati di bagnanti, di barche e di traghetti¹². Il passatempo legato ai fiumi rimane quindi molto apprezzato fino

alla fine degli anni '50 del Novecento, momento caratterizzante la storia della città di Torino, in quanto passa allo **sviluppo** della **motorizzazione di massa**: viene **interrotto il rapporto tra la città e il fiume**, e ne vengono compromesse allo stesso tempo anche le sue acque. A partire degli anni '60 le nuove infrastrutture, i ponti e altre grandi opere viabilistiche modificano gli elementi naturali ancora esistenti: le **sponde fluviali** invece dei bagnanti, ospitano le **strade di scorrimento veloce** e **nuove industrie**; ogni rapporto tra i cittadini e il fiume diventa un ricordo del passato. Solo tra gli anni **'70 e '80** prende piede una **nuova cultura** che pone **l'attenzione sull'ambiente** avviando il dibattito che porterà alla riqualificazione delle sponde fluviali della città e alla creazione di un sistema di parchi. È in questo periodo che la Regione Piemonte avvia diversi **piani** riguardanti l'area del fiume Po quali il **Progetto Territoriale Operativo (PTO)** per la tutela e la valorizzazione di tutta la fascia fluviale inerente al territorio piemontese (vedi immagine p.52) e il **Piano d'Area del Sistema di Salvaguardia della Fascia Fluviale**, che definisce le “*norme in materia di aree protette*” e che permette il corretto uso del suolo della fascia fluviale¹³; all'interno viene anche citata la Manifattura Tabacchi, per la quale si prevede l'eliminazione delle strutture

Tra gli anni '70 e '90 una nuova cultura pone l'attenzione sull'ambiente: vengono riqualificate le sponde fluviali e creati i sistemi di parchi cittadini secondo i piani dell'area del fiume Po e di Natura2000.

che impediscono la sua percezione in corrispondenza del fiume. Durante gli anni '90 sono stati poi approvati nuovi piani a livello Europeo: **Natura 2000** è lo strumento adottato nel 1992 dall'Unione Europea che vede la formazione di una vera e propria rete ecologica diffusa sul suo territorio. Ne deriva la *Direttiva 92/43/CEE Habitat* che definisce le norme per garantire la protezione di questi habitat¹⁴. In Piemonte viene segnalato il **Parco del Meisino** che, nonostante tutti gli sforzi per la creazione di un'ampia rete ecologica, presenta al suo interno **specie** che sono sempre più **minacciate dall'inquinamento** causato dalle discariche abusive, da interventi di esbosco e dalla distruzione dei canneti. Fanno parte delle aree salvaguardate da

Natura 2000 anche la parte della sponda Ovest del Po costituita dai **parchi** dell'Arrivore, della Confluenza e della Colletta, non distanti dalla già citata Manifattura Tabacchi e che dovrebbero essere **maggiormente collegati** l'un l'altro, anche con il Meisino, in modo da ampliare questa **rete** (vedi immagine p.53). Si determina in questo modo un'ampia **area di elevato interesse naturalistico** da valorizzare e su cui ragionare, in quanto poco utilizzata dai torinesi, che prediligono i parchi centrali del territorio comunale perché maggiormente serviti e vicini ad altre aree di interesse. Negli stessi anni sono inoltre stati eseguiti studi sul sistema del verde per il Piano Regolatore Comunale, approvati tra il 1993 e il 1994, i quali individuano il sistema **Verde-Azzurro**¹⁵, di fiumi e parchi torinesi, da cui derivano due progetti: l'**Anello verde**, itinerario escursionistico oggi denominato **Parco della collina** che ripercorre antichi sentieri collinari, passando per boschi, giardini ed edifici di interesse culturale come la Villa della Regina e la Basilica di Superga¹⁶, e **Torino città d'acque**, che definisce un disegno a scala d'area metropolitana, mettendo il **paesaggio fluviale** e quello **collinare** al **centro** della nuova identità del paesaggio urbano, con lo scopo di ristabilire una **continuità spaziale, funzionale ed omogenea tra il costruito e la natura** (vedi immagine

p.54). Un altro progetto riguardante il sistema di parchi torinesi è **Corona Verde**, approvato nel 1997, il quale mette a sistema l'apparato dei parchi torinesi insieme a quello delle **regge sabaude**. Si tratta di un numero elevato di piani che hanno avuto, e hanno ancora oggi, lo scopo di integrare e di migliorare il rapporto tra città e fiume influenzando l'immagine, la percezione, la fruibilità e la vita urbana dei torinesi¹⁷.

Se ne deduce l'**importanza naturalistica e culturale** che ha oggi il sistema dei parchi torinesi, i quali strutturano in modo deciso il territorio e possono diventare tasselli fondamentali nel ridisegno di una porzione di città che in futuro sarà servita da una linea di Metro. Si deve, quindi, lavorare a sistema, nel tentativo di **ricucire e riconnettere** tra loro i **parchi** e di renderli facilmente **accessibili** anche da chi sfrutterà questo nuovo asse di trasporto pubblico. L'intenzione è di creare un polo che possa avere un ruolo cruciale nel coinvolgimento di visitatori e cittadini all'interno dei parchi naturalistici che da sempre hanno definito la storia della città. Lavorare sul **tema del benessere** non vuol dire quindi solamente creare una singolarità cittadina ma **collegare sistemi complessi** capaci di valorizzare aspetti fondativi della storia di Torino.

Natural infrastructure. On March 19, 2015, during the Mab, Man and the Biosphere congress held in Lima, the **Po Park** and the **Hill of Turin** were recognized as a “UNESCO Italian Biosphere Reserve”¹⁰. The territory in question is an area of 1,700 square kilometers that includes 85 municipalities and 120 kilometers of river, which must be **bounded and defended** according to art.134 of Legislative Decree, 22 January 2004, n.42 “Code of Cultural Heritage and Landscape”¹¹, to ensure the **protection and preserve the identity and uniqueness** that characterize it within the regional territory. It was the first time in Italy that an area with such a high population density was awarded this recognition which, therefore, offers the city of Turin and the Piedmont region a great deal of **attention in terms of tourism and the environment**. Turin is in fact a city closely linked to the **natural**

Turin is closely linked to the natural system composed of rivers, parks and hills, which create a strategic network of territories for the control of the city.

system of rivers, parks and the hillside on the eastern side. It is a **network** of territories **strategic** for the **defense and control of the city** that still retains many of its original characteristics (see picture p.50).

From the nineteenth century, in addition to the Savoy residences only few other buildings were located near the rivers, it is from the **demolition of the ramparts** during the Napoleonic period, which allowed the **development of the city** outside its borders, that Turin **strengthens its link with the rivers**, also determined by the construction of the **Valentino Park** near the *Po*, which emphasized the relationship between citizens and this system (see picture p.51). Between 1884 and 1911 the Turin hill and the *Po* became the **natural setting** for the great **universal exhibitions**, in the same years, the **role** of the latter, as **part of the urban landscape**, was consolidated through the creation of numerous shores, places full of life, crowded with bathers, boats and ferries¹². The leisure linked to the rivers remained very much appreciated until the end of the 1950s, a period that characterised the history of the city of Turin, as it passed into the **development of mass motorization**: the **relationship between the city and the river** was **interrupted**, and at the same time its waters quality were also

compromised. From the 1960s onwards, the new infrastructures, bridges and other major road works modified the natural elements that still existed: the **river banks**, instead of bathing, housed the **fast roads and new industries**; every relationship between citizens and the river became a memory of the past. It was not until the **1970s** and **1980s** that a **new culture** took hold, **focusing** on the **environment**, launching a debate that would lead to the redevelopment of the city's river banks and the creation of a system of parks. It was during this period that the Piedmont Region launched several **plans** concerning the area of the *Po* river, such as the **Territorial Operational Project (PTO)** for the protection and enhancement of the entire

Between the 1970s and 1990s, a new culture focused on the environment: river banks were redeveloped and urban parks systems were created according to the plans of the *Po* River area and *Natura 2000*.

river belt inherent in the Piedmontese territory (see picture p.52) and the **Area Plan of the Protection System of the River Belt**, which defines the “*rules on protected areas*” and which allows the proper use of the land of the river belt¹³; inside it is also mentioned the *Manifattura Tabacchi*, for which it is foreseen the elimination of the structures that prevent its perception in correspondence of the river. During the 90's new plans were approved at a European level: *Natura 2000* is the instrument adopted in 1992 by the European Union that sees the formation of a real ecological network spread over its territory. The result is the **Habitats Directive 92/43/EEC**, which defines the rules to ensure the protection of these habitats¹⁴. In Piedmont, the **Meisino Park** is reported, which, despite all efforts to create a large ecological network, has within it **species** that are increasingly **threatened by pollution** caused by illegal landfills, by interventions of woodland and the destruction of reed beds.

The areas protected by *Natura 2000* also include the part of the western bank of the *Po* consisting of the **parks** of *Arrivore*, *Confluenza* and *Colletta*, not far from the already mentioned *Manifattura Tabacchi* areas that should be **more connected** to each other, even with the *Meisino*, in order to expand this **network** (see

picture p.53). In this way, a large **area of high natural interest** is defined, to be appreciated and reasoned about, as it is little used by the people of Turin, who prefer the central parks of the municipal territory because they are better served and close to other areas of interest. In the same years studies were also carried out on the green system for the Municipal Regulatory Plan, approved between 1993 and 1994, which identify the system

Verde-Azzurro¹⁵, of Turin's rivers and parks, from which two projects derive: the **Anello verde**, hiking itinerary now called **Parco della collina** that follows ancient hill paths, passing through woods, gardens and buildings of cultural interest such as the *Villa della Regina* and the *Basilica of Superga*¹⁶, and **Torino città d'acque**, which defines a project at the scale of a metropolitan area, that place the **river** and **hilly landscape** at the



Fotografia di Quaranta G., *Il Parco della Colletta*, 2019

center of the new identity of the urban landscape, with the aim of restoring **spatial continuity, functional and homogeneous between the built and the nature** (see picture p.54). Another project concerning the system of Turin's parks is **Corona Verde**, approved in 1997, which brings together the system of Turin's parks and that of the **Savoy residences**. These are a large number of plans that have had, and still have, the aim of integrating and improving the relationship between the city and the river, influencing the image, perception, usability and urban life of the people of Turin¹⁷.

The **naturalistic and cultural importance** of Turin's parks system can be deduced from this, as they decisively structure the territory and can become fundamental elements in the redesign of a portion of the city, that in the future will be served by a metro line. It is therefore necessary to work as a system, in an attempt to **stitch up and reconnect the parks** and make them easily **accessible** to those who will use this new axis of public transport. The intention is to create a pole that can play a crucial role in involving visitors and citizens within the nature parks that have always defined the history of the city. Working on the **theme of wellbeing** does not mean only creating an urban singularity,

but also **connecting complex systems** capable of enhancing the fundamental aspects of the history of Turin.

10 - Regione Piemonte, *Aree protette del Po Torinese* - <http://www.areeprotettepotorinese.it/pagina.php?id=195>

11 - Regione Piemonte, *Beni paesaggistici* - <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/paesaggio/beni-paesaggistici-0>

12 - Soave E., *Uomini e fiumi*. In Cappelletti N. B. (a cura di), *Corona verde: Torino città d'acque, il verde editoriale*, Milano, 2001, p.4-5

13 - Regione Piemonte, *Piano d'Area del Parco Fluviale del Po. Il Progetto Territoriale Operativo (PTO) "Progetto Po"* - <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/biodiversita-aree-naturali/parchi/piano-darea-parco-fluviale-po>

14 - Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, *Rete Natura 2000* - <https://www.minambiente.it/pagina/rete-natura-2000>

15 - Città di Torino, *Verde pubblico. Il sistema di verde urbano* - <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/verdeto/sistemiderverde.shtml>

16 - Anello Verde, *L'Anello Verde: a piedi fra natura e meraviglia* - <http://www.anelloverde.org/>

17 - **Per approfondimenti:** cfr. Cornaglia P., Lupo G. M., Poletto S. (a cura di), *Paesaggi fluviali e verde urbano: Torino e l'Europa tra Ottocento e Novecento*, Celid, Torino 2008

I piani per i sistemi naturali.

Il **Progetto Territoriale Operativo (PTO)** è un piano riguardante la tutela e la valorizzazione della fascia fluviale del Po entro i confini del Piemonte, derivato dall'applicazione della Legge 431/1985 "per la tutela paesistica ed ambientale"¹⁸. Da qui scaturiscono alcune leggi per la difesa del suolo, per le aree protette e per la creazione di Enti di gestione delle aree adiacenti al fiume. La prima proposta di PTO viene fatta nel 1989, con lo scopo di dare indicazioni sui caratteri, i problemi e le prospettive di recupero della fascia fluviale, nonché le linee sulle quali poter sviluppare il progetto. Grazie ad essa sono state individuate le risorse ambientali del fiume Po e si è svolta una valutazione della qualità delle stesse. In seguito, è stato istituito il Sistema regionale delle aree protette del Po come nuovo strumento per la salvaguardia e per il progetto, il quale ha permesso di sviluppare anche la strumentazione urbanistica.

Il **Piano d'Area del Sistema di Salvaguardia della Fascia Fluviale**, invece, nasce come elaborato redatto per il PTO. Esso introduce le "norme in materia di aree protette", così da definire il corretto uso che si deve fare nei confronti delle fasce fluviali specificate dal comune. La gestione del Piano è affidata a tre enti, suddivisi in base al

tratto di fiume che insiste sulle province del cuneese, del torinese e del vercellese-alessandrino. Per quanto riguarda la fascia fluviale nel tratto torinese, il Piano prevede la "valorizzazione del margine urbano della città e rinaturalizzazione delle aree non edificate lungo le sponde fluviali e circostanti la confluenza con il torrente Stura di Lanzo"¹⁹. In particolare, per la parte a Ovest, si fa riferimento alla necessità di rinaturalizzare le sponde fluviali e le aree non edificate che le circondano, attraverso fasce boscate e percorsi ciclo-pedonali attrezzati con aree di sosta e di gioco.

Natura 2000 ha lo scopo di creare una rete ecologica diffusa sul territorio salvaguardando e conservando i luoghi non antropizzati in modo da preservare gli habitat naturali, con le sue specie di flora e fauna ogni giorno minacciati dagli interventi dell'uomo, gli habitat rari, i quali hanno bisogno di protezione, e i luoghi seminaturali, ovvero le aree destinate all'agricoltura tradizionale, i boschi e i pascoli. Ne discende la Direttiva 92/43/CEE Habitat, la quale stabilisce che suddetti luoghi non devono essere esenti da ogni attività umana, ma possano essere gestiti da privati, poiché si deve tenere "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (art.2)²⁰. Inoltre, in questo strumento

vengono distinti i Siti di Interesse Comunitario (SIC), le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS), che in Italia riguardano il 19% del territorio terrestre e il 4% di quello marino. In Piemonte interessano 400 mila ettari, ovvero il 15,91%²¹ del territorio e nella provincia di Torino rappresentano il 15,30% della superficie, dopo le province di Verbania, Biella, Cuneo e Vercelli²². Un sito di particolare interesse facente parte delle ZPS è il Parco del Meisino con 245 ettari, che si trova in corrispondenza della confluenza del Po con il torrente Stura di Lanzo, tra il comune di San Mauro Torinese e quello di Torino, grazie all'**Isolone di Bertolla**, situato tra il Po e il canale dell'Iren Energia, un'isola artificiale che ha creato un'oasi naturalistica a pochi passi della città.

Di diversa natura è il progetto **Torino città d'acque**, che si pone due obiettivi: il primo, a scala urbana, conta il recupero delle aste fluviali dei quattro corsi d'acque che attraversano la città (il Po, la Dora, la Stura e il Sangone) in un unico parco fluviale, e il secondo a scala territoriale che prevede la realizzazione di una fascia di collegamento tra i parchi collocati al centro della città con quelli più estensivi collinari e periferici fino ai parchi regionali facenti parte della Corona Verde. Il parco fluviale, lungo 70 km,

connette aree verdi con caratteristiche e problematiche diversificate, collegate tra loro da un insieme di percorsi e piste ciclabili che migliorano non solo i rapporti tra città e fiume ma anche quelli tra città e territorio regionale. Lungo il fiume Po, nell'ambito fluviale tra le Vallere e il Meisino, il progetto evidenzia il rapporto tra la città storica e il fiume, creando un parco continuo collegato da una ciclabile sulla sponda sinistra, che parte da Moncalieri per arrivare a San Mauro. Sul Sangone, invece, è previsto il recupero delle sponde e delle zone inaccessibili, mentre lungo la Dora, nell'area della Spina 3, è stata programmata la realizzazione della ciclopista che congiunge corso Principe Oddone al Parco della Colletta. Infine, per il torrente Stura di Lanzo, caratterizzato dal maggior degrado dovuto a un veloce sviluppo industriale, è stato approvato nel 1999 il progetto del parco della Stura per la riqualificazione urbana delle due sponde e la riforestazione delle parti non più funzionanti della discarica AMIAT.

Plans for natural systems.

The **Territorial Operational Project (PTO)** is a plan for the protection and development of the *Po* river belt within the borders of Piedmont, derived from the application of the 431/1985 law "for the protection of the landscape and the environment"²¹⁸. From which some laws

are emerge regarding soil protection, protected areas and for the creation of management bodies for areas adjacent to the river. The first PTO proposal was made in 1989, with the aim of providing information on the characteristics, problems and prospects of recovery of the river belt, as well as the guidelines on which to develop the project. Thanks to it, the environmental resources of the *Po* river have been identified and an evaluation of their quality has been carried out. Subsequently, the Regional System of Protected Areas of the Po was established as a new tool for the protection and for the project, which also allowed the development of urban planning tools.

The **Area Plan of the River Belt Protection System**, instated, was created as an elaborated drafted for the PTO. It introduces the "rules on protected areas", in order to define the correct use to be made of the river belts as specified by the municipality. The management of the Plan is entrusted to three bodies, divided according to the stretch of the river in the provinces of Cuneo, Turin and *Vercelli-Alessandria*. Regard to the stretch of river in Turin, the Plan advance the "development of the urban edge of the city and the renaturalization of unbuilt areas along the river banks and in the surrounding of the confluence with

the *Stura di Lanzo*⁴¹⁹ river. A particular reference has been made, for the western part, regarding the need to renaturalize the river banks and the undeveloped areas surrounding them, through wooded areas and cycle-pedestrian paths equipped with resting and play areas.

Natura 2000 aims to create an ecological network spread throughout the territory, safeguarding and conserving uninhabited places in order to preserve natural habitats, with its species of flora and fauna every day threatened by human interventions, rare habitats, which need protection, and semi-natural places or areas intended for traditional agriculture, forests and pastures. The result is **Directive 92/43/EEC** on habitats, which states that these places don't have to be free from any human activity, but may be managed by private individuals, since it must take into account "economic, social and cultural needs, as well as regional and local particularities"(art.2)²⁰. In addition, this instrument distinguishes between Sites of Community Interest (SCIs), Special Areas of Conservation (SACs) and Special Protection Areas (SPAs), which in Italy cover 19% of land territory and 4% of marine territory. In Piedmont they cover 400 thousand hectares, or 15.91%²¹ of the territory, and in the province of Turin they represent 15.30%

of the surface area, after the provinces of *Verbania, Biella, Cuneo* and *Vercelli*²². A site of particular interest that is part of the SPAs is the *Parco del Meisino* with 245 hectares, which is located at the confluence of the Po with the stream *Stura di Lanzo*, between the municipality of *San Mauro Torinese* and that of Turin, thanks to the *Isolone di Bertolla*, located between the *Po* and the *Iren Energia* canal, an artificial island that has created a natural oasis a few steps from the city.

The **Torino città d'acque** project has two different objectives: the first, on an urban scale, involves the integration of the waterways of the four watercourses that cross the city (the *Po*, the *Dora*, the *Stura* and the *Sangone*) into a single river park, and the second, on a territorial scale, involves the creation of a strip linking the parks located in the city centre with the more extensive hilly and peripheral parks up to the regional parks that are part of the **Corona Verde**. The river park, 70 km long, connects green areas with different characteristics and problems, connected by a set of paths and cycle roads that improve not only the relationship between the city and the river but also those between the city and the region. Along the river *Po*, in the river area between the *Vallere* and the *Meisino*, the project highlights the relationship between the historic city and the river,

creating a continuous park connected by a cycle path on the left bank, which starts from *Moncalieri* and reach *San Mauro*. On the *Sangone*, instead, the recovery of the banks and inaccessible areas is foreseen, while along the *Dora*, in the area of *Spina 3*, the realization of the cycle track connecting corso *Principe Oddone* to *Parco della Colletta* has been planned. Finally, for the *Stura di Lanzo* stream, which is characterised by greater deterioration due to rapid industrial development, was approved in 1999 the project for the *Stura* park that include the urban regeneration of the two banks and the reforestation of the parts of the *AMLAT* landfills that are no longer functioning.

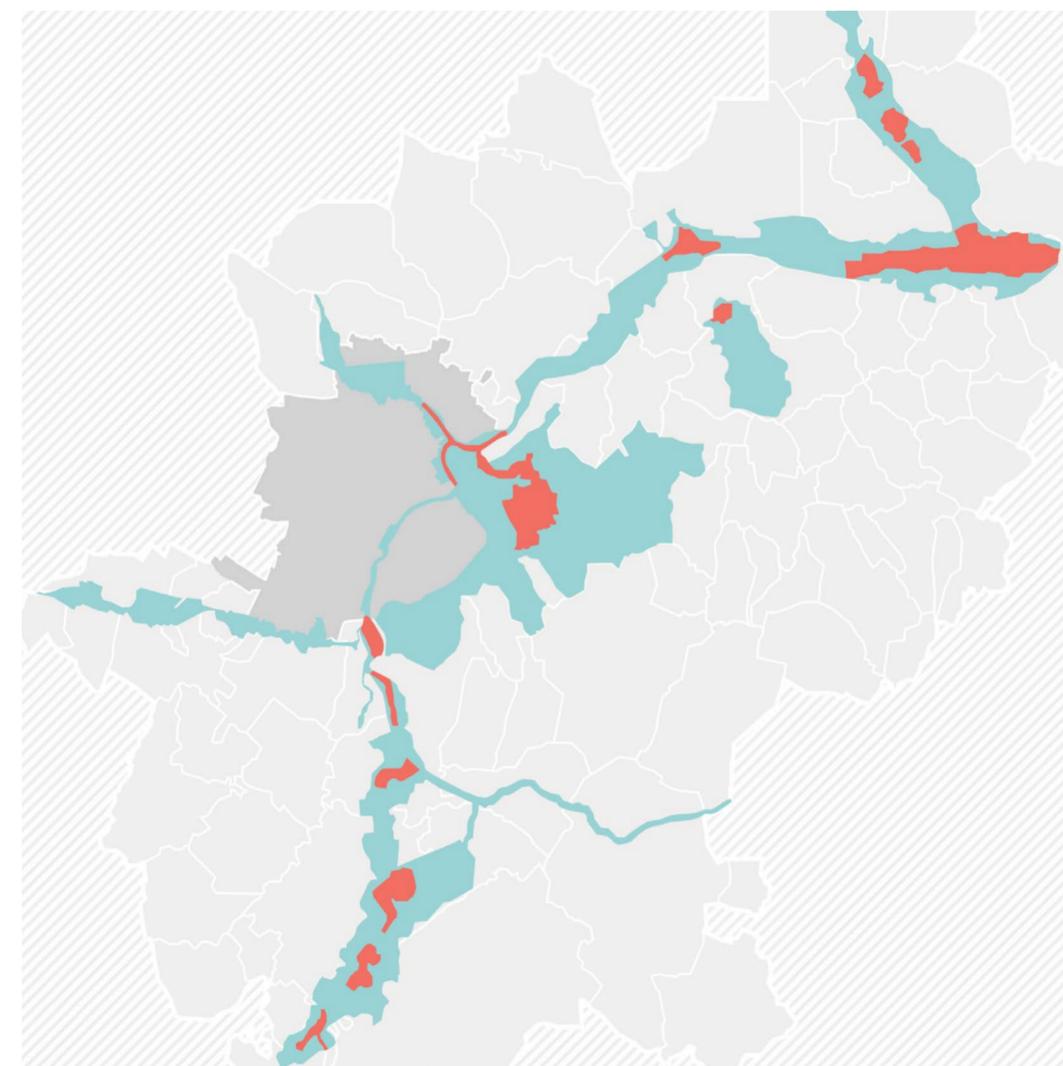
18 - Regione Piemonte, *Piano d'Area del Parco Fluviale del Po. Il Progetto Territoriale Operativo (PTO) "Progetto Po"*, op.cit.

19 - Progetto Territoriale Operativo del Po, *Relazione Generale del Piano d'Area del Parco Fluviale del Po Torinese*, p.91 - <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/biodiversita-aree-naturali/parchi/progetto-territoriale-operativo-po>

20 - Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, *Rete Natura 2000* - <https://www.minambiente.it/pagina/rete-natura-2000>

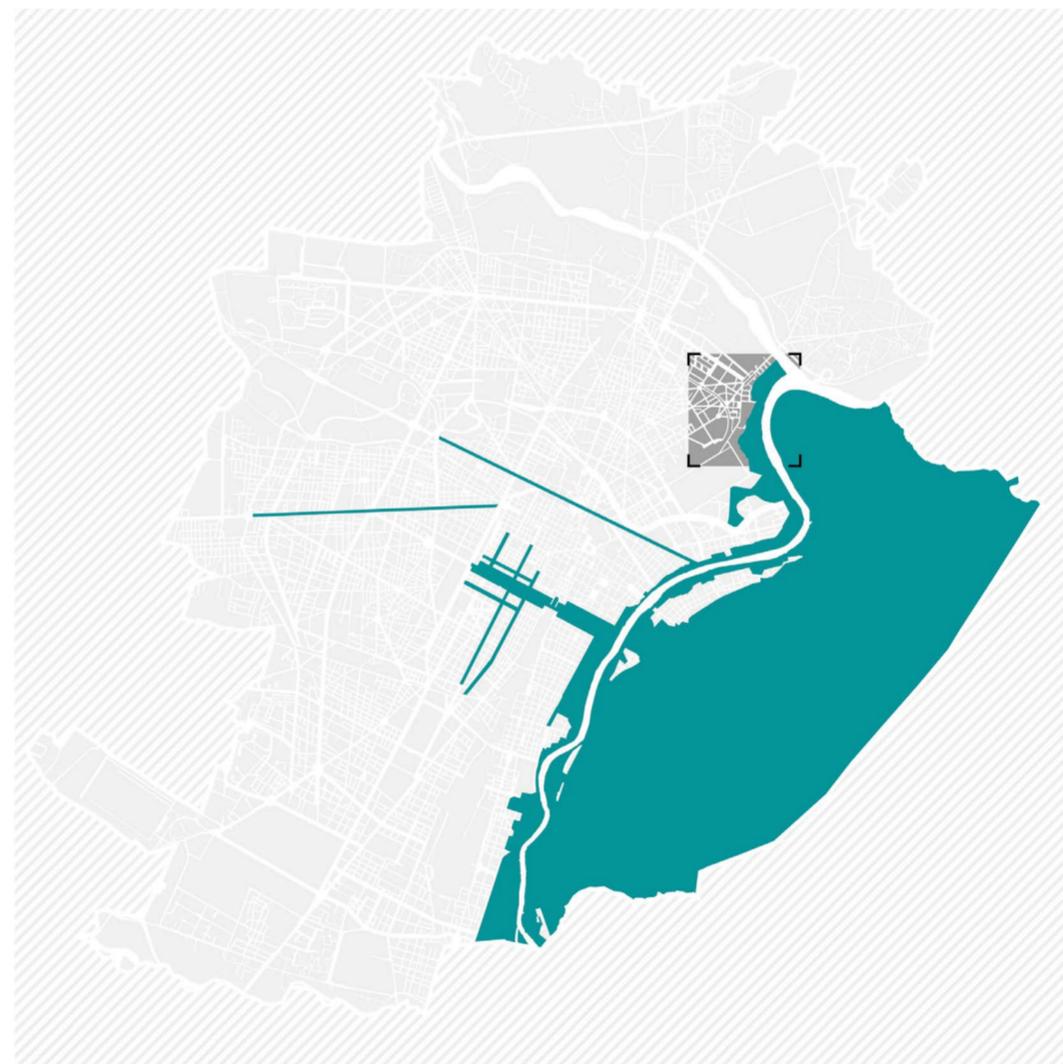
21 - Regione Piemonte, *Rete Natura 2000* - <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/biodiversita-aree-naturali/rete-natura-2000>

22 - Regione Piemonte, *Rete Natura 2000. Piemonte Parchi*, p.3 - http://www.piemonteparchi.it/cms/images/guida_natura2000web.pdf



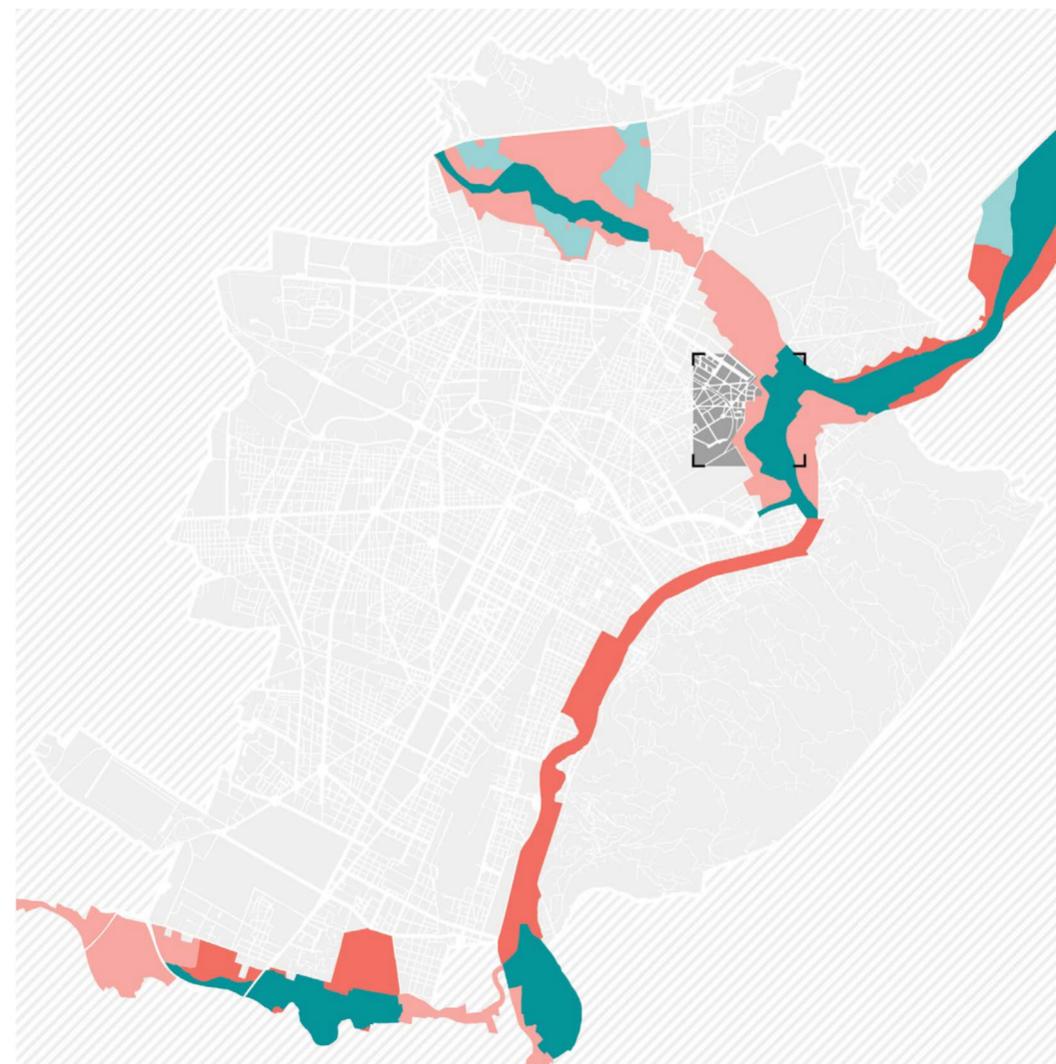
0 2,5 5 10 20 km

- Aree centrali
- Zone buffer
- Zone di transizione
- Comune di Torino



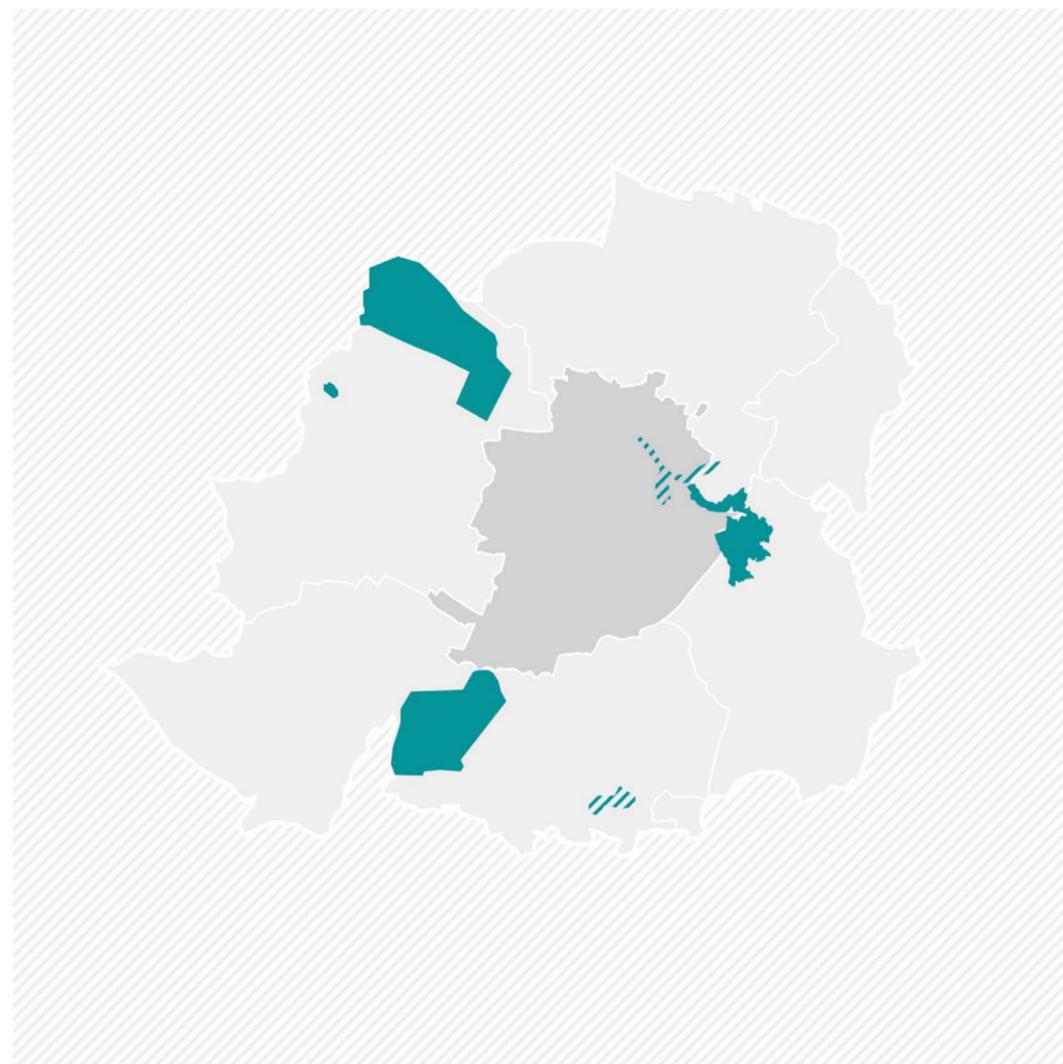
0 1 2 5 10 km

- Sistema di beni paesaggistici
- Area di progetto



0 1 2 5 10 km

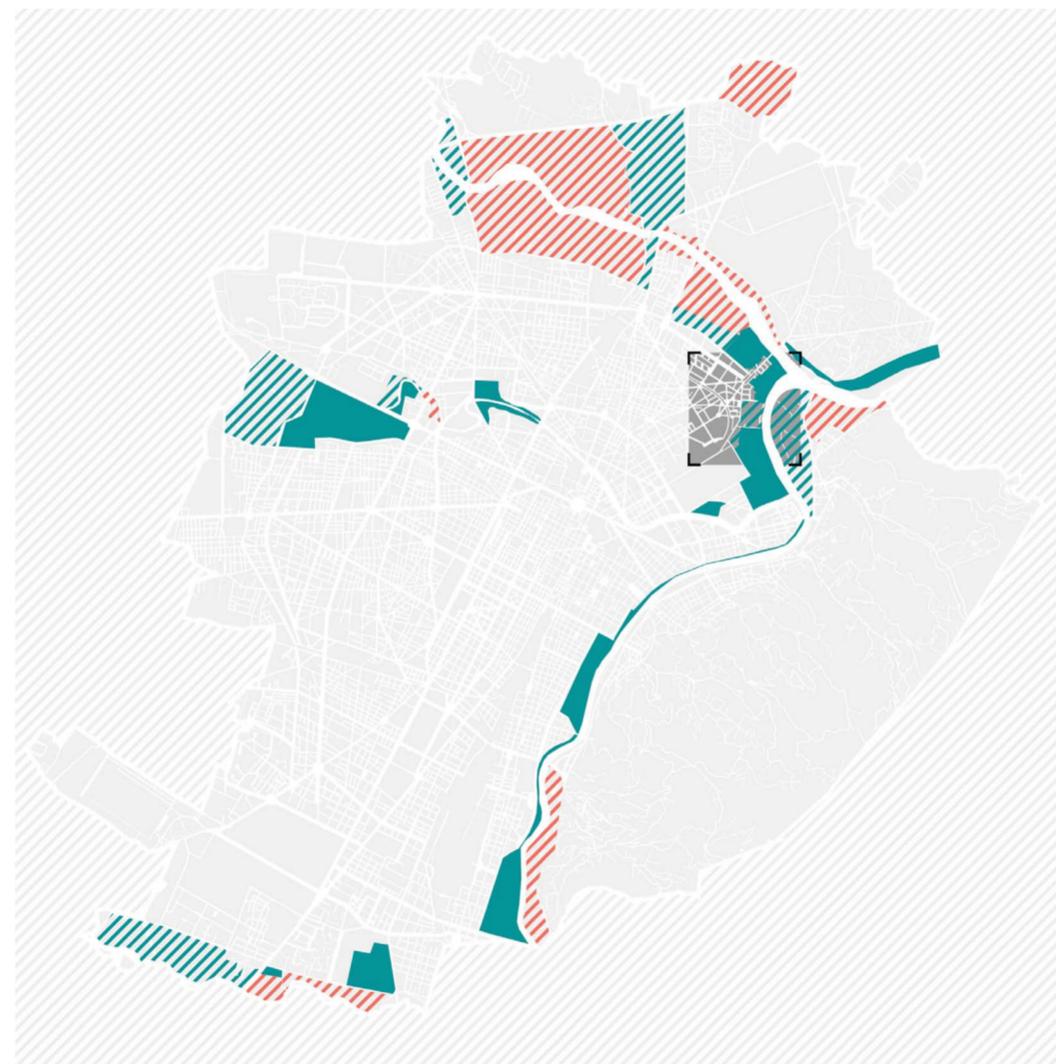
- Zona di interesse naturalistico
- Zona di prevalente interesse agricolo
- Zona urbanizzata
- Zona di trasformazione orientata
- Area di progetto



0 2,5 5 10 20 km



- Aree SIC/ZSC/pSIC
- Zone di Protezione Specie
- Area metropolitana di Torino
- Comune di Torino



0 1 2 5 10 km



- Verde e parchi esistenti
- Area di completamento
- Interventi di progetto
- Area di progetto

1.3 Potenziamento del sistema del loisir

Al MIT di Boston, una delle università più importanti del mondo, il *Senseable City Lab* ha sviluppato il *Treepedia*²³, uno strumento che calcola il *Green View Index*, ovvero la **percentuale di copertura arborea** di una città. Il sito include 17 metropoli del mondo tra cui Torino, che si trova al 13esimo posto con il risultato del 16%, che rappresenta 21 su 130 chilometri quadrati occupati da aree verdi, lasciandosi alle spalle altre città come Oslo, Francoforte e Singapore, e stabilisce che è la **città con più verde in Italia**²⁴.

Torino si trova al 13° posto con 21 su 130 km² occupati da aree verdi ed è la città con più verde in Italia.

Il motivo di queste abbondanti aree risiede nella storia della città, iniziando nel 1559, anno in cui diventava la capitale del Ducato di Savoia. Per **aumentare** la presenza di **aree boschive** e per assicurarsi il **controllo sul territorio**, i Savoia iniziarono a **costruire ville**

extraurbane di *loisir*, utilizzate principalmente per l'attività di caccia della famiglia reale e della corte. Vengono collegate ad aree di parco o giardino attorno alla città, creando così un **sistema di residenze reali**: sontuosi monumenti di architettura realizzati dai più grandi progettisti del tempo. Grazie alla loro capacità di strutturare il territorio sono state riunite nella **Corona di Delizie**, che oggi fa parte del sistema regionale di aree protette o di parchi pubblici comunali. Oltre alle residenze si possono attribuire ai Savoia anche il **sistema dei viali albertiani torinesi**, in quanto nel '600 le strade di collegamento tra la città e le residenze erano lunghi rettilinei alberati. È all'inizio dell'Ottocento che l'**idea** dei viali alberati prende una forma più chiara. Iniziata con la demolizione delle fortificazioni di Torino da parte di Napoleone Bonaparte, il quale porta all'apertura della città verso il territorio rurale, è durante gli anni del governo francese che a Torino si sviluppa il sistema di *promenades publiques*²⁵: un sistema che comprende **lunghi viali sul margine esterno** della città e **quattro grandi piazze** di attestamento alle porte della città, le attuali piazza Carlo Felice, piazza Vittorio Veneto, piazza della Repubblica e piazza Statuto²⁶. I 150 chilometri²⁷ del sistema di viali alberati rappresentano lungo tutto il corso dell'Ottocento il più importante

luogo dedicato al passeggio pubblico cittadino, mentre oggi rappresenta il **patrimonio vegetale di pregio**²⁸ più grande all'interno della città costruita. A parte il ruolo importante che gli alberi hanno nella città contemporanea per quanto riguarda la depurazione dell'aria, la cura continua degli alberi a Torino permette di conservare anche un **elemento naturale**, che è **collegato storicamente al paesaggio urbano** e alla **mobilità pedonale**. Infatti, i viali alberati, insieme alle residenze Sabaude e ai loro giardini, sono un segno associato alle idee di svago e di tempo libero. Non è un caso che il progetto **Corona Verde** ha cercato di connettere insieme le aree verdi alla città e di stabilire una nuova soluzione per la mobilità torinese, che fosse più sostenibile rispetto al trasporto motorizzato (vedi immagine p.61). Il **potenziamento** di una **nuova mobilità**, coerente con l'intenzione di conferire una nuova immagine a Torino, non più considerata città industriale ma centro nevralgico per la valorizzazione culturale e paesaggistica del Piemonte, è stata rafforzata a partire dalla fine degli anni '90, appunto con la nascita, conformemente al Piano Strategico per la città, del progetto Corona Verde. Esso aveva l'**obiettivo** di realizzare un'**infrastruttura verde** che **integrasse** la **Corona di Delizie**, i **fiumi**, la **cintura verde** del patrimonio naturale dei parchi

e le **aree rurali** ancora poco alterate, per riqualificare il territorio metropolitano torinese, creando così un **rapporto** tra **città, natura e paesaggio** capace di migliorare il benessere dei cittadini e la qualità della vita urbana.

Per riuscire a ricostruire le relazioni culturali, ecologiche ed infrastrutturali che un tempo caratterizzavano il territorio, il piano incide su un'area di 164.883 ettari suddivisi nel territorio di Torino e in quello di altri 93 comuni²⁹, comprendendo anche i territori marginali ed interstiziali del territorio quali le aree lungo i corsi d'acque, i sistemi della collina di Torino, di Rivoli e di Avigliana e molti spazi che contraddistinguono il paesaggio urbano. Corona Verde, inoltre, promuove lo **sviluppo di piste ciclabili**,

Con il progetto Corona Verde, la città ha voluto connettere le aree verdi, realizzando un'infrastruttura che integra la Corona di Delizie, i fiumi, la cintura verde dei parchi e le aree rurali.

percorsi pedonali, aree di attrezzatura sportiva, servizi e una *greenway* che funziona da **corridoio ecologico**³⁰ che connette le regge con i principali nodi di interesse naturalistico, recuperando così i tracciati storici, il valore paesaggistico dei luoghi di interesse culturale e i suoi contesti naturali e rurali. Il programma **sostiene l'agricoltura peri-urbana** e vede l'importanza del suo ruolo sia per gli alimenti agricoli che per i servizi ambientali e ricreativi, un ruolo che deve essere protetto promuovendo queste aree nei programmi ambientali e paesaggistici dell'area metropolitana.

All'interno di questo grande sistema di promozione e valorizzazione culturale e naturalistica possono situarsi il complesso dell'ex Manifattura Tabacchi, del Borgo Regio Parco e della ex FIMIT. Si tratta di un complesso di edifici il cui carattere borghigiano e al contempo industriale sembra favorire il deperimento dell'area, ma le cui origini auliche dovute alla presenza di un'importante reggia ducale e di un enorme patrimonio naturalistico quale era il Regio Parco, possono diventare la **base per la definizione di una nuova polarità storico-culturale** all'interno della città. **Recuperare il valore storico-culturale dell'area** significa inserirla all'interno del più ampio sistema della Corona di Delizie e, anche grazie

alla forte vicinanza di alcuni parchi, all'interno di Corona Verde. Lavorare in questo senso permette di **riportare alla luce** non solo il **passato industriale** del borgo, ma anche quello più **aulico** attualmente scomparso, potenziando un quartiere col tempo dimenticato, che diventa ora occasione di valorizzazione storica, culturale e ambientale della città.

Improvement of the leisure

system. At MIT in Boston, one of the world's leading universities, the *Senseable City Lab* developed **Treepedia**²³, a tool that calculates the *Green View Index*: the **percentage of the city covers by trees**. The site includes 17 cities in the world including Turin, which ranks 13th with a result of 16%, representing 21 out of 130 square kilometers occupied by green areas, leaving behind other cities such as Oslo, Frankfurt and Singapore, and establishes that it is the **greenest city in Italy**²⁴. The reason for these abundant areas lies in the history of the city, beginning in 1559, when it became

Turin is in 13th place with 21 of 130 km² occupied by green areas establishing it as the greenest city in Italy.

the capital of the Duchy of Savoy. To **increase** the presence of **wooded areas** and to **ensure control over the territory**, the Savoys began to **build suburban villas** of *loisir*, used mainly for hunting activities of the royal family and the court. They are connected to park or garden areas around the city, thus creating a **system of royal residences**: sumptuous architectural monuments created by the greatest architects of the time. Thanks to their ability to structure the territory, they were united in the **Corona di Delizie**, which today is largely part of the regional system of protected areas or municipal public parks. In addition to the residences, the Savoy family can also be attributed the **system of Turin's Albertinian avenues**, since in the 17th century the roads connecting the city and the residences were long straight **tree-lined streets**. It was at the beginning of the 19th century that the **idea** of tree-lined avenues took on a clearer form. It began with the demolition of the fortifications of Turin by Napoleon Bonaparte, who led to the opening of the city to its rural territory, it was during the years of the French government that the system of *promenades publiques* was developed in Turin²⁵: a system that includes **long avenues** on the **city's outer edge** and **four large squares** of attestation at the gates of the city, the current *Piazza Carlo Felice*, *Piazza*

Vittorio Veneto, *Piazza della Repubblica* and *Piazza Statuto*²⁶. The 150 kilometres²⁷ of the tree-lined system avenues represent the most important place dedicated to the **city's public walk** throughout the course of the 19th century, while today it represents the **largest valuable plant heritage**²⁸ within the built city. Apart from the important role that trees play in the contemporary city with regard to air purification, the continuous care of trees in Turin also allows to preserve a **natural element**, which is **historically linked** to the **urban landscape** and **pedestrian mobility**. In fact, the tree-lined avenues, together with the Savoy residences and their gardens, are a sign associated with the ideas of leisure and free time. It is no coincidence that the **Corona Verde** project tried to connect the green areas with the city together and to establish a new solution for mobility in Turin, which is more sustainable than motorized transport (see picture p.61). The **development** of a **new mobility**, is coherent with the intention of giving a new image to Turin, no longer considered an industrial city but a centre for the cultural and landscape growth of Piedmont, that has been strengthened since the late 90s, precisely with the birth of a Strategic Plan for the city, the project *Corona Verde*. Its **objective** was to create a **green infrastructure** that would **integrate** the **"Crown"** of

Royal Residences, rivers, the green belt of the natural heritage of parks and the rural areas still little altered, to redevelop the metropolitan territory of Turin, thus creating a relationship between city, nature and landscape capable of improving the well-being of citizens and the quality of urban life.

In order to reconstruct the cultural, ecological and infrastructural relations that once characterised the territory, the plan affects an area of 164,883 hectares divided into the territory of Turin and that of 93 other municipalities²⁹, also including the marginal and interstitial territories of the territory such as the areas along the watercourses, the systems of the hills of Turin, Rivoli and Avigliana and many spaces that distinguish the urban landscape. Corona Verde also promotes the development of cycle roads, pedestrian paths, sports equipment areas, services and a greenway that acts as an ecological corridor³⁰ that connects the royal palaces with the main nodes of natural interest, thus recovering the historical routes, the landscape value of places of cultural interest and its natural and rural contexts. The programme supports peri-urban agriculture and sees the importance of its role both for agricultural food and for environmental and recreational services, a role that must

With the Corona Verde project, the city wanted to connect the green areas, creating an infrastructure that integrates the "Corona di Delizia", rivers, the green belt of parks and rural areas.

be protected by promoting these areas in the environmental and landscape programmes of the metropolitan area.

Within this great system of promotion, cultural and naturalistic enhancement can be found the complex of the former tobacco factory, the Borgo Regio Parco and the former FIMIT. It is a complex of buildings whose borghigiano and at the same time industrial character seems to favour the decay of the area, but whose courtly origins due to the presence of an important ducal palace and of an enormous naturalistic patrimony such as the Regio Parco, can become the basis for the definition of a new historical-cultural polarity within the city. Recovering the historical-cultural value of the area means inserting it into

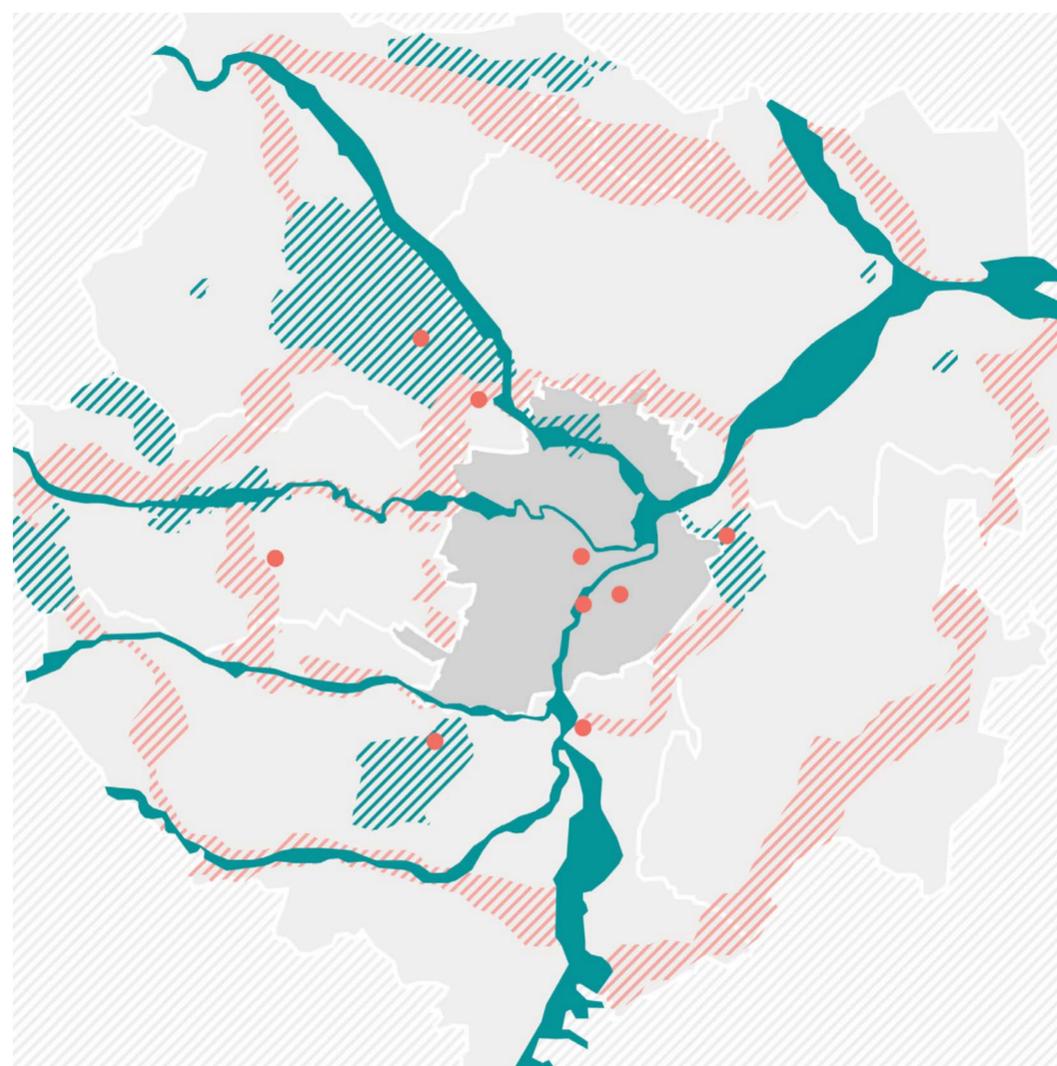
the wider system of the Corona di Delizie and, also thanks to the strong proximity to some parks, into the Corona Verde. Working in this direction allows us to bring to light not only the industrial past of the borgo, but also its more noble one that has disappeared, strengthening a district that has been forgotten over time, with its current potential opportunity for the historical, cultural and environmental development of the city.

-
- 23 - Treepedia, *Exploring the Green Canopy in cities around the world* - <http://senseable.mit.edu/treepedia>
 - 24 - Guida Torino, *Torino è la città più verde d'Italia e una delle più "green" del mondo*, 4 aprile 2018 - <https://www.guidatorino.com/torino-citta-piu-verde-italia/>

- 25 - Città di Torino, *Il verde a Torino. Breve storia del verde a Torino: da capitale sabauda a città industriale* - <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/verdeto/storia.shtml>
- 26 - Per approfondimenti: cfr. Comoli Mandracci V., Rocca R. (a cura di), *Torino città di loisir: Viali, parchi e giardini tra Otto e Novecento*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1996
- 27 - TorinoClick, *La cura delle alberate. Un patrimonio da difendere*, 01 aprile 2016 - http://www.torinoclick.it/?page_id=47324
- 28 - Città di Torino, *Un milione di euro per la cura dei viali alberati*, 30 ottobre 2018 - <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/2018/alberi18/oltre-un-milione-di-euro-per-la-cura-dei-viali-alberati.shtml>
- 29 - Piemonte Expo, *Corona Verde* - <https://www.piemontexpo.it/turismo/corona-verde/>
- 30 - Cappelletti N.B. (a cura di), *Corona Verde: Torino città d'acque*, Il Verde editoriale, Milano, 2001, p.8



Fotografia di Quaranta G., Sponde del Po nel Parco della Confluenza, 2019



0 2,5 5 10 20 km

- Residenze reali
- Parchi/aree di pregio
- ▨ Corridoi Fluviali
- ▨ Corema
- Ambiti territoriali
- Comune di Torino

APPROFONDIMENTO IN DEPTHS

I lidi di Torino. A Torino si sono tramandati fino ai giorni nostri elementi che mettono in relazione la città e i fiumi che la attraversano. Si tratta, infatti, delle **fontane** che rappresentano la Dora e il Po alle porte di piazza San Carlo o quella dei 12 mesi nel Parco del Valentino, dei **toret** sparsi nella città che dal 1862, prima dalla Dora poi dall'acquedotto, forniscono acqua potabile ai cittadini, e dei **canali**, utilizzati dai torinesi per varie funzioni: dall'irrigazione di giardini e campi, alla pulizia delle strade, allo spegnimento degli incendi e come importante fonte di energia per le grandi manifatture. Altri elementi si sono persi, come l'antico canale che dalla Dora entrava in città percorrendo Via Garibaldi e le conferiva l'antico nome di Contrada Dora Grossa, o come le numerose **spiagge** che costellavano i fiumi, in particolare il Po. All'inizio del diciannovesimo secolo, infatti, non era necessario viaggiare in carrozza fino al mare, ma bastava scendere sulle rive del Po e divertirsi al "mare torinese". Durante la metà di questo secolo, si iniziano ad aprire stabilimenti balneari sul Po, soprattutto situati a nord rispetto al centro città per evitare le emissioni delle industrie e le

fogne di fondo valle, che offrivano una sicurezza ai bagnanti e consentivano di integrare l'attività fisica con i diversi tipi di passatempo. Di questi bagni si trova ancora traccia in alcuni articoli di giornale e negli scritti di Pavese:

"In quell'estate andavo in Po, un'ora o due, al mattino. Mi piaceva sudare al remo e poi cacciarmi nell'acqua fredda, ancora buia, che entra negli occhi e li lava. Le volte che sudavo sull'acqua, mi restava poi per tutto il giorno il sangue fresco, rinvigorito dall'urto col fiume. Era come se il sole e il peso vivo della corrente mi avessero intriso di una loro vitru, una forza cieca, gioiosa e sorniona...Scendendo a Torino sul filo della corrente, gli occhi lavati dal sole e dati tuffi, asciugavamo distesi, e le rive, la collina, le ville, le chiazze d'alberi lontani, s'incidevano nell'aria"⁵¹.

"Ai gruppi di bagnanti fa da sfondo un filare di cabine che, piantate su palafitte, spiccano sul verde delle frasche col loro tendaggi di vivaci colori a grosse strisce rosse e bianche e bianche e azzurre. Al largo, passano imbarcazioni a remi o a vela e dove la corrente è meno profonda sguazzano ridendo e scherzando coloro che non sanno nuotare; gli altri, i maestri, escono dal recinto segnato da apposite indicazioni ed a bracciate gareggiano con i rematori. L'allegria regna in quest'angolo di terra"⁵².

Il primo stabilimento balneare pubblico sul Po è stato costruito nel 1860: una

All'inizio del XIX secolo non era necessario viaggiare in carrozza fino al mare, ma bastava scendere sulle rive del Po e divertirsi al "mare torinese".

struttura galleggiante sulla riva sinistra del fiume prima del Ponte di Piazza Vittorio. L'ingresso costava sessanta centesimi e comprendeva una fornitura di pantaloni e biancheria da bagno. Più in basso sul fiume c'erano i *Bagni Lido Savoia* un locale prestigioso sulla sua spiaggia in cui i bagnanti potevano godere di comode sedie, ombrelloni, capanne e docce, il tutto insieme con il fresco della collina dietro di loro e la vista di Torino sull'altro lato del fiume. Oggi, al suo posto si trova la piscina comunale del Lido, costruita nel 1933 e dotata di una grande terrazza panoramica sul fiume. Cinquecento metri più avanti, all'altezza dell'attuale Museo dell'Automobile, si trovavano i *Bagni Diana*, stabilimento di lusso che offriva ai cittadini anche una grande piscina ad oggi gestita dal Gruppo Sportivo Fiat, mentre sulla sponda sinistra del fiume erano situati i *lidi Millefonti e Spezia* che offrivano

tutti i comfort a prezzi più popolari. Il primo è scomparso per far spazio all'esposizione italiana del 1961, mentre la spiaggia di Spezia è rimasta fino agli anni '70; è stata chiusa come altri stabilimenti balneari quando il governo municipale ha vietato il lavaggio a causa dell'inquinamento dei fiumi. Tuttavia, il declino del numero di bagnanti e la riduzione del numero di spiagge iniziarono già prima con la crescita dell'utilizzo delle **auto** che hanno dato la possibilità a tutti di arrivare al mare in pochissimo tempo³² (vedi immagine p.68).

Attualmente si può ancora trovare una spiaggia libera sul Po nel parco del Meisino: la Spiaggia Paradiso dei Cuori, e non è detto che questo tipo di svago possa ritornare in voga in altre aree della città, per i torinesi che, non potendo permettersi le vacanze estive, rimangono in città.

Shores of Turin. Up to present days the city of Turin is filled with elements that bond the city to the rivers that flow through it. These are, in fact, the fountains that represent the *Dora* and the *Po* at the gates of *Piazza San Carlo* or the 12-month **fountain** in the *Parco del Valentino*, the *toret* scattered throughout the city that since 1862, first from the *Dora* then from the aqueduct, provide

drinking water to citizens, the city's **canals**, used for various purposes: from the irrigation of gardens and fields, street cleaning, firefighting and as an important source of energy for large manufacturers. Other elements have been lost, such as the ancient canal from the *Dora* river that used to pass in the city along *Via Garibaldi* and gave it the ancient name of *Contrada Dora Grossa*, or as the many **beaches**

that dotted alongside the rivers, in particular the *Po*. At the beginning of the nineteenth century, it was not necessary to travel by carriage to the sea, but it was enough to go down on the banks of the *Po* and enjoy at the "Turin sea". During the middle of the same century, bathing establishments began to open along the *Po*, especially located north of the city centre, to avoid emissions from industries and sewers



Stralcio di *Vita balneare sulle sponde del Po*, l'epoca d'oro delle spiagge in città. Agosto 2016, Archivio fotografico, Torino Storia.



from the lower valley, which offered safety to bathers and allowed physical activity to be integrated with different types of leisure. There are still traces of these baths in some newspaper articles and in Pavese's writings:

“That summer I used to go to the Po, an hour or two, in the morning. I liked to sweat at the oar and then throw myself into the cold water, still dark, that enters my eyes and washes them. The times I sweated on the water, I then had fresh blood for the whole day, reinvigorated by the collision with the river. It was as if the sun and the living weight of the current had soaked me with their own life, a blind, joyful and sly force... Going down to Turin on the wire of the current, the eyes washed by the sun and given dives, we dried lying down, and the shores, the hill, the villas, the patches of distant trees, were cut into

the air”³¹.

“The groups of bathers are set against the backdrop of a row of cabins that, planted on stilts, stand out against the green of the branches with their curtains of bright colors in large red and white stripes and white and blue. Offshore, rowboats or sailboats pass by and where the current is less deep they splash around laughing and joking at those who cannot swim; the others, the masters, leave the fence marked by special indications and compete with the rowers in arms. Cheerfulness reigns in this corner of the earth”³².

The first public bathing establishment on the *Po* was built in 1860: a floating structure on the left bank of the river before the *Piazza Vittorio* bridge. The entrance cost sixty cents and included a supply of trousers and towels. Further down on the river were the *Bagni Lido*

Savoia, a prestigious place on its beach bathers could enjoy comfortable chairs, umbrellas, huts and showers, all together with the coolness of the hill behind them and the view of Turin on the other side of the river. Today, its place is taken by the municipal swimming pool of Lido, built in 1933, still with a large terrace overlooking the river. Five hundred metres further on, at the height of the current Automobile Museum, were the *Bagni Diana*, a luxury establishment that also offered citizens a large swimming pool now managed by the *Fiat Sports Group*, while on the left bank of the river were the *Millefonti* and *Spezia* shores that offered all the comforts at the most popular prices. The first disappeared to make room for the Italian exhibition of '61, while the beach of *La Spezia* remained until the '70s; it was closed like other bathing

At the beginning of the XIX century it was not necessary to travel by carriage to the sea, it was enough to go down on the banks of the Po and have fun at the “sea of Turin”.



establishments when the municipal government banned washing due to pollution of the rivers. However, the decline in the number of bathers and the reduction in the number of beaches began earlier with the growth in the use of **cars** that gave everyone the opportunity to get to the sea in no time³³ (see picture p.68).

Currently you can still find a free beach on the *Po* in the park of Meisino: the Paradiso dei Cuori, it is not certain but this type of entertainment may return in vogue in other areas of the city, for the citizens who cannot afford to travel for their summer holiday and remain in the city.

31 - Pavese C., *La bella estate*, in Cappelletti N. B. (a cura di), *Corona verde: Torino città d'acque*, il verde editoriale, Milano, 2001, p.5

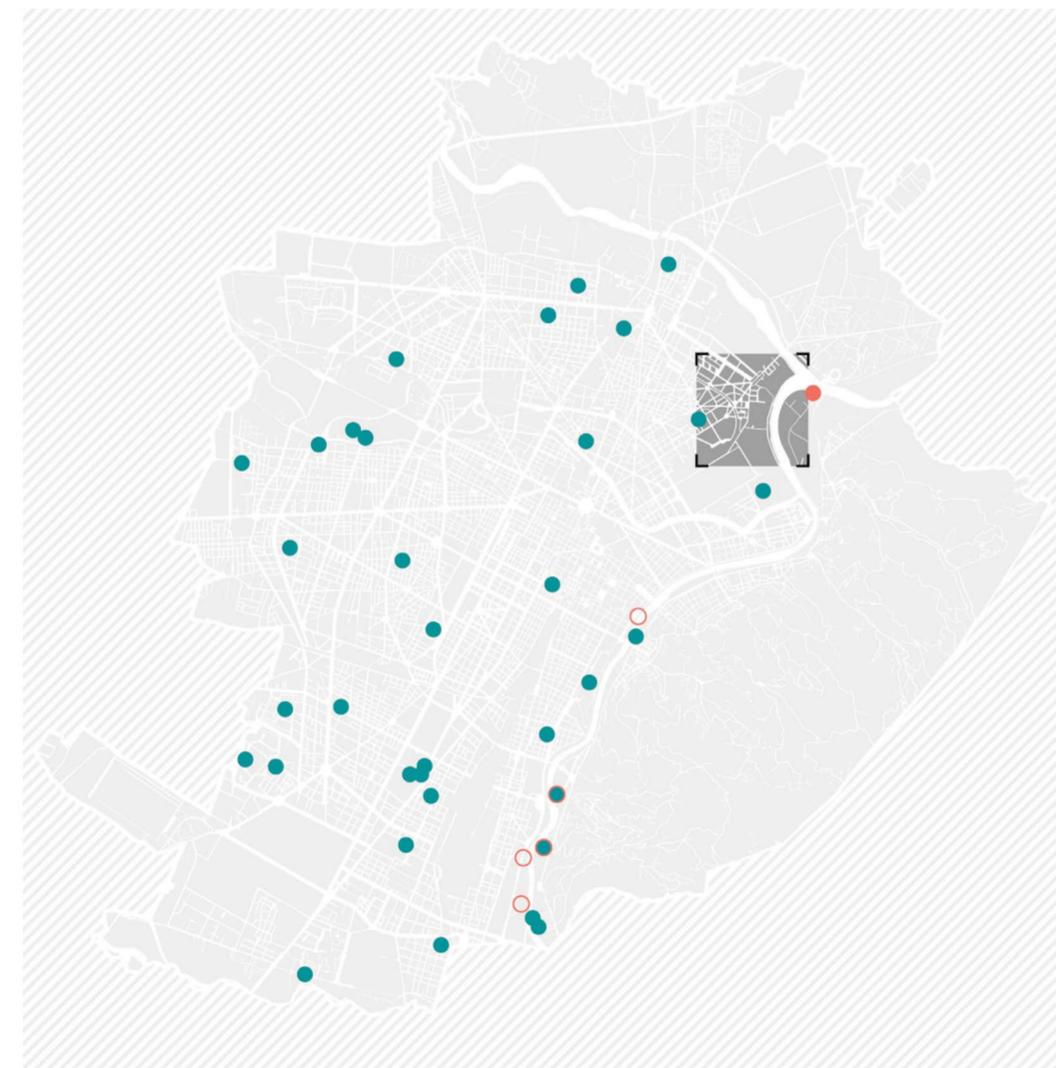
32 - Panarella S., "*L'allegria regna (regnava) in quest'angolo di terra*", *Il Giornale del Po*, 7 settembre 2018 - <http://www.ilgiornaledelpo.it/sul-po-stabilimenti-balneari-attrezzati-di-tutto-punto/>

33 - Parella M., *Quando a Torino si andava in spiaggia*, *Mole24*, 13 giugno 2014 - <http://mole24.it/2014/06/13/la-spiaggia-di-torino/>



TORINO - Bagni Lido Barbaroux sul Fiume Po

Stralcio di *Bagni Lido Barbaroux sul Fiume Po*, L'epoca d'oro delle spiagge in città, Agosto 2016, Archivio fotografico, Torino Storia.



0 1 2 5 10 km

- Piscine
- Lidi attivi
- Lidi scomparsi (ricostruzione da testo)
- Area di progetto

Piscine e lidi | Elaborazione dati: Geoportale del Comune di Torino, Quando a Torino si andava in spiaggia (Mole24) - confini comunali

1.4 Mobilità per la città contemporanea

Una delle questioni che devono affrontare le città europee del XXI secolo è sicuramente la **mobilità**, le cui **ricadute negative** si vedono soprattutto all'interno dei centri storici, spesso intasati da un traffico veicolare pensato per superare distanze molto elevate e non per insinuarsi negli stretti vicoli storici, ma anche sulle aree più periferiche della città, la cui aria è ormai satura delle polveri e dei gas di scarico prodotti da questi mezzi. Mai prima d'ora si è sentita la necessità di trovare **soluzioni** per **migliorare gli spostamenti** e la **qualità di vita** delle persone sia all'interno che all'esterno dei grandi nuclei abitati e molte sono le città che le stanno sperimentando e adottando. Per Torino non è molto diverso. Infatti, da qualche anno si stanno **riorganizzando** le **infrastrutture** necessarie affinché i lavoratori e i cittadini in generale possano usufruirne. I **primi interventi** legati al trasporto pubblico risalgono all'introduzione delle **linee tramviarie** di inizio Novecento³⁴, alle quali sono state poi affiancate le linee degli **autobus** negli anni del dopoguerra. Tuttavia, anche con la loro introduzione non è stato possibile contrastare l'**utilizzo delle auto private**, diventate *status symbol* della

città, denominata “*città dell'automobile*” in quanto caratterizzata in quel periodo da più di 70 aziende automobilistiche e 80 carrozzieri, mentre oggi vanta poli di eccellenza sia nella progettazione che nel design³⁵. Prima la **Fiat** poi la **Lancia**, pochi anni dopo, hanno portato ad un **incremento** sostanziale **dell'uso dei veicoli privati a motore**, i quali si sono appropriati di intere parti di città. Oggi anche se il numero di vetture è diminuito grazie all'introduzione della prima linea metropolitana, non è servito a far cambiare abitudini ai cittadini, che spesso per fare pochi chilometri si approfittano della sua effimera comodità. Per contrastare questa tendenza, l'**obiettivo** che il Comune si è prefissato di raggiungere è l'**eliminazione delle auto nel centro storico**, o comunque

Il primo obiettivo del Comune è stato l'eliminazione e la riduzione delle auto private nel centro storico in modo da migliorare la vivibilità dell'area e tutelare il patrimonio storico.

una drastica riduzione, in modo da migliorare la vivibilità, spesso minata da accumuli eccessivi di particolato che superano le soglie limite in vigore, e di tutelare il patrimonio storico dai degradi che ne conseguono. Tuttavia, questo obiettivo può essere raggiunto solo attraverso la presa di coscienza da parte dei torinesi di godere appieno di tutte le parti della città attraverso gli spostamenti “**sostenibili**”, per trasformare Torino **da città per le auto a città per le persone**. Questo processo è iniziato a partire dagli anni '90 del Novecento, prima con il Piano Regolatore Generale e poi con i Piani Strategici che dal 2000 in poi hanno stabilito alcune linee guida per la città, tra le quali quella relativa alla mobilità ha un'importanza non indifferente. Grande importanza ha avuto, infatti, il ridisegno degli **assi ferroviari** che tagliavano la città, esemplare il caso della **Spina**, e la creazione di **reti di trasporto pubblico urbane, suburbane e metropolitane integrate** fra loro. Progetti di questa portata sono ancora in fase di realizzazione e consolidamento, secondo l'attuale Piano Strategico che guarda al 2025: alcuni degli interventi previsti nel primo piano, come l'Alta Capacità Torino-Lione, non sono stati realizzati e rendono incompleti e non efficienti tutti gli interventi effettuati finora. A questi piani si affianca quello della **mobilità ciclabile** datato 2013

(vedi immagine p.78): il **Biciplan**, che prevede la realizzazione di 310 km di piste ciclabili collegate in rete, molte delle quali a supporto di quella esistente, in modo da rafforzare sia le **direttrici**, che creano i collegamenti con la cintura, sia le **circolari**, che connettono diverse aree interne ai confini comunali. A questo sistema si affiancano i sempre più utilizzati **itinerari cicloturistici** che passano per le aree verdi della città ma che sono finalizzati ad un'attività di tipo ludico e si inseriscono all'interno della **Corona di Delizie** e della **Corona Verde**³⁶. Tra questi ricordiamo l'importante progetto **VEN.TO**, una serie di infrastrutture a scala territoriale che si affianca a buona parte del percorso del fiume Po **lungo tutta la Pianura Padana**, collegando Torino a Venezia e mettendo in stretta correlazione tutti i territori incontrati, con la volontà di valorizzarne il potenziale turistico³⁷ (vedi immagine p.79).

Oltre ai tradizionali mezzi di spostamento, a partire dai primi anni 2000 sta nascendo un **nuovo concetto di mobilità** basato sullo *sharing*, un servizio di **condivisione di mezzi** che ha riguardato sia le auto che le biciclette. A questo si affiancheranno poi le prime **auto elettriche**, un nuovo servizio che, tuttavia, necessita di stazioni fisse per questioni pratiche: la ricarica avviene in

appositi parcheggi provvisti di pali dai quali viene erogata l'energia. Ricordiamo a questo punto i servizi forniti dalla città quali ToBike per lo *sharing* di **biciclette** e BlueTorino, per le auto elettriche, tutti e due sistemi che utilizzano postazioni fisse per la diffusione di mezzi pubblici sostenibili (vedi immagine p.80).

In conclusione, la **mobilità dolce** ha avuto bisogno di **tempo per riaffermarsi** in città, dopo un periodo di forte espansione da parte dell'auto privata dovuto alla presenza della Fiat, e ha potuto farlo grazie anche alle **politiche** avviate dal Comune, le quali prevedevano una **nuova fruibilità** da parte dei cittadini **in aree fortemente trafficate**. Oggi come ieri il cambiamento è in corso, il nuovo paradigma della sostenibilità ambientale sta modificando il nostro modo di vivere e ben presto modificherà il modo di pensare le nostre città. Pensare quindi di poter **integrare questa tematica** nell'area compresa tra la nuova fermata Cimarosa-Tabacchi e i parchi fluviali, sembra essere d'obbligo, non solo per la necessità di dover fornire **nuovi servizi di interscambio** ai cittadini in uscita dalla Metro o per valorizzare il sistema dei parchi torinesi, ma anche per **potenziare i sistemi di mobilità sostenibile**, abituando sempre più i cittadini ad approfittare del loro utilizzo. Lavorare, quindi, con tematiche

I tracciati del Biciplan, insieme a interventi di pedonalizzazione e di zone 30, permetteranno di collegare a sistema le ciclabili esistenti insieme al sistema dei parchi urbani e della Corona Verde.

quali la **pedonalizzazione** di aree urbane, l'inserimento di **zone 30** (vedi immagine p.81) e la creazione di **nuovi tracciati ciclabili** da mettere in rete con il Biciplan, può permettere di **ridefinire l'area** di progetto e di **conferirgli una forte identità**, da un lato valorizzando le caratteristiche architettoniche di pregio e dall'altro preservando gli ecosistemi naturali. Si spera, quindi, che in un futuro non troppo lontano, Torino possa raggiungere gli standard che stanno caratterizzando numerose città europee, come Copenaghen, Amsterdam e Utrecht³⁸, diventate le prime tre città *bike friendly* per eccellenza, a cui fare riferimento; pertanto, integrare una forte fruizione ciclopedonale degli spazi a un sistema naturalistico-culturale riconosciuto a livello internazionale,

vuol dire infatti, **promuovere la cultura e il benessere dei cittadini**, lavorando per una città più sana e sostenibile.

Mobility for the contemporary

city. One of the issues facing European cities in the 21st century is certainly **mobility**. The **negative repercussions** can be seen above all in the historical centres, often clogged with vehicles designed to overcome very long distances and not to crawl into the narrow historic alleys, but also in the outermost areas of the city, where air is now saturated with dust and exhaust gases produced by these vehicles. Never before has there been a need to find **solutions to improve the mobility and quality of life** of people both inside and outside the large population centers, many are the cities that are experimenting and adopting these new solutions. For Turin it is not very different. In fact, for some years now, the necessary **infrastructures** have been **reorganised** so that workers and citizens in general can benefit from them. The first public transport projects date back to the activation of **tramway lines** at the beginning of the 20th century³⁴, which were later joined by **bus lines** in the post-war years. However, even with their activation, it was not possible to counteract the use of private cars, which had become the **status symbol** of the city, known as

the "*city of the automobile*" because at that time it was characterized by more than 70 car companies and 80 coachbuilders, while today it boasts poles of excellence both in planning and in design³⁵. First **Fiat** and then **Lancia**, a few years later, led to a substantial **increase** in the **use of private motor vehicles**, which took over entire parts of the city. Today, even though the number of cars has decreased thanks to the activation of the first subway line, it has not yet changed the habits of citizens, who often take advantage of its ephemeral comfort to travel a few miles. To counter this trend, the **objective** that the Municipality has set itself is the **elimination of cars in the historic centre**, or at least a drastic reduction, in order to improve livability, often undermined by excessive accumulations of particulate matter that exceed the limit thresholds, and

The Municipality's objective is to eliminate or reduce the number of private cars in the historic centre in order to improve the livability of the area and protect the historical heritage.

to protect the historical heritage from the degradation that follows. However, this objective can only be achieved through the awareness on the part of the citizens to fully enjoy all parts of the city through a “sustainable” movements, to transform Turin from a city for cars to a city for people.

This process began in the 1990s, first with the General Regulatory Plan and then with the Strategic Plans which, from 2000 onwards, established a number of guidelines for the city, among which mobility is of considerable importance. In fact, the redesign of the railway axes that cut through the city, for example the case of the *Spina*, and the creation of integrated urban, suburban and metropolitan public transport networks have been of great importance. Projects of this magnitude are still in the process of being implemented and consolidated, according to the current Strategic Plan which looks to 2025: some of the interventions provided for in the first Strategic Plan, such as the Turin-Lyon High Capacity, have not been implemented and describing all the interventions carried out so far as incomplete and inefficient. These plans are flanked by the 2013 cycle mobility plan (see picture p.78): the **Biciplan**, that visualized the construction of 310 km of cycle paths network, many are based on the existing ones, in order to strengthen

both the routes and create connections with the *cintura*, and the circulars ones, that connect different areas within the municipal boundaries.

This system is flanked by the increasingly used cycling routes that pass through the green areas of the city, which are aimed at a recreational activity as part of the *Corona di Delizie* and the *Corona Verde*³⁶. Among these, its important to mention the **VEN.TO** project, a series of infrastructures on a territorial scale that follows a vast part of the *Po* river along the entire **Po Valley**, connecting Turin to Venice and closely correlating all the territories encountered, in order to increase their tourism potential³⁷ (see picture p.79). In addition to the traditional means of transport, since the

The Biciplan routes, together with pedestrian and zone 30 interventions, will allow us to connect the existing cycle paths system together with the system of urban parks and the Corona Verde.

early 2000s a new concept of mobility based on sharing has been emerging, sharing both cars and bicycles including also the new service of the first electric cars, that needs fixed stations for practical issues: charging takes place in special parking lots equipped with poles from which energy is delivered. We shall not forget the services provided by the city such as **ToBike** for sharing bicycles and **BlueTorino**, for electric cars, both systems that use fixed stations for the spread of sustainable public transport (see picture p.80).

In conclusion, soft mobility needed time to reassert itself in the city, after a period of strong expansion by the private car due to the presence of *Fiat*, and was able to do so thanks to the policies initiated by the Municipality, regarding new usability by citizens in heavily trafficked areas. Today, as yesterday, the change is underway, the new paradigm of environmental sustainability is changing the way we live and will soon change the way we think about our cities. The idea of being able to integrate this issue in the area between the new *Cimarosa-Tabacchi* stop and the river parks seems to be a must, not only because of the need to provide new interchange services to citizens leaving the Metro or to develop the system of parks in Turin, but also to enhance sustainable

mobility systems, getting more and more citizens used to taking advantage of their use. Working with themes such as the pedestrianization of urban areas, the inclusion of 30 zones (see picture p.81) and the creation of new cycle paths as part of the *Biciplan* network, can redefine the project area and give it a strong identity, on the one hand enhancing the architectural features of value and on the other hand preserving the natural ecosystems.

It is hoped, therefore, that in the not too distant future, Turin will reach the standards that are characterizing many European cities, such as Copenhagen, Amsterdam and Utrecht³⁸, which have become the first three bike friendly cities par excellence, integrating a strong pedestrian-cycling use of the spaces to an internationally recognized naturalistic-cultural system, in that way, promoting the culture and well-being of citizens for a healthier and more sustainable city.

34 - Gruppo Torinese Trasporti, *GTT e la storia delle tranvie di Torino*, 2011, p.4

35 - Museo dell'automobile di Torino, *Automobile e l'uomo* - <http://www.museoauto.it/website/it/percorsi-espositivi/automobile-e-luomo>

36 - Città di Torino, *Piano della mobilità ciclabile (Biciplan)*, 2013, pp.104-108

37 - VENTO, *VENTO è un progetto di territorio* - <http://www.progetto.vento.polimi.it/territorio.html>

38 - Copenhagenize Index 2019 - <https://copenhagenizeindex.eu/>

Tipi di spostamento a Torino. Lo *sharing* è un servizio di condivisione che ha riguardato sia le auto che le biciclette. Nel primo caso prendono avvio con il servizio “**Car City Club IoGuido**” basato sulla station based, un servizio a prenotazione per i residenti i quali hanno avuto la possibilità di utilizzare un'altra vettura condivisa per circolare nel territorio comunale. A queste si

sono sostituite a partire dal 2015 le *free floating*, vetture distribuite capillarmente in quanto parcheggiate dai fruitori in tutte le aree della città, e rese disponibili a qualsiasi ora del giorno. Attualmente a Torino i servizi disponibili sono **Enjoy** e **Car2go**, che hanno sostituito il servizio *IoGuido*³⁹. Lo *sharing*, consente l'utilizzo di auto sia private che pubbliche, avvantaggiando non solo chi non può

permettersi di comprare un'automobile, ma anche chi arriva da fuori città con altri mezzi di trasporto e ha bisogno di un metodo alternativo di spostamento. L'ultima trovata nel campo del trasporto sostenibile arriva con gli scooter **MiMoto**, sistema molto reversibile e più comodo dell'auto in quanto può essere lasciato in qualsiasi spazio destinato a parcheggio⁴⁰.

Ben presto insieme allo *sharing* delle auto si sviluppa quello destinato alle biciclette. Dal 2012, infatti, è possibile utilizzare **ToBike** per spostarsi tra i confini comunali, anche se le stazioni si trovano prevalentemente nella zona centrale e in quella sud occidentale. Successivamente è stato portato il servizio anche in alcuni comuni della cintura metropolitana, per dare la possibilità di arrivare anche da fuori. Questo tipo di biciclette è però vincolato dalla stazione in cui devono essere riposte dopo l'utilizzo. Al contrario, sistemi quali **Mobike** e **Gobee Bike** usano il *free floating*, motivo per cui il servizio risulta esteso a tutta la città di Torino.

La diffusione delle **auto elettriche**, invece, permette la nascita di nuovi servizi come **BlueTorino** che, tuttavia, necessita di stazioni fisse per la ricarica, che avviene tramite pali bloccati nei marciapiedi o nello spazio per i parcheggi. La differenza sta nel differente

utilizzo del carburante: se nel caso dello *sharing* vengono utilizzati combustibili fossili bruciandoli nell'atmosfera, le auto elettriche consumano energia, inquinante solamente nella fase iniziale di produzione e diventa potenzialmente sostenibile in caso di produzione dell'energia tramite risorse energetiche rinnovabili.

Il *car pooling*, infine è un servizio smart che comprende sistemi quali **BlaBlaCar**, utilizzato per i viaggi a lunga distanza, **Jobjob** per gli spostamenti intra-aziendali tra colleghi, oppure, per i pendolari è disponibile **Bobsharing**⁴¹. Si tratta di un nuovo sistema di organizzazione dei cittadini che trovano il giusto compromesso di sostenibilità ambientale e risparmio nei tempi.

Types of travel in Turin. *Sharing* is a service that covered both cars and bicycles. In the first case they start with the “**Car City Club IoGuido**” service based on station based, a reservation service for residents who have had the opportunity to use another shared car to travel within the municipality. Starting in 2015, these were replaced by free floating cars, which are widely distributed as they are parked by users in all areas of the city and made available at any time of day. Currently in Turin the services available are *Enjoy* and *Car2go*,

Fotografia di Quaranta G., *Mobike nel Piazzale Croce Rossa Italiana, 2019*



which have replaced the *IoGuido* service³⁹. Sharing allows the use of both private and public cars, benefiting not only those who cannot afford to buy a car, but also those who come from outside the city by other means of transport and need an alternative method of travel. The latest in the field of sustainable transport comes with *MiMoto* scooters, a very reversible system and more comfortable than the car because it can be left in any parking space⁴⁰.

Soon, along with car sharing, bicycle sharing developed. Since 2012, *ToBike* can be used to move between municipal borders, although the stations are mainly located in the central and south-western areas. Subsequently, the service was also brought to some municipalities of the metropolitan belt, to give the possibility of arriving from outside. However, this type of bicycle is bound by the station where it must be stored after use. On the contrary, systems such as *Mobike* and *Gobee Bike* use free floating, which is why the service is extended to the whole city of Turin.

The spread of **electric cars**, however, allows the emergence of new services such as *BlueTorino*, which, however, requires fixed stations for charging, which takes place through poles locked in the sidewalks or in the space for parking. The difference lies in the different use

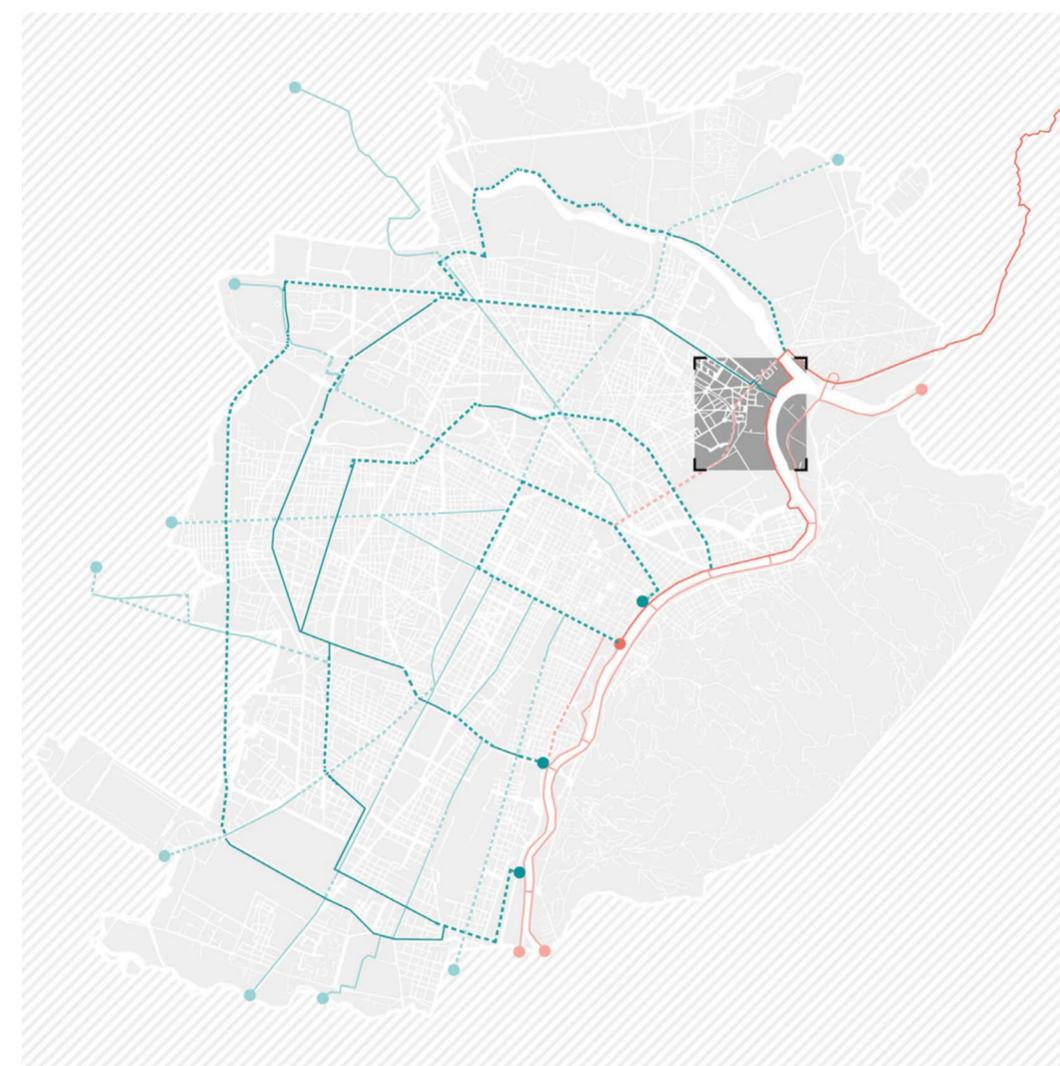
of fuel: if in the case of sharing fossil fuels are used burning them in the atmosphere, electric cars consume energy, polluting only in the initial phase of production and becomes potentially sustainable in the case of energy production through renewable energy resources.

Finally, car pooling is a smart service that includes systems such as *BlaBlaCar*, used for long-distance travel, *Jojob* for intra-company travel between colleagues, or, for commuters, *Bobssharing*⁴¹ is available. It is a new system of citizen organization that, wanting to avoid the inconvenience of public transport without sacrificing the convenience of private ones, finds in this system the right compromise of environmental sustainability and time savings.

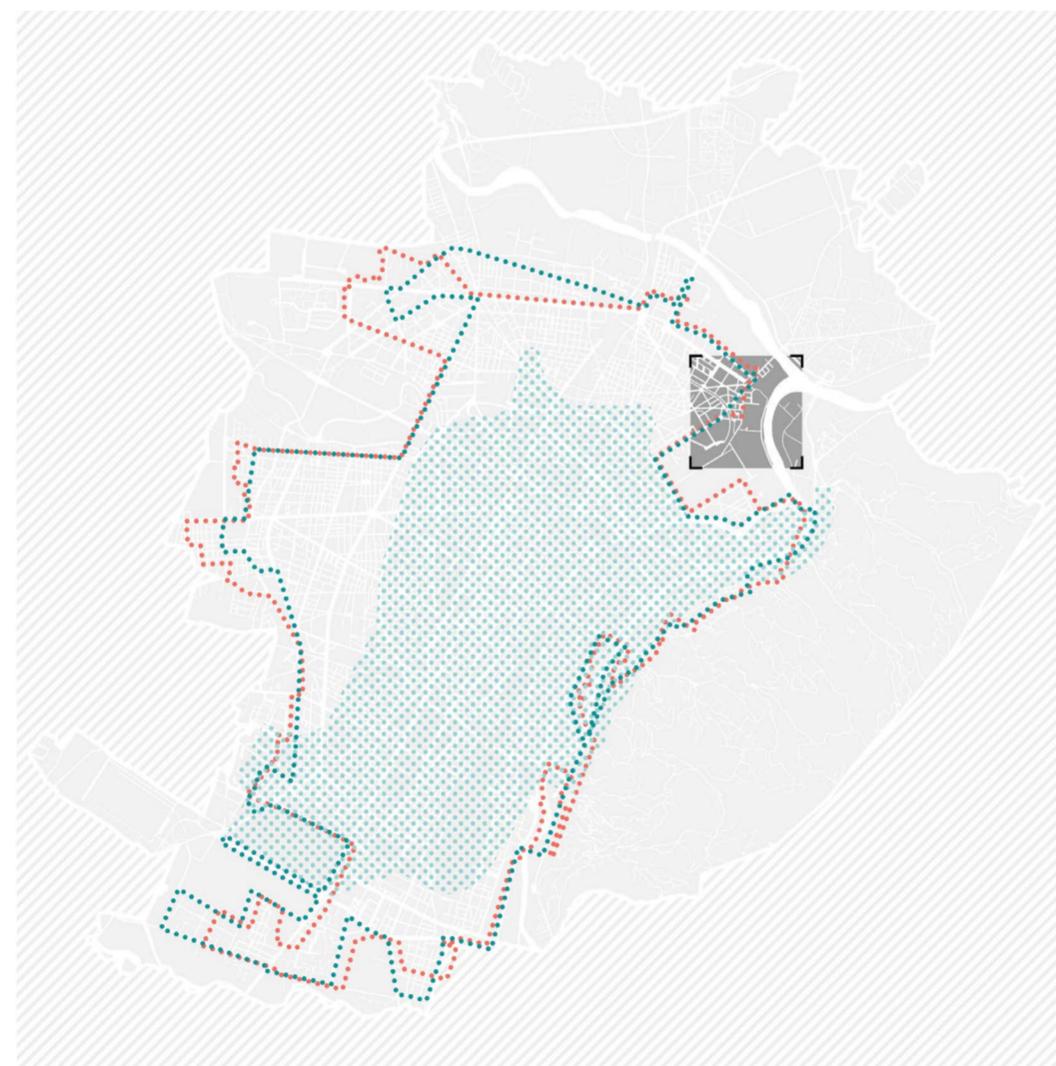
39 - Garbin A., "*Io Guido*" chiude dopo 15 anni di attività, *Mobilita.org*, 17 marzo 2017 - <http://torino.mobilita.org/2017/03/17/io-guido-chiude-dopo-15-anni-di-attivita/>

40 - ICS (Iniziativa Car Sharing), Ministero dell'ambiente e della tutela della salute del territorio e del mare, *Breve storia del car sharing in Italia* - <https://www.icscarsharing.it/breve-storia-del-car-sharing-in-italia/>

41 - *Ibidem*

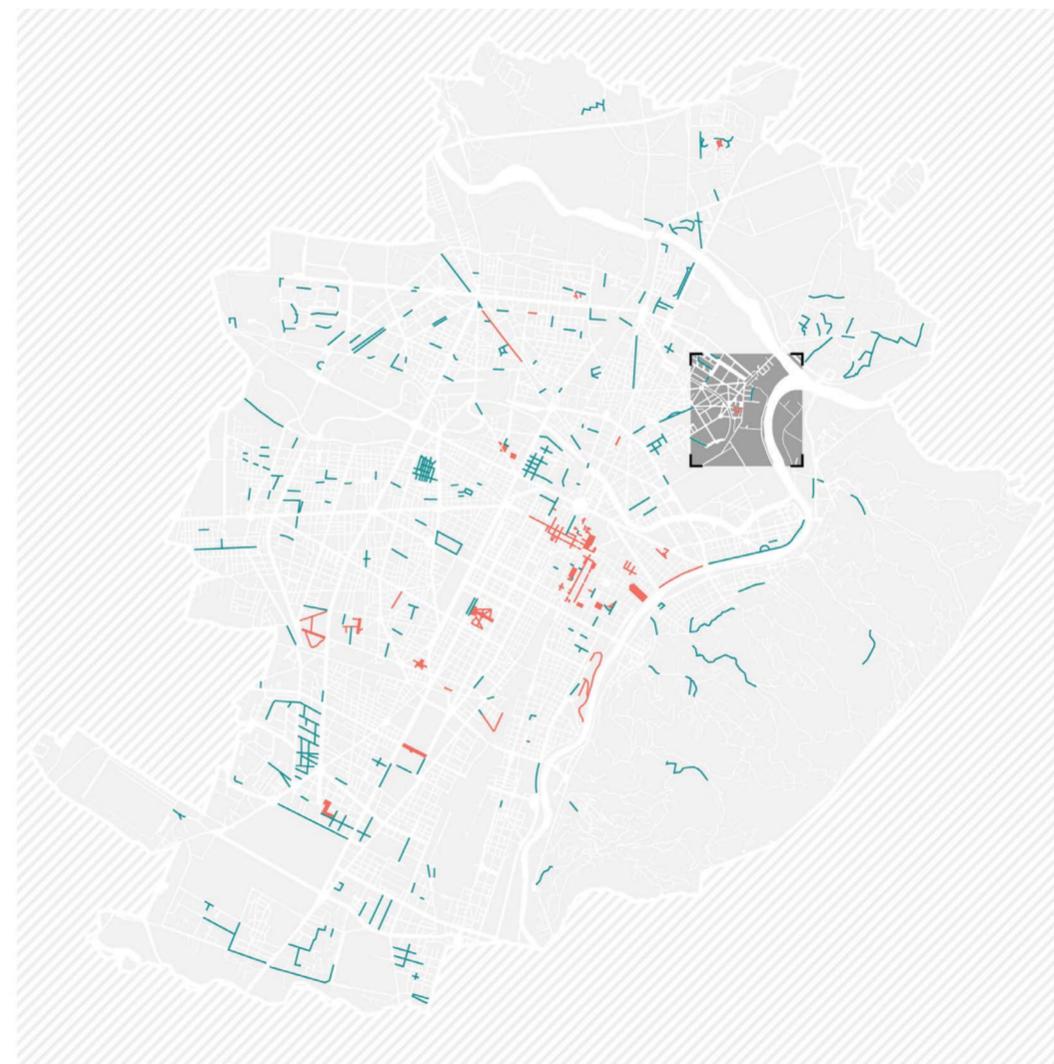


Piste ciclabili | Elaborazione dati: Bicipian 2013 - confini comunali



0 1 2 5 10 km

- Area ToBike
- Area Enjoy
- Area Car2go
- Area di progetto



0 1 2 5 10 km

- Aree/strade pedonali
- Zone 30
- Zone 30
- Area di progetto

APPROFONDIMENTO IN DEPTHS

La capitale europea del trasporto sostenibile.

Il comune di Copenhagen si sta attivando per raggiungere obiettivi concreti rispetto al tema dei cambiamenti climatici, tanto che nel 2018, secondo i 17 *Sustainable Development Goals*, ha redatto il “*City of Copenhagen’s action plan for the Sustainable Development Goals (SDG)*”⁴², mentre nel 2019 è stata nominata *C40 World Majors Summit* all’*International C40 network of green city*, svoltosi al *Tivoli Congress Center*⁴³, ovvero si tratta di una rete di più di 90 città in tutto il mondo il cui scopo comune è combattere i **cambiamenti climatici**. Copenhagen sta quindi tentando di acquisire livelli di sostenibilità mai raggiunti prima, tra i quali spicca l’undicesimo GOAL stabilito

Copenhagen sta tentando di acquisire livelli di sostenibilità mai raggiunti prima, azzerando le emissioni di gas serra entro il 2025.

nell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite: “*Sustainable cities and communities*”, in cui si prevede di rendere le città inclusive, sicure, resilienti e sostenibili, in quanto il 60% della popolazione mondiale si sta gradualmente concentrando nelle aree metropolitane, che sono la fonte dell’economia e della ricchezza⁴⁴. Questo comporta la **congestione** delle città in quanto diventano sovraffollate, portando le persone a vivere in condizioni di **povertà**. Inoltre, solo il 53% dei cittadini ha la possibilità di utilizzare i mezzi di trasporto pubblico e 9 su 10 respirano giornalmente aria inquinata⁴⁵. Per ovviare a questi problemi si sono stabiliti 10 *targets*, tra i quali è presente quello riguardante il **trasporto pubblico** e la **mobilità sostenibile**: “*11.2 By 2030, provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons*”⁴⁶. Pertanto, nel piano per gli SDG all’obiettivo 11, si prevedevano azioni per un trasporto sostenibile, arrivando nel 2025 al **50%** degli spostamenti fatti in **bicicletta**, grazie al potenziamento delle infrastrutture e alla creazione di nuove strade sicure per i ciclisti e i pedoni⁴⁷. Arrivando al 2019, la città si conferma

È la capitale del *bike-friendly*, con 41.900 persone che viaggiano in bicicletta su 167 km di autostrade ciclabili regionali e 12 ponti ciclo-pedonali.

al primo posto nella classifica del **The Copenhagenize Index** del 2019, il quale produce dati biennali sulla ciclabilità urbana, consentendo alle città di misurare i propri progressi e confrontarsi con le altre, cercando soluzioni adatte all'incremento della mobilità sostenibile. Copenhagen è, quindi, la capitale che mantiene una posizione rilevante dal 2011 nel campo del *bicycle-friendly*, grazie alle sue 41,900 persone che viaggiano ogni giorno in città in sella al loro mezzo sostenibile⁴⁸. L'investimento su questo tipo di mobilità parte dai piani alti: viene considerato la scelta ovvia per una grande città come Copenhagen e, inoltre, migliora la salute dei cittadini ed elimina le emissioni di CO₂⁴⁹. Quest'intervento deriva da un piano redatto nel 2013, che prevede l'**azzeramento delle emissioni di gas serra** entro il 2025, con l'incremento dell'utilizzo delle risorse energetiche

rinnovabili⁵⁰. Con i dati alla mano si può notare che sono state realizzate numerose infrastrutture a sostegno della mobilità dolce, basti pensare che hanno incrementato al 62% in due anni i viaggi fatti per lavoro e per la scuola, con la creazione di 167 chilometri di vere e proprie **autostrade ciclabili** regionali, insieme a 12 ponti pedonali e ciclabili. Inoltre, la città ha puntato ad una connessione a livello regionale, entro 20 km dal centro, attraverso l'esecuzione di otto strade, confortevoli e composte da ampi percorsi, stazioni per la riparazione ed estensioni temporizzate⁵¹.

Attualmente ci sono altre due città che concorrono al titolo, ovvero **Amsterdam** e **Utrecht**. La prima differisce per pochi punti percentuali grazie alla stesura del nuovo piano ciclabile per il 2022, che porterà una drastica riduzione degli spazi destinati ai parcheggi, in modo da implementare i posteggi per le biciclette⁵². Mentre Utrecht tenta di farsi spazio attraverso le grandi città, con interventi massivi che porteranno alla nascita di stazioni che conterranno 22,000 biciclette⁵³.

The European capital of sustainable transport.

The city of Copenhagen is working to achieve concrete goals on climate change, so much so that in 2018, in according to the **17 Sustainable Development Goals**, it drew up the "City of Copenhagen's action plan for the Sustainable Development Goals (SDG)"⁴², and in 2019 it was nominated C40 World Majors Summit at the International C40 network of green cities, held at the Tivoli Congress Center⁴³, which is a network of more than 90 cities around the world whose common goal is to combat climate change. Copenhagen is therefore trying to achieve unprecedented levels of sustainability, among which the eleventh GOAL set out in the **United Nations Agenda 2030**: "Sustainable cities and communities", which aims to make cities inclusive, safe, resilient and sustainable, as 60% of the world's population is gradually focusing on metropolitan areas, which are the source of the economy and wealth⁴⁴. This leads to **congestion** in cities as they become overcrowded, leading people to live in **poverty**. Moreover, only 53% of citizens have the possibility to use public transport and 9 out of 10 breathe polluted air daily⁴⁵. In order to address these problems, 10 targets have been set, including **public transport** and **sustainable mobility**: "11.2 By

Copenhagen is attempting to achieve unprecedented levels of sustainability, zeroing greenhouse gas emissions by 2025.

2030, provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons"⁴⁶. Therefore, in the SDG objective 11 plan actions for sustainable transport were foreseen, reaching **50%** of **cycling trips** in 2025, thanks to the development of infrastructure and the creation of new safe roads for cyclists and pedestrians⁴⁷.

By 2019, the city was ranked first in **The Copenhagenize Index 2019**, which produces biennial data on urban cycling, allowing cities to measure their progress and compare with others, looking for solutions to increase sustainable mobility. Copenhagen is, therefore, the capital that has maintained since 2011 an important position in the field of bicycle-friendly, thanks to its 41,900

people who travel every day in the city riding their sustainable vehicle⁴⁸. The investment in this type of mobility starts at the top levels: it is considered the obvious choice for a large city like Copenhagen and, moreover, improves the health of citizens and eliminates CO2 emissions⁴⁹. The latter comes from a plan drawn up in 2013, which pushes for the **zeroing of greenhouse gas emissions** by 2025, by increasing in the use of renewable energy resources⁵⁰. With the data in hand it can be seen that many infrastructures have been

built to support soft mobility, in two years they have increased up to 62% the percentage of trips made for work and school, with the creation of 167 km of real regional bike highways, along with 12 pedestrian and bike bridges. In addition, the city has aimed at a regional connection, within 20 km of the city centre, by execution of eight comfortable roads, composed of large routes, repair stations and timed extensions⁵¹.

There are currently two other cities

It is the capital of the bike-friendly, with 41,900 people travelling by bike on 167 km of regional bike highways and 12 cycle-pedestrian bridges.

competing for the title: Amsterdam and Utrecht. The first differs by a few percentage points thanks to the drafting of the new cycle plan for 2022, which will lead to a drastic reduction in parking space, that will allow the implementation of parking for bicycles⁵². While Utrecht tries to make room among the big cities, with massive interventions that will lead to the creation of stations that will contain 22,000 bicycles⁵³.

- 42 - C40 cities - <https://www.c40.org/about>
- 43 - C40, *World Mayors Summit*, 2019 - <https://c40summit2019.org/about/about-the-venue/>
- 44 - Sustainable Development Goals, *Goals 11: Make cities inclusive, safe, resilient and sustainable. Sustainable cities: why they matter* - <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>
- 45 - Sustainable Development Goals, *Goals 11: Make cities inclusive, safe, resilient and sustainable* - <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>
- 46 - Sustainable Development Goals, *Goal 11 targets* - <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>
- 47 - Secretariat for management and Communication, *The capital of sustainable development. The City of Copenhagen's action plan for the sustainable development goals*, p.17
- 48 - Copenhagenize Index 2019, *01.Copenhagen* - <https://copenhagenizeindex.eu/cities/copenhagen>
- 49 - *Ibidem*
- 50 - Visitcopenhagen, *Go green: A sustainability guide to Copenhagen* - <https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/activities/go-green-sustainability-guide>
- 51 - Copenhagen, welcome to Denmark, *Copenhagen welcomes the UN SDGS* - <https://international.kk.dk/artikel/copenhagen-welcomes-un-sdgs>
- 52 - Copenhagenize Index 2019, *03.Utrecht* - <https://copenhagenizeindex.eu/cities/utrecht>
- 53 - Copenhagenize Index 2019, *02.Amsterdam* - <https://copenhagenizeindex.eu/cities/amsterdam>



Chel Architect, *S-train, capital region of Denmark*, Bike plus train-an attractive model, Cycling Embassy of Denmark - <https://cyclingsolutions.info/bike-plus-train-an-attractive-model/>

1.5 Un'occasione per l'arte

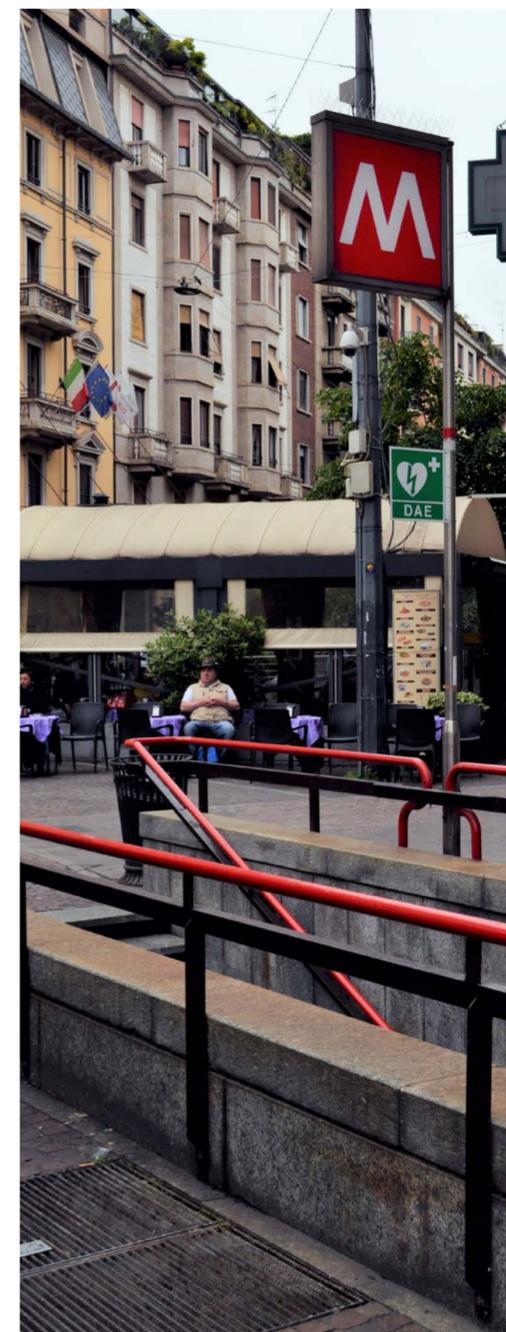
Ultimo tema di grande importanza per lo spazio pubblico e sempre più spesso legato al tema della metropolitana è quello dell'arte: ci si trova di fronte a una tematica già approcciata dal Comune di Torino sia per quanto riguarda l'ambiente cittadino sia per la linea 1 della metropolitana, ma non ancora sviluppata per il nuovo tracciato. La tematica non è banale perché non basta sostenere di averla risolta inserendo l'opera d'arte in un punto qualsiasi dello spazio; infatti, essa è stata a lungo sperimentata e portata avanti con ricadute molto diverse fra loro in base al periodo storico, alle caratteristiche specifiche del luogo fisico e geografico, alle correnti artistiche e al rapporto che ha voluto intrecciare con lo spazio pubblico, con le persone e con la cultura locale. Diventa quindi essenziale la conoscenza della storia dell'arte pubblica e, parallelamente, di come questa si sia rapportata con lo spazio della metropolitana con il passare degli anni. Per cui può derivare un'ampia gamma di strumenti di cui si può disporre per intervenire sulla linea 2 e sui suoi dintorni in base alle specificità del singolo caso.

Facendo riferimento ai casi studio osservati a Torino e nel corso del

Il tema dell'arte è stato a lungo sperimentato con ricadute diverse in base al periodo storico, alle caratteristiche del luogo, alle correnti artistiche e al rapporto con lo spazio pubblico.

viaggio studio a Napoli e a Milano, è possibile distinguere tre diverse strategie d'intervento. La prima, più datata e oggetto di riconoscimenti quali il Compasso d'Oro per l'architettura nel 1964, è quella applicata alla **linea rossa** di **Milano**. Ci si approccia a un caso in cui non interviene l'artista, ma sono presenti le figure dell'architetto e del grafico: **Albini, Helg e Noorda** lavorano trasformando elementi funzionali semplici quali i corrimano, i rivestimenti parietali modulari, le pavimentazioni e le insegne delle fermate in **segni grafici** ben **riconoscibili** e capaci di elevarsi ad elementi artistici veri e propri⁵⁴. Il progetto, infatti, si fonda sulla volontà di creare un'infrastruttura che disturbi il meno possibile l'edilizia circostante, pur rimanendo riconoscibile in ogni parte della città.

Di più recente realizzazione sono le **Stazioni dell'Arte** di **Napoli**, oggi riconosciute come uno dei migliori esempi di metropolitana artistica a livello europeo. La strategia, in questo caso, prevede la creazione di un **museo diffuso** d'arte contemporanea fruibile gratuitamente dai cittadini. L'idea, nata dal critico dell'arte, *Achille Bonito Oliva*, viene portata avanti, incessantemente, dalla metà degli anni Novanta fino ad oggi, con il preciso scopo di adeguare la città agli standard europei⁵⁵, riqualificando alcuni quartieri storici e periferici per dare un volto moderno alla città. Il progetto si è tradotto nella progettazione di stazioni molto diverse tra loro, realizzate in un periodo di tempo che ad oggi raggiunge i vent'anni. Ogni stazione è caratterizzata dalla presenza di **interventi congiunti** di artisti e architetti di fama locale o internazionale, capaci di far comunicare l'intera fermata con lo spazio urbano circostante. Ne deriva, all'opposto di Milano, una **disomogeneità di linguaggio** capace però di far comprendere al viaggiatore, una volta sceso dal vagone, le caratteristiche del luogo, preannunciando sotto terra quello che poi accadrà una volta raggiunta la superficie. Di particolare interesse sono le fermate **Salvator Rosa** (2001) e **Materdei** (2003), coordinate da **Alessandro Mendini**, il quale risistema



Fotografia di Quaranta G., Metropolitana di Milano, linea rossa, 2019

un tessuto urbano caratterizzato da eterogeneità e privato di un'identità con elementi scenografici, imprevedibili e legati alla festa, arricchendo questi spazi, come anche le fermate, di un connubio di interventi artistici molto diversi tra loro ma coerenti nel loro insieme⁵⁶. Di recente realizzazione è invece la fermata **Municipio** (2015), l'ultima messa in funzione, che integra al suo interno i resti del porto romano di *Neapolis* e

del distretto angioino ritrovati durante gli scavi. Il progetto della fermata, progettata da **Alvaro Siza** e da **Eduardo Souto de Moura**, prevede non solo la valorizzazione storica delle rovine⁵⁷, ma anche la loro reinterpretazione da parte dell'artista **Michal Rovner**⁵⁸ e il ridisegno della piazza sovrastante. L'approfondimento di sole due fermate di Napoli mette in mostra l'eterogeneità degli interventi che, seppur molto

differenti tra loro sia per il linguaggio utilizzato sia per rapporto fermata-spazio pubblico, **lavorano a sistema**. Esse sono accomunate, appunto, dall'uso dell'arte in quanto disciplina integrata alla progettazione dello spazio pubblico, impiegata per **rafforzare** non solamente **l'identità culturale** delle singole fermate ma, al contempo, anche quella culturale dell'intera città, trattando le fermate in alcuni casi come elemento di potenziale rigenerazione urbana, in altri come elemento di spettacolarizzazione e di richiamo per incentivare il turismo nella città.

L'ultima strategia d'intervento è quella della più recente **Metro di Torino**, caratterizzata da una progettazione a sistema dell'intero tracciato in cui l'arte non assume un ruolo predominante in quanto non è più il segno distintivo

di design o l'elemento fondativo nella realizzazione della singola fermata, ma rimane un pannello preconfezionato per l'artista in cui vengono **valorizzati**, stazione per stazione, gli **elementi architettonico-culturali** caratterizzanti la città. L'arte si traduce nelle vetrofanie dell'artista **Ugo Nespolo**: raffigurazioni iconiche uniche per ogni fermata, che richiamano il linguaggio della **pop art**⁵⁹. La città viene raccontata attraverso l'utilizzo di un **linguaggio artistico unitario**, associato alla scelta di appositi materiali che per cromia e origine richiamano i manufatti architettonici esterni alla fermata⁶⁰. Si tratta, quindi, di un progetto coerente stilisticamente per tutta la sua lunghezza, ma, se relazionato all'effettiva fruizione artistica dei passeggeri, poco funzionale: l'arte diventa il biglietto da visita pubblicitario della città olimpica del 2006, che poco aggiunge, oggi come oggi, alla fermata in sé.

Se i casi finora osservati fanno riferimento all'utilizzo della *public art* all'interno del progetto della metropolitana, le nuove frontiere dell'arte pubblica si stanno, al contrario, spostando verso una nuova concezione dell'arte e del suo rapporto con il pubblico. Si tratta di un'arte indirizzata a **coinvolgere la comunità** all'interno dell'opera, che diventa quindi **partecipata**, il cui fine è quello di creare nuove relazioni tra le persone,

Tre strategie di intervento: lavoro congiunto di maestranze, creazione di un museo diffuso d'arte contemporanea e progettazione a sistema del tracciato.

Fotografia di Quaranta G., *Fermata Materdei, metropolitana di Napoli, linea rossa, 2019*



potenziando al tempo stesso il senso di comunità. Emblematico, in questo senso, il caso dell'artista americano **Theaster Gates**, che fa ricadere questo processo di riappropriazione degli spazi, molto spesso definito con il termine **urbanismo tattico**⁶¹, nel campo dell'arte. In Italia non è una tematica nuova e ne è un ottimo esempio il progetto milanese *Piazze Aperte*, che prova a ridisegnare spazi cittadini utilizzando strategie a basso costo attraverso l'aiuto di volontari. Il progetto, non strettamente legato agli spazi della metropolitana, mostra come sia possibile migliorare spazi esistenti con interventi artistici a **basso costo**, e può essere preso come esempio per pensare a una possibile derivazione da applicare agli spazi della stessa. Ultimo caso è il progetto **Art on the Underground** di **Londra**. Si tratta di un metodo innovativo, non ancora sperimentato con successo nelle metropolitane italiane, per esporre le più recenti frontiere artistiche negli spazi pubblici molto frequentati della metropolitana⁶². L'intervento non è più parte di un progetto di pianificazione urbanistica o di integrazione architettonica con la struttura, ma prevede **installazioni temporanee** in spazi sempre diversi della linea che rendono l'infrastruttura un luogo flessibile e cangiante in cui l'arte possa reinventarsi in modalità ogni volta differenti. Si ottiene l'effetto di una

Le nuove frontiere dell'arte si spostano verso la *public art* non sempre strettamente legata alla metropolitana, ma a spazi pubblici disegnati insieme ai cittadini.

metropolitana **dinamica**, in continua trasformazione e in dialogo costante con i suoi fruitori.

Sono tutte metodologie di approccio all'arte molto diverse tra loro, ognuna caratterizzata da aspetti positivi e negativi da tenere in considerazione. Si passa da interventi in cui l'arte è integrata al procedimento progettuale, come nel caso di Napoli e Torino, a casi in cui il singolo elemento progettato si eleva ad oggetto artistico, come per i casi della metropolitana di Milano e di Piazze Aperte. Ci sono casi in cui l'intervento artistico è permanente, e casi in cui è flessibile, come per Londra e, anche in questo caso, per Piazze Aperte. Se è vero però che seguire le ultime correnti artistiche sembra la scelta più ovvia, dall'altro lato non sempre questa può risultare adeguata a lavorare in tutti

gli spazi pubblici. Osservare questo ampio *range* di possibilità diventa quindi utile per riflettere sull'area di progetto per poi capire quale scelta sia più utile per valorizzare la fermata Cimarosa-Tabacchi: la scelta potrà ricadere su una strategia piuttosto che su di un'altra in base alle caratteristiche specifiche dell'area e su quella che deve essere la strategia adottata dal progetto. Parlare di arte vuol dire, per concludere, non scegliere un artista a cui affidare un compito, ma capire quali possano essere le **ricadute artistiche** all'interno del progetto, motivandole concordemente con la propria precisa visione progettuale.

An occasion for art. The last theme of great importance for the public space and more and more often linked to the theme of the underground is that of **art**: we are faced with a theme already approached by the City of Turin both as regards the city environment and for line 1 of the underground, but not yet developed for the new route. The theme is not trivial because it is not enough to claim to have solved it by inserting the work of art in any point of the space; in fact, it has long been experimented and carried out with very different effects depending on the historical period, the specific characteristics of the physical and geographical place, the artistic currents and the relationship

that it wanted to establish with the public space, with people and with the local culture. It is therefore essential to know the history of public art and, at the same time, how it has related to the space of the metro over the years. Therefore, a wide range of tools can be derived that can be used to intervene on line 2 and its surroundings according to the specificity of each case.

Referring to the case studies observed in Turin and during the study trip to Naples and Milan, it is possible to distinguish three different intervention strategies. The first, older and the subject of awards such as the *Compasso d'Oro* for architecture in 1964, is the one applied to the **red line** in **Milan**. We approach a case in which the artist does not

The theme of art has long been experimented with different effects depending on the historical period, the characteristics of the place, the artistic currents and the relationship with public space.

intervene, but the figures of the architect and graphic designer are present: **Albini, Helg** and **Noorda** work by transforming simple functional elements such as handrails, modular wall coverings, floors and signs of the stops into clearly **recognizable graphic signs** capable of elevating themselves to true artistic elements⁵⁴. The project, in fact, is based on the desire to create an infrastructure that disturbs the surrounding building as little as possible, while remaining recognizable in every part of the city.

More recent construction are the **Art Stations** of **Naples**, now recognized as one of the best examples of artistic underground at a European level. The strategy, in this case, provides for the creation of a widespread museum of contemporary art accessible to citizens free of charge. The idea, born from the art critic **Achille Bonito Oliva**, is carried on, incessantly, from the mid-nineties until today, with the precise aim of adapting the city to European standards⁵⁵, redeveloping some historical and suburban districts and to give a modern face to the city. The project has resulted in the construction of very different stations, built in a period of time that now reaches twenty years. Each station is characterized by the presence of **joint interventions** of artists and architects of local or international fame, able to communicate the entire stop with

the surrounding urban space. The result is, unlike Milan, a lack of **homogeneity of language**, however, able to make the traveler understand, once off the wagon, the characteristics of the place, announcing under the ground what will happen then once you reach the surface. Of particular interest are the *Salvator Rosa* (2001) and *Materdei* (2003) stops, coordinated by **Alessandro Mendini**, who resets an urban fabric, characterized by heterogeneity and deprived of an identity, with scenic elements, unpredictable and linked to the party they enriching the spaces, as well as the stops, it's a combination of artistic interventions very different from each other but consistent in their entirety⁵⁶. Recently built is the *Municipio* stop (2015), the last to be put into operation, which integrates the remains of the Roman port of Neapolis and

Three strategies of intervention: joint work of workers, creation of a widespread museum of contemporary art and design of the layout system.

the Angevin district found during the excavations. The project for the stop, designed by **Alvaro Siza** and **Eduardo Souto de Moura**, includes not only the historical enhancement of the ruins⁵⁷ but also their reinterpretation by the artist **Michal Rovner**⁵⁸ and the redesign of the square above. The study of only two stops in Naples shows the heterogeneity of the interventions that, although very different from each other in terms of both the language used and the relationship between the stop and public space, work as a system. They share, in fact, the use of art as an integrated discipline in the design of public space, used to **strengthen** not only the **cultural identity** of individual stops but, at the same time, also the cultural identity of the entire city, treating the stops in some cases as an element of potential urban regeneration, in others as an element of spectacularization and appeal to encourage tourism in the city. The last strategy of intervention is that of the most recent **Metro** of **Turin**, characterized by a system design of the entire route in which the art does not assume a predominant role as it is no longer the distinctive sign of design or the founding element in the realization of the single stop, but remains a pre-packaged panel for the artist in which are **enhanced**, station by station, the **architectural-cultural elements** that

characterize the city. Art is translated into the glass stickers of the artist's **Ugo Nespolo**: iconic representations unique for each stop, recalling the language of **pop art**⁵⁹. The city is then told through the use of a **unified artistic language**, associated with the choice of special materials that for color and origin recall the architectural artifacts outside the stop⁶⁰. It is therefore a project that is stylistically coherent along its entire length, but if related to the actual artistic use of passengers, it is not very functional: art becomes the advertising business card of the Olympic city of 2006, which today, adds little to the stop itself.

If the cases observed so far refer to the use of **public art** within the underground project, the new frontiers of public art are, on the contrary, shifting towards a new conception of art and its relationship with the public. It is an art aimed at **involving communities** within the work, which then becomes **participatory**, whose aim is to create new relationships between people, while enhancing the sense of community. Emblematic, in this sense, is the case of the American artist **Theaster Gates**, who brings this process of re-appropriation of spaces, very often defined by the term **tactical urbanism**⁶¹, back into the field of art. In Italy, this is not a new theme

and an excellent example is the Milanese project *Piazze Aperte*, a project that tries to redesign city spaces using low-cost strategies and with the help of volunteers. The project, not closely linked to the spaces of the underground, shows how it is possible to improve existing spaces with **low-cost** artistic interventions, and can be taken as an example to think of a possible derivation to be applied to the spaces of the same.

Last case is the project **Art on the Underground** in London. It is an

innovative method, not yet successfully experimented in the Italian subways, to expose the most recent artistic frontiers in the very popular public spaces of the subway⁶². The intervention is no longer part of an urban planning project or architectural integration with the structure, but provides a **temporary installations** in ever-changing spaces of the line that make the infrastructure a flexible and changing place where art can reinvent itself in different ways each time. The effect is that of a **dynamic**

The new frontiers of art are moving towards public art, not always closely linked to the underground, but to public spaces designed together with the citizens.

wide range of possibilities is therefore useful to reflect on the project area and then understand which choice is more useful to enhance the stop Cimarosa-Tabacchi: the choice may fall on a strategy rather than on another based on the specific characteristics of the area and on what must be the strategy adopted by the project. Talking about art means, in conclusion, not choosing an artist to whom to entrust a task, but understanding what the **artistic repercussions** within the project can be, motivating them in accordance with one's precise design vision.

metro, in continuous transformation and in constant dialogue with its users.

They are all very different methods of approaching art, each one characterized by positive and negative aspects to take into account. They range from interventions in which art is integrated into the design process, as in the case of Naples and Turin, to cases in which the single designed element becomes an artistic object, as in the case of the Milan underground and the Open Squares. There are cases in which the artistic intervention is permanent, and cases in which it is flexible, such as for London and for Open Squares. If it is true, however, that following the latest artistic trends seems to be the most obvious choice, on the other hand, this may not always be adequate to work in all public spaces. Observing this

Fotografia di Quaranta G., Intervento di urbanismo tattico a Milano, 2019



-
- 54 - Gambardella C., Ottieri S., Sinigaglia A., *Passeggiata sotterranea. A walk underground*, in “Domus”, n. 953, Dicembre 2011, pp. 60-63
- 55 - Comune di Napoli, Metropolitana di Napoli S.p.A., *La metropolitana di Napoli, nuovi spazi per la mobilità e la cultura*, Electa, Napoli, 2000, pp. 31-46
- 56 - Mendini A., *Metropolitana Linea 1: Stazione Materdei*, in “Abitare”, n. 439, Maggio 2004, pp. 174-179
- 57 - De Risi A., *The Three “As” of the Naples Metro System*, in “Engineering”, n. 4, Aprile 2018, pp. 175-179
- 58 - Scotto di Vettimo O., *Napoli, aperta la stazione Municipio della Metropolitana dell’Arte*, Il giornale dell’arte.com - <https://www.ilgiornaledellarte.com/articoli/2015/5/124357.html>
- 59 - Andina T., *Tra Lichtenstein e Warhol - Il pop fiabesco di Ugo Nespolo*, in “Rivista di estetica”, supplemento al n. 58, 2015, p. 75-80
- 60 - MetroTorino, GTT Gruppo Torinese Trasporti, Città di Torino, *La metropolitana automatica di Torino. Quindici parole per raccontare una grande opera*, GTT, Torino, 2006, pp. 74-75
- 61 - Perelli L., *Arte che non sembra arte*, FrancoAngeli s.r.l., Milano, 2017, pp. 61-69
- 62 - Art Map, *Art on the Underground* - <https://art.tfl.gov.uk/wp-content/uploads/2017/05/web-download.pdf>



Un vecchio quartiere da (ri)scoprire

Discovering an old neighborhood

Il retroscena. Il progetto di un'area di Torino così strettamente legata ad ambiti di così ampio respiro deve ora confrontarsi con la **realtà locale** e le relative **peculiarità**. Lavorare in relazione ai grandi sistemi e confrontarsi con le realtà più specifiche permette di non sottovalutare nessuna potenzialità dell'area e, quindi, di creare un progetto strettamente legato a una ben precisa *vision* della città. Si tratta di definire alcune **lenti** attraverso le quali osservare l'area su cui si vuole intervenire. Sono state usate metodologie diverse per lo studio e la comprensione del luogo, dallo studio di testi storici all'analisi dell'esistente a varie scale, per comprendere molteplici aspetti, da quelli fisici a quelli funzionali, in un rapporto tra i vari settori della città.

Inizialmente, infatti, è stata inquadrata l'area rispetto alla città: partendo dalla **ricerca storiografica** usata per recepire informazioni riguardanti lo sviluppo urbano, sono stati messi in evidenza alcuni elementi essenziali per comprendere l'**identità del luogo**, in modo da inquadrare in una fase successiva le possibili vocazioni future. Si parte, quindi, dalla storia della **Reggia del Viboccone**, passando per la **Manifattura Tabacchi**, opificio che ha dato origine al borgo come lo conosciamo, arrivando alla sua dismissione e alle trasformazioni dell'ultimo secolo che la riguardano. Inoltre, sono stati eseguiti alcuni **sopralluoghi** utili a comprendere più da vicino la situazione dell'area, aiutandosi con lo strumento della **fotografia**. Questo metodo ha permesso

Il progetto si deve confrontare con la realtà locale e le relative peculiarità, per cui si deve lavorare con i grandi sistemi definendo una nuova "vision" della città.

Si tenta di comprendere gli spazi che si interfacciano con l'uscita della linea 2 e con il progetto di riqualifica della Manifattura Tabacchi.

The project has to deal with the local reality and its peculiarities, so you have to work with large systems and define a vision of the city.

non solo di percepire lo spazio dal punto di vista dei potenziali fruitori, ma anche di comprendere le **relazioni** che si formano nel concreto fra le sue parti, supportando le indagini di tipo prettamente urbanistico nella scelta degli elementi da prendere in considerazione nella fase di progetto. Ne è discesa una maggior facilità nell'intuire le potenzialità nascoste dell'area, i principali metodi di fruizione e i percorsi preferenziali di spostamento. A corredo della fotografia, come già accennato, è stata portata avanti un'indagine di tipo urbanistico, atta a definire in modo più oggettivo il funzionamento dell'area. Si è trattato di lavorare mettendo a **sistema** diverse **mappe di analisi urbanistiche** e, allo stesso tempo, ragionando su quelli che sono gli scenari futuri che la Città Metropolitana di Torino prevede per tale l'area. In sintesi, questo capitolo è totalmente mirato alla **comprensione degli spazi** che si interfacciano con l'uscita della linea 2 e con il progetto di riqualifica dell'ex Manifattura Tabacchi, comprensione che servirà poi per definire, nel capitolo successivo, le linee guida di intervento e il progetto che ne deriverà.

The backstage. The project of an area of Turin so closely linked to such wide areas now has to deal with the **local reality** and its **peculiarities**. Working in relation to the large systems and dealing with the more specific realities allows us not to underestimate any potential of the area and, therefore, to create a project closely linked to a precise vision of the city. It is a matter of defining some **lenses** through which to observe the area on which you want to intervene. Different methodologies have been used for the study and understanding of the place, such as the study of historical texts, photography as a tool for storytelling and urban analysis.

Initially we tried to frame the area in relation to the city, starting from the **historiographic research** capable of receiving useful information on urban development and its motivations, we highlighted some essential elements to understand the **identity**

of the place and its possible future vocations: from the construction of the **Palace of Viboccone** up to the realization of today's **tobacco factory** and its disposal. In addition, a number of **inspections** have been carried out in order to gain a closer understanding of the situation in the area, with the help of photography. This method has allowed not only to perceive the space from the point of view of potential users, but also to understand the **relationships** that are formed in practice between its parts, supporting purely urban investigations in the choice of elements to be taken into account in the design phase. It is easier to understand the hidden potential of the area, the main methods of use and the preferential routes of movement. In support of the photograph, as already mentioned, an urbanistic investigation was carried out to objectively define the functioning of the area. It was a question of working by putting together different **maps of urban analysis** and, at the same time, thinking about the future scenarios that the Metropolitan City of Turin foresees for this area. In short, this chapter is totally aimed at **understanding the spaces** that interface with the exit of line 2 and with the redevelopment project of the former *Manifattura Tabacchi*, an understanding that will then serve to define, in the next chapter, the guidelines for intervention and the project that will follow.

An attempt is made to understand the spaces that interface with the exit of line 2 and with the redevelopment project of the Manifattura Tabacchi.

2.1 In continuità con il passato

L'attuale capitolo cercherà di spiegare quali siano i tratti salienti delle trasformazioni urbane del Borgo Regio Parco e delle aree circostanti, a partire dalle prime testimonianze utili fino ad arrivare ai giorni nostri. Non si tratta però di una ricerca storica fine a se stessa, in quanto tutte le informazioni recuperate permetteranno di ricostruire i diversi ruoli che l'area ha ricoperto nel tempo per la città. Da un confronto tra le informazioni così reperite, potranno derivare una serie di segni e strategie che, riorganizzate in modo opportuno, permetteranno di intervenire con un progetto coerente non solamente con le attuali strategie della città, ma anche con le trasformazioni storiche che l'area ha subito, sempre se risulteranno degne di interesse e di valorizzazione. Nei capitoli successivi, quindi, verrà attuata una ricerca di questi segni sul territorio. Alcuni sono ancora oggi visibili, altri sono nascosti ma ancora presenti, altri ancora sono andati persi e potranno essere richiamati alla memoria con appositi interventi di potenziamento culturale della città. Grazie alle indagini fotografica e urbanistica che verranno successivamente, sarà possibile ricreare non solo una connessione tra le

parti fisiche, ma anche tra le diverse sovrapposizioni storiche.

Il Parco e la residenza: il sogno sabaud. Risalendo la linea del tempo è possibile accorgersi di come l'area di Torino oggi chiamata **Regio Parco** sia stata per molto tempo situata all'esterno delle mura cittadine. Le prime documentazioni riguardanti la presenza di edifici nella campagna circostante risalgono al XIV e al XVI secolo, periodo in cui i torinesi si spostarono a causa di un'epidemia di peste. Qui sorsero in seguito ville per l'ozio e la villeggiatura: si trattava di luoghi non urbanizzati, quindi lontani dal caos cittadino¹.

Fondamentale è l'anno **1563**, che segnò il trasferimento della capitale del ducato di Emanuele Filiberto di Savoia a Torino, e aumentò l'importanza strategica delle aree rurali immediatamente adiacenti il centro urbano²; il Duca iniziò, infatti, una campagna di acquisti che comprendeva, tra gli altri territori, anche il cosiddetto **"Palco"**, spazio compreso tra Stura, Dora e Po. Il Palco venne destinato in un primo momento a spazio di caccia esclusivo per il Duca, diventando poi un prolungamento extraurbano del Palazzo Vecchio³ e infine, nel **1568**, venne scelto per la realizzazione del **parco del Viboccone**⁴. Gli anni seguenti furono utili al disegno del parco: si realizzarono

l'omonima fontana, lo scavo delle bealere per l'irrigazione⁵ e si tracciò il sistema viario, mentre nel 1600, grazie all'aiuto di **Ascanio Vitozzi**, il parco assunse un aspetto scenografico⁶. Di poco successivo fu il progetto della residenza, disegnata e realizzata tra il 1602 e il 1609, con l'aiuto, secondo alcune fonti, di **Andrea Palladio**⁷: nacque così il **Palazzo del Viboccone**. Costruito inglobando alcuni rustici preesistenti, si

decise di impostarlo secondo l'asse Est-Ovest proveniente dalla città. Gli assi Nord-Sud, invece, furono predisposti per i percorsi del *loisir*⁸, in modo da consentire il raggiungimento di grotte, spazi venatori e luoghi dedicati alle arti liberali, per le matematiche e la teologia⁹.

Al **1620** risalgono alcune planimetrie raffiguranti l'intenzione di ampliare il palazzo per trasformarlo nella nuova



Stralcio di mappa *Tipico Demonstrativo del Parco Vecchio e Nuovo Cassine e Bani di S.A.R.*, fine XVIII secolo, AST, Corte, Provincia di Torino, m.I. d'addizione, n.7. Residenza del Viboccone

residenza del Duca; nonostante l'idea originale prevedesse un impianto monumentale, gli interventi del 1629 attuarono poche modifiche, tra cui la copertura del grande cortile ovato antistante il palazzo¹⁰. Il progetto si fermò nel **1630** con la **morte del Duca:** il Parco smise di essere utilizzato come spazio di *loisir* e ritornò alle sue funzioni agricole¹¹. La cessione nel **1640** da parte di Maria Cristina all'ingegnere Maurizio

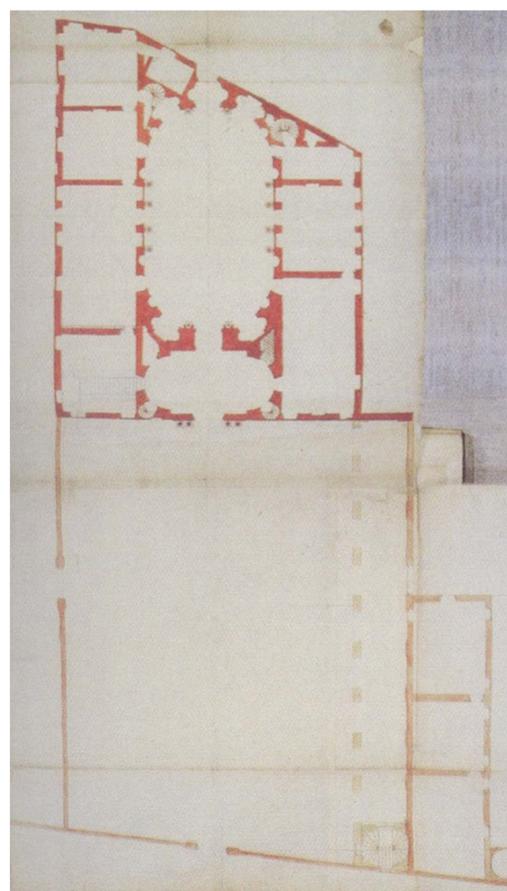
Vanelli, ne segnò il primo passo verso la **dismissione**. La **guerra civile** del 1643 fu decisiva per il futuro dell'area, in quanto la parte produttiva fu concessa in affitto a privati con la conseguente chiusura del palazzo. Durante l'**assedio dei francesi** del 1706, divenne quartier generale dei piemontesi e subì ingenti danni e rimase in tale stato fino al **1758**, anno in cui iniziarono i lavori per la trasformazione in **Regia Manifattura per il Tabacco**¹².

Il tabacco come soluzione.

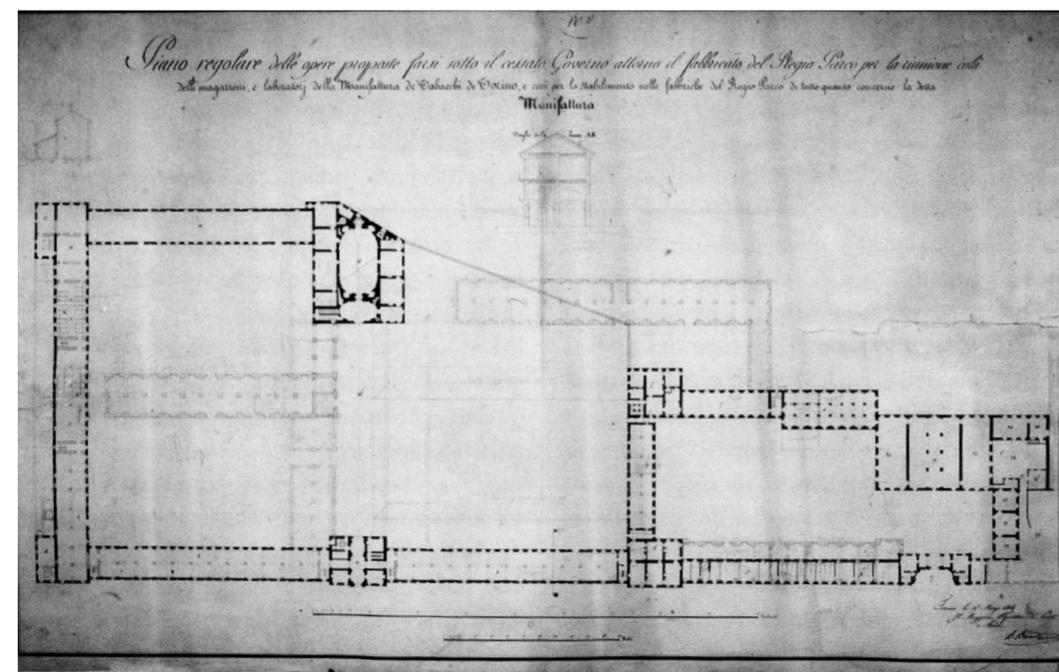
Il **balletto del tabacco** eseguito nel XVII secolo in onore di Cristina di Francia¹²³ mise in luce l'importanza che questo aveva assunto all'interno della corte ducale di Torino. Si trattava in realtà di una pianta medicinale importata da **Fernandez da Toledo** che divenne, nel XVI secolo, abitudine sociale nelle corti Europee¹⁴. A Torino l'importanza fu tale che vennero istituite gabelle per disincentivare la produzione privata al fine di concentrare le operazioni in un'unica fabbrica. Fondamentale quindi fu il **1638**, anno in cui si istituì il monopolio e si progettò la nuova manifattura di tabacco, su esempio di quelle francesi¹⁵. Nel **1740** il Parco, denominato **Regio** nel **1713** con l'ottenimento del titolo di re da parte dei Savoia¹⁶, e la dimora aulica del Viboccone ormai in rovina furono designati per la realizzazione¹⁷. Il progetto fu assegnato a

Benedetto Ferroggio e a **De Vincenti** e nel **1758** iniziarono i lavori, che prevedevano la ristrutturazione di alcuni edifici come alloggio delle maestranze e la costruzione di nuovi fabbricati¹⁸. Venne inoltre scavato, nel 1759, un **canale** a servizio della fabbrica¹⁹, situato a destra della Dora, come prosecuzione di quello preesistente dei Molassi²⁰, denominato **Canale del Regio Parco**, che correva parallelo alla strada per

il Parco²¹, arrivando a suddividersi in tre rami entranti nell'opificio. I lavori continuarono sotto la supervisione di **Giovanni Battista Ferroggio**, subentrato al posto del fratello, morto nel 1775²². L'**inaugurazione** della Manifattura avvenne nel **1789**²³ assieme all'annessa cappella ducale intitolata al Beato Amedeo XI e realizzata sfruttando il vecchio cortile ovato del Viboccone²⁴. Confrontando i documenti storici si



Carlo di Castellamonte, stralcio di mappa *Ritiro della residenza ducale*, 1620 circa, Biblioteca Nazionale, *Manoscritti Rari*, Q I 64, F. 21.



Benedetto Brunati, stralcio di mappa *Piano regolare delle opere proposte farsi sotto il cessato Governo attorno il fabbricato del Regio Parco per la riunione colà delli magazzini e laboratorj della Manifattura de' Tabacchi di Torino e così per lo stabilimento nelle fabbriche del Regio Parco di tutto quabto concerne la detta Manifattura*, Torino, 15 marzo 1819. ASTo, *Genio Civile, Fabbricati Demaniali*, Disegni, "Manifattura Tabacchi al Regio Parco", n.33/12.

può notare come l'ingresso dell'opificio sia stato realizzato in asse con il nucleo originario del palazzo sabauda. Nello stesso anno il vicino fiume Po iniziò ad essere attraversato in barca per far arrivare da Sassi la manovalanza²⁵ (vedi immagini a pp.105-106).

Durante il XIX secolo l'aumento della richiesta di tabacco determinò numerose modifiche e ampliamenti all'interno della Manifattura, la quale diventò dopo gli anni '40 il più grande **opificio torinese**, con circa 600 operai. La concentrazione di tutte le lavorazioni allo stabilimento nel **1855**, secondo un progetto di legge, portò alla ristrutturazione dell'edificio e al raggiungimento, nel **1875**, di un picco di **2500 operai**²⁶. Nella seconda metà del secolo, infine, intervenne lo Stato nella gestione, attraverso la **monopolizzazione** della produzione prima nel 1861 e in seguito nel 1884, dopo un breve ritorno al privato nel 1869²⁷. Tra le trasformazioni di maggior rilievo si ricorda il progetto che determinò, nel 1893, la trasformazione della chiesa interna alla Manifattura in un deposito tramite un apposito sopralco²⁸.

Le origini del borgo. Il **Regio Parco** rimase un insieme di campi e pascoli fino all'ultimo ventennio del secolo²⁹, ad esclusione del borgo adiacente alla manifattura, i cui primi

edifici sorsero a partire dal **1853**: furono costruite modeste case di barriera a basso costo, situate all'esterno della cinta daziaria³⁰. Queste vennero impostate lungo un **asse**, forse precedentemente utilizzato per raggiungere una chiesa poi scomparsa dedicata a Santa Maria Maddalena, collocata vicino all'attuale Piazza Bottesini. Su tale asse, denominato appunto **Via Maddalene**, si attesteranno Piazza Abba e Via San Benigno³¹, configurando quella che sarà la struttura fondativa del borgo, che si ritrovò però **isolato** rispetto alla città di Torino, condizione derivata dalla mancata espansione del tessuto edilizio in direzione Nord-Est. Due erano le principali **barriere fisiche** che frenarono questa espansione: il primo nucleo del **Cimitero Monumentale**, costruito nel 1826 a seguito dell'editto napoleonico, e la **ferrovia Torino-Novara**, realizzata nel 1854. Solamente nel 1887, con il "*Piano regolatore per il prolungamento dei corsi e delle vie fuori la Cinta daziaria*", il borgo divenne parte integrante della città e iniziò il processo di edificazione delle aree rurali circostanti³².

Gli anni successivi portarono alla realizzazione dei servizi fondamentali per il borgo come scuole, chiese e banche. Nel 1880 ci fu la realizzazione dell'**asilo Umberto I**, mentre nel 1882 quella del primo nucleo della **scuola**

elementare Giuseppe Cesare Abba, entrambi costruiti per custodire i figli delle sigaraie, una figura professionale molto importante all'interno della Manifattura. Nel 1887 iniziò infine la realizzazione della **chiesa parrocchiale di San Gaetano da Thiene**, voluta dal cardinale Alimonda, arcivescovo di Torino particolarmente attento al futuro delle periferie. Il motivo della realizzazione riguardò l'inadeguatezza

della cappella ducale interna alla Manifattura, utilizzabile dagli abitanti per le funzioni quotidiane, ma non era adatta allo svolgimento di quelle ufficiali, per le quali doveva essere utilizzata la lontana parrocchia di San Gioachino vicino al Ponte Mosca. La realizzazione terminò nel 1889 assieme all'attigua **Alma Mater**, un possedimento della Curia divenuto poi residenza di seminaristi, scuola della Croce Rossa, casa di cura



Il vecchio borgo del Regio Parco in una cartolina illustrata di inizio Novecento, Collezione privata.

per la tubercolosi e reparto maternità per donne emigrate che volevano dare ai figli cittadinanza italiana. Nel 1940, venne poi occupata dall'esercito tedesco e dalle SS, diventò scuola per partigiani privi di licenza elementare, succursale di una scuola dell'obbligo negli anni '50 e '60; oggi è sede del centro di accoglienza per donne extracomunitarie³³. Al 1906 risale la realizzazione della **Cassa Operaia depositi e prestiti** di San Gaetano situata nell'omonima via, che fu la prima banca del borgo. Passò poi a laboratorio di marionette negli anni '70 e '80, mentre recentemente è stata convertita in centro di ascolto per problematiche sociali, sede di attività di gruppo e conferenze per giovani e anziani. Risale, infine, al 1912 l'ammodernamento dell'Asilo Umberto I, mentre la Scuola Elementare Abba fu ampliata una prima volta nel 1918 e poi nel 1925, dopo la demolizione del nucleo originario³⁴.

Parallela allo sviluppo della Manifattura dei Tabacchi ci fu la realizzazione, nel **1833**, del primo nucleo per la **Filatura da cotone Vanzina**, retrostante rispetto alla prima, nella quale si lavoravano anche il lino e la canapa. Nel 1847 l'edificio fu convertito alla brillatura del riso, alla produzione e alla lavorazione di materiale ferroso nel 1857 e nel 1881 tornò alla produzione **tessile**, nel 1920 prese avvio un progetto per la produzione di fibre

artificiali (Snia) che diede tuttavia scarsi risultati a causa dell'umidità; l'edificio passò quindi alla FIMIT, produttrice di isolanti e insonorizzanti per l'industria automobilistica³⁵.

L'urbanizzazione del "Palco".

Successivo al borgo fu l'edificazione delle aree rurali circostanti: dal 1908 si attuarono diversi progetti di case operaie e di edilizia IACP (Istituto Autonomo per le Case Popolari), che nel 1912 vennero annesse alla città in seguito all'ampliamento della Cinta Daziaria secondo il Piano Regolatore del 1906-1908³⁶. Questo prevedeva, inoltre, il **ridisegno degli assi di spostamento** tra i quali avrebbe acquisito importanza l'attuale **Via Bologna**, a lato della quale nel 1913 vennero costruiti l'**Istituto Zooprofilattico** e, l'anno successivo, il **Lanificio fratelli Piacenza**, l'**Istituto Lombroso** e i **magazzini della Croce Rossa Italiana**³⁷. Del 1918 è il **Trincerone**, importante asse ferroviario che consentiva di arrivare direttamente all'interno della Manifattura Tabacchi, la cui invalicabilità fu risolta nel 1923 con la realizzazione del sovrappasso in *rocaille*³⁸. Per osservare l'ultimo grande periodo di trasformazione dell'area si deve aspettare il secondo dopoguerra: tra gli anni '50 e '70, infatti, vennero abbattute numerose cascine per lasciare il posto a insediamenti pubblici e privati³⁹, mentre nel 1970 ci fu

l'abbattimento dell'edificio adibito ad alloggio per gli operai della Manifattura, al cui posto furono edificati nuovi palazzi⁴⁰.

Nel frattempo a partire dal 1922, la **Manifattura Tabacchi** fu ampliata per l'introduzione di nuovi macchinari, mentre nel 1943 subì gravi danni dovuti ai bombardamenti aerei della Seconda Guerra Mondiale, che determinarono la demolizione di alcuni spazi tra i quali la cappella⁴¹ e la successiva ricostruzione, in parte sotto la direzione dell'ing. Pier Luigi Nervi⁴². Risale al dopoguerra l'assunzione di orfane, vedove di guerra e profughe istriane per riavviare la produzione⁴³. Gli **anni '60** determinarono poi la sua radicale **trasformazione**: si decise di costruire diversi fabbricati e introdurre nuovi macchinari moderni, che entrarono in funzione solamente nel 1968, in attesa di una scelta da parte del Monopolio di Stato sul suo futuro. Le trasformazioni produttive e la chiusura di numerosi reparti determinò la scomparsa della figura della sigaraia⁴⁴.

L'abbandono delle fabbriche.

L'ultima modifica compiuta all'interno del borgo si ha con la nascita del **Progetto Area Abba** nel **1989**. Lo scopo era la ristrutturazione degli spazi pubblici e della circolazione, sfruttando la decisione di spostare il capolinea della linea 18 e dei tram da Piazza Abba a Piazza Sofia.

Il progetto, calato tra gli isolati compresi tra Via Bologna, Corso Mamiani, Corso Regio Parco e Via Pergolesi, si riproponeva di valorizzare l'identità borghigiana locale riqualificando l'area nei suoi elementi fondativi. Il progetto definiva, così, un piano del colore, pedonalizzava alcuni assi strategici, ridistribuiva gli stalli per i parcheggi e realizzava un nuovo sagrato per la chiesa di San Gaetano, deviando sulla sinistra la strada. In particolare si lavorò su **Via Maddalene**, l'asse fondativo del borgo, il quale fu **pedonalizzato** e reso fruibile dai *dehors* dei negozi; Piazza Abba venne adibita ad eventi temporanei e suddivisa fra una parte pedonale e una a parcheggi, mentre sul retro della chiesa di San Gaetano da Thiene venne realizzato uno spazio per eventi con un apposito spazio gioco per i bambini⁴⁵.

Il lento declino della Manifattura Tabacchi, iniziato a partire dagli anni '60, portò alla **chiusura** definitiva nel **1996**, con il trasferimento dei 250 operai in altri settori⁴⁶. La dismissione, iniziata nel 1999, portò all'acquisizione del bene da parte del Demanio dello Stato, in parte consegnata provvisoriamente all'**Università degli Studi di Torino**; sempre nel 1999 cessa la produzione della FIMIT, subito acquisita dal Comune di Torino e ceduta anch'essa all'università⁴⁷. La nuova gestione universitaria, pensata



Giovanni Battista Sappa ing., stralcio di mappa Département du Po, Arrondissement Communal Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du Gouvernement du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, Catasto della città e del suo intorno, 1804, ASTO, Riunite, Finanze, Casati, Catasto francese, Torino, F9.

magazzini e depositi dell'Università⁴⁸. Con il cessato interesse da parte dell'Università di Torino i due complessi rimasero privi di un futuro fino agli scorsi anni, momento in cui prende forma un nuovo progetto potenzialmente capace di rigenerare l'intera area del Borgo Regio Parco.

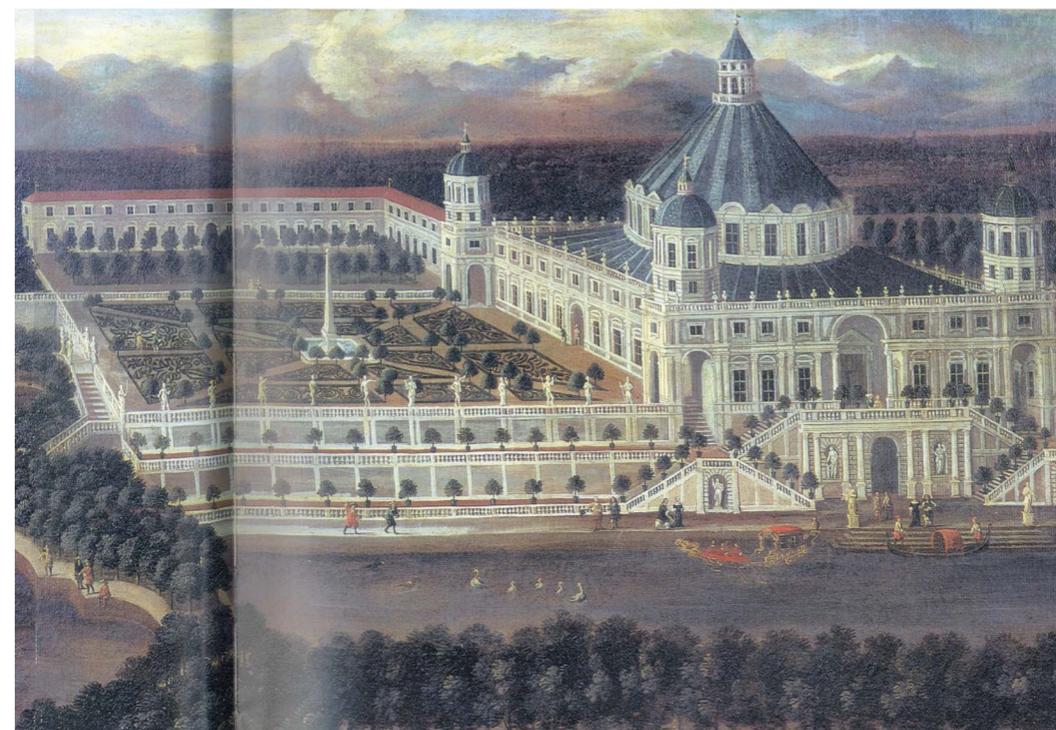
L'ultimo progetto riguardante il futuro dell'intera ex Manifattura Tabacchi è stato proposto nel 2018 dalla **REAM SGR - Real Estate Asset Management SGR S.p.A.**, e prevede la sua conversione in una "Welfare City", icontenente attività di tipo sanitario e socio-sanitario, servizi e commerciale, culturale-educativo e sociale-abitativo; i ricavi di tale operazione permetterebbero inoltre la riqualifica dell'area dell'ex FIMIT. Attualmente sono in corso le procedure burocratiche atte a verificarne la concreta possibilità di attuazione⁴⁹.

Si conclude il capitolo con una linea del tempo raffigurante gli avvenimenti chiave che hanno segnato la storia dell'area in questione e con alcuni schemi raffiguranti la trasformazione dell'area nel corso dei secoli e le relative funzioni che l'hanno caratterizzata. Si possono distinguere nel complesso cinque diverse fasi, una prima, seicentesca, in cui è presente solamente la residenza del Viboccone e il parco annesso collegati alla città da

per dare una nuova definizione alle strutture e nuova vita al quartiere grazie alla presenza dei giovani, porta, nel 2002, all'approvazione di una variante al Piano Regolatore, che assegna una nuova destinazione d'uso alla Manifattura Tabacchi, convertendola in spazio destinato a servizi pubblici universitari. Vennero così recuperati alcuni ambienti del piano terreno affacciati su Corso Regio Parco, adibiti poi a centro di immatricolazione, archivi, museo,

una strada poi rinominata Corso Regio Parco; l'area utilizzata per la caccia dai Savoia e in parte coltivata era delimitata dal Po, dalla Dora e dalla Stura, tre dei quattro fiumi che attraversano la città. La fase successiva è quella settecentesca in cui la residenza viene abbandonata e riutilizzata come Manifattura dei tabacchi e le aree circostanti sono completamente adibite all'agricoltura e alla coltivazione di prodotti utili all'attività manifatturiera. L'Ottocento è il secolo in cui inizia l'espansione della città verso nord: si tracciano i primi assi viari, si sviluppa il borgo della manifattura e si realizza il

primo nucleo del Cimitero Monumentale. L'espansione urbana prosegue poi per tutta la fase novecentesca in cui sorgono numerosi complessi residenziali e aree industriali servite dall'importante solco del Trincerone; in questa fase l'espansione proseguirà anche verso San Mauro Torinese. Per concludere si è indicata una fase futura che prevede la rifunzionalizzazione della Manifattura Tabacchi ormai in disuso e l'arrivo della fermata della metropolitana di Torino, i principali motori di sviluppo capaci di rigenerare l'area.



Maestro del Residenza Sabauda, Veduta del palazzo del Viboccone al Regio Parco, olio su tela, 1670 circa, Palazzina di Caccia di Supinigi

In line with the past. The current chapter will try to explain what are the salient features of the urban transformations of the Borgo Regio Park and surrounding areas, from the first useful testimonies up to the present day. However, this is not an end in itself historical research, as all the information recovered will allow us to reconstruct the different roles that the area has played over time for the city. From a comparison of the information thus found, a series of signs and strategies can be derived that, reorganized in an appropriate way, will allow to intervene with a project consistent not only with the current strategies of the city, but also with the historical transformations that the area has undergone, if they are worthy of interest and enhancement. In the following chapters, then, will be implemented a search for these signs on the territory. Some are still visible today, others are hidden but still present, others have been lost and can be recalled with appropriate interventions to enhance the cultural city. Thanks to the photographic and urbanistic investigations that will follow, it will be possible to recreate not only a connection between the physical parts, but also between the different historical overlaps.

The park and the residence: the sabaudian dream. Going

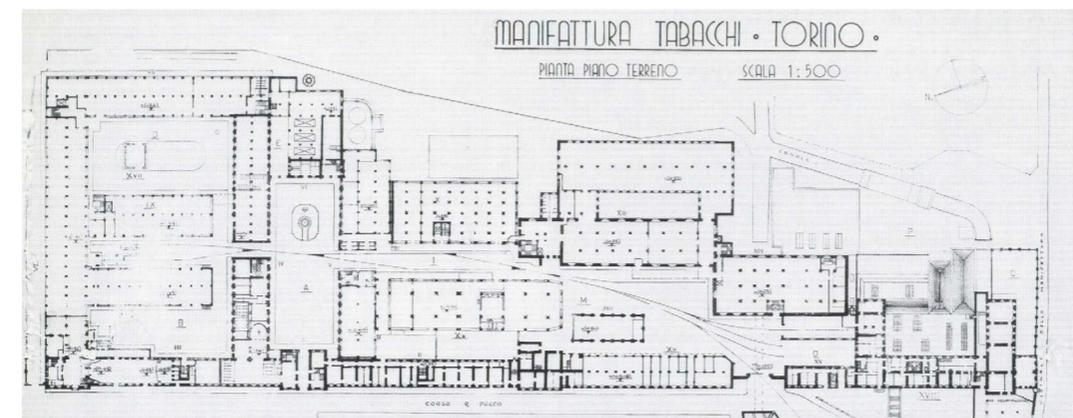
back up the line of time you can see how the area of Turin now called *Regio Parco* was for a long time located outside the city walls. The first documents concerning the presence of buildings in the surrounding countryside date back to the 14th and 16th centuries, a period in which the people of Turin moved because of a plague epidemic. Later on, villas were built here for leisure and holidays: they were not urbanized places, therefore far from the chaos of the city¹. Fundamental is the year 1563, which marked the transfer of the capital of the Duchy of *Emanuele Filiberto di Savoia* to Turin, and increased the strategic importance of the rural areas immediately adjacent to the city center²; the Duke began, in fact, a campaign of purchases that included, among other territories, also the so-called “*Palco*”, space between *Stura*, *Dora* and *Po*. The *palco* was first used as an exclusive hunting area for the Duke, then became a suburban extension of *Palazzo Vecchio*³ and finally, in 1568, was chosen for the construction of the park of *Viboccone*⁴. The following years were useful for the design of the park: the homonymous fountain was built, the bealers were excavated for irrigation⁵ and the road system was drawn, while in 1600, thanks to the help of **Ascanio Vitozzi**, the park took on a scenic appearance⁶. Shortly afterwards was the project for the residence, designed and built between

1602 and 1609, with the help, according to some sources, of **Andrea Palladio**⁷: this is how the *Palazzo del Viboccone* was born. Built incorporating some pre-existing cottages, it was decided to set it according to the East-West axis coming from the city. The north-south axes, on the other hand, were prepared for the *loisir*⁸ routes, so as to allow access to caves, hunting areas and places dedicated to the liberal arts, mathematics and theology⁹.

A number of plans date back to 1620, depicting the intention to enlarge the palace and transform it into the new residence of the Duke; although the original idea provided for a monumental layout, the interventions of 1629 made few changes, including the covering of the large courtyard in front of the palace¹⁰. The project stopped in 1630 with the death of the Duke: the Park ceased to be used as a *loisir* space and returned to its

agricultural functions¹¹. The transfer in 1640 by **Maria Cristina** to the engineer **Maurizio Vanelli** marked the first step towards its disposal. The civil war of 1643 was decisive for the future of the area, as the productive part was leased to private individuals with the consequent closure of the building. During the siege of the French in 1706, it became the headquarters of the Piedmontese and suffered considerable damage and remained in that state until 1758, the year in which work began to transform it into a **Royal Manufacture for Tobacco**¹².

Tobacco as a solution. The tobacco ballet performed in the 17th century in honour of **Cristina di Francia**¹³ highlighted the importance of tobacco in the ducal court of Turin. It was actually a medicinal plant imported by **Fernandez da Toledo**, which became a social habit in the European



La Manifattura Tabacchi, planimetria generale del piano terreno, 1970, Archivio della Manifattura Tabacchi, Piazza Abba



courts in the 16th century¹⁴. In Turin, the importance was such that taxes were set up to discourage private production in order to concentrate operations in a single factory. Fundamental was therefore 1638, the year in which the monopoly was established and the new tobacco factory was designed, following the example of the French ones¹⁵. In 1740, the Park, named *Regio* in 1713 with the award of the title of king by the Savoy¹⁶, and the courtly residence of the *Viboccone*, now in ruins, were designated for the construction¹⁷. The project was assigned to **Benedetto Ferroggio** and **De Vincenti** and in 1758 work began, which included the renovation of some buildings as accommodation for workers and the construction of new buildings¹⁸. In 1759, a canal was dug to serve the factory¹⁹, located to the right of the *Dora*, as a continuation of the pre-existing *Molass*²⁰ canal, called *Canale del Regio Parco*, which ran parallel to the road to the Park²¹, and was divided into three branches entering the factory. The works continued under the supervision of **Givanni Battista Ferroggio**, who replaced his brother, who died in 1775²². The inauguration of the factory took place in 1789²³ together with the adjoining ducal chapel dedicated to Blessed *Amedeo XI* and built using the old courtyard of *Viboccone*²⁴, in the same year the nearby river Po began to

be crossed by boat to get from *Sassi* the labourer²⁵ (see pictures on pp.105-106).

During the nineteenth century the increase in demand for tobacco led to numerous changes and expansions within the factory, which became after the '40s the largest factory in Turin, with about 600 workers. The concentration of all work at the factory in 1855, according to a draft law, led to the restructuring of the building and reached, in 1875, a peak of 2500 workers²⁶. In the second half of the century, finally, the State intervened in the management, through the monopolisation of production first in 1861 and then in 1884, after a brief return to the private sector in 1869²⁷. One of the most important transformations was the project that led, in 1893, to the transformation of the church inside the factory into a warehouse through a special loft²⁸.

The origins of the hamlet. The *Regio Parco* remained a collection of fields and pastures until the last twenty years of the century²⁹, with the exception of the village adjacent to the factory, whose first buildings were built from 1853: modest low-cost barrier houses were built, located outside the customs walls³⁰. These were set up along an axis, perhaps previously used to reach a church later disappeared dedicated to *Santa Maria*

Maddalena, located near the current *Piazza Bottesini*. On this axis, called *Via Maddalene*, there will be *Piazza Abba* and *Via San Benigno*³¹, configuring what will be the founding structure of the village, which was however isolated from the city of Turin, a condition resulting from the lack of expansion of the building fabric in the north-east direction. There were two main physical barriers that held back this expansion: the first nucleus of the **Monumental Cemetery**, built in 1826 following the Napoleonic edict, and the Turin-Novara railway, built in 1854. Only in 1887, with the "*Piano regolatore pel prolungamento dei corsi e delle vie fuori la Cinta daziaria*", did the village become an integral part of the city and began the process of building the surrounding rural areas³².

The following years led to the implementation of basic services for the village such as schools, churches and banks. In 1880 there was the construction of the kindergarten *Umberto I*, while in 1882 that of the first core of the primary school *Giuseppe Cesare Abba*, both built to house the children of cigarillaries, a very important professional figure within the Manufacture. Finally, in 1887, the construction of the parish church of *San Gaetano da Thiene* began, commissioned by **Cardinal Alimonda**, archbishop of Turin who was particularly attentive

to the future of the suburbs. The motive of the realization concerned the inadequacy of the ducal chapel inside the Manifattura, usable by the inhabitants for the daily functions, but it was not suitable for the carrying out of the official ones, for which the distant parish of *San Gioachino* near the Moscow Bridge had to be used. The construction was completed in 1889 together with the adjacent *Alma Mater*, a possession of the *curia* that later became the residence of seminarians, the *Croce Rossa* school, a nursing home for tuberculosis and a maternity ward for migrant women who wanted to give their children Italian citizenship. In 1940, it was occupied by the German army and the SS, became a school for partisans without a primary school license, a branch of a compulsory school in the '50s and '60s, and today is home to the reception center for women from outside the EU³³. The *Cassa Operaia depositi e prestiti di San Gaetano*, located in the street of the same name, which was the first bank in the village, was built in 1906. It then became a puppet laboratory in the 70s and 80s, while recently it has been converted into a listening center for social issues, home to group activities and conferences for young and old. Finally, the modernization of the *Umberto I* nursery school dates back to 1912, while the *Abba* Elementary School was enlarged first in 1918 and then in

1925, after the demolition of the original nucleus³⁴.

Parallel to the development of the *Manifattura dei Tabacchi*, in 1833 the first nucleus for the *Vanzina* cotton spinning mill was built, behind the first one, where linen and hemp were also processed. In 1847 the building was converted to the polishing of rice, the production and processing of ferrous material in

1857 and in 1881 it returned to textile production, in 1920 a project for the production of artificial fibers (*Snia*) was started, which however gave poor results due to humidity; the building then passed to *FIMIT*, producer of insulators and soundproofers for the automotive industry³⁵.

The urbanization of the "Palco". Next to the village was the

construction of the surrounding rural areas: since 1908 several projects of workers' houses and building *IACP* (Autonomous Institute for Popular Houses) were implemented, which in 1912 were annexed to the city following the expansion of the *Cinta Daziaria* according to the Regulatory Plan of 1906-1908³⁶. This also provided for the redesign of the axes of movement between which the current *Via Bologna* would have acquired importance. Alongside it were built in 1913 the Zooprophyllactic Institute and, the following year, the brothers *Piacenza* Wool Mill, the *Lombroso* Institute and the warehouses of the Italian Red Cross³⁷. The *Trincerone*, an important railway axis that allowed direct access to the *Manifattura Tabacchi*, dates back to 1918. Its impassability was resolved in 1923 with the construction of the overpass in *rocailles*³⁸. To observe the last great period of transformation of the area one has to wait for the second post-war period: between the '50s and '70s, in fact, many farmsteads were demolished to give way to public and private settlements³⁹, while in 1970 there was the demolition of the building used as accommodation for the workers of the Manufacture, in whose place new buildings were built⁴⁰. In the meantime, starting from 1922, the *Manifattura Tabacchi* was enlarged for the

introduction of new machinery, while in 1943 it suffered serious damage due to the aerial bombardments of the Second World War, which led to the demolition of some spaces including the chapel⁴¹ and the subsequent reconstruction, in part under the direction of Eng. *Pier Luigi Nervi*⁴². After the war, orphans, war widows and Istrian refugees were hired to restart production⁴³. The 1960s brought about its radical transformation: it was decided to build several buildings and introduce new modern machinery, which only came into operation in 1968, pending a choice by the State Monopoly on its future. The production transformations and the closure of numerous departments led to the disappearance of the figure of the *sigaraia*⁴⁴.

Abandoning the factories. The last change made inside the village was with the birth of the *Area Abba* Project in 1989. The aim was to restructure public spaces and circulation, taking advantage of the decision to move the terminus of line 18 and trams from *Piazza Abba* to *Piazza Sofia*. The project, located between the blocks between *Via Bologna*, *Corso Mamiani*, *Corso Regio Parco* and *Via Pergolesi*, aimed to enhance the local bourgeois identity by redeveloping the area in its founding elements. The project thus defined a plan of colour,

Piazza Abba a lavori ultimati. Progetto Area Abba, Piazza Abba



pedestrianised some strategic axes, redistributed the parking spaces and created a new parvis for the church of *San Gaetano*, diverting the road to the left. In particular, work was carried out on *Via Maddalene*, the founding axis of the village, which was pedestrianized and made accessible by the dehors of the shops; *Piazza Abba* was used for temporary events and divided into a pedestrian area and a parking area, while at the back of the church of *San Gaetano da Thiene* was created a space for events with a special playground for children⁴⁵. The slow decline of the *Manifattura Tabacchi*, which began in the 1960s, led to its definitive closure in 1996, with the transfer of 250 workers to other sectors⁴⁶. The disposal, which began in 1999, led to the acquisition of the property by the State Property Office, partly temporarily handed over to the University of Turin; also in 1999, the production of *FIMIT* ceased, immediately acquired by the City of Turin and also sold to the University⁴⁷. The new university management, designed to give a new definition to the structures and new life to the district thanks to the presence of young people, led, in 2002, to the approval of a variant of the Regulatory Plan, which assigns a new intended use to the *Manifattura Tabacchi*, converting it into a space for public university services. Some rooms on the ground floor overlooking *Corso*

Regio Parco were thus recovered and used as a registration centre, archives, museum, warehouses and deposits for the University⁴⁸. With the ceased interest on the part of the University of Turin, the two complexes remained without a future until the last few years, when a new project potentially capable of regenerating the entire area of *Borgo Regio Parco* took shape.

The last project concerning the future of the entire ex *Manifattura Tabacchi* was proposed in 2018 by *REAM SGR* - Real Estate Asset Management SGR S.p.A., and provides for its conversion into a “Welfare City”, an iconocent activity of the health and social-health type, services and commercial, cultural-educational and social-housing; the revenues of this operation would also allow the requalification of the area of the former *FIMIT*. Currently, bureaucratic procedures are in progress to verify the concrete possibility of implementation⁴⁹.

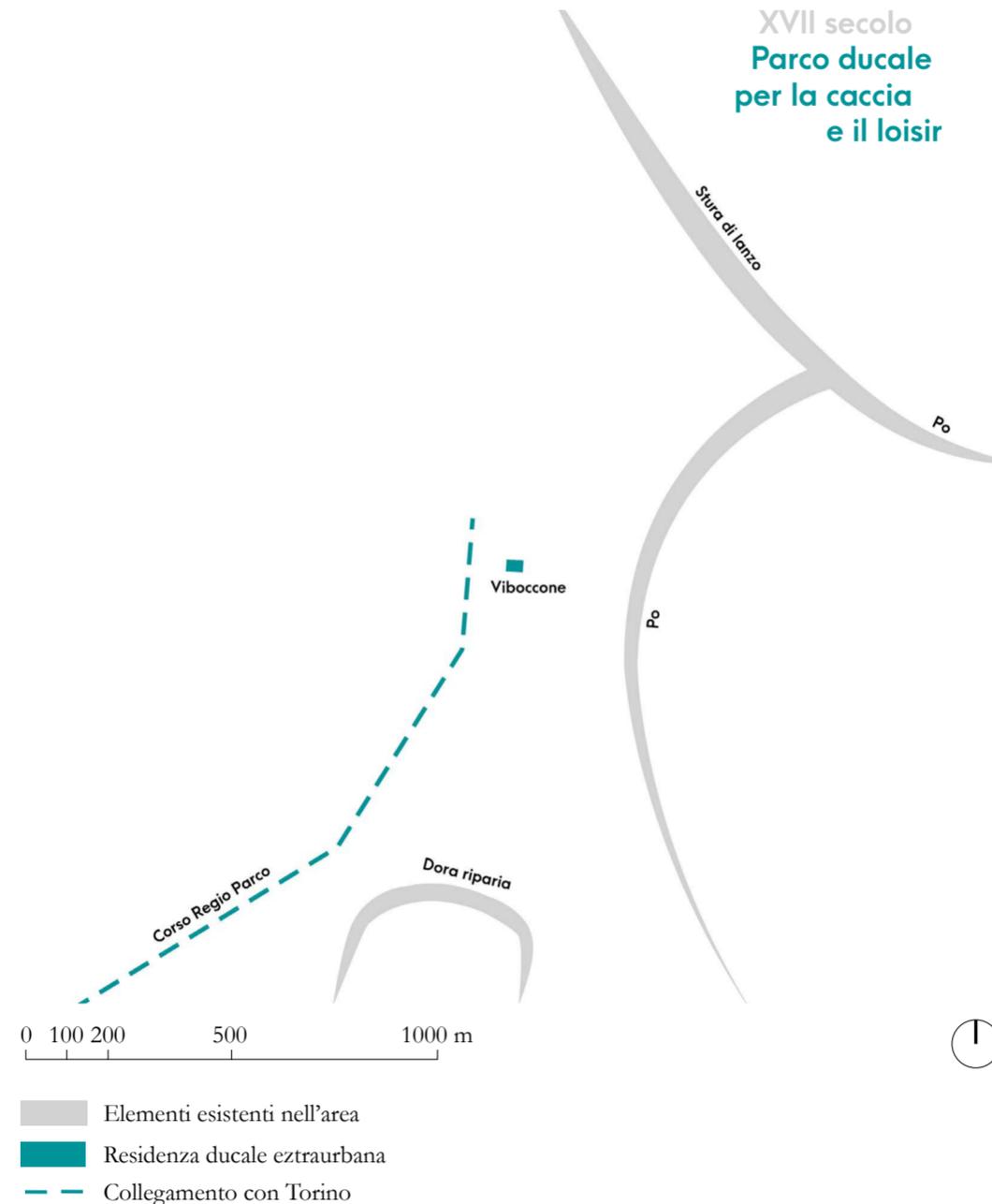
The chapter ends with a time line depicting the key events that have marked the history of the area in question and with some diagrams depicting the transformation of the area over the centuries and the related functions that have characterized it. Five different phases can be distinguished in the complex, a first, seventeenth-century

one, in which there is only the residence of Viboccone and the adjoining park connected to the city by a road later renamed *Corso Regio Parco*; the area used for hunting by the Savoys and partly cultivated was bounded by the Po, the Dora and the Stura, three of the four rivers that cross the city. The next phase is the 18th century one in which the residence was abandoned and reused as a tobacco factory and the surrounding areas were completely used for agriculture and the cultivation of products useful for manufacturing. The nineteenth century is the century in which the expansion of the city towards the north begins: the first road axes are traced, the manufacturing village develops and the first nucleus of the Monumental Cemetery is built. The urban expansion then continued throughout the twentieth century in which there were numerous residential complexes and industrial areas served by the important furrow of the Trincerone; in this phase the expansion also continued towards San Mauro Torinese. To conclude, a future phase has been indicated, which foresees the re-functionalization of the tobacco factory now in disuse and the arrival of the Turin underground station, the main development engines capable of regenerating the area.

-
- 1 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo: 1860-1945*, Associazione culturale “Officina della memoria”, Stargrafica, Grugliasco, 1999, p.13
 - 2 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.14
 - 3 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *Piazza Abba*, Torino, Celid, gennaio 1998, pp.21-22
 - 4 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.14
 - 5 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* pp.22-23
 - 6 - *Ivi*, pp. 24-27
 - 7 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.19
 - 8 - **Per approfondire:** cfr. Roggero Bardelli C., *Il “Palco” di Torino come luogo di “delizia” e per l’educazione del principe*. In Spagnesi G., “*L’architettura a Roma e in Italia (1580-1621)*”: *Atti del XXIII Congresso di Storia dell’Architettura*, Roma, 24-26 marzo 1988, Volume II, Centro di Studi per la Storia dell’Architettura, Roma, 1989
 - 9 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* pp.26-28
 - 10 - *Ivi*, pp. 29-31
 - 11 - Vittonetto E., *Torino, forme e colori: grandi motori Fiat e Manifattura Tabacchi*, Elede, Milano, 2003, p. 81
 - 12 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* p.32
 - 13 - Chierici P., Palmucci L., *La Manifattura Dei Tabacchi Di Torino Al «Regio Parco»*, Imprenditoria Di Stato E Architettura, in *Arte Lombarda*, Amilcare Pizzi S.p.a., Cinisello Balsamo, 1993, vol.105-106-107, p.222
 - 14 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.27
 - 15 - *Ibidem*
 - 16 - *Ivi*, p.14

17 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* p.38
 18 - Chierici P., Palmucci L., *op. cit.* p.224
 19 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.28
 20 - I canali di Torino, *Il canale del Regio Parco, dai Molassi e dal ponte delle Benne al Regio Parco* - <https://www.icanaliditorino.it/canale-del-regio-parco>
 21 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* p.39
 22 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.29
 23 - *Ibidem*
 24 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* p.38
 25 - *Ivi*, p.40
 26 - *Ivi*, pp.54-55
 27 - Vittonetto E., *op. cit.* pp. 83-84
 28 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* p.52
 29 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.141
 30 - Davico P., Devoti C., Lupo G.M., Viglino M., *La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere borghi e borgate di Torino*, Nuova Stampa Tipolitografica, Revello (CN), 2014, p.216
 31 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* pp.40-41
 32 - *Ibidem*
 33 - *Ivi*, pp.41-44
 34 - *Ivi*, pp.43-45
 35 - *Ivi*, pp.39-40
 36 - *Ivi*, pp.45-46
 37 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.143
 38 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* pp.46-47
 39 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.143
 40 - *Ivi*, p.58
 41 - *Ivi*, p.57

42 - Città di Torino, Direzione Urbanistica E Territorio, Deliberazione Della Giunta Comunale, *Proposta Progettuale Relativa Al Compendio Ex Manifattura Tabacchi. Presa D`Atto*, 26 Febbraio 2019
 43 - *Ivi*, p.58
 44 - Vittonetto E., *op. cit.* pp.85-86
 45 - Comoli Mandracci V., Goy F., Roccia R., *op. cit.* pp.63-72
 46 - Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *op. cit.* p.58
 47 - Città di Torino, Direzione Urbanistica E Territorio, Deliberazione Della Giunta Comunale, *Proposta Progettuale Relativa Al Compendio Ex Manifattura Tabacchi. Presa D`Atto*, 26 Febbraio 2019
 48 - Museo Torino, *Stabilimento ex Manifattura Tabacchi* - <http://www.museotorino.it/view/s/d35c5bc1b17e4819967c71cbceebafa9>
 49 - Città di Torino, Direzione Urbanistica E Territorio, Deliberazione Della Giunta Comunale, *Proposta Progettuale Relativa Al Compendio Ex Manifattura Tabacchi. Presa D`Atto*, 26 Febbraio 2019

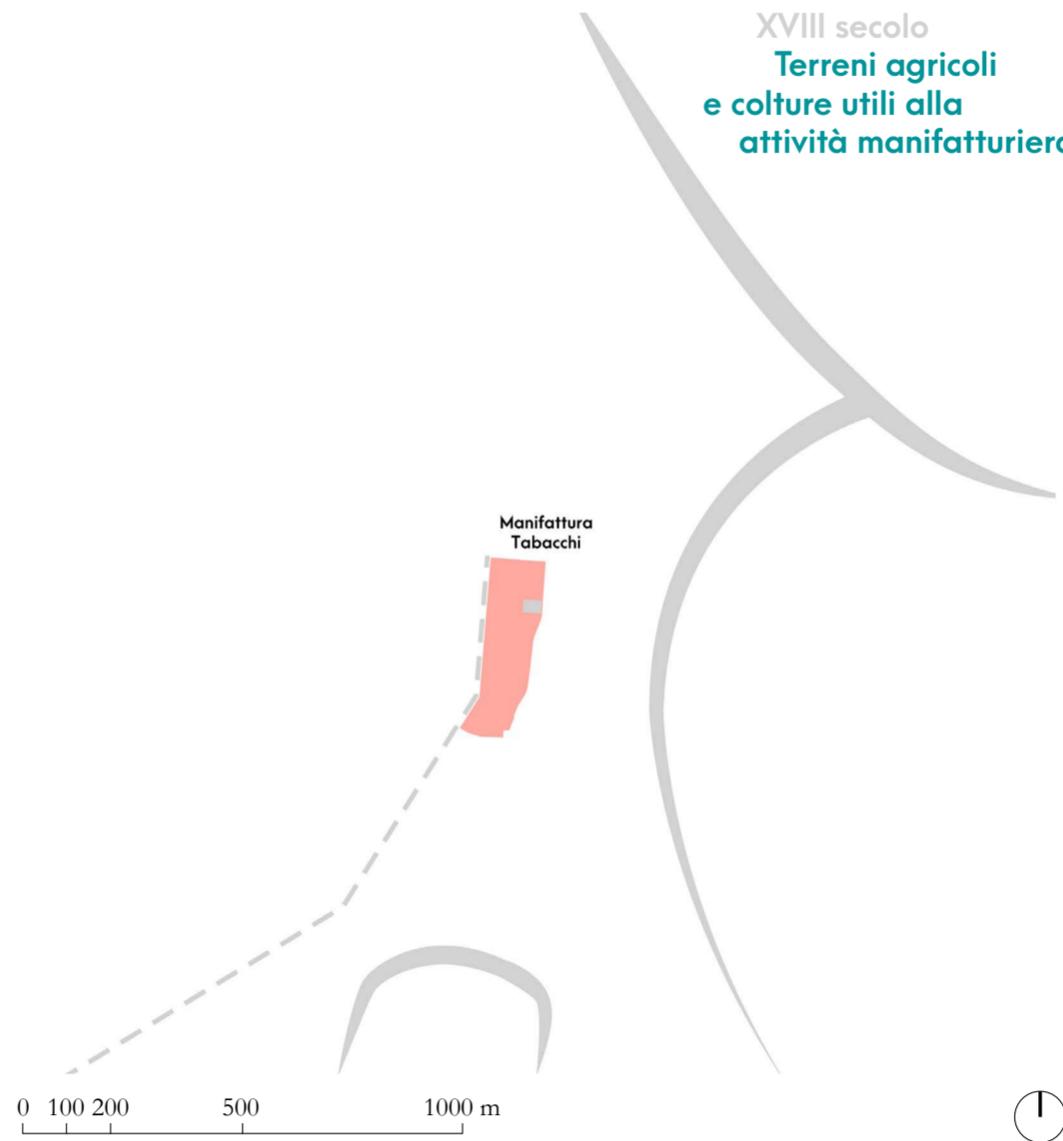


Periodizzazione: Seicento | Elaborazione dati: rielaborazione in base ai testi consultati



Periodizzazione: Settecento | Elaborazione dati rielaborazione in base ai testi consultati

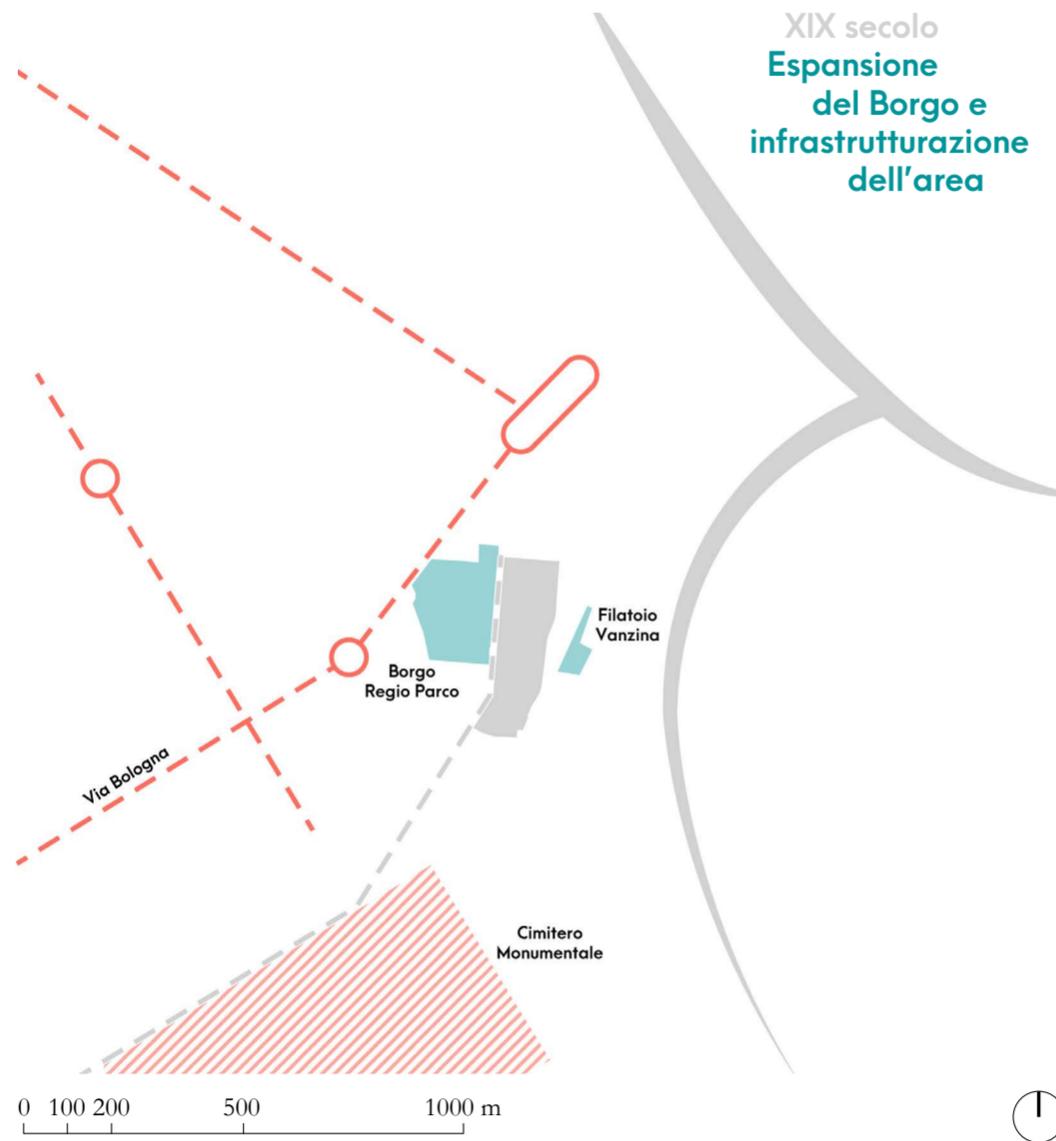
XVIII secolo
Terreni agricoli
e colture utili alla
attività manifatturiera



-  Elementi esistenti nell'area
-  Collegamenti esistenti nell'area
-  Manifattura Tabacchi

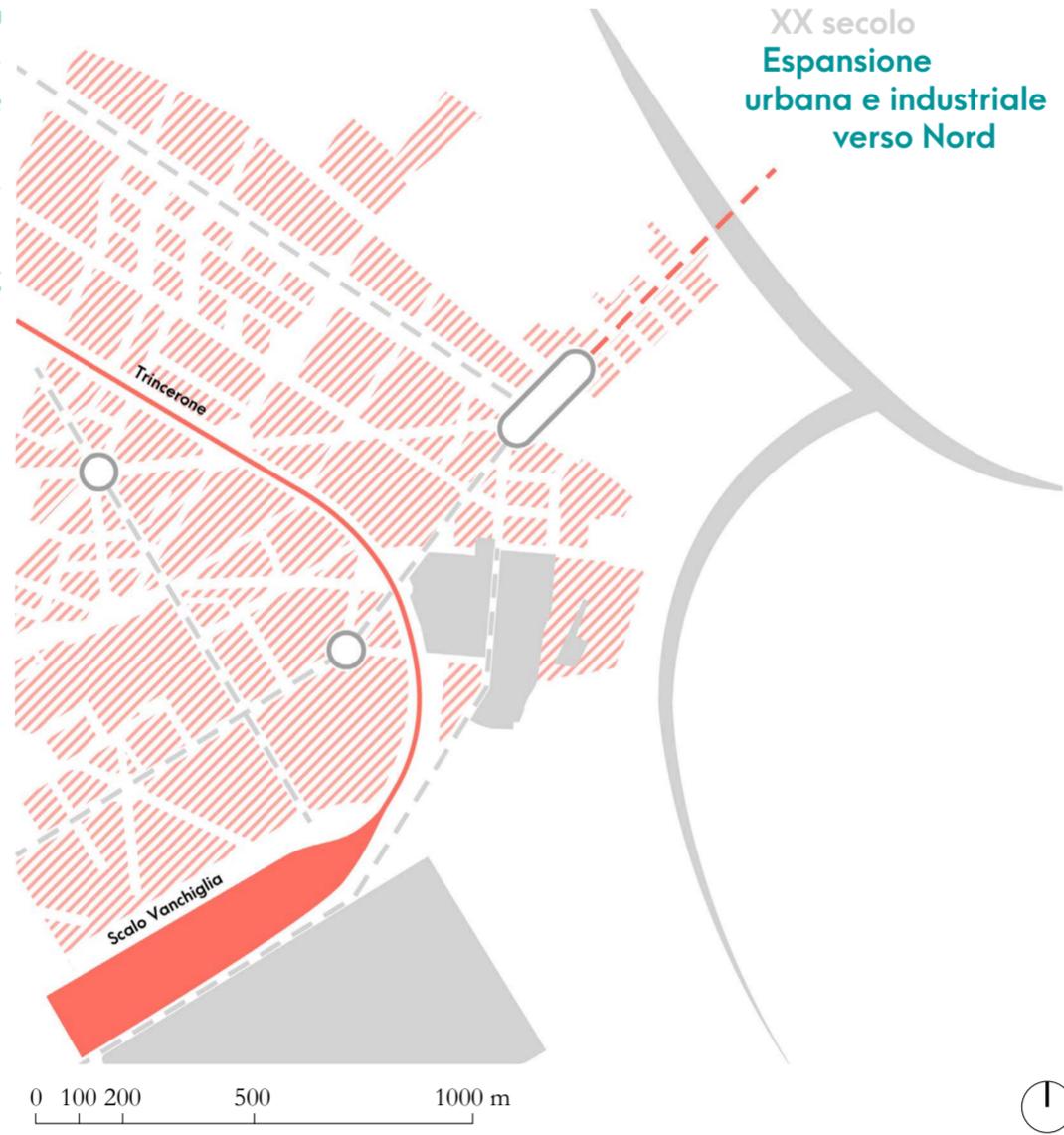
Periodizzazione: Ottocento | Elaborazione dati rielaborazione in base ai testi consultati

XIX secolo
Espansione
del Borgo e
infrastrutturazione
dell'area

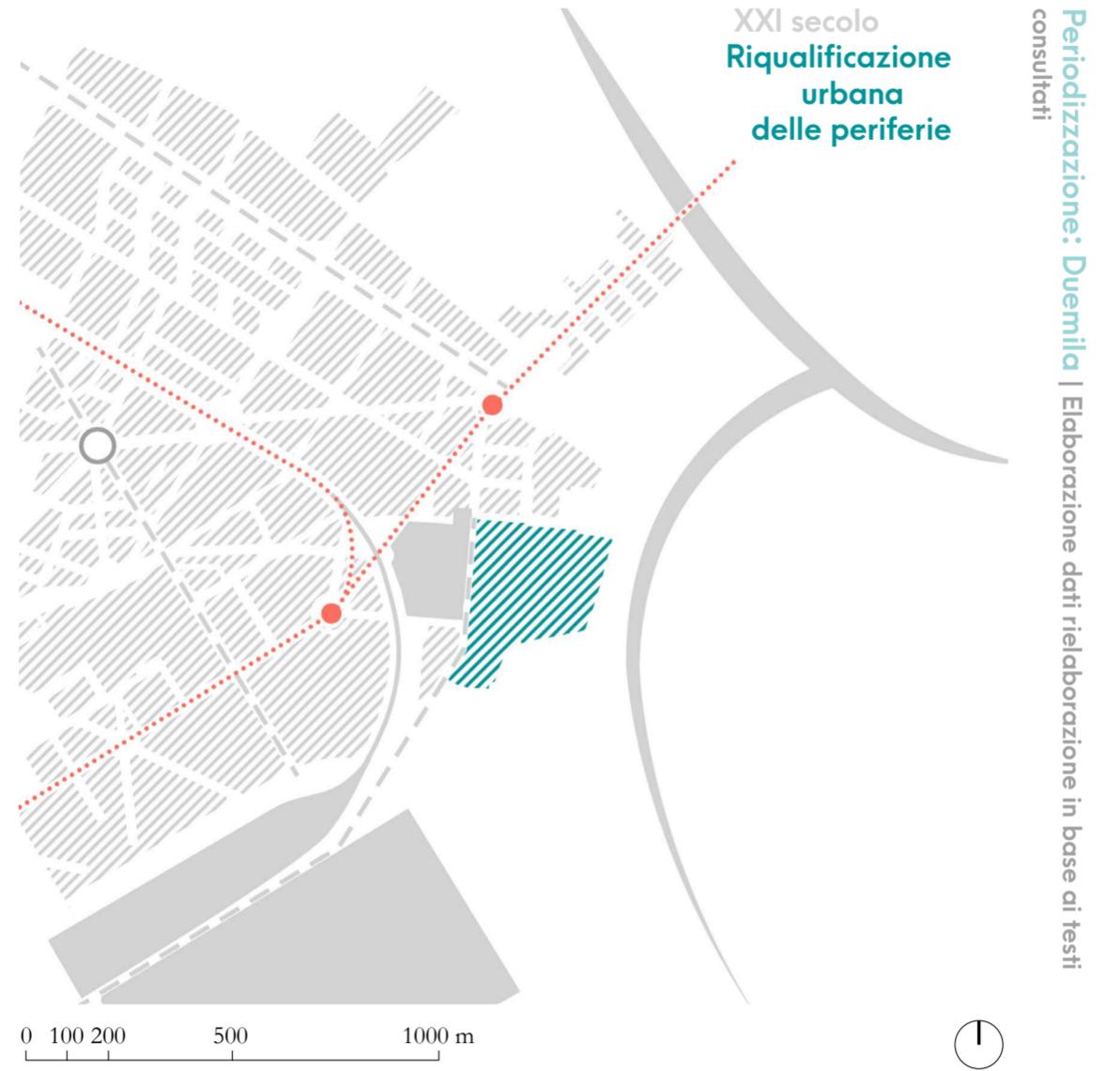


-  Elementi esistenti nell'area
-  Collegamenti esistenti nell'area
-  Espansione del Borgo e delle relative attività
-  Espansione urbana
-  Nuovi assi strutturanti la città
-  Principali snodi viari

Periodizzazione: Novecento | Elaborazione dati rielaborazione in base ai testi consultati



- Elementi esistenti nell'area
- Collegamenti esistenti nell'area
- Espansione urbana
- Nuovo scalo ferroviario
- Nuovo asse ferroviario
- Nuovi assi strutturanti la città



- Elementi esistenti nell'area
- Collegamenti esistenti nell'area
- Rifunzionalizzazione dell'ex complesso manifatturiero
- Principali fermate della seconda linea della metropolitana
- Nuovo percorso della seconda linea metropolitana

1500

1563
TORINO
CAPITALE
del ducato
di Emanuele
Filiberto

Acquisto del
Palco per la
caccia.

1600

1602

1609

Costruzione del
VIBOCCONE

Progettista:
Ascanio Vitozzi

1620

Intenzione di
ampliamento per
nuova residenza
1629 modifiche:
copertura del
cortile ovato

Palazzo del
Viboccone



1630

Morte del Duca
Emanuele Filiberto

1638

MONOPOLIO
DEL TABACCO

1630

Abbandono progetto
Reggia Viboccone

1640

1643

Passaggio
di proprietà
a Maurizio
Vanelli e fine
vita del palazzo

1700

1706

ASSEDIO DEI
FRANCESI

Danneggiamento
del Viboccone che
cade in rovina

1759

Costruzione
del CANALE
del REGIO
PARCO

1758

Costruzione
MANIFATTURA
TABACCHI

Progettisti:
Ferroggio e
DeVincentis

1789
Inaugurazione
MANIFATTURA
TABACCHI

Manifattura
Tabacchi



1800

1826

Costruzione del
CIMITERO
MONUMENTALE

1833

Nasce la
FILATURA
di COTONE
VANZINA

1840

La manifattura
è il più grande
opificio torinese
1855
concentrazione
di tutte
le attività
private nella
manifattura e
ristrutturazione

1800

1887

PIANO
REGOLATORE:
prolungamento
delle vie fuori
dalla cinta daziaria

1853

Realizzazione
delle prime
case di barriera
che creano
il BORGO
REGIO
PARCO

Nasce Via
Maddalene



Asilo Umberto I

1880

1882

Nascita delle
scuole per i figli
delle sigaraie:
L'ASILO
UMBERTO I
e la SCUOLA
ELEMENTARE
GIUSEPPE
CESARE ABBA

1887

Costruzione
della CHIESA
di SAN
GAETANO
DA THIENE



Chiesa di San
Gaetano da
Thiene

1900

1908

Progetti
IACP:
costruzione
di case
popolari

1912

Ampliamento
della cinta
daziaria e
nascita di Via
Bologna

1913

Nascono:
l'Istituto
Zooprofilattico,
il Lanificio
Piacenza,
l'Istituto
Lombroso e i
magazzini CRI

1918

Costruzione del
TRINCERONE

1923 costruzione
sovrappasso in rocaille

1920

Passaggio di
proprietà dal
Cotonificio alla
FIMIT



Capannoni
della
FIMIT

2000

1943

Danneggiamento
della Manifattura
Tabacchi
a causa dei
bombardamenti

1989

Attuazione del
PROGETTO
AREA ABBA:
pedonalizzazione
delle vie del
borgo e creazione
di spazi gioco per
i bambini

1996

1999

Dismissione
della Manifattura
Tabacchi e della
FIMIT

2002

nuova
destinazione
d'uso della
Manifattura
Tabacchi

2018

Progetto
della REAM
per la
manifattura:
la nuova
Welfare City

2.2 Regio Parco attraverso l'obiettivo

In modo diverso dai capitoli precedenti, grazie all'utilizzo del rilievo fotografico, siamo riusciti ad estrapolare numerose **informazioni** utili a **comprendere** le attuali **dinamiche** caratterizzanti l'area di progetto. Il sistema di indagine proposto permetterà, infatti, di intuire come gli stessi elementi del costruito, già trattati nella ricerca storiografica secondo una logica cronologica, convivono oggi e di come vengano **percepiti** concretamente nel **tessuto urbano**. Si è deciso di organizzare il rilievo fotografico secondo un preciso ordine che inizia dalla Manifattura Tabacchi, uno dei due motori di trasformazione dell'area, quello capace di mettere in relazione l'uscita della linea 2 con il borgo e il sistema dei parchi, passa per Via Bologna e gli edifici ad essa adiacenti, fino ad arrivare in Piazza Sofia. A completare il percorso ci pensa il piazzale Croce Rossa Italiana, ovvero il punto in cui verrà collocata la fermata di nostro interesse: **Cimara-Tabacchi**. I diversi ambiti considerati sono:

- 2.2.1 Il complesso dell'ex Manifattura abacchi
- 2.2.2 Il blocco ex FIMIT, autorimessa, vivaio comunale
- 2.2.3 Il borgo del Regio Parco

2.2.4 Corso Regio Parco con il suo canale
2.2.5 Il Trincerone e l'ambito di Scalo Vanchiglia

2.2.6 Il sistema dei Parchi (Confluenza, Colletta e Meisino)

2.2.7 Via Bologna e gli edifici prospicienti

2.2.8 Piazza Sofia

2.2.9 Piazzale Croce Rossa con i suoi giardini

Il rilievo ha aiutato molto nel **processo conoscitivo dell'area** e, soprattutto, ha consentito di mettere in risalto l'evidente **frammentazione** che sussiste tra i singoli ambiti che la compongono. Ci si trova, infatti, in un'area con isolati residenziali, parchi, fabbriche storiche e grandi blocchi industriali, elementi molto diversi tra loro la cui **complessità** può essere compresa più facilmente se osservati da vicino in modo da comprenderne le **reciproche relazioni**. Le schede che seguono raffigurano tramite una serie di fotografie tutti i microambiti identificati, siano essi assi di scorrimento, quartieri residenziali o ambiti di riqualificazione abbandonati di una certa rilevanza. Ogni singolo **ambito** sarà messo in relazione con quelli adiacenti e trattato in modo tale da farne risaltare gli aspetti salienti, spiegando il più esaurientemente possibile le **motivazioni** che hanno permesso di definirlo tale.

Il risultato è la **conoscenza** di una serie di **tasselli** molto diversi tra loro, capace

di mettere in evidenza le **attuali fratture** fra le parti, utili in seguito a sviluppare un progetto che sappia tenere assieme i pezzi, **ridefinendo** al tempo stesso una **nuova identità** per l'area.

Regio Parco through the lens.

In a different way from the previous chapters, and thanks to the use of the photographic survey, we were able to extract a lot of useful **information** to **understand** the current **dynamics** characterizing the project area. The proposed system of investigation will allow, in fact, to understand how the same elements of the built, treated in historiographic research according to a chronological logic, live together today and how they are experienced and **perceived** concretely in the **urban fabric**. It was decided to organize the photographic survey according to a precise path that begins at the Manifattura Tabacchi, the engine of transformation of the area that connects the exit of line 2 with the village and the system of parks, passing through Via Bologna and the buildings adjacent to it, up to Piazza Sofia. The Italian Red Cross square completes the route, where the stop of our interest will be located: **Cimara-Tabacchi**. The different areas considered are:

2.2.1 The complex of the ex. *Manifattura Tabacchi*

2.2.2 The block of FIMIT, car park, municipal nursery

2.2.3 The *Regio Parco* hamlet

2.2.4 *Corso Regio Parco* with its canal

2.2.5 The *Trincerone* and the *Scalo Vanchiglia* area

2.2.6 The system of Parks (*Confluenza, Colletta and Meisino*)

2.2.7 *Via Bologna* and the buildings in front of it

2.2.8 *Piazza Sofia*

2.2.9. *Piazzale Croce Rossa* with its gardens

The survey has helped a great deal in the **cognitive process of the area** and, above all, has made it possible to highlight the evident **fragmentation** that exists between the individual areas that make it up. We are, in fact, in an area with residential blocks, parks, historic factories and large industrial blocks, very different elements whose **complexity** can be more easily understood if observed closely so as to understand their **mutual relations**. The following sheets show, through a series of photographs, all the micro-environments identified, whether they are sliding blocks, residential districts or abandoned redevelopment areas of some importance. Each individual **area** will be related to the adjacent ones and treated in such a way as to highlight its salient aspects, explaining as fully as possible the **reasons** for defining it as such.

2.2.1 Il complesso dell'ex Manifattura Tabacchi

Ci troviamo di fronte all'elemento **fondativo** del borgo e al contempo l'elemento chiave per le future trasformazioni dell'area. Si tratta, nella sua configurazione attuale, di un enorme **blocco** a più maniche la cui originaria **matrice simmetrica seicentesca** è ancora visibile su Via Maddalene e se si percorre Corso Regio Parco.

Riconoscibile a distanza grazie all'altissima **chimniera**, risulta per il borgo antistante una vera e propria **barriera**, capace di separare l'edificato dall'area naturalistica retrostante. Determinante è il fatto che sia visibile da gran parte dei vicoli del borgo, bloccandone la visuale verso il parco. Poche sono le nuove attività insediate, per nulla dialoganti con il borgo, come la stazione radio "Rete 7", attività non aperta al pubblico. Ad aumentare questa **separazione** interviene Corso Regio Parco, l'asse viario realizzato anticamente per connettere i Giardini Reali con la residenza del Viboccone, oggi molto trafficato per via della sezione stradale piuttosto ridotta.

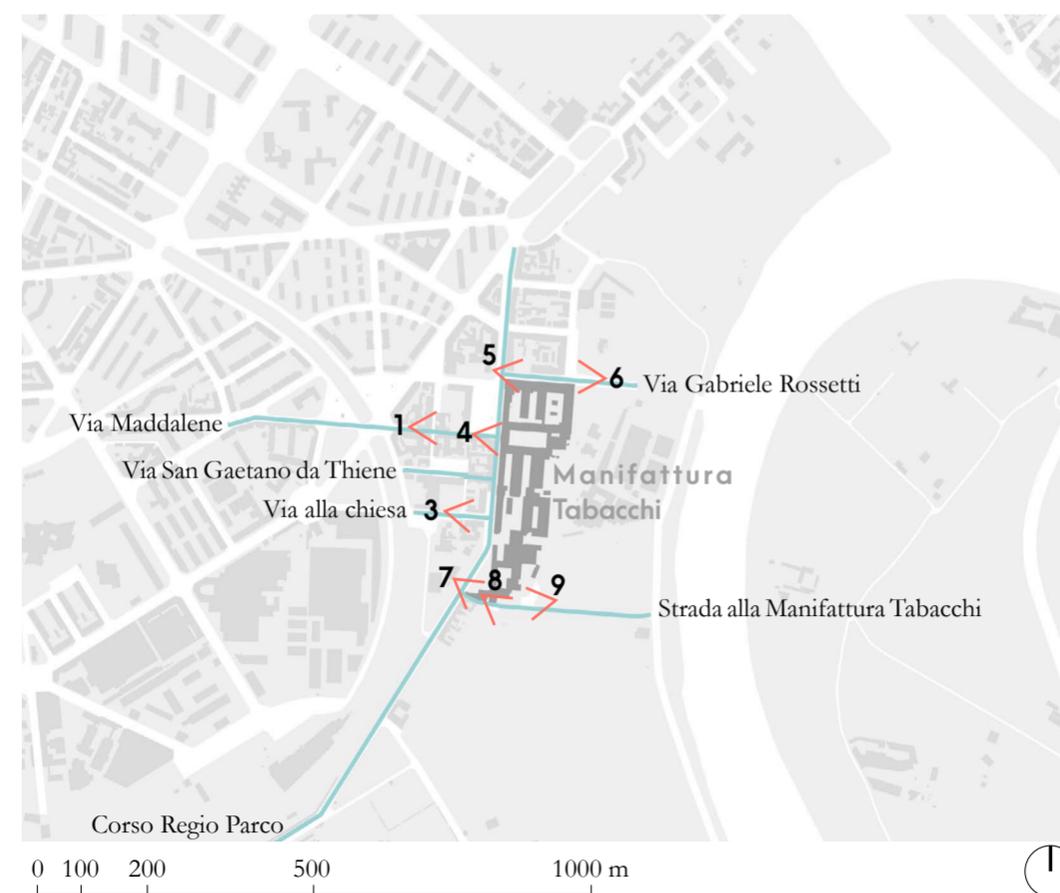
Ad aggirare l'ex complesso manifatturiero sono due sole strade disposte a grande distanza tra loro: Via Gabriele Rossetti

e Strada alla Manifattura Tabacchi. La prima, attestata sul fianco dell'asilo Umberto I e fiancheggiante la manica progettata da Nervi, conduce, attraverso un viale alberato, al Parco della Confluenza e al complesso dell'ex FIMIT. La seconda, invece, situata all'inizio del borgo, è raggiungibile percorrendo un tratto di Corso Regio Parco in direzione del centro città. Si tratta in questo caso di una strada più stretta e cieca, delimitata da edifici residenziali e da un basso fabbricato, che termina con il cancello del vivaio comunale e che, pertanto, risulta di servizio alle poche attività ancora insediate nella Manifattura e al suddetto vivaio.

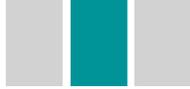
The blockade of the ex Manifattura Tabacchi. We are facing the **founding** element of the village and at the same time the key element for the future transformations of the area. It is, in its current configuration, a huge multi-sleeved **block** whose original **17th century symmetrical matrix** is still visible on *Via Maddalene* and along *Corso Regio Parco*. Recognizable from a distance thanks to the very high **chimney**, it is a real barrier for the village in front of it, able to separate the building from the naturalistic area behind. The fact that it is visible from most of the alleys of the village, blocking the view towards the

park, is decisive. Few new activities have been set up, not at all in dialogue with the village, such as the radio station *Rete 7*, an activity not open to the public. To increase this **separation** intervenes *Corso Regio Parco*, the road axis built in ancient times to connect the Royal Gardens with the residence of *Viboccone*, now very busy because of the road section rather small. To get around the former manufacturing complex there are only two roads

arranged at great distance from each other: *Via Gabriele Rossetti* and *Strada alla Manifattura Tabacchi*. The first, on the side of the *Umberto I* nursery school and flanking the sleeve designed by *Nervi*, leads, through a tree-lined avenue, to the *Parco della Confluenza* and the former *FIMIT* complex. The second one, instead, located at the beginning of the village, can be reached along a stretch of *Corso Regio Parco* towards the city centre.



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.135-136



- 1** Vista della ciminiera della Manifattura Tabacchi da Via Maddalene (luglio 2019)
- 2** Vista della Manifattura Tabacchi da Via San Gaetano da Thiene (luglio 2019)
- 3** Vista della Manifattura Tabacchi da Via alla Chiesa (febbraio 2020)



- 4** Il prospetto della Manifattura Tabacchi da Via Maddalene (febbraio 2020)
- 5** La manica di Nervi da Via Gabriele Rossetti (luglio 2019)
- 6** Via Gabriele Rossetti da Corso Regio Parco (luglio 2019)



- 7** Ingresso alla Strada alla Manifattura Tabacchi (febbraio 2020)
- 8** Strada alla Manifattura Tabacchi (luglio 2019)
- 9** Vista della Manifattura Tabacchi e della Strada alla Manifattura Tabacchi (febbraio 2020)



2.2.2 Il blocco ex FIMIT, autorimessa, vivaio comunale

Oltrepassando la Manifattura su Via Rossetti, accostandosi alla manica di Nervi, è possibile raggiungere al fondo della discesa l'ingresso di un' **autorimessa** e quello ormai ricoperto da vegetazione spontanea dell' **ex FIMIT**. Si tratta, nel primo caso di un'attività ancora funzionante situata a cuscinetto fra le due fabbriche storiche ormai dismesse, mentre nel secondo caso di quel che rimane di una fabbrica attiva fino a qualche decennio fa: uno **spazio degradato**, spesso usato per *rave party*, attorno al quale vengono gettati rifiuti di diversa natura. Di particolare interesse è la presenza, a fianco dell'ingresso, del **Canale del Regio Parco**, canale storico attualmente riempito di rifiuti e in parte prosciugato.

Proseguendo la via, lungo un percorso non pavimentato, si arriva al camminamento sul **lungo Po** in cui ci si accorge molto facilmente delle **barriere** interminabili che costituiscono il confine delle due proprietà citate. Questi sono infatti luoghi adibiti ad attività che poco si addicono agli spazi naturalistici circostanti, aree oltretutto inquinate che minano l'integrità di un **sistema naturalistico complesso**. Proseguendo

sul lungofiume verso il vivaio comunale, la recinzione si differenzia: il **muro** che inizia nella proprietà della FIMIT diventa una **grata metallica**, sempre invalicabile, ma da cui si può vedere l'attività vivaistica che più si addice al carattere dell'area. È facile intuire, quindi, come il **problema** della barriera che prosegue per oltre cinquecento metri di percorso possa essere un tema di progetto sul quale lavorare per **ricucire** il sistema dei parchi torinesi.

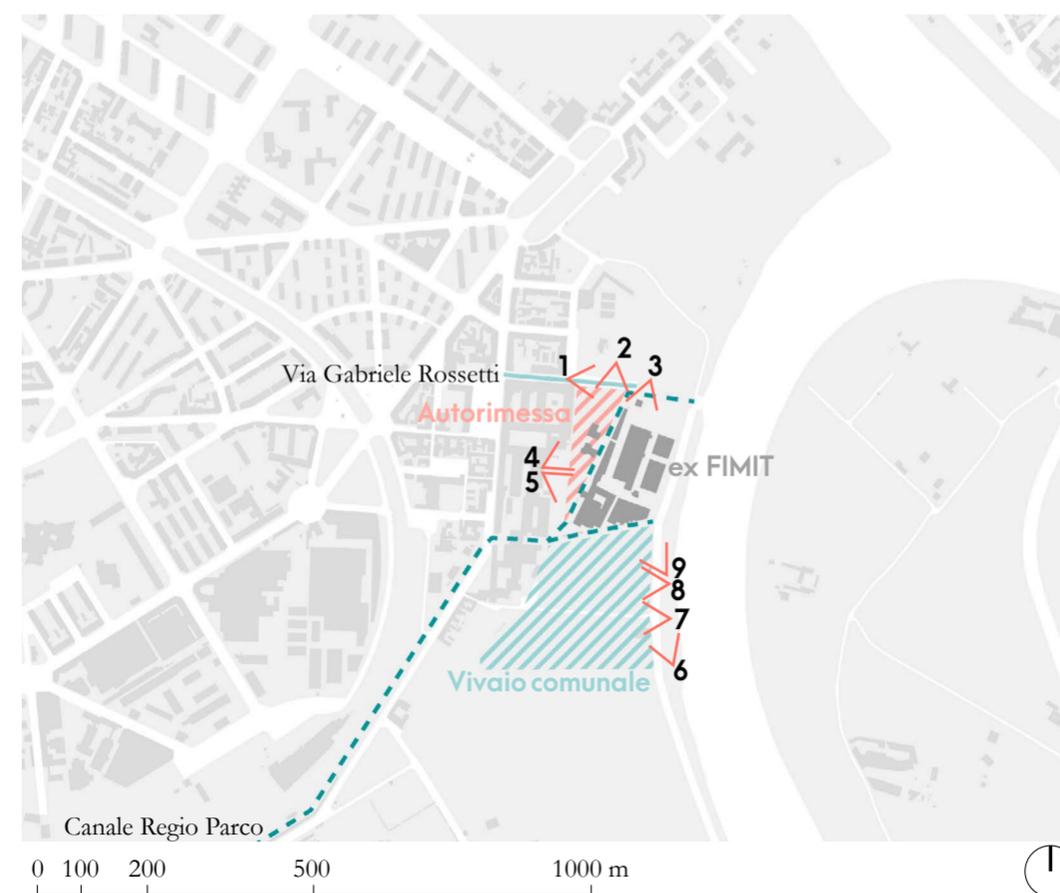
The system of ex FIMIT, car park, municipality nursery.

Crossing the factory on *Via Rossetti*, approaching the sleeve of *Nervi*, you can reach at the bottom of the depressed area the entrance of a **car park** and the one now covered with spontaneous vegetation of the former **FIMIT**. In the first case, it is a still functioning activity situated between the two disused historical factories, while in the second case, what remains of a factory active until a few decades ago: a **degraded space**, often used for *rave parties*, around which waste of different kinds is thrown. Of particular interest is the presence, next to the entrance, of the **Canale del Regio Parco**, a historic canal currently filled with waste and partly drained.

Continuing along the road, along an unpaved path, you arrive at the **walkway**

along the **Po** where you can easily see the endless **barriers** of these two properties. These are in fact places used for activities that do not suit the **surrounding naturalistic spaces**, moreover polluted, that undermine the integrity of a complex naturalistic system. Continuing along the riverbank towards the municipal nursery, the fence differs: the wall that begins in the

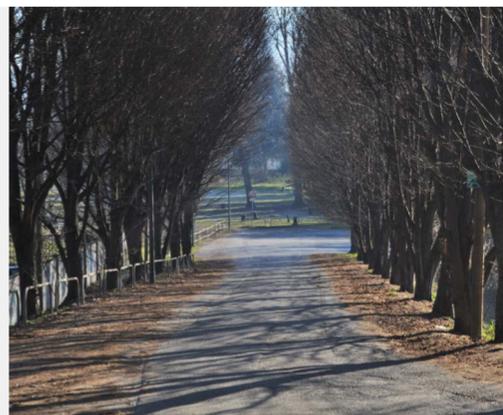
property of *FIMIT* becomes a metal grating, remaining impassable but from which you can see this activity, which best suits the character of the area. It is easy to see, therefore, as the **problem of the barrier** that continues for over five hundred meters of path may be a project theme on which to work to **fix** the system of parks in Turin.



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.139-140



1 Viale alberato di Via Gabriele Rossetti (febbraio 2020)



2 Vista dell'autorimessa da Via Gabriele Rossetti (febbraio 2020)



3 Cannello di ingresso dell'ex FIMIT (luglio 2019)



4 Vista dell'ex FIMIT e dell'autorimessa da un fabbricato della Manifattura (foto di G. Beraudo, 2010)



5 Vista dell'ex FIMIT e dell'autorimessa da un fabbricato della Manifattura (foto di G. Beraudo, 2010)



6 Vista della recinzione del vivaio comunale dal lungofiume (luglio 2019)



7 strada interna al vivaio comunale (luglio 2019)



8 vista dell'interno del vivaio comunale e della recinzione dal lungofiume (luglio 2019)



9 vista delle due ciminiere e del vivaio comunale dal lungofiume (luglio 2019)



APPROFONDIMENTO IN DEPTH

Addentrandosi nell'ex FIMIT.

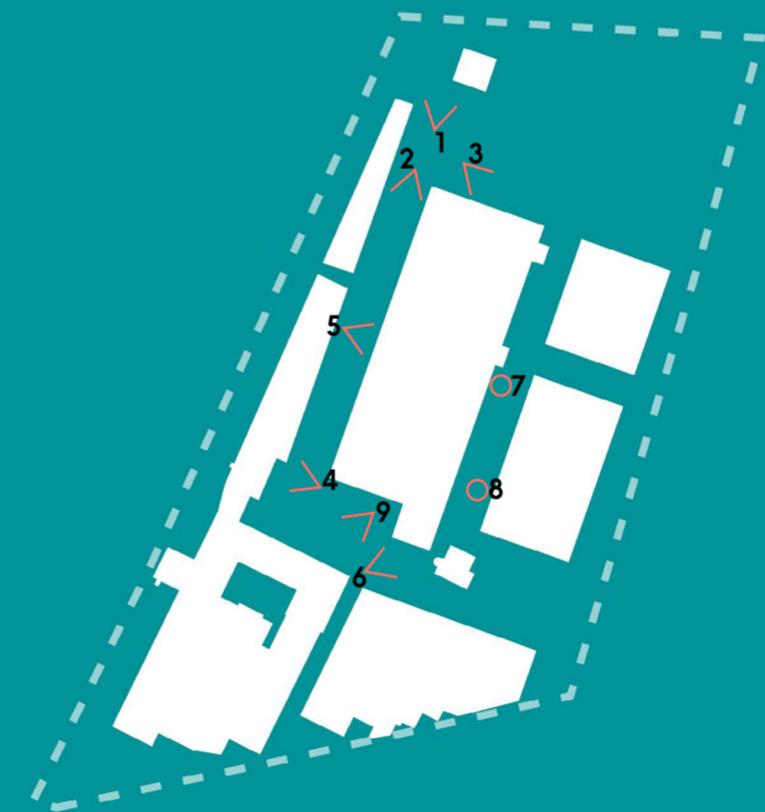
Come conoscere meglio un'area se non visitandola: il **complesso industriale** dell'ex FIMIT è normalmente poco visibile dall'esterno, è stato quindi necessario addentrarvisi per capire quali fossero le caratteristiche dell'area. Il **casello d'ingresso** un po' nascosto dalla vegetazione e parecchio degradato rende l'accesso poco gradevole ma, una volta entrati ci si trova in uno **spazio chiuso e protetto** in cui i fabbricati industriali conferiscono all'area un carattere affascinante. Il primo elemento che si nota è il lungo **viale alberato** che conduce all'edificio di rappresentanza, l'unico elemento di pregio naturalistico all'interno di una grande **piastra cementata**, sempre più invasa dal verde incontrollato. Sulla destra, piccoli **capannoni**, sulla sinistra, **grandi edifici industriali** con volte a botte e coperture a shed che dall'interno, non considerando lo stato di abbandono e i graffiti che li ricoprono, non risultano privi di un certo fascino. Terminato il viale ci si trova davanti alla facciata dell'edificio più **antico** del complesso, lo stesso del **primo nucleo** del filatoio Vanzina. Nonostante l'edificio non si trovi in buone condizioni si può comprendere il

valore storico, soprattutto se rapportato agli altri fabbricati prospicienti il piccolo spiazzo antistante: differenti ma accomunati da quel **colore giallo** che viene ripreso in quasi tutti gli edifici presenti.

As we enter the former FIMIT.

How to get to know an area better if not by visiting it: the **industrial complex** of the former *FIMIT* is normally not very visible from the outside, it was therefore necessary to go into it to understand what the characteristics of the area were. The entrance tollbooth, a bit hidden by the vegetation and quite degraded, makes the access unpleasant but, once you enter, you find yourself in a closed and protected space where the industrial buildings give the area a fascinating character. The first element that you notice is the long **tree-lined** avenue that leads to the building of representation, remains the only element of natural beauty within a large **cemented plate**, which is instead increasingly invaded by uncontrolled greenery. On the right, small **sheds**, on the left, **large industrial buildings** with barrel vaults and shed roofs that from the inside, not considering the state of abandonment and graffiti that cover them, are not without a certain charm. At the end of the avenue you will find yourself in front of the facade of the oldest building of the

complex, the same as the **first nucleus** of the *Vanzina* spinning wheel. Although the building is not in good condition you can understand the value, especially when compared to the other buildings facing the small open space in front, all different but united by the **yellow color** that is used in many buildings.



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp. 143-144

1 Vista dell'edificio situato all'ingresso del complesso (settembre 2019)



2 Il viale alberato (luglio 2019)



3 Vista dei grandi edifici industriali voltati a botte e con copertura a shed dall'ingresso (settembre 2019)



4 Vista dei capannoni a destra del viale e della ciminiera della Manifattura (luglio 2019)



5 Ingresso dei grandi edifici industriali voltati a botte (luglio 2019)



6 Vista dei grandi edifici industriali voltati a botte e con copertura a shed dal fondo del viale (luglio 2019)



7 Interno dei grandi edifici industriali con copertura a shed (settembre 2019)



8 Interno dei grandi edifici industriali (luglio 2019)



9 Vista dell'edificio principale del complesso (settembre 2019)



2.2.3 Il borgo del Regio Parco

Di fronte alla Manifattura Tabacchi si trova il **Borgo Regio Parco**, in gran parte caratterizzato da cellule abitative di dimensioni contenute, raggruppate attorno a piccole corti private. Le **strade** qui risultano **strette**, se non a dimensione d'uomo, che le rende quasi, se non del tutto, impossibili da percorrere in auto. Ci si trova in un contesto tipicamente **borghigiano**, nel quale sembra di ritrovarsi in un antico centro storico, se paragonato agli spazi industriali e residenziali novecenteschi circostanti.

Il borgo si imposta su un **asse fondativo** che determina la matrice di sviluppo: **Via Maddalene**, che veniva utilizzato dai lavoratori per accedere alla Manifattura, a cui risulta inassata. Essa è stata valorizzata, assieme a Via San Benigno e a parte di Piazza Abba, grazie ad un progetto per la **valorizzazione del borgo** nei suoi elementi fondativi e sono stati trasformati in spazi pedonali su cui i negozi con i loro dehors si sono potuti espandere liberamente. All'inizio di Via Maddalene, contrapposto alla Manifattura, si situa un **albero circondato da sedute**, l'elemento che dovrebbe richiamare l'attenzione verso il centro storico del borgo ma la cui utilità è fortemente sminuita dal traffico

veicolare di Via Bologna.

Di particolare importanza è **Piazza Abba**, piazza pubblica ridisegnata per essere in parte un parcheggio e in parte uno spazio per eventi. È adiacente a Corso Regio Parco ed è definita dai due edifici pubblici un tempo di servizio alla Manifattura: l'**Asilo Umberto I** e la **Scuola Elementare Giuseppe Cesare Abba**. Di particolare pregio è la presenza, fra le alberate della piazza, dei basamenti storici delle statue che adornavano Corso Regio Parco e la reggia sabauda del Viboccone.

Altro elemento importante per il borgo è il complesso parrocchiale della **chiesa di San Gaetano da Thiene**, l'edificio eclettico della seconda metà dell'Ottocento. L'edificio sul fronte dispone di un ampio **sagrato** in parte risistemato a seguito del precedente intervento di valorizzazione. Si tratta, tuttavia, di un'area spoglia in gran parte destinata a parcheggio e costeggiata sul lato opposto della strada da grandi spazi inutilizzati: il **Trincerone** e un ampio **prato** che costeggia Corso Terenzio Mamiani. Ci si trova, quindi, in uno spazio eccessivamente **aperto, trafficato e distaccato** anche per chi frequenta la chiesa.

Sul fianco destro della chiesa, nascosto da quattro muri, si situa un grande **chiostro alberato** in cui è presente il **Centro Culturale per le Donne Alma**

Mater, mentre sul retro, prospiciente una piccola piazza attrezzata con giochi per bambini, si colloca l'**ecomuseo urbano** del Borgo Regio Parco. In modo analogo a Via Maddalene, nei pressi della chiesa, si può quindi notare la presenza di diversi spazi di attività per il borgo, tutti affiancati al centro liturgico; si tratta in questo caso di spazi a vocazione diversa dalla strada e dalla piazza principali, in quanto ci si trova di fronte a spazi molto più intimi e raccolti.

The Regio Parco hamlet. Opposite the *Manifattura Tabacchi* there is the already mentioned **Borgo Regio Parco**, mostly characterized by small residential cells grouped around small private courtyards. The **streets** here are mostly narrow and **man-sized**, which makes it almost impossible to get in by car. We find ourselves in a typically **borghigiano** context, where it seems as if we are in an old historical centre, if compared with the surrounding twentieth-century industrial and residential spaces.

The village is set on a **founding axis** that determines the matrix of development: **Via Maddalene**, the axis used by the workers to access the factory to which it is enslaved. Today it is, together with *Via San Benigno* and *Piazza Abba*, part of a project of the nineties for the **enhancement of the village** in its founding elements. At the beginning

of *Via Maddalene*, as opposed to the *Manifattura*, there is a **tree surrounded by seats**, the element that should draw attention to the historical centre of the village but whose usefulness is strongly diminished by the vehicular traffic of *Via Bologna*.

Of particular importance is **Piazza Abba**, public square redesigned to be half parking and half space for events. Adjacent to *Corso Regio Parco*, it is defined by the two public buildings that were once used by the factory: the **Umberto I nursery school** and the **Giuseppe Cesare Abba primary school**. Of particular value is the presence, among the trees of the square, of the historical bases of the statues that adorned *Corso Regio Parco* when it still led the Savoy to the palace of *Viboccone*.

Another important element for the village is the parish complex of the **church of San Gaetano da Thiene**, the eclectic building of the second half of the nineteenth century wanted by Cardinal Alimonda. The building on the front has a large **churchyard**, partly rearranged following the previous enhancement work. It is, however, a bare area largely used for parking and bordered on the opposite side of the road by large unused spaces: the *Trincerone* and a large lawn that runs along *Corso Terenzio Mamiani*. You are, therefore, in an excessively **open, busy and detached** space also for

those who attend the church.
 On the right side of the church, hidden by four walls, there is a large tree-lined cloister where there is the **Cultural Center for Women Alma Mater**, while at the back, overlooking a small square equipped with games for children, there is the urban **ecomuseum** of *Borgo Regio Parco*. In a similar way to *Via Maddalene*, near the church, you can therefore notice the presence of different areas of activity

for the village, all flanked by the liturgical centre; in this case these are spaces with a different vocation from the main street and square, as you are in front of much more intimate and intimate spaces.

Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.149-150



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.151-152



1 Vista del borgo da Via Maddalene (luglio 2019)



2 L'albero circondato dalla seduta all'inizio di Via Maddalene verso il borgo (febbraio 2020)



3 Vista di Via Maddalene verso il Trincerone (luglio 2019)

4 Vista della zona pedonale da via San Gaetano (febbraio 2020)



5 Vista di Via San Benigno (luglio 2019)



6 Un cortile interno del borgo (luglio 2019)



7 Vista della scuola elementare Abba da Via Maddalene (luglio 2019)



8 Vista di piazza Abba (luglio 2019)



9 Vista del viale che si affianca a piazza Abba (luglio 2019)





10 Vista di Piazza Abba e dell'asilo Umberto I da Via Maddalene (luglio 2019)

11 Retro della scuola elementare G.C.Abba (luglio 2019)

12 Vista della chiesa da Via San Gaetano da Thiene (luglio 2019)



13 Vista del campanile della chiesa di S. Gaetano da Via San Benigno (luglio 2019)

14 Vista del campanile della chiesa di S. Gaetano da Via Maddalene (luglio 2019)

15 Vista laterale del chiostro da Via alla Chiesa (luglio 2019)



16 Vista del sagrato e del parcheggio antistanti la chiesa di San Gaetano (settembre 2019)

17 Retro della chiesa di San Gaetano e dei giardinetti (luglio 2019)

18 Vista del prato che affianca Corso Terenzio Mamiani (luglio 2019)



2.2.4 Corso Regio Parco con il suo canale

Soffermandosi su Piazza Abba e osservando la sua relazione con la Manifattura, sorge subito all'occhio il **problema** di Corso Regio Parco. Si tratta di una strada carrabile utilizzata per raggiungere in modo rapido Piazza Sofia, pertanto risulta spesso bloccata dall'elevato numero di autoveicoli. Questa si inserisce in un **tessuto urbano storico** caratterizzato da una stretta sezione stradale e poco adatto al traffico carrabile, in quanto chiuso tra l'ex opificio e le residenze del borgo. Ne risultano degli **attraversamenti pedonali** molto pericolosi e risolti non efficacemente da alcuni semafori.

La dicitura "corso" lascia però intendere che si tratti non tanto di una strada qualsiasi ma di un viale alberato di una certa importanza, come gli altri presenti in Torino. Come già visto in precedenza, era la strada che conduceva storicamente alla reggia del **Viboccone** e, partendo da Piazza Abba e inoltrandosi verso il centro cittadino, è infatti possibile osservare alcuni elementi capaci di conferire all'asse stradale una certa valenza paesaggistica. Si tratta da un lato dei **basamenti in pietra storici** collocati a lato della piazza, dall'altro delle **alberate** a lato strada che, terminato il borgo, seguono il corso

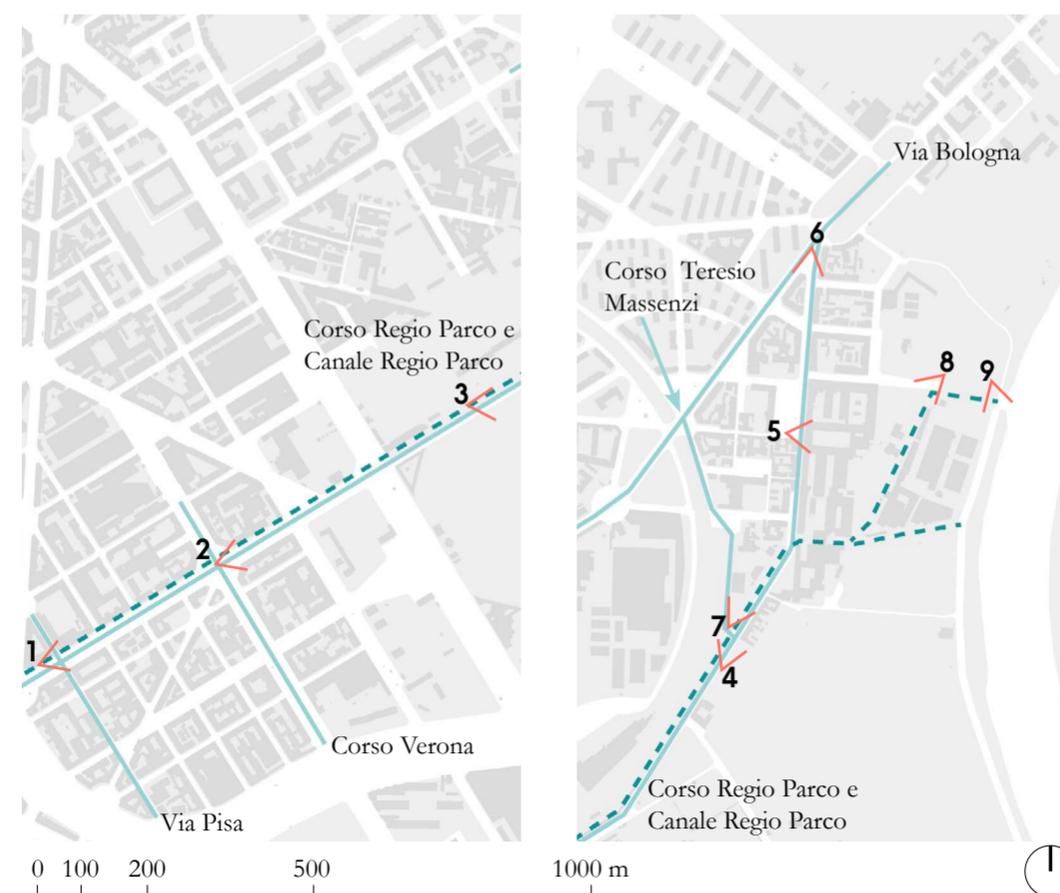
fino quasi a raggiungere i Giardini Reali insieme al già citato **canale del Regio Parco**. Quest'ultimo è un elemento non sempre visibile a causa della fitta vegetazione, ma si può intravedere l'andamento rettilineo che si affianca agli alberi presenti fino all'incrocio su Corso Novara, punto da cui proseguiranno solamente questi ultimi fino alla Dora, fiume da cui il canale attinge le acque.

Corso Regio Parco with its canal. Stopping on *Piazza Abba* and observing its relationship with the *Manifattura*, the **problem** of *Corso Regio Parco* immediately arises to the eye. It is in fact a road with high speed of flow, used to quickly reach *Piazza Sofia*. However, it is part of a **historic urban fabric** with a narrow section of road and not suitable for vehicular traffic, as it is closed between the former factory and the residences of the village. The result is very dangerous **pedestrian crossings** that are not effectively solved by some traffic lights.

The wording "corso", however, suggests that it is not so much a street as a tree-lined avenue of a certain importance, like the others present in Turin. As already seen, it was the road that led historically to the palace of **Viboccone** and starting from *Piazza Abba*, heading towards the city center, you can see some elements capable of giving the road a certain value

landscape. These are on the one hand the **historical stone bases** placed on the side of the square, on the other hand the **trees** on the side of the road that, at the end of the village, follow the course until almost reaching the royal gardens together with the already mentioned **Canale del Regio Parco**. The latter is not always visible because of the thick vegetation, but you can see the trend that joins the trees up to the intersection on

Corso Novara, from which the trees will continue but the channel will remain closed until the intersection with the Dora, the river from which it draws its waters.



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.155-156



1 Vista di Corso Regio Parco all'altezza di Via Pisa (settembre 2019)



2 Vista di Corso Regio Parco dopo l'incrocio con Corso Venezia (settembre 2019)



3 Vista del canale Regio Parco e dell'omonimo corso in corrispondenza del Cimitero Monumentale (settembre 2019)

4 Vista di Corso Regio Parco all'incrocio con Corso T. Mamiani (luglio 2019)



5 Attraversamento pedonale su Corso Regio Parco (luglio 2019)



6 Vista di Corso Regio Parco da Via Bologna (luglio 2019)



7 Vista del canale Regio Parco all'inizio dell'omonimo borgo (luglio 2019)



8 Vista del canale Regio Parco all'altezza dell'ex FIMITT (luglio 2019)



9 Vista dell'uscita del canale Regio Parco verso nel Po (settembre 2019)



2.2.5 Il Trincerone e l'ambito di Scalo Vanchiglia

Fra gli elementi che separano il borgo dal resto della città, spicca per grandezza e visibilità il **Trincerone**, l'antico **tracciato ferroviario** che, partendo dall'ex Scalo Vanchiglia, **taglia** in due la periferia nord di Torino, fino a ricollegarsi alla Spina in corrispondenza della stazione Rebaudengo. Il tracciato, collocato a una quota inferiore di quella stradale, risulta attualmente una **barriera fisica** importante per la città, spesso ricoperta da una vegetazione spontanea molto fitta e luogo di accumulo di rifiuti indesiderati, nonché affiancata da una recinzione in cemento per una parte del percorso.

Il Trincerone non presenta però caratteristiche costanti per tutta la sua lunghezza. Se tra Via Bologna e Rebaudengo il tracciato, oggi scelto per inserirvi la nuova linea di metropolitana, risulta costantemente **ribassato** rispetto alla quota stradale e viene attraversato da assi stradali in alcuni punti, nella porzione adiacente alla fine di Borgo Regio Parco, questo inizia a risalire di quota, tornando a **filo strada** nei pressi delle ex Poste, quando ormai si trova circondato da **spazi vegetati residui**, inserendosi subito dopo nell'ex Scalo Vanchiglia, in cui si cerca costantemente

di fare una riqualificazione.

Di particolare pregio, in quest'ultimo tratto, è il **ponte in rocailles** situato a fianco della chiesa di San Gaetano. Attualmente è un elemento che non risulta particolarmente valorizzato a causa del **cattivo stato di manutenzione** del Trincerone e della **mancanza** di un **sistema** di elementi simili che attraversino il tracciato. È però possibile osservare lo stesso elemento ricorrere in diversi percorsi nei lungo Po torinesi; questa situazione potrà essere approfondita per capire se sia possibile valorizzarlo o tralasciarlo a favore di un progetto unitario di più ampio respiro.

The Trincerone and the Scalo Vanchiglia area.

Among the elements that separate the village from the rest of the city, stands out for its size and visibility the **Trincerone**, the ancient railway line that, starting from the former *Scalo Vanchiglia*, **cuts** in two the northern outskirts of Turin, until reconnecting to the *Spina* at the *Rebaudengo* station. The route, located at a lower level than the road, is currently an important **physical barrier** for the city, often covered by dense spontaneous vegetation and a place of accumulation of unwanted waste.

However, the *Trincerone* does not have constant characteristics along its entire length. If between *Via Bologna* and

Rebaudengo the route, now chosen to include the new metro line, is constantly **lowered** compared to road level and is crossed by road axes in some places, in the portion adjacent to the *Borgo Regio Parco*, this begins to rise in height, returning **flush** with the road near the former post office, when it is now surrounded by **residual green spaces**, entering immediately after in the former *Scalo Vanchiglia*, where you constantly try

to make a redevelopment. Of particular value, in this last stretch, is the **bridge in rocailles** located next to the church of *San Gaetano*. Currently it is an element that is not particularly valued because of the **poor state of maintenance** of the *Trincerone* and the **lack of a system** of similar elements that cross the route. However, it is possible to observe the same element in different routes along the *Po* river in Turin.



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.159-160

1 ponte che attraversa il Trincerone di Via Bologna (luglio 2019)

2 vista del Trincerone dal ponte di Via Bologna (luglio 2019)

3 vista del Trincerone verso il ponte in roccailles (luglio 2019)



4 vista del Trincerone verso l'ex Scalo Vanchiglia (luglio 2019)

5 vista del Trincerone a livello strada (luglio 2019)

6 i rifiuti nel Trincerone e vista del Lanificio (luglio 2019)



7 il ponte in roccailles che attraversa il Trincerone (luglio 2019)

8 la recinzione in cemento lungo il Trincerone (settembre 2019)

9 l'edificio delle ex Poste su Via Claudio Monteverdi (luglio 2019)



2.2.6 Il sistema dei parchi (Confluenza, Colletta e Meisino)

Seguendo il già citato percorso che costeggia il Po è possibile raggiungere due parchi fluviali: il **Parco della Confluenza** e il **Parco Colletta**. Entrambi parte del Parco del Po Torinese, si situano nel tratto di Po compreso tra la **confluenza** con la Dora Riparia e quella con la Stura di Lanzo. Nello stesso tratto lungo il Po è presente, inoltre, il **Parco del Meisino** che però risulta difficilmente raggiungibile in quanto non esiste un modo rapido per arrivare sulla sponda opposta del fiume.

La zona è molto vissuta dai cittadini i quali ci si recano per **camminate** e **pedalate**, per praticare **sport all'aperto**, ma anche per numerose altre attività che utilizzano le aree attrezzate presenti: ci sono **giochi** per bambini e **barbecue** per grigliate. Non è da sottovalutare la presenza importante di specie arboree e avifaunicole, l'ideale per attività quali il **birdwatching**.

I due parchi sembrano però avere caratteristiche leggermente diverse fra loro. Parco Colletta, i cui ingressi sono situati in corrispondenza di due parcheggi in Via Giacomo Zanella e in Via Giulio Carcano, è ricco di alberi e si trova in un'area collocata lontano dalle

attività urbane, nella quale si possono trovare anche i **resti** dell'antica **Cascina Airale**. Il Parco della Confluenza, invece, meno nascosto dalla presenza degli alberi e raggiungibile sia dal borgo che dalla trafficata Piazza Sofia, risulta oggi più **aperto** alla città, più **ricco di attrezzature** e più **frequentato**. Tuttavia, entrambi potrebbero essere più utilizzati anche in orari serali, soprattutto nei mesi estivi, se fosse presente un'illuminazione consona.

The park system (Confluenza, Colletta e Meisino).

Following the already mentioned route that runs along the *Po*, it is possible to reach two river parks: the **Confluenza Park** and the **Colletta Park**. Both are part of the *Parco del Po Torinese* and are located in the stretch of the *Po* between the **confluence** with the *Dora Riparia* and the *Stura di Lanzo*. In the same stretch along the *Po* there is also the **Meisino Park** which, however, is unreachable because there is no quick way to get to the opposite bank of the river.

The area is very much lived by citizens who go there for **walking** and **cycling**, to practice **outdoor sports**, but also for many other activities that use the equipped areas present: there are **games** for children and **barbecues** for barbecues. It is not to be underestimated the important presence of tree species

and avifauna, ideal for activities such as **birdwatching**.

However, the two parks seem to have slightly different characteristics. Parco Colletta, whose entrances are located at two car parks in *Via Giacomo Zanella* and *Via Giulio Carcano*, is rich in trees and is located in an area away from urban activities, where you can also find the **remains** of the ancient **Cascina Airale**. The *Confluenza* Park, however,

less hidden by the presence of trees and reachable from both the village and the busy *Piazza Sofia*, is now more **open** to the city, **richer in equipment** and more **frequentated**. However, both could be used more in the evening, especially in the summer months, if there was a suitable lighting.



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.163-164



1 ingresso del Parco Colletta dal parcheggio in Via Giacomo Zanella (luglio 2019)



2 vista della Cascina Airale nel Parco Colletta (luglio 2019)



3 area per la sosta e il picnic all'interno del Parco Colletta (luglio 2019)



4 viale alberato del lungofiume del Po caratteristico dei parchi (luglio 2019)



5 vista del Po dal lungofiume nel Parco della Confluenza (luglio 2019)



6 vista del Po e di Superga dal lungofiume nel Parco della Confluenza (settembre 2019)



7 attrezzature presenti nel Parco della Confluenza: la porta da calcio (luglio 2019)



8 attrezzature presenti nel Parco della Confluenza: le panchine (luglio 2019)



9 pascolo al Parco della Confluenza (maggio 2019)



2.2.7 Via Bologna e gli edifici prospicienti

Attestata sul Lungo Dora Firenze, **Via Bologna** prosegue affiancandosi al Borgo Regio Parco fino a diventare Strada di Settimo poco prima della fine di Piazza Sofia. Si tratta di un'ulteriore **spaccatura** tra il borgo del Regio Parco, la porzione più storica di tessuto edilizio, e l'adiacente quartiere Barriera di Milano, di più recente realizzazione e caratterizzato principalmente da edilizia economica popolare, nata a seguito dell'ampliamento della cinta daziaria. Passeggiando per la via non si può non notare il **traffico** causato dall'ingente numero di lavoratori diretti in centro a Torino o di ritorno verso San Mauro e Settimo Torinese. La necessità di muoversi in auto nasce dal fatto che la periferia nord risulta poco collegata con il resto della città e che ci sia uno scarso controllo del traffico, che rende l'arteria piuttosto **pericolosa, rumorosa e inquinata**.

Sull'asse, inoltre, si affacciano alcuni importanti edifici: arrivando da Corso Novara, all'altezza della fermata della metro, si possono notare la **Croce Rossa Italiana**, l'**Istituto Magistrale Antonio Gramsci**, oggi chiamato Liceo Einstein, e l'ex **Lanificio Maggia**, che si contrappongono ai grandi isolati

totalmente **residenziali**, alcuni dei quali risalenti al dopoguerra. Risultano anche particolarmente importanti gli **incroci** con la già citata Via delle Maddalene e quello con le vie Gottardo e Sempione, luogo di incontro con il Trincerone. Su di essa si affacciano anche la **Piazzetta delle Operaie della Manifattura Tabacchi**, oggi parcheggio, sede del punto acqua SMAT e di ciò che rimane del mercato A.C.C. Regio Parco, e il giardino diviso in due dall'asse chiamato **Piazzale Croce Rossa Italiana**.

Via Bologna and the buildings in front of it.

Attested on *Lungo Dora Firenze*, **Via Bologna** continues alongside the *Borgo Regio Parco* until it becomes *Strada di Settimo* just before the end of *Piazza Sofia*. This is a further **split** between the village of *Regio Parco*, the most historic part of the building fabric, and the adjacent *Barriera di Milano*, more recently built and characterized mainly by economic housing, born as a result of the extension of the customs belt. Walking along the street you cannot help but notice the **traffic** caused by the large number of workers going to the centre of Turin or returning to *San Mauro* and *Settimo Torinese*. The need to move by car arises from the fact that the northern suburbs are poorly connected with the rest of the city and that there is little control of traffic, which makes the artery

rather **dangerous, noisy and polluted**. On the axis, moreover, there are some important buildings: arriving from *Corso Novara*, at the metro station, you can see the **Italian Red Cross**, the **Antonio Gramsci Magistral Institute**, now called Einstein High School, and the former **Wool Mill Maggia**, which are opposed to the large blocks totally **residential**, some of which date back to after the war. The crossroads with

the already mentioned *Via Maddalene* and the *Via Gottardo* and *Via Sempione*, meeting point with the *Trincerone*, are also particularly important. It is also overlooked by the **Piazzetta delle Operaie of the Manifattura Tabacchi**, now a car park, home to the *SMAT* water point and what remains of the *A.C.C.* market. Regio Park, and the garden divided in two by the axis called **Piazzale CRI**.



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.167-168



1 Vista di Via Bologna verso il Piazzale Croce Rossa Italiana (luglio 2019)



2 Vista di Via Bologna e degli edifici residenziali in direzione centro (luglio 2019)



3 Vista di Via Bologna e degli edifici residenziali in direzione Piazza Sofia (luglio 2019)



4 Sede della Croce Rossa Italiana Comitato di Torino (settembre 2019)



5 Ex Istituto Magistrale Antonio Gramsci, oggi Liceo Einstein (luglio 2019)



6 Ex Lanificio Maggia (luglio 2019)



7 Edifici che affacciano sulla Piazzetta delle Operaie della Manifattura Tabacchi (luglio 2019)



8 Punto SMAT nella Piazzetta delle Operaie della Manifattura Tabacchi (luglio 2019)



9 Mercato A.C.C. Regio Parco nella Piazzetta delle Operaie della Manifattura Tabacchi (luglio 2019)



2.2.8 Piazza Sofia

Raggiunta la conclusione di Via Bologna ci si trova nello slargo di **Piazza Sofia**. Si tratta di una piazza di enormi dimensioni, costituita da un asse centrale, la prosecuzione di Via Bologna, da due strade laterali e da due importanti isole di traffico diversamente tagliate dagli assi viari secondari. La **frammentazione** delle suddette isole genera spazi occupati da prati alberati, da un parcheggio a raso, da una pista di pattinaggio inutilizzata e dal capolinea degli autobus GTT.

Le due grandi isole situate ai due lati della strada sono attraversate da **sentieri** in terra battuta e da un **percorso ciclabile** che si collega a quello esistente in Corso Taranto. Questi si affacciano inoltre a spazi molto diversi fra loro, rendendo **asimmetrico** l'assetto della piazza.

L'isola verso Corso Taranto si collega all'omonimo **mercato**, il cui progetto di copertura risale al 2007 facendolo diventare un elemento molto apprezzato dai residenti e conosciuto anche nei comuni limitrofi, e a Via Sandro Botticelli, che crea un collegamento diretto con Corso Giulio Cesare. Tra le due, questa sembra essere l'isola maggiormente **trafficata**, punto di immissione del traffico su Via Bologna. Qui si trova inoltre il **parcheggio GTT Sofia** che rende la piazza un nodo di

interscambio per chi arriva dalla prima cintura di Torino.

L'isola verso il Parco della Confluenza invece è caratterizzata da un **edificato basso**, in particolare a sud dove si affacciano gli edifici più recenti appartenenti al borgo del Regio Parco, e possiede un affaccio verso il parco, da cui si accede alla nuovissima **Area giochi di Piazza Sofia**, rinnovata grazie ai fondi di AxTo e aperta nel mese di agosto. Qui è anche presente la Pista di pattinaggio del Parco della Confluenza per il pattinaggio su rotelle e sono condensati gran parte dei capolinea dei mezzi pubblici.

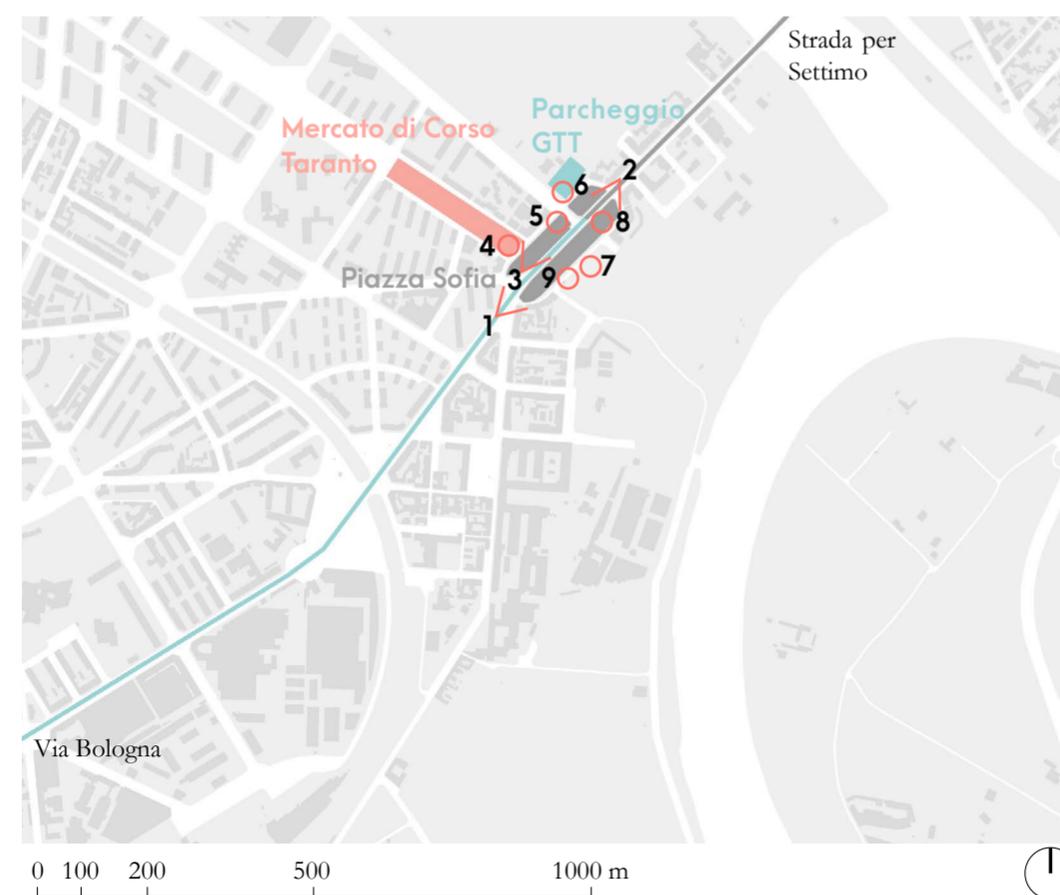
Piazza Sofia. Once you have reached the end of *Via Bologna*, you will find yourself in the open space of **Piazza Sofia**. It is a square of enormous size, consisting of a central axis, the continuation of *Via Bologna*, two side streets and two important traffic islands differently cut by the secondary roads. The **fragmentation** of these islands generates spaces occupied by: lawns, a parking lot, an unused skating rink and the terminus of *GTT* buses.

The two large vegetated and tree-lined islands located on either side of the road are crossed by dirt **tracks** and a **cycle path** that connects to the existing in *Corso Taranto*. They also overlook very different spaces, making the square asymmetrical.

The island towards *Corso Taranto* is connected to the **market** of the same name, whose roofing project dates back to 2007, making it a much appreciated element by residents and also known in neighboring municipalities, and to *Via Sandro Botticelli*, which creates a direct link with *Corso Giulio Cesare*. Between the two, this seems to be the busiest island, the point of entry of traffic on *Via Bologna*. Here you will also find the **GTT**

Sofia car park, which makes the square an interchange point for those arriving from the first belt of Turin.

The island towards the *Confluenza* Park, on the other hand, is characterized by a **lower building**, in particular to the south where the most recent buildings belonging to the village of the *Regio Parco* overlook, and has a view of the park, which leads to the brand new **play area of Piazza Sofia**.



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.171-172

- 1** Vista di Via Bologna e Piazza Sofia in direzione Settimo (luglio 2019)
- 2** Vista di Via Bologna e Piazza Sofia in direzione centro (luglio 2019)
- 3** I percorsi in terra battuta presenti nelle isole (luglio 2019)



- 4** Il mercato coperto di Corso Taranto (luglio 2019)
- 5** La pista ciclabile (luglio 2019)
- 6** Il parcheggio GTT Sofia (luglio 2019)



- 7** Il parco giochi di AxTo nel Parco della Confluenza (foto di Città di Torino - Verde Pubblico)
- 8** La pista di pattinaggio su rotelle (luglio 2019)
- 9** Il capolinea della linea 18 (luglio 2019)



2.2.9 Piazzale Croce Rossa Italiana con i suoi giardini

Situato a cavallo di Via Bologna e a fianco del Trincerone è presente il **Piazzale Croce Rossa Italiana**, chiamato così data la vicinanza dell'edificio che ne ospita il Comitato.

Sono diversi gli accessi che consentono di attraversare i giardini, definiti al plurale proprio perché Via Bologna, a causa della sua natura prettamente veicolare, li divide in **due parti** non dialoganti. Di comune ci sono solo le **attrezzature**, risolte con qualche panchina ormai obsoleta, e la pavimentazione dei passaggi, oggi parzialmente ricoperta dalla vegetazione che la rende **illeggibile**. La condizione rispecchia l'utilizzo: sono pochissime le persone di passaggio e altrettanto poche quelle che sostano, forse a causa della presenza del vicino Trincerone, forse per l'assenza di attività e affacci di residenze, o per il traffico presente su Via Bologna. Unico punto di ritrovo frequentato è il **chiosco** affacciato sulla prosecuzione di Via Maddalene. Grande importanza ha però acquisito l'**aspetto naturalistico**: da entrambi i lati infatti si trovano grandi masse vegetali di alberi, disposti in maniera più naturale sul versante ovest della strada e più geometrica nei pressi dell'ex Lanificio, che creano un verde

tutto sommato **curato**, rispetto a quello che cresce nel passante ferroviario.

Questo sarà in futuro il luogo in cui sbarcherà la **fermata** Cimarosa-Tabacchi della **metropolitana**. Le uscite si disporranno ai due lati di Via Bologna: una a fianco dell'ex Lanificio, una a lato del Liceo linguistico Albert Einstein, per cui sarà oggetto di un intervento atto a migliorarne la fruibilità.

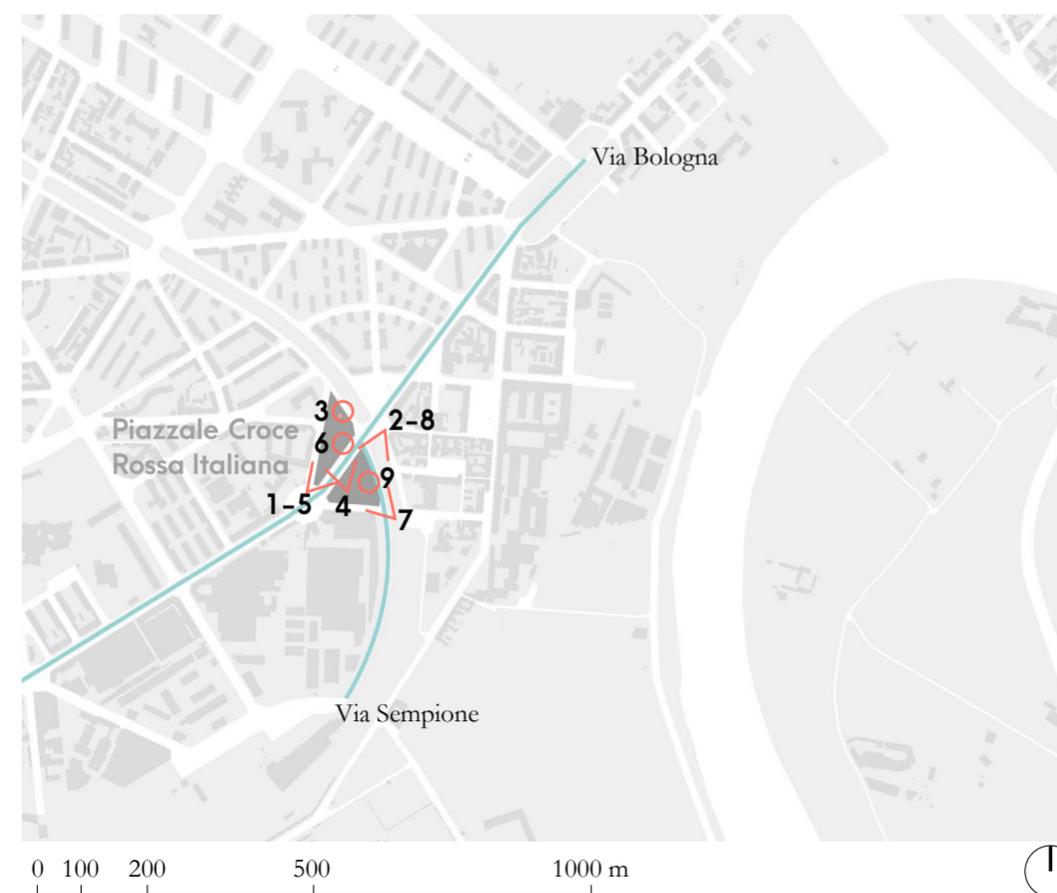
Piazzale Croce Rossa Italiana with its gardens.

Situated on the horseback of *Via Bologna* and next to *Trincerone* is **Piazzale Croce Rossa Italiana**, so called because of the proximity of the building that houses the Committee.

There are several entrances that allow you to cross the gardens, defined in the plural precisely because *Via Bologna*, because of its purely vehicular nature, divides them into **two parts** that do not dialogue. In common there are only the **equipment**, solved with some bench now obsolete, and the flooring of the passageways, now partially covered by vegetation that makes it **unreadable**. The condition reflects the use: there are very few people passing through and very few who stop, perhaps because of the presence of the nearby *Trincerone*, perhaps because of the absence of activities and overlooking residences, or for the traffic on *Via Bologna*. The only

meeting point is the kiosk overlooking the continuation of *Via Maddalene*. However, the **naturalistic aspect** has acquired great importance; on both sides, in fact, there are large vegetable masses of trees, arranged in a **more natural** way on the western side of the road and more geometrically near the former Wool Mill, which create an overall well-tended greenery, compared to what grows in the railway passerby.

In the future, this will be the place where the *Cimarosa-Tabacchi* **underground station** will disembark. The exits will be located on both sides of *Via Bologna*: one next to the former Wool Mill, one next to the Albert Einstein High School, so it will be the subject of work to improve its usability.

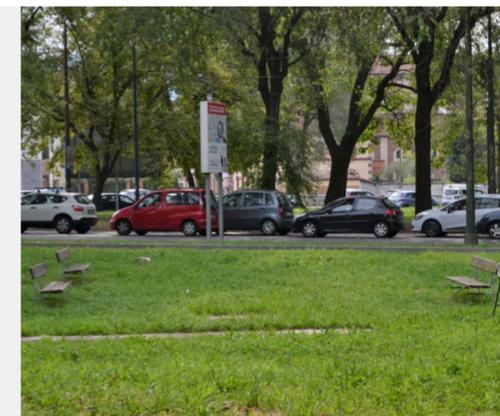
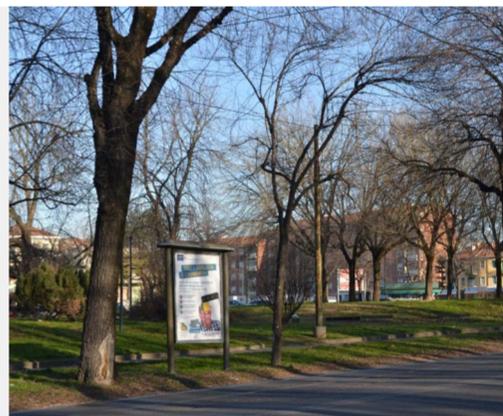


Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.175-176

- 1** Attraversamento pedonale in corrispondenza del giardino a sinistra di Via Bologna (luglio 2019)
- 2** Passaggio pedonale del piazzale a destra di Via Bologna (luglio 2019)
- 3** Il chiosco nel giardino di Via Sempione (febbraio 2020)



- 4** Vista d'insieme del giardino a sinistra di Via Bologna (febbraio 2020)
- 5** Un ingresso al giardino (luglio 2019)
- 6** Attrezzature presenti nel piazzale CRI: le panchine (luglio 2019)



- 7** Visione d'insieme del piazzale e degli alberi presenti da Via Sempione (luglio 2019)
- 8** Uno dei tre ingressi al giardino (luglio 2019)
- 9** Sttrezzature presenti nel piazzale CRI: le panchine (luglio 2019)



APPROFONDIMENTO IN DEPTHS

L'ex Lanificio di Torino a Open

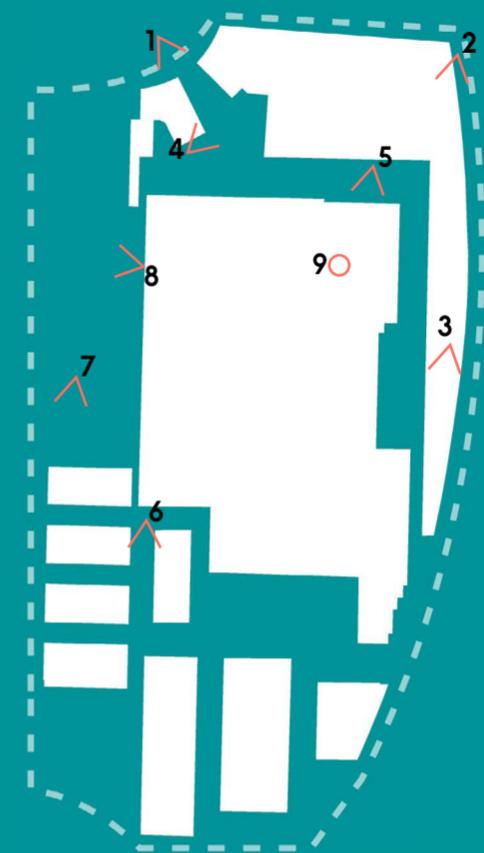
House. Immaginando di poter uscire dalla linea 2 della metropolitana in Piazza Croce Rossa ci si trova di fianco all'ex Lanificio. Quello che a prima vista può sembrare un grande capannone industriale abbandonato è in realtà un **sistema di spazi** in fase di **autorigenerazione**. I vari spazi presenti, infatti, stanno venendo pian piano affittati e riutilizzati per **attività** sia grandi che piccole, con l'inserimento anche di alcuni bar per sopperire all'isolamento in cui si trova il complesso. La trasformazione è normata da PRG attraverso le NUEA che prevedono la **ristrutturazione degli edifici storici**, l'**insediamento di attività miste** a prevalenza produttive e la possibilità di inserire **attività commerciali** con affacci su Via Sempione e Via Monteverdi⁵⁰. L'apertura del complesso a *Open House* ha inoltre permesso di osservare dall'interno quali relazioni si possono generare tra l'ex Lanificio e gli spazi urbani adiacenti. Ne risulta un luogo **chiuso** in se stesso, dal quale è possibile scorgere solamente l'edificio ormai decaduto delle **ex Poste** da alcuni con ottici e a fianco si nota un **complesso militare** anch'esso abbandonato, visibile

in lontananza grazie alla recinzione metallica. Il complesso difficilmente si presta, quindi, all'integrazione in visioni future di sviluppo della città, soprattutto se il suo futuro è quello di diventare un **condensatore di piccole attività private** chiuse in un blocco poco dialogante con l'esterno.

The former Turin Wool Mill at the Open House.

Imagine being able to get out of line 2 of the subway in Red Cross Square and you are next to the **former Wool Mill**. What at first glance may seem like a large abandoned industrial building is actually a **system of spaces** in the process of **self-regeneration**. The various spaces present, in fact, are slowly being rented and reused for **activities** both large and small, with the inclusion of some bars to compensate for the isolation in which the complex is located. The transformation is regulated by PRG through the NUEA, which provides for the **renovation of historic buildings**, the **establishment of mixed activities** mainly production and the possibility of including **commercial activities** overlooking *Via Sempione* and *Via Monteverdi*⁵⁰. The opening of the complex to *Open House* has also made it possible to observe from within what relations can be generated between the *ex Lanificio* and adjacent urban spaces. The result is a closed place in itself, from which it

is possible to see only the now decayed building of the **ex Poste** by some optical cones and next to it you can see a **military complex** also abandoned, visible in the distance thanks to the metal fence. The complex is therefore difficult to integrate into future visions of development of the city, especially if its future is to become a **condenser of small private activities** closed in a block that does not dialogue with the outside.



Punti di ripresa delle foto dell'area a pp.179-180

50 - Città di Torino, Direzione Urbanistica E Territorio, *Piano Regolatore Generale di Torino, Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione*, Volume I, testo coordinato al 30.06.2019, p. 70

1 Vista dell'ingresso dell'edificio da Via Bologna (luglio 2019)



2 Vista della facciata esterna lungo Via Sempione (febbraio 2020)



3 Vista della facciata esterna lungo Via Sempione (febbraio 2020)



4 Edifici all'interno del complesso (luglio 2019)



5 Edifici all'interno del complesso (luglio 2019)



6 Edifici all'interno del complesso (luglio 2019)



7 Edifici all'interno del complesso e vista dell'edificio delle ex Poste (luglio 2019)



8 Vista dell'ex complesso militare a fianco della proprietà del Lanificio (luglio 2019)



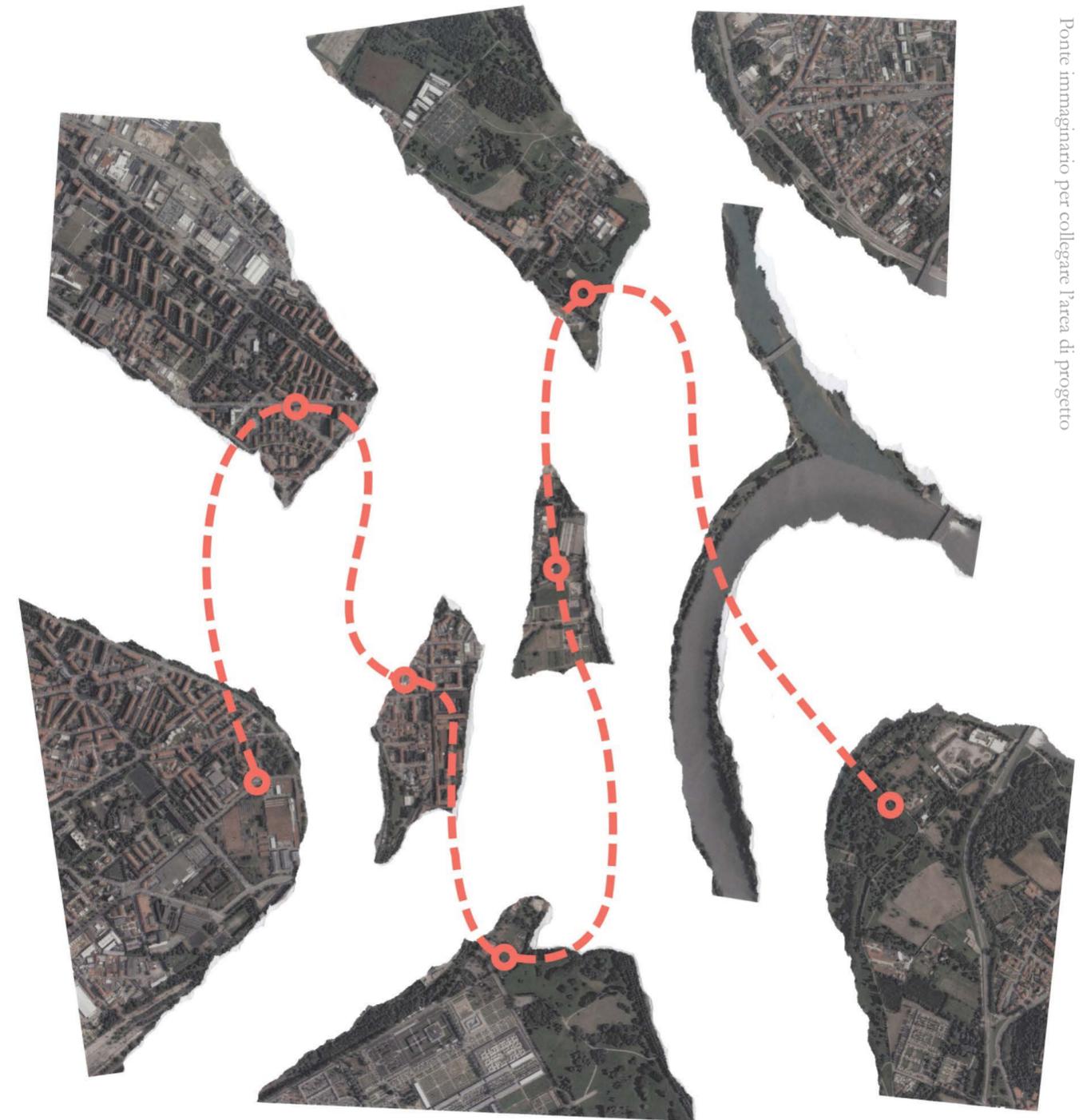
9 Interno di un edificio (luglio 2019)



In conclusione...

L'area in progetto è, in conclusione, di una porzione di città che non ha, al giorno d'oggi, un'identità ben precisa, ma presenta un **tessuto altamente frammentato** e **smembrato** che sovrappone segni temporali distinti e non dialoganti fra loro. La volontà progettuale dovrà tenerne conto, si cercherà quindi di **riallacciare** il tessuto attraverso un *ponte immaginario* che colleghi senza soluzione di continuità l'area compresa tra la fermata Cimarosa-Tabacchi e il sistema dei parchi del Po torinese, inglobando tutte le parti che fino ad ora hanno dato carattere al borgo, come la Manifattura Tabacchi, che si spera possa riacquistare l'importanza e l'influenza che già l'aveva contraddistinta nel passato. Non si tratterà però di far prevalere un segno su di un altro, ma di trovare un **elemento comune** capace di **valorizzare** singolarmente i **diversi ambiti**, facendoli al contempo dialogare tra loro.

In conclusion... The project area is, in conclusion, a portion of the city that does not have, nowadays, a precise identity, but presents a **highly fragmented** and **dismembered** fabric that overlaps distinct time signs and not dialoguing with each other. The design will have to take this into account, so we will try to **reconnect** the fabric through an *imaginary bridge* that connects seamlessly the area between the stop *Cimarosa-Tabacchi* and the system of parks of the *Po River* in Turin, incorporating all the parts that until now have given character to the village, such as the *Manifattura Tabacchi*, which hopefully can regain the importance and influence that had already distinguished it in the past. However, it will not be a question of making one sign prevail over another, but of finding a **common element** capable of **enhancing** the value of the **different areas** individually, at the same time making them dialogue with each other.



2.3 Scomponendo i layer

Una volta comprese le caratteristiche fisiche degli spazi a cavallo tra la fermata Cimarosa-Tabacchi e la futura area dedicata alla *Welfare City*, è necessario comprenderne i **rapporti funzionali**. L'ultimo passo è quello di una ricerca di tipo urbanistico che definisca quali siano le caratteristiche degli spazi a scala urbana. Le seguenti indagini si articoleranno, quindi, secondo diversi macrotemi in modo da sviscerare a fondo alcune questioni che riguardano l'area e di cui si è già accennato in precedenza. Tra queste vi sono quelle relative alla ristrutturazione del **tessuto urbano**, quelle relative alla **mobilità** e infine ai ragionamenti legati al **fiume** e agli **ecosistemi naturali** in generale. Verranno trattati in ordine nei seguenti paragrafi:

1. Frammentazione vs unitarietà
2. Una rete di percorsi
3. Coabitare il fiume

Partendo dal costruito e dagli spazi aperti, si cercherà di capire com'è **strutturato** il tessuto urbano, osservando quelle che possono essere considerate le **barriere** e i principali **punti attrattori**, nonché le **tipologie edilizie**, i **servizi insediati** e la presenza di **parchi** e di **giardini** di

importanza principale o secondaria. Ne discenderà una comprensione dell'area non più a singoli ambiti, cosa già fatta nel rilievo fotografico, ma capace di osservare le **interrelazioni** fra i singoli *layer* che compongono il costruito, viste ad una scala più ampia e complessa. In seguito si tratterà la mobilità, argomento trattato sia a **livello locale** che in relazione a un **sistema più ampio** comprendente gran parte della periferia Nord-Est della città e la porzione limitata del centro storico circostante i Giardini Reali. In questo modo si riuscirà ad approfondire appieno il funzionamento della circolazione e lo sviluppo dei principali **assi di scorrimento**, per poi decidere se l'attuale sistema potrà subire delle trasformazioni a seguito dell'arrivo della metropolitana nell'area. Infine, si affronterà il rapporto dell'area con i fiumi Po e Stura e con i relativi parchi, elementi chiave nella determinazione dei **vincoli** e delle **prescrizioni** legati alle **esondazioni**, dati che dovranno essere tenuti in considerazione durante la fase di progettazione. Contemporaneamente a questi approfondimenti verrà inoltre visionato il **Piano Regolatore Generale** tramite lo strumento delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione per ragionare sui vincoli e su ciò che è previsto per l'area, cercando di capire quali possano essere le **ripercussioni** di queste scelte negli intorni della fermata.

Breaking down the layer. Once you have learned the physical characteristics of the spaces between the *Cimarosa-Tabacchi* stop and the future area dedicated to the Welfare City, you need to understand the **functional relationships**. The last step is that of an urban research that defines what are the characteristics of the spaces on a larger scale than that of the observer. The following surveys will therefore be structured according to different macro-themes in order to examine in depth some issues that concern the area and which have already been mentioned above. These include urban planning related to the structuring of the **urban fabric**, those related to **mobility** and finally the reasoning related to the **river** and **natural ecosystems** in general. They will be treated in order in the following paragraphs:

1. Fragmentation vs. unity
2. A bundle of paths
3. Around the river

Starting from the built and open spaces, we will try to understand how the urban fabric is **structured**, observing what can be considered the **barriers** and the main **points of attraction**, as well as the **types of buildings**, the **services installed** and the presence of **parks** and **gardens** of primary or secondary importance. The result will be an understanding of the area no longer

in individual areas, as already done in the photographic survey, but capable of observing the **interrelationships** between the individual layers that make up the building, seen on a larger and more complex scale. This will be followed by mobility, a subject dealt with both at the **local level** and in relation to a **wider system** comprising a large part of the north-eastern periphery of the city and the limited portion of the historic centre surrounding the Giardini Reali. In this way it will be possible to fully deepen the functioning of the circulation and the development of the main **axes of flow**, and then decide if the current system can undergo transformations following the arrival of the metro in the area. Finally, the area's relationship with the Po and Stura rivers and their parks, key elements in the determination of **constraints** and **requirements** related to the **floods**, will be addressed and taken into account during the design phase. At the same time as these in-depth studies, the **General Regulatory Plan** will also be examined using the Urban Building Regulations Implementation tool to discuss the constraints and what is expected for the area, trying to understand what the repercussions of these choices may be around the stop.

2.3.1 Frammentazione vs unitarietà

In continuazione con quanto detto a conclusione del rilievo fotografico, una prima indagine, fondamentale per comprendere quali siano le relazioni che sussistono tra i differenti tasselli dell'area, sembra essere quella relativa agli **elementi di unione e di separazione**.

Di alcuni abbiamo già parlato a livello storico: il Cimitero Monumentale e il Trincerone, i due enormi **tasselli urbani** che hanno permesso di osservare ancora oggi il Borgo Regio Parco nella sua conformazione originaria. Si tratta, nel primo caso, di un elemento di forte **richiamo** per i torinesi, ma anche di un ampio **blocco non permeabile** che separa l'asse storico di Corso Regio Parco dal Parco Colletta. Il secondo è invece l'**asse ferroviario interrato** che, attestato sull'ex Scalo Vanchiglia, taglia a metà i quartieri residenziali a cavallo di Via Gottardo e Via Sempione. Altri elementi di divisione sono Via Bologna, e il fiume Po. Uno è l'asse viario che **collega** l'area con il centro storico e che **separa** il borgo e l'area industriale adiacente Scalo Vanchiglia dai quartieri residenziali già citati. L'altro è l'elemento di **unione** degli ecosistemi naturali torinesi che, ad oggi, non permette di muoversi agevolmente da una sponda all'altra, rendendo così il

Gli elementi di separazione dell'area sono il Cimitero Monumentale, il Trincerone, Via Bologna e il fiume Po.

parco del Meisino di **difficile accesso**, soprattutto per i mezzi di spostamento leggeri. Se, invece, si considerano gli elementi di **richiamo** per l'area, possiamo segnalare Piazza Sofia e Piazza Abba, la prima in quanto importante **snodo infrastrutturale e polo di interscambio** con la viabilità pubblica, la seconda perché fulcro del Borgo Regio Parco, anche se è solo a partire dagli anni '90 che viene utilizzata più come **punto di ritrovo** che come parcheggio per automobili. A fianco di Piazza Abba si situa anche la Manifattura Tabacchi, complesso storico di nota rilevanza per la città, la cui ciminiera la rende un facile **punto di riferimento** all'interno dell'area. Per ultimi si possono citare l'arco alpino e la Basilica di Superga, due elementi che entrano nel **panorama** e lo rendono molto suggestivo anche in relazione a sistemi di valorizzazione territoriale e ambientale quali Corona Verde (vedi immagine p.192). Altri

elementi da tenere **in considerazione** riguardano i **beni culturali** presenti nell'area, ovvero fabbricati **vincolati** e quindi **non demolibili**, i quali possono diventare elementi su cui puntare per la riorganizzazione dell'area. Questi si concentrano principalmente lungo l'asse di Via Bologna e all'interno del Borgo: si possono citare gli edifici più volte descritti nel corso del capitolo, come il grande opificio e il nucleo storico del Filatoio Vanzina, con alcuni capannoni adiacenti, i quali attendono di essere riqualificati, mentre altri sono stati col tempo recuperati, servendo ora l'area come primi attrattori. Altrettanta importanza si deve attribuire ai **beni paesaggistici**, che giocano un ruolo cruciale, in quanto utilizzabili allo scopo di **unire** più parti del territorio urbanizzato (vedi immagine p.193).

Gli elementi di richiamo, invece, sono Piazza Sofia e Piazza Abba, a cui si aggiunge la vicina Manifattura Tabacchi.

Nell'ottica di definire una **nuova identità** all'area, osservare i segni forti che definiscono l'attuale identità locale può non bastare, esistono altri segni ad

oggi poco visibili o poco valorizzati che possono permettere di valorizzare l'intera area; questi sono trattati dalla Città di Torino all'interno delle *Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione (NUEA)*. Alcune di queste sono già state considerate, come la **vista panoramica** verso la Basilica di Superga o di Via delle Maddalene verso la Manifattura Tabacchi, altre, come le visuali sul Trincerone e quelle relative agli assi che si innestano all'interno degli isolati industriali su via Bologna, si rifanno alle **strategie di ripensamento** degli spazi industriali dismessi, originarie del PRG del 1995 e alle sue varianti⁵¹ (vedi immagine p.194).

Per comprendere più a fondo il quartiere, la questione dei vari tasselli che lo compongono e per ragionare su come sia possibile intervenire nell'area secondo i criteri di cui abbiamo ragionato finora, bisogna osservare la **morfologia** di questi spazi, considerando le tipologie edilizie e l'offerta di servizi e di spazi pubblici a corredo. Ci si trova in un luogo che, ancora oggi, mostra tutte le **tracce del suo passato**, a partire dai segni aulici del Viboccone, passando dal borgo operaio della Regia Manifattura, fino ad arrivare alle espansioni più recenti della città e della relativa fase industriale. Ragionando a livello urbanistico il Borgo Regio Parco sembra essere l'**elemento anomalo** che meno si relaziona con gli spazi adiacenti:

costeggiato dal Trincerone da un lato, dall'asse viario di Via Bologna dall'altro e con alle spalle il fiume e il sistema di parchi, è l'unico luogo in cui si addensa un **nucleo** abbastanza **fitto di case a ringhiera**, servite da piccole botteghe e negozi di vicinato, corredate da **piccoli giardini e piazze pubbliche**, spesso ricavati in spazi di risulta. Superati questi confini la situazione cambia nettamente. Al di là del Trincerone la città acquista le tipiche caratteristiche novecentesche: si raggiunge un'area **altamente zonizzata** che alterna alle alte palazzine a corte o a stecca, circondate da ampi giardini privati, le grandi polarità in cui si addensano servizi pubblici quali **centri scolastici o sanitari** e i relativi parchi pubblici. Ai margini di queste aree si attestano, infine, **grandi complessi industriali a piastra**. La differenza è netta, ma il tessuto torna a un'impostazione più

Si distinguono tre tipologie di tessuto urbano, a cui corrispondono tre gradazioni diverse nella disposizione del verde pubblico e privato, e dei servizi.

ottocentesca di isolato con **edifici in affaccio su strada** più a ovest, nei pressi di Piazza Ottorino Respighi, un'area **meno zonizzata** in cui i servizi di vicinato tornano ai piani terreni, frammisti ad alcune polarità commerciali di ridotte dimensioni, e i parchi pubblici acquistano dimensioni più contenute. Si possono, in definitiva, distinguere **tre tipologie di tessuto urbano**, a cui corrispondono tre gradazioni diverse nella disposizione del verde pubblico e privato e dei servizi. Ne discende che la **nuova linea di metropolitana**, passante per Via Bologna e il Trincerone, viaggerà, in quest'area, solamente tra **quartieri di edilizia popolare e grandi manufatti industriali** in parte dismessi. Su Via Bologna si trovano infatti, a Nord-Ovest, molte unità di edilizia popolare, ognuna parte di un diverso progetto edilizio di colonizzazione della periferia; i risultati sono isolati molto diversi fra loro, alcuni diventati isole verdi protette da cortine edilizie, altre composte da semplici stecche residenziali circondate da un giardino privato. A Sud-Est della strada, invece, si situano le grandi piastre industriali affiancate all'ex Scalo Vanchiglia. Non dissimile la situazione su Via Gottardo e Via Sempione, affiancate per tutta la lunghezza da grandi isolati residenziali inospitali alternati ad alcune polarità per i servizi pubblici. La sola **vicinanza** della linea **al borgo storico** del Regio Parco

sembra quindi l'occasione fondamentale per poter **riallacciare** questi quartieri alla grande presenza naturalistica adiacente il fiume, un'ampia area per il tempo libero oggi di difficile richiamo per i cittadini, la cui integrità è minata solamente dalla presenza dell'ex FIMIT (vedi immagini da p.195 a p.200).

Riprogettare questi spazi significa offrire apposite **soluzioni** nella risistemazione degli spazi pubblici capaci di prevedere, concordemente con l'attuale assetto urbano molto variegato, una nuova modalità di fruizione di tutti questi luoghi, attualmente non molto attraenti e vissuti in modo diverso e poco attivamente. Tenere bene a mente tutti questi elementi può diventare quindi molto utile nel momento in cui si voglia realizzare un progetto urbano di ampio respiro capace di **ridefinire l'identità** di questi luoghi.

Fragmentation vs. unitarity. In continuation with what was said at the conclusion of the photographic survey, a first investigation, fundamental to understand the relationships that exist between the different pieces of the area, seems to be that relating to the **elements of union and separation**. We have already talked about some of them at a historical level: the Monumental Cemetery and the *Trincerone*, the two

The elements separating the area are the Monumental Cemetery, the *Trincerone* and *Via Bologna*.

enormous **urban pieces** that have allowed us to still observe the Borgo Regio Parco in its original shape. In the first case, it is an element of strong **appeal** for the people of Turin, but also a large, **non-permeable block** that separates the historical axis of *Corso Regio Parco* from *Parco Colletta*. The second is the **underground railway axis** that, attested on the former *Scalo Vanchiglia*, cuts in half the residential districts between *Via Gottardo* and *Via Sempione*. Other elements of the division are *Via Bologna*, and the river *Po*. One is the road axis that connects the area with the historic center and separates the village and the industrial area adjacent *Scalo Vanchiglia* from the residential districts already mentioned. The other is the element of union of the natural ecosystems of Turin that, to date, does not allow easy movement from one bank to the other, making the park of the *Meisino* **difficult to access**, especially for light means of transport. If, on the other hand, we consider the elements of

The main attractions are *Piazza Sofia* and *Piazza Abba*, as well as the nearby *Manifattura Tabacchi*.

attraction for the area, we can point out *Piazza Sofia* and *Piazza Abba*, the first as an important **hub** for **infrastructure** and **interchange** with the public road system, the second as the heart of the *Borgo Regio Parco*, even if it is only since the 90s that it is used more as a **meeting place** than as a parking lot for cars. Next to *Piazza Abba* there is also the *Manifattura Tabacchi*, a historical complex of famous importance for the city, whose chimney makes it an easy reference point within the area. Last but not least, we can mention the Alpine arc and the *Basilica of Superga*, two elements that enter the **panorama** and make it very suggestive also in relation to systems of territorial and environmental enhancement such as *Corona Verde* (see picture on p.192).

In order to define a **new identity** for the area, observing the strong signs that define the current local identity may not be enough, there are other signs that are not very visible or little valued to date that can enhance the entire area,

these are treated by the City of Turin within the *Urban Building Regulations of Implementation*. Some of these have already been considered, such as the **panoramic view** towards the *Basilica of Superga* or *Via Maddalene* towards the *Manifattura Tabacchi*, others, such as the views of the *Trincerone* and those relating to the axes that fit into the industrial blocks on *Via Bologna*, refer to the **strategies of rethinking** of disused industrial spaces, originating in the PRG of 1995 and its variants⁵¹ (see picture on p.193). Other elements to be taken into **consideration** concern the **cultural assets** present in the area, i.e. buildings that are **bounded** and therefore **not demolishable**, which may become elements on which to focus for the reorganization of the area. These are mainly concentrated along the axis of *Via Bologna* and inside the *Borgo*: we can mention the buildings described several times during the chapter, such as the large factory and the historic core of the *Filatoio Vanzina*, with some adjacent sheds, which are waiting to be redeveloped, while others have been recovered over time, now serving the area as the first attractions. Equally important are the **landscape assets**, which play a crucial role as they can be used to **connect** several parts of the urbanised territory (see picture on p.194).

In order to understand the neighborhood

in more depth, the question of the various pieces that make it up and to think about how it is possible to intervene in the area according to the criteria we have been thinking about so far, we must observe the **morphology** of these spaces, considering the types of buildings and the supply of services and public spaces. We find ourselves in a place that still today shows all the **traces of its past**, starting from the courtly signs of the *Viboccone*, passing through the working-class village of the *Regia Manifattura*, up to the most recent expansions of the city and its industrial phase. On an urban level, *Borgo Regio Parco* seems to be the **anomalous element** that least relates to the adjacent spaces: bordered by *Trincerone* on one side, the road axis of *Via Bologna* on the other and with the river and the system of parks behind it, it is the only place in which a fairly **dense nucleus of railing houses**, served by small shops

There are three types of urban fabric, corresponding to three different degrees in the arrangement of public, private and service greenery.

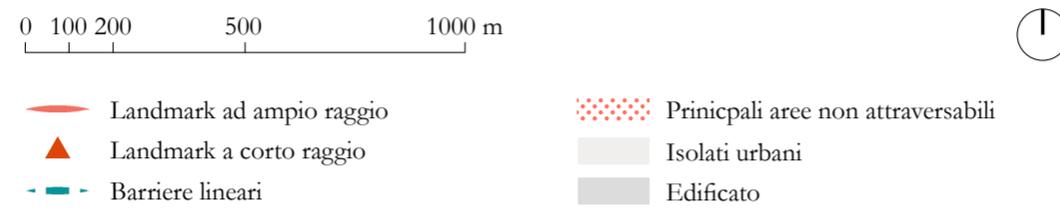
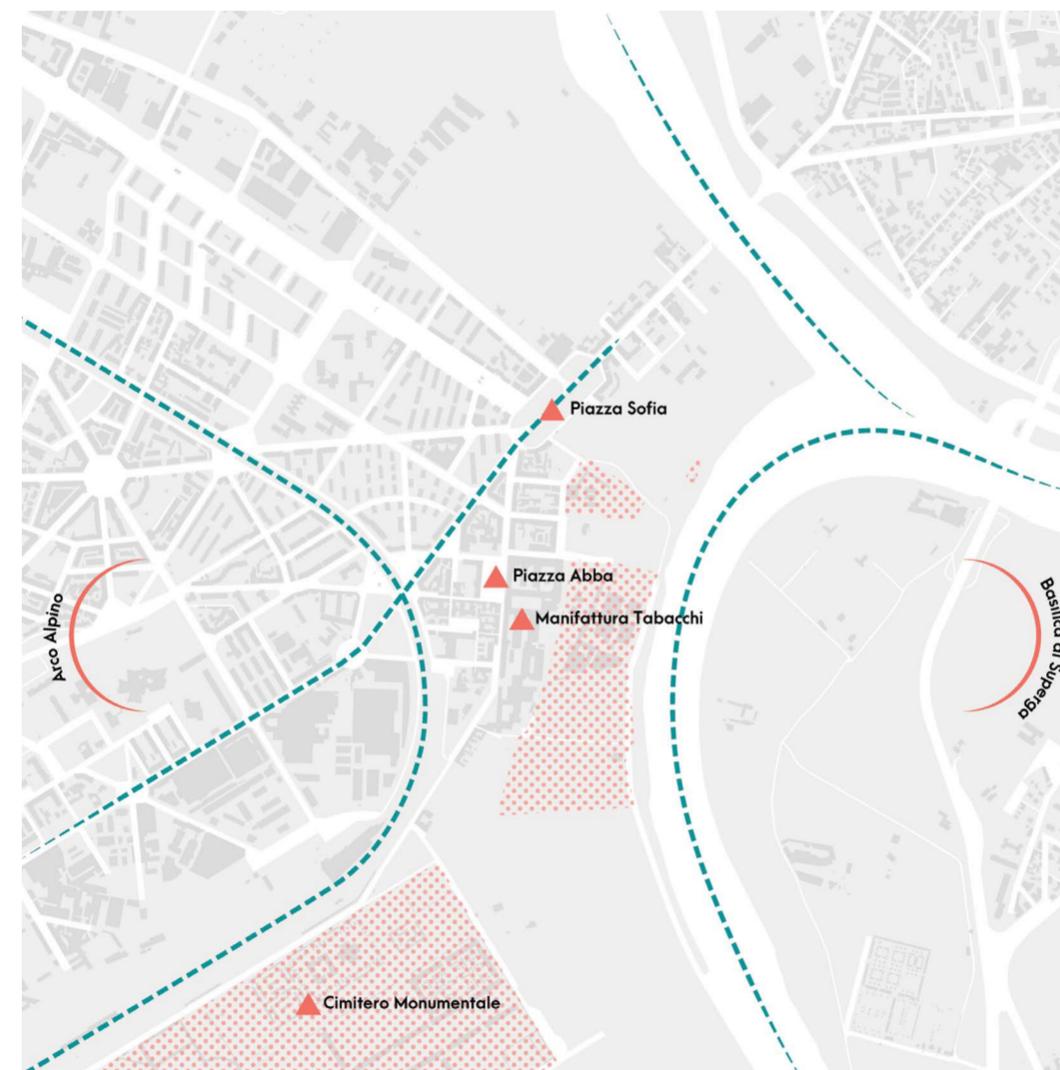
and neighborhood shops, complete with **small gardens** and **public squares**, often obtained in spaces of result, thickens. Once these borders have been crossed, the situation clearly changes. Beyond *Trincerone* the city acquires the typical characteristics of the twentieth century: you reach a **highly zoned area** that alternates high buildings with court or slatted, surrounded by large private gardens, the great polarities in which they thicken polarized public services such as **schools or health centers** and its public parks. Finally, on the edges of these areas, there are **large industrial plate complexes**. The difference is clear, but the fabric returns to a more nineteenth-century setting of block with **buildings overlooking the road** further west, near *Piazza Ottorino Respighi*, an **area less zoned** where neighborhood services return to the ground floor, mixed with some commercial polarities of small size, and the public parks acquire smaller size. Ultimately, **three types of urban fabric** can be distinguished, corresponding to three different degrees in the arrangement of public and private greenery and services. It follows that the **new metro line**, passing through *Via Bologna* and *Trincerone*, will travel in this area only between **neighborhoods of social housing** and **large industrial buildings** partly disused. In fact, on *Via Bologna*, in the north-west, there

are many units of social housing, each part of a different building project of colonization of the suburbs; the results are isolated very different from each other, some become green islands protected by building curtains, others consist of simple residential slats surrounded by a private garden. To the south-east of the road, on the other hand, are the large industrial plates next to the former *Scalo Vanchiglia*. Not unlike the situation on *Via Gottardo* and *Via Sempione*, flanked for the entire length by large inhospitable residential blocks alternating with some polarities for public services. The mere **proximity** of the line to the **historic village** of the *Regio Parvo* seems therefore to be the fundamental opportunity to **link** these districts to the great naturalistic presence adjacent to the river, a large leisure area now difficult to attract citizens, whose integrity is undermined only by the presence of the former *FIMIT* (see pictures from p.195 to p.200).

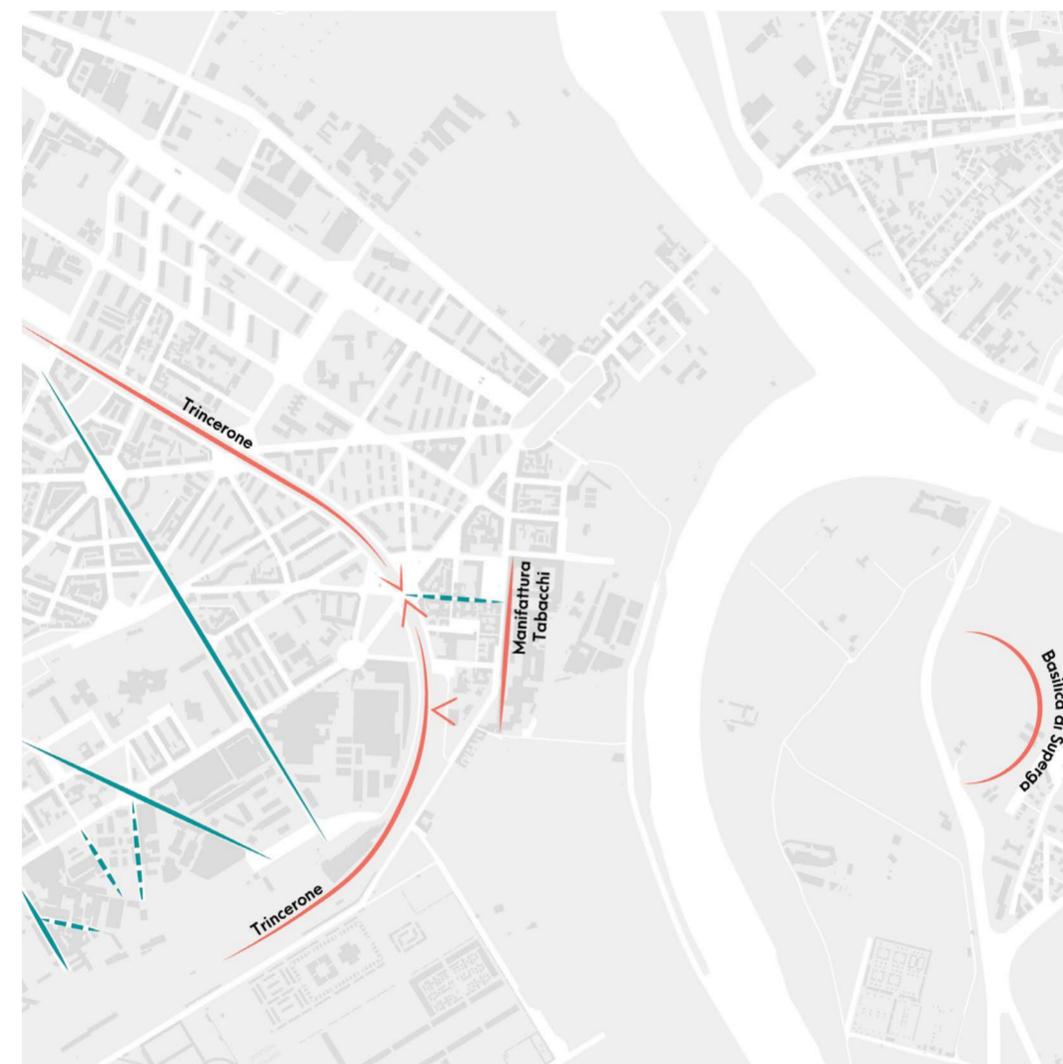
Designing in these spaces will mean offering special **solutions** in the reorganization of public spaces capable of providing, in accordance with the current very varied urban structure, a new way of enjoying all these places, currently not very attractive and experienced in a different way and not very actively. Keeping all these elements

in mind can therefore become very useful when you want to implement a wide-ranging urban project capable of **redefining the identity** of these places.

51 - Geoportale del Comune di Torino, Piano Regolatore Generale, *op. cit.* pp. 161, 173



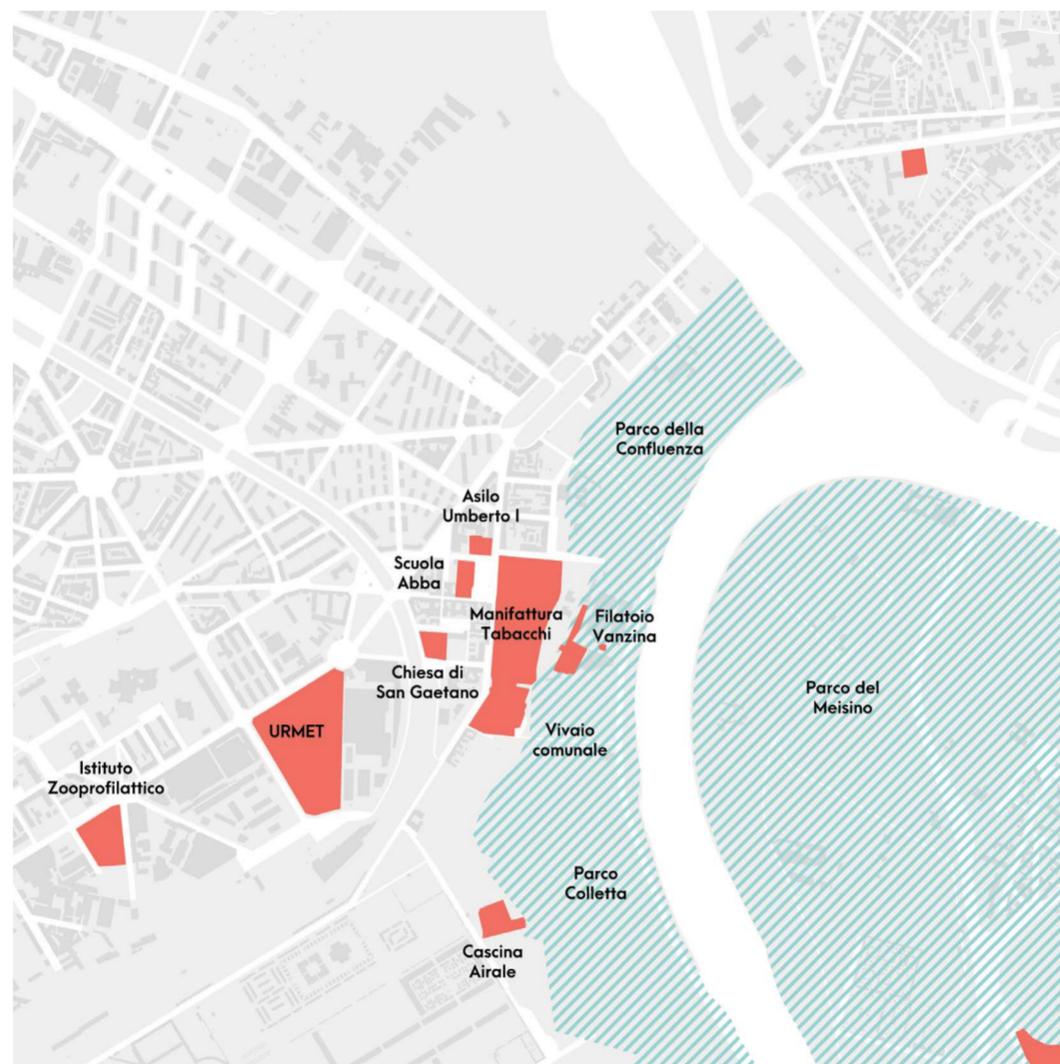
Landmark e barriere | Elaborazione dati: propria



0 200 500 1000 2000 m

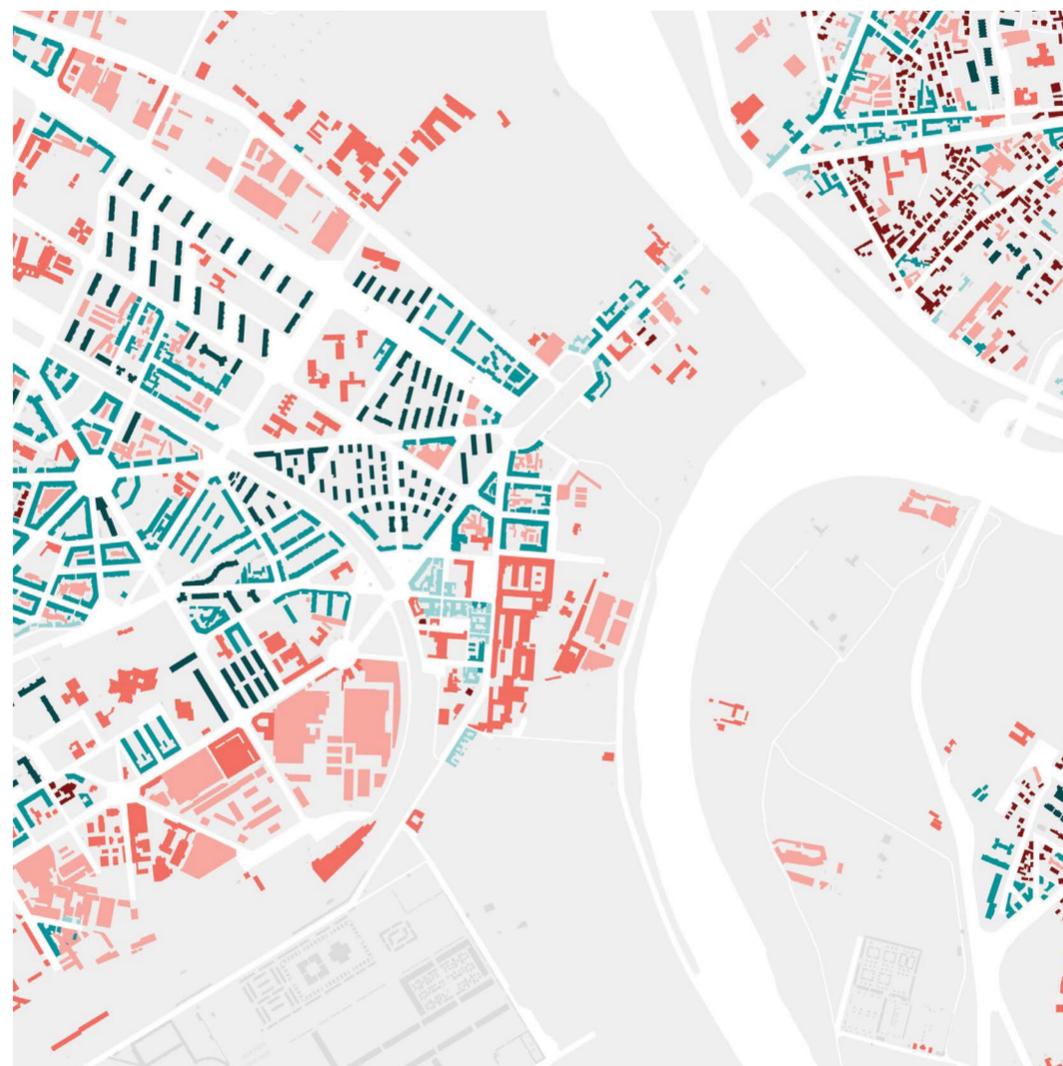
- Elementi da valorizzare
- Coni ottici da valorizzare
- Percorsi da valorizzare

- Assi da valorizzare
- Isolati urbani
- Edificato



0 100 200 500 1000 m

- Beni culturali
- Beni paesaggistici
- Isolati urbani
- Edificato



0 100 200 500 1000 m



- | | |
|--|---|
|  Edilizia popolare a stecca/torre |  Maniche articolate non residenziali |
|  Edilizia popolare a corte |  Edifici a piastra |
|  Case di ringhiera |  Isolati urbani |
|  Residenze uni/bifamiliari |  Edificato non categorizzabile |

Edilizia popolare a stecca/torre



Edilizia popolare a corte



Case di ringhiera



Residenze uni/bifamiliari

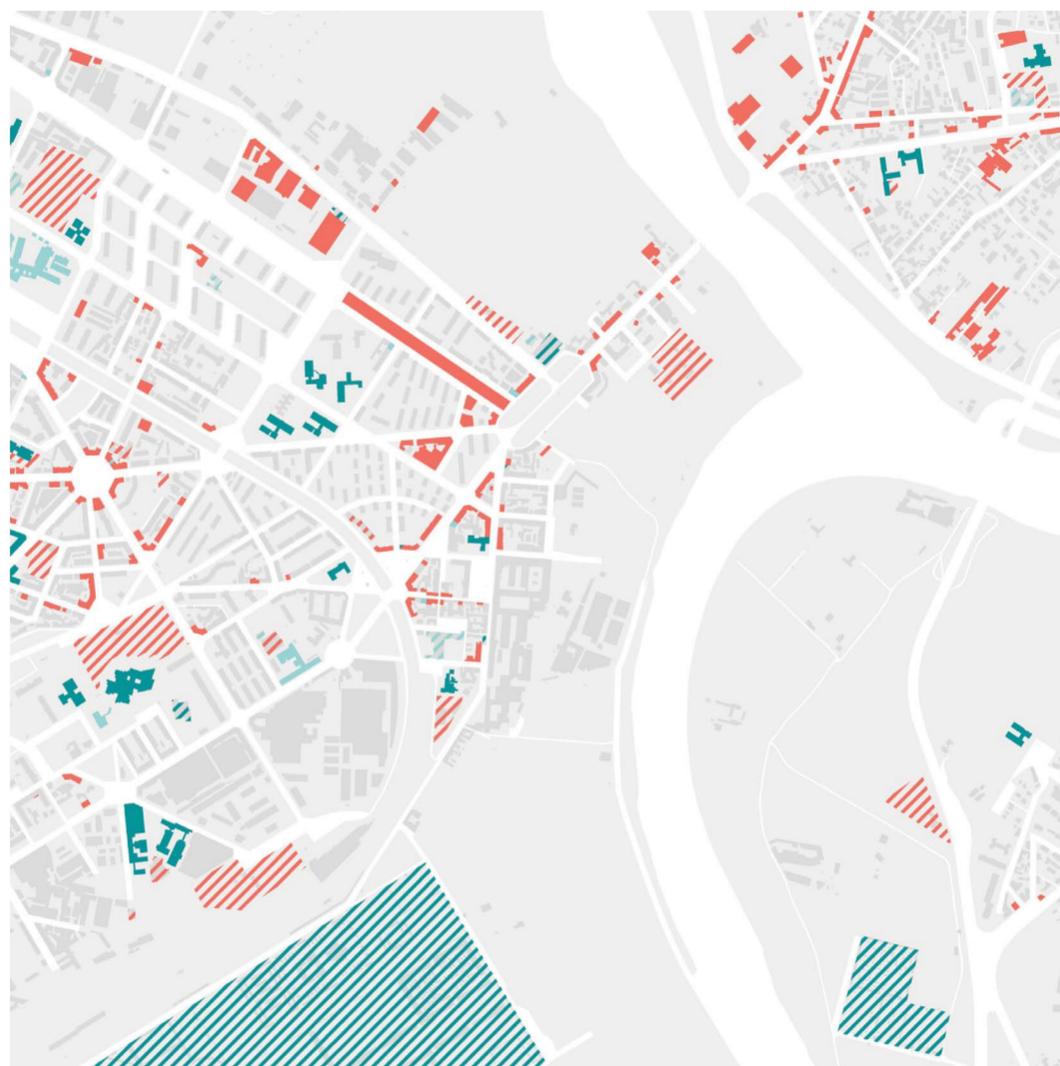


Maniche articolate non residenziali



Edifici a piastra





0 100 200 500 1000 m



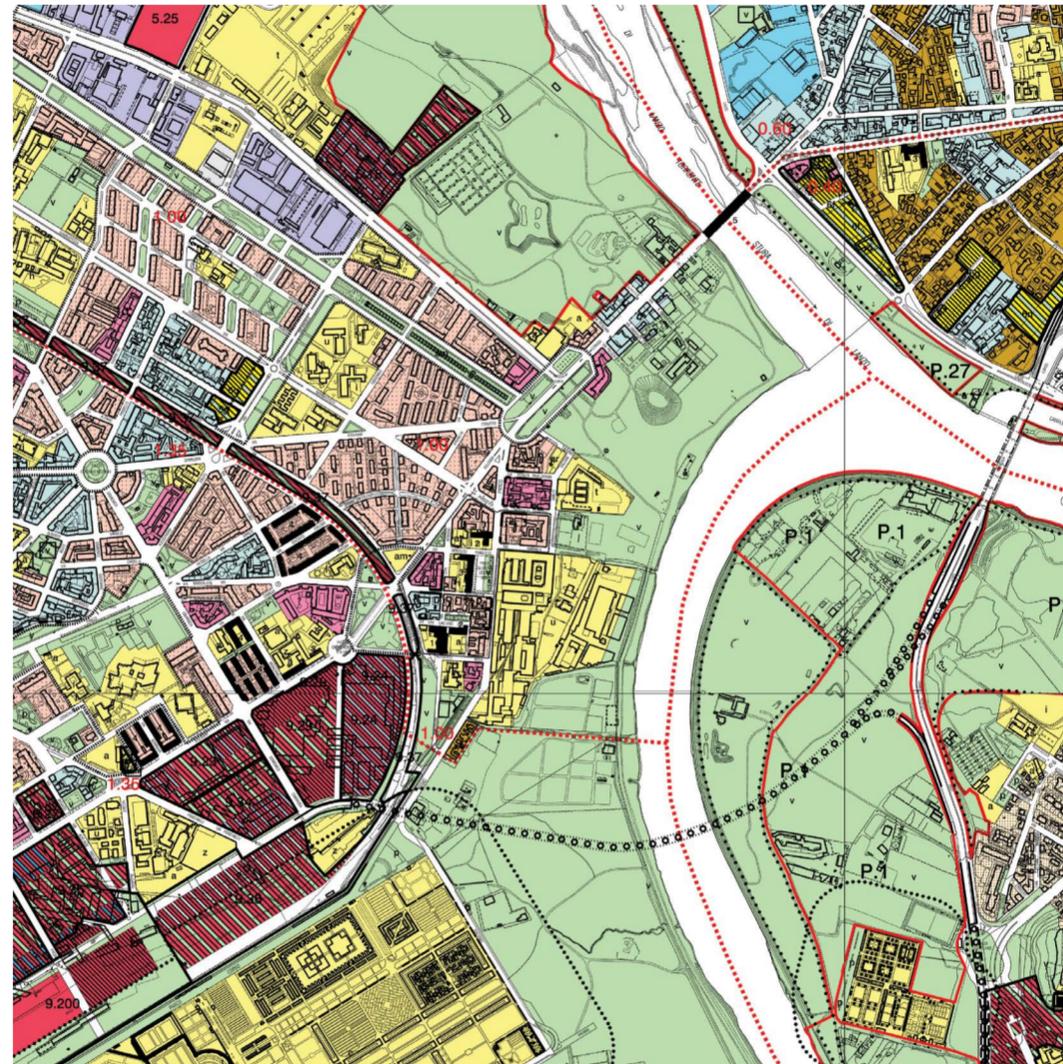
- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Strutture socio assistenziali | Servizi commerciali |
| Luoghi di culto | Servizi per il tempo libero |
| Servizi per l'educazione | Isolati urbani |
| Servizi per il pubblico | Edificato |



0 100 200 500 1000 m



- | | |
|----------------|-----------------|
| Verde privato | Verde spontaneo |
| Verde urbano | Isolati urbani |
| Verde pubblico | Edificato |



0 100 200 500 1000 m



Zone normative

	Zona urbana centrale storica
	Zone urbane storiche ambientali
	Zone urbane consolidate residenziali miste:
2.00	2,00 mq SLP/mq SF
1.35	1,35 mq SLP/mq SF
1.00	1,00 mq SLP/mq SF
0.60	0,60 mq SLP/mq SF
0.40	0,40 mq SLP/mq SF
	Zona a verde privato con preesistenze edilizie
TE a	Attività terziarie Servizi (lettera corrispondente alla classificazione)
	Zone urbane consolidate per attività produttive
	Zone consolidate collinari:
	0,07 mq SLP/mq SF
TE AR	Attività terziarie Attività ricettive
R1	Area normativa R1 0,20 mq SLP/mq SF
R2/M1	Area normativa R2 Area normativa M1
AR	Attività ricettive Servizi (lettera corrispondente alla classificazione) 0,60 mq SLP/mq SF
TE	Attività terziarie
	Zone boscate
1.1	Zone urbane di trasformazione: (denominazione ambito)
	Viabilità
	Servizi
	Impianti Sportivi
	Continassa - Ambito di riqualificazione
	Concentrazione dell'edificato, destinazione d'uso prevalente:
	Residenza
	Attività terziarie e attrezzature di servizio alle persone e alle imprese
	Residenza - Attività terziarie
	Attività produttive
	Attrezzature di interesse generale (Università, Casa della Musica, ecc.)
	Attività ricettive
	Commercio: grande distribuzione
	Eurotorino - Parco tecnologico
	Lingotto - Centro polifunzionale

Aree normative

	Residenza R1
	Residenza R1: ville
	Residenza R2
	Residenza R3
	Residenza R4
	Residenza R5
	Residenza R6
	Residenza R7
	Residenza R8
	Residenza R9
	Misto M1
	Misto M2
	Misto MP
	Aree per le attività produttive IN
	Aree per la grande distribuzione CO
	Aree per il terziario TE
	Aree per le attrezzature ricettive AR
	Area delle Porte Palatine
	Aree da trasformare comprese nella Zona urbana centrale storica AT
	Aree per la viabilità VI esistente
	Aree per la viabilità VI in progetto
	Aree per la viabilità VI in progetto: viabilità sotterranea
	Aree per impianti ferroviari FS

Edifici di interesse storico

	Edifici di particolare interesse storico con segnalazione del gruppo di appartenenza:
1	Edifici di gran prestigio
2	Edifici di rilevante valore storico
3	Edifici di valore storico ambientale
4	Edifici di valore documentario
5	Edifici e manufatti speciali di valore documentario
	Perinenza storica
	Edifici caratterizzanti il tessuto storico

Altre prescrizioni

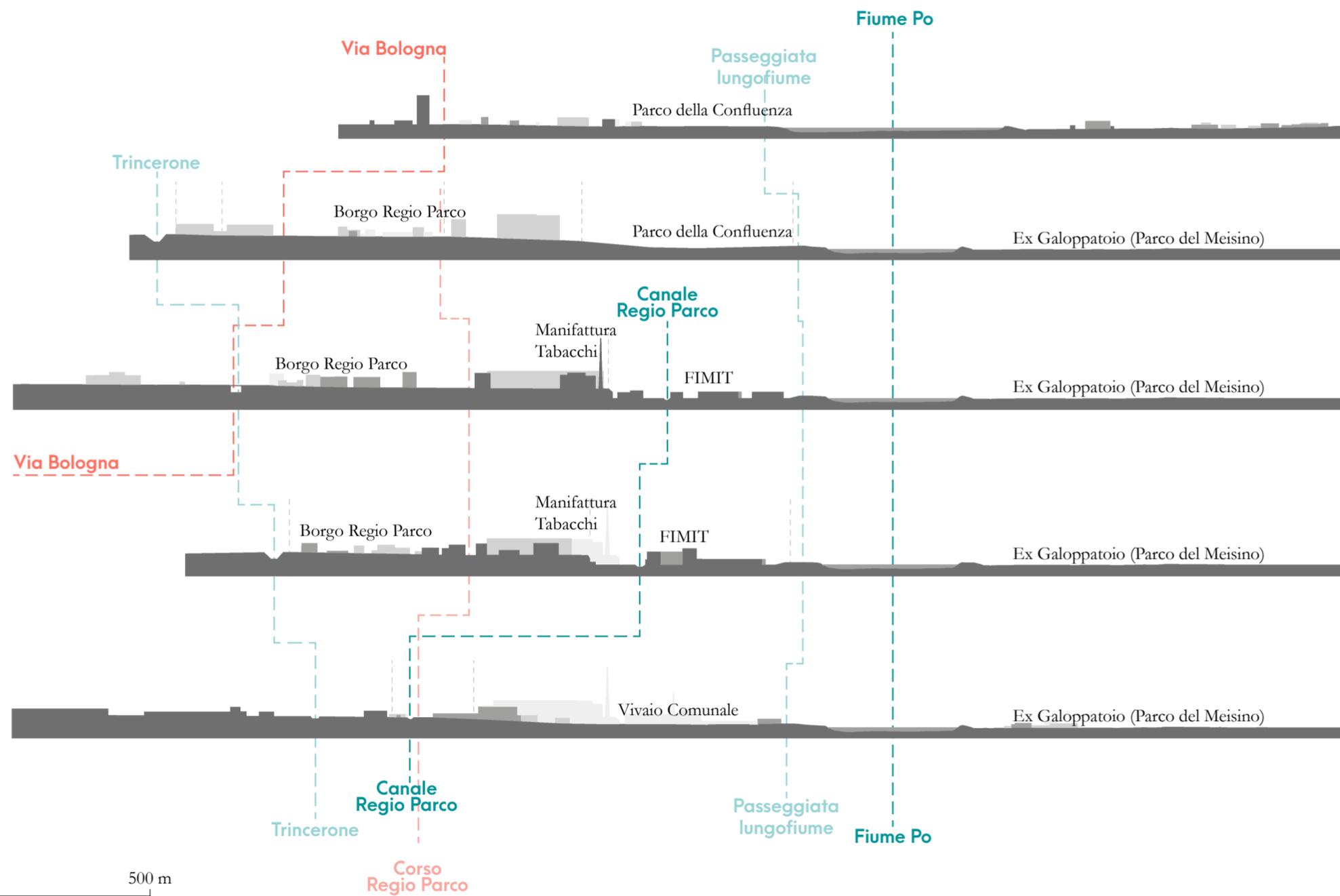
	Dividente
	Limite di rispetto cimiteriale
	Progetto unitario di suolo pubblico
	Fili edilizi
	Percorsi pedonali
	Passerella pedonale di connessione Ex Mercati Generali - Lingotto
	Aree oggetto di applicazione disciplina di cui all'articolo 81 del D.P.R. 616/77
	Stazione a ponte

Aree per Servizi

	Servizi pubblici S
	Servizi zonali (art.21 LUR):
i	Istruzione inferiore
a	Attrezzature di interesse comune
v	Spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport
p	Parcheggi
am	Mercati e centri commerciali pubblici
ar	Servizi tecnici e per l'igiene urbana
	Servizi sociali ed attrezzature di interesse generale (art. 22 LUR):
s	Istruzione superiore
h	Attrezzature sociali, sanitarie e ospedaliere
v	Parchi pubblici urbani e comprensoriali
	Altre attrezzature di interesse generale:
u	Istruzione universitaria
cr	Centri di ricerca
e	Residenze collettive
t	Attrezzature e impianti tecnologici
m	Impianti di interesse militare
c	Cimiteri
f	Uffici pubblici
ac	Campesgi
an	Aree per campi nomadi
as	Aree per spettacoli viaggianti
z	Altre attrezzature di interesse generale
	Servizi privati SP:
a	Servizi per l'istruzione, attrezzature sociali, assistenziali, per residenze collettive, per attività sanitarie, sportive, culturali
v	Impianti e attrezzature sportive
o	Attrezzature per lo spettacolo
b	Fondazioni culturali
1.a	Aree da trasformare per servizi: (denominazione ambito)
	Viabilità
	Servizi
	Concentrazione dell'edificato, destinazione d'uso prevalente:
	Residenza
	Attrezzature di servizio alle persone e alle imprese
	Eurotorino - Parco tecnologico
	Aree a Parco
	Parchi urbani e fluviali: P1, P18, P19, P20, P21, P22, P23, P24, P25, P26, P27, P28, P29, P30, P31, P32, P33.
	Parchi collinari: P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15, P16.
	P 17 Base di Stura - cf. Scheda normativa "BASSE DI STURA"
	Area di concentrazione edilizia del sub-ambito 4 del P.17 Base di Stura



Sezioni territoriali | Elaborazione dati: AiPo



2.3.2 Una rete di percorsi

Una seconda questione riguardante l'area è il tema della mobilità. Si tratta, qui, di osservare la **rete infrastrutturale** interna all'area di interesse e di come questa sia **collegata** con il resto della città, valutando inoltre le proposte di trasformazione stabilite dal PRG utili alla creazione e gestione di un **sistema efficiente** di mobilità torinese. Si tratta, infatti, come menzionato già nei capitoli precedenti, di una delle sfide più significative che una città come Torino deve affrontare al giorno d'oggi.

Oggi la zona è percorsa quasi esclusivamente da veicoli motorizzati, siano questi auto private o bus. L'area, vista ad una scala più ampia, è infatti uno dei punti principali di **spostamento** tra l'area metropolitana Nord, che include Bertolla e Settimo Torinese, e il centro di Torino: si tratta di Piazza Sofia, morfologicamente simile ad altre piazze della zona quali Piazza Derna e Piazza Conti di Rebaudengo, che ha avuto a lungo la funzione di **porta della città** in quanto sede dei caselli daziari. È il punto in cui si intersecano Via Sandro Botticelli, Corso Taranto, Via Giovanni Craverio e le due strade già citate: Corso Regio Parco e Via Bologna. Questi sono

assi molto importanti per noi, in quanto collegano l'area di progetto con il centro città e sono quindi caratterizzate da un importante flusso veicolare, motivo sufficiente perché siano visti come due **barriere** nell'area.

Lo storico asse di Corso Regio Parco, osservato in tutta la sua lunghezza, si trova tagliato in due da Corso Novara, punto di passaggio dell'antica **cinta daziaria** del 1912. La prima parte, quella interna alla cinta, parte dal centro città in concomitanza con il Rondò Rivella e dalle due torri omonime, ed è configurata come un **boulevard pedonale**. La seconda parte invece, quella che fiancheggia il Cimitero Monumentale, è prevalentemente veicolare; risulta però critico il punto di intersezione con Via Giacomo Zanella, caratterizzato da un notevole rallentamento del traffico causato soprattutto dall'improvvisa **riduzione della sezione stradale**: da

L'area è uno dei punti principali di spostamento tra la periferia Nord e il centro città, i cui assi principali sono Via Bologna e Corso Regio Parco.

due a una corsia per senso di marcia. Via Bologna, analogamente a Corso Regio Parco, inizia dal centro città e collega la zona di Porta Palazzo con Strada di Settimo e la zona nord della città metropolitana. Essa rappresenta quindi un **asse di mobilità veicolare importante**, collegandosi, nel suo tragitto, con tre strade urbane di scorrimento, quali Corso Regina Margherita, Corso Novara e Via Sandro

Botticelli (vedi immagini pp.210-211). In aggiunta, si tratta di una **strada di servizio** per un gran numero di mezzi pubblici che, partendo dallo snodo di Piazza Sofia, collegano l'area di progetto con il centro; a questi si aggiungerà in futuro il nuovo progetto per la **seconda linea di metropolitana**, scavata al di sotto di Via Bologna. Il risultato sarà quindi un nuovo percorso a scorrimento veloce, non solo carrabile, ma anche



Fotografia di Strauss Marko O., La Nuova Lancia, 2019

pedonale, grazie alla riduzione del traffico, elemento che aumenterà le potenzialità di rinnovamento urbano per gli isolati immediatamente adiacenti; ne è un esempio il progetto della *Nuvola Lavazza*, complesso realizzato non in previsione della nuova linea di metropolitana ma che può rappresentare il primo tassello capace di **riqualificare** il sistema dei **grandi isolati industriali** situati in adiacenza a Via Bologna.

Guardando alla mobilità nella zona e soprattutto ai suoi aspetti di sostenibilità, si può facilmente notare come l'**offerta** di servizi di mobilità per i residenti del quartiere sia basata principalmente sul **trasporto veicolare** ed inoltre come le strade veicolari rendano difficili i collegamenti pedonali con il sistema dei mezzi pubblici (vedi immagine p.212). Per quanto riguarda la **mobilità dolce**, un nuovo sistema di piste ciclabile è stato approvato nel 2013, anche se oggi si inseriscono nella zona solo le piste ciclabili situate **lungo il fiume**, che creano un sistema chiuso in quanto non collegato in rete con le altre piste ciclabili della zona tranne che con il percorso di Via Taranto. Il progetto attuale del *Biciplan* prevede l'inserimento nel sistema ciclabile del **prolungamento** della pista di Via Taranto e la sua integrazione con la nuova pista di Corso Venezia. In aggiunta, si presume

L'offerta di servizi di mobilità per i residenti è basata sul trasporto veicolare, le cui strade di percorrenza rendono difficile la circolazione dei pedoni.

il collegamento del percorso esistente lungo il fiume con la città attraverso l'inserimento di **due** ulteriori **percorsi** lungo Corso Regio Parco e Via Bologna (vedi immagine p.213). Un **sistema ciclopedonale** simile è previsto anche dalle NUEA che indicano la possibilità di realizzare due collegamenti; il primo per collegare il fiume Dora con Piazza Abba attraverso un apposito percorso passante per Corso Regio Parco, che si affianchi a un progetto di **riqualifica** e di **valorizzazione** dell'omonimo **canale**; l'intervento prevede inoltre l'aumento del grado di pedonalità del Corso tra Via Giacomo Zanella e Piazza Abba. Il secondo si situerebbe invece tra la Dora e Parco Sempione, passando a fianco del Trincerone su Via Gottardo e Via Sempione e **affiancandosi** nel suo percorso ai **giardini** di Largo Sempione⁵².

Alla **viabilità** sostenibile di progetto

si affianca quella **carrabile** prevista per l'area di trasformazione dell'*ambito Regaldi*, l'ambito di riqualificazione urbana degli spazi industriali a metà tra l'ex Scalo Vanchiglia e Via Bologna. L'area, un tempo inserita all'interno del progetto *Variante200*, oggi prevede la realizzazione, come già detto in precedenza, di nuovi tratti stradali carrabili o ciclopedonali a prosecuzione degli assi viari esistenti. Di particolare interesse sono i **prolungamenti** di Via Domenico Cimarosa e di Via Giovanni Pacini, strade che si ricollegheranno con Corso Regio Parco oltrepassando l'ex Scalo Vanchiglia⁵³.

Per concludere, la creazione di un sistema di mobilità dolce è un modo per influenzare il comportamento dei cittadini in modo tale da favorire una mobilità sostenibile a discapito dei mezzi

Creare un buon sistema di mobilità dolce è un modo per invogliare i cittadini a utilizzare dei mezzi sostenibili, favorendo anche la nascita di snodi di interscambio.

motorizzati, promuovendo così uno **stile di vita più sano e sostenibile**. Lavorare al potenziamento di questo sistema migliorerebbe i collegamenti pedonali e ciclabili, oggi poco sicuri in quanto non sempre collegati alle reti e spesso realizzati in adiacenza a strade molto trafficate, **potenziando** al contempo il **sistema di trasporto pubblico**. Il risultato permetterebbe quindi di creare **snodi di interscambio** che permettano di raggiungere comodamente i parchi giochi, le scuole e gli altri servizi del quartiere, sgravando al contempo il traffico e funzionando come strumento di revitalizzazione urbana.

A network of paths. A second issue concerning the area is the issue of mobility. It is a question, here, of observing the **infrastructural network** within the area of interest and how this is **connected** with the rest of the city, also evaluating the proposals for transformation established by the PRG useful for the creation and management of an **efficient mobility system** in Turin. In fact, as already mentioned in the previous chapters, it is one of the most significant challenges that a city like Turin has to face today.

Today the area is almost exclusively used by motorized vehicles, be they private cars or buses. The area, seen

The area is one of the main points of movement between the metropolitan area to the north and the city centre, whose main axes are Via Bologna and Corso Regio Parco.

on a larger scale, is in fact one of the main points of **movement** between the North metropolitan area, which includes *Bertolla* and *Settimo Torinese*, and the center of Turin: it is *Piazza Sofia*, morphologically similar to other squares in the area such as *Piazza Derna* and *Piazza Conti Rebaudengo*, which has long served as a **door from the city** as the seat of the toll booths. It is the point where *Via Sandro Botticelli*, *Corso Taranto*, *Via Giovanni Cravero* and the two streets already mentioned intersect: *Corso Regio Parco* and *Via Bologna*. These are very important axes for us, as they connect the project area with the city centre and are therefore characterized by an important vehicular flow, which is sufficient reason for them to be seen as two **barriers** in the area.

The historical axis of *Corso Regio Parco*, observed in all its length, is cut in two

by *Corso Novara*, point of passage of the ancient customs wall of 1912. The first part, the inner part of the walls, starts from the city center in conjunction with the *Rondò Rivella* and the two towers of the same name, and is configured as a **pedestrian boulevard**. The second part, on the other hand, that flanks the Monumental Cemetery, is mainly vehicular; however, the point of intersection with *Via Giacomo Zanella* is critical, characterized by a considerable slowing down of traffic caused above all by the sudden **reduction of the road section**: from two to one lane per direction of travel.

Via Bologna, like *Corso Regio Parco*, starts from the city centre and connects the area of *Porta Palazzo* with *Strada di Settimo* and the northern area of the metropolitan city. It therefore represents an **important axis of vehicular mobility**, connecting, on its way, with three urban roads, such as *Corso Regina Margherita*, *Corso Novara* and *Via Sandro Botticelli*. In addition, it is a **service road** for a large number of public transport that, starting from the junction of *Piazza Sofia*, connect the project area with the center, to which will be added in the future the new project for the **second subway line**, dug below *Via Bologna*. The result will therefore be a new fast route, not only driveable, but also pedestrian, thanks to the reduction of traffic, an element

that will increase the potential for urban renewal for the blocks immediately adjacent to it; an example of this is the *Lavazza Cloud* project, a complex built not in anticipation of the new metro line but which may represent the first step capable of **upgrading** the system of **large industrial blocks** located near *Via Bologna* (see pictures on pp.210-211).

Looking at the mobility in the area and especially at its sustainability aspects, it can easily be seen how the **offer** of mobility services for the residents of the area is based mainly on **vehicular transport** and also how vehicular roads make it difficult to connect pedestrians with the public transport system (see picture on p.212). As far as **soft mobility** is concerned, a new system of bike lanes was approved in 2013, although today only bike lanes **along the river** are included in the area, creating a closed system as they are not networked with

The provision of mobility services for residents is based on vehicle transport, whose roads make it difficult for pedestrians to travel.

the other bike lanes in the area except with the *Via Taranto* route. The current project of the *Biciplan* provides for the inclusion in the bike path system of the **extension** of the *Via Taranto* bike path and its integration with the new bike path of *Corso Venezia*. In addition, it is assumed that the existing route along the river will be connected with the city through the insertion of **two** additional **routes** along *Corso Regio Parco* and *Via Bologna* (see picture on p.213). A similar cycle/pedestrian system is also provided for by *NUEA*, which indicate the possibility of creating two cycle/pedestrian connections. The first is designed to connect the river *Dora* with *Piazza Abba* through a special route through *Corso Regio Parco*, which is flanked by a special project for the **redevelopment** and **enhancement** of the **channel** of the same name, the intervention also provides for an increase in the degree of pedestrian awareness of the course between *Via Zanella* and *Piazza Abba*. The second would be located between the *Dora* and *Parco Sempione*, **passing alongside** the *Trincerone* on *Via Gottardo* and *Via Sempione* and flanking the **gardens** of *Largo Sempione* in its path⁵².

The sustainable **viability** of the project is flanked by the **roadway** planned for the transformation area of the *Regaldi area*, the area of urban redevelopment

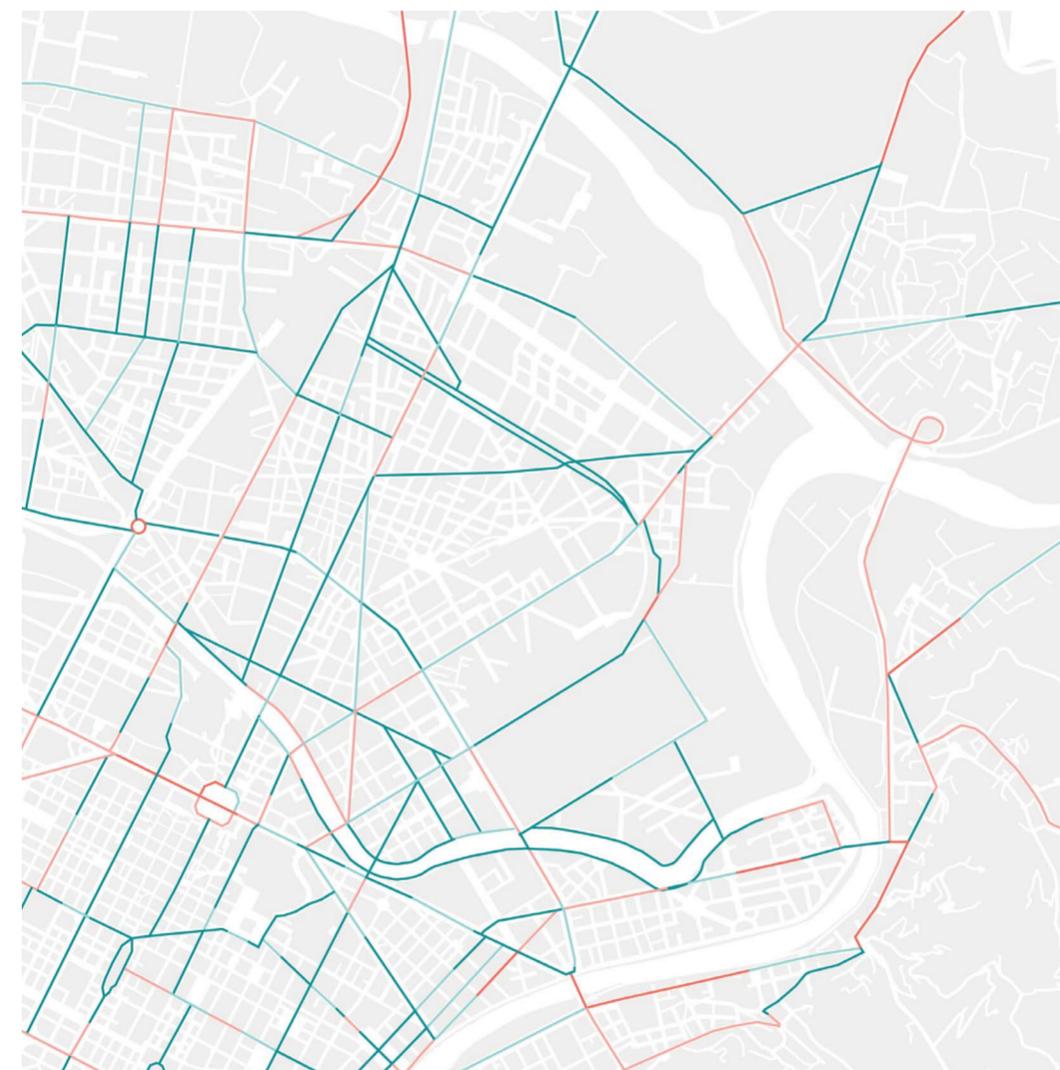
of industrial spaces halfway between the former *Scalo Vanchiglia* and *Via Bologna*. The area, once part of the *Variante200* project, now provides for the construction, as mentioned above, of new stretches of road or cycle-pedestrian carriageways to continue the existing roads. Of particular interest are the **extensions** of *Via Domenico Cimarosa* and *Via Giovanni Pacini*, roads that will reconnect with *Corso Regio Parco* passing the former *Scalo Vanchiglia*⁵³.

In conclusion, the creation of a soft mobility system is a way of influencing citizens' behaviour in such a way as to promote sustainable mobility at the expense of motorised vehicles, thereby promoting a **healthier and more sustainable lifestyle**. Working on the enhancement of this system would improve pedestrian and cycle

Creating a good system of soft mobility is a way to influence the behaviour of citizens to use sustainable means, also encouraging the emergence of interchange hubs.

connections, which are currently unsafe because they are not always connected to the networks and are often built next to busy roads, while at the same time **enhancing** the **public transport system**. The result would therefore make it possible to create **interchange hubs** that allow easy access to playgrounds, schools and other services in the neighborhood, while relieving traffic and acting as a tool for urban revitalization.

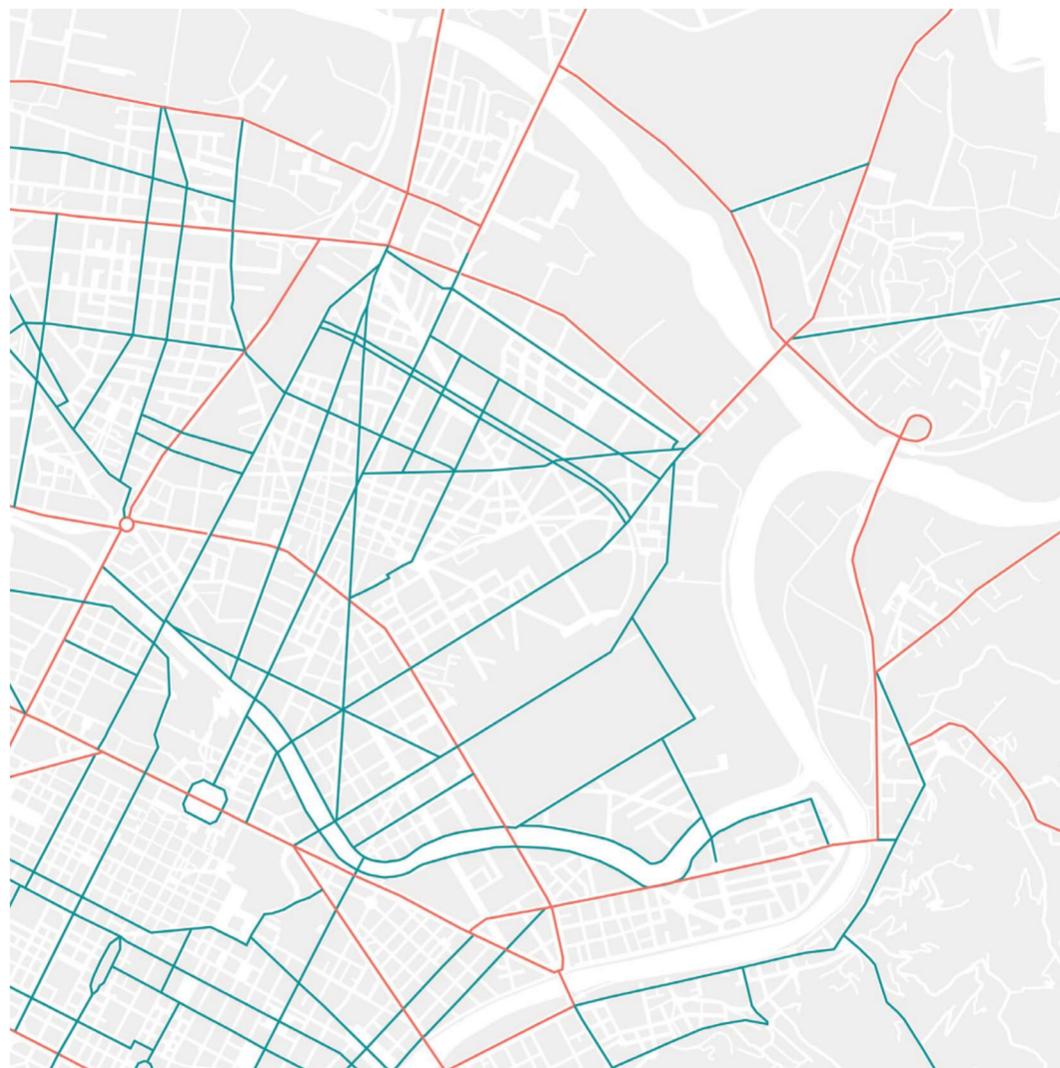
52 - Geoportale del Comune di Torino, Piano Regolatore Generale, *op. cit.* pp. 160-161
 53 - Geoportale del Comune di Torino, Piano Regolatore Generale, *Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione, Volume II schede normative*, testo coordinato al 30.06.2019, pp. 286-287



0 200 500 1000 2000 m

- Molto scorrevole
- Abbastanza scorrevole
- Abbastanza rallentato
- Molto rallentato
- Isolati urbani

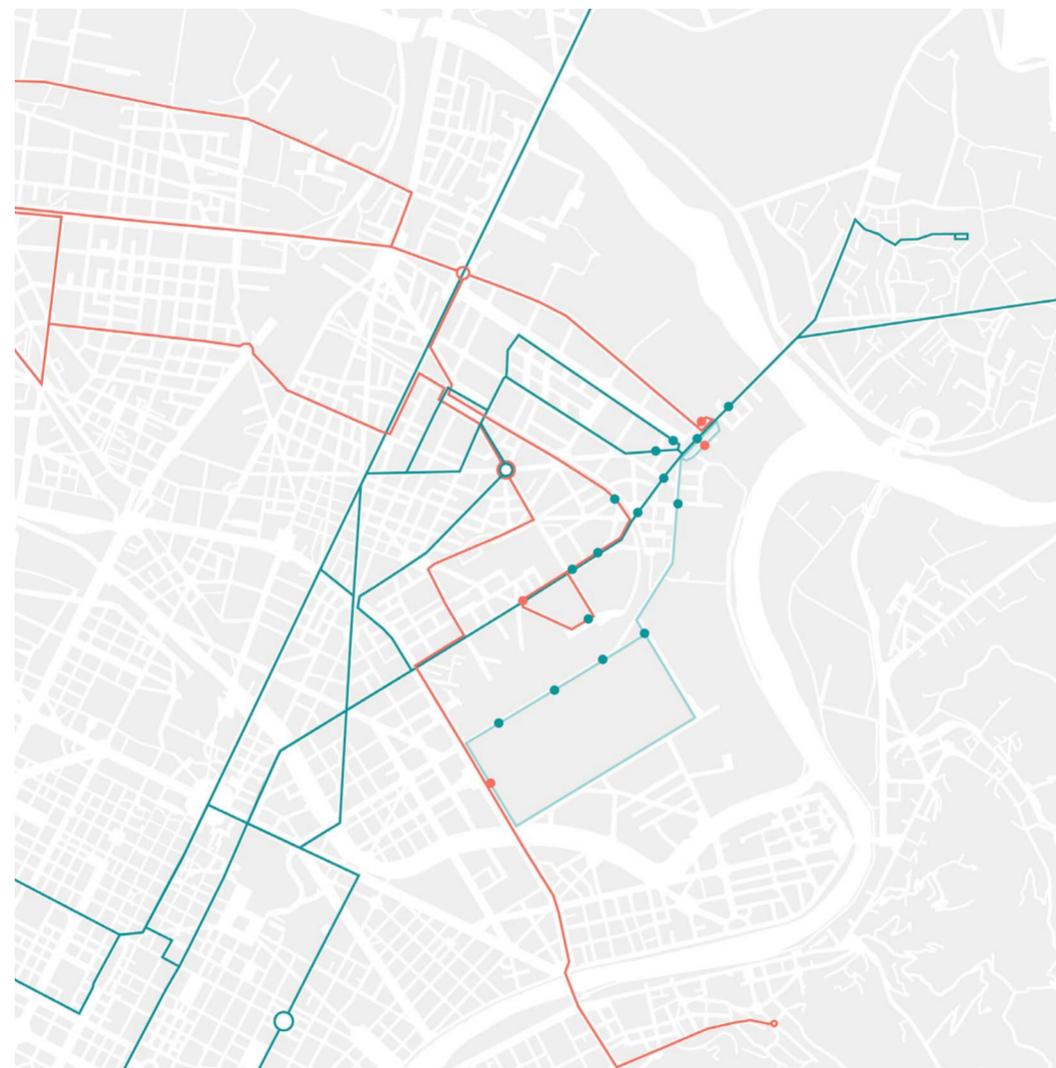
Velocità di scorrimento | Elaborazione dati: Torino Atlas



0 200 500 1000 2000 m



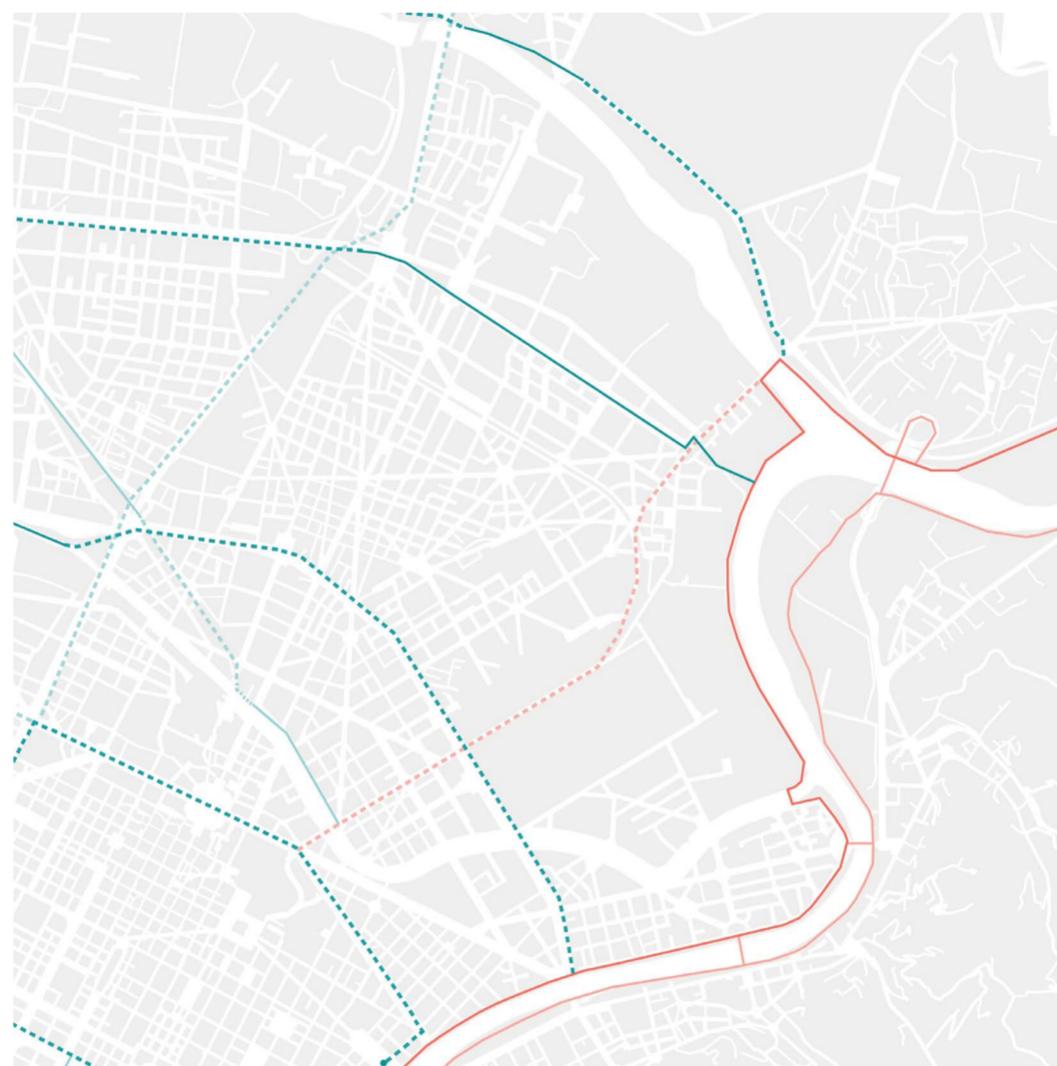
- Strada urbana di scorrimento
- Strada urbana di quartiere
- Strada locale
- Isolati urbani



0 200 500 1000 2000 m



- Capolinea
- Fermata bus area di progetto
- Linea circolare locale
- Linee verso la periferia
- Linee verso il centro
- Isolati urbani



0 200 500 1000 2000 m

- | | | | |
|--|------------------------|--|-----------------------------------|
| | Direttrici | | Direttrici lungofiume |
| | Direttrici in progetto | | Direttrici lungofiume in progetto |
| | Circolari | | VEN.TO |
| | Circolari in progetto | | Isolati urbani |

2.3.3 Coabitare il fiume

Un elemento da non sottovalutare, la cui presenza viene tenuta in considerazione soprattutto nei periodi particolarmente piovosi a causa della sua pericolosità, è il fiume Po; si tratta, assieme ai parchi che lo affiancano, di un **sistema** perennemente **mutevole**. Lungo il suo tragitto si avvicina molto al quartiere Regio Parco affiancandosi, sia con la sponda destra che con quella sinistra, ai grandi parchi urbani della Confluenza, della Colletta e del Meisino. Ci si trova ben presto in un **punto critico** per il fiume, problematico non solo in quanto luogo di **confluenza** con il torrente Stura di Lanzo, ma anche per la sua **curvatura accentuata**. La criticità dipende sia dalla facilità di esondazione dei due fiumi che dallo scorrimento delle acque con andamento curvilineo: l'**erosione del suolo** e la **velocità di esondazione** delle acque nella zona dell'ex FIMIT può infatti causare molti disagi nell'area. Questi è particolarmente evidente se si osservano le esondazioni degli **ultimi decenni** che, a partire dal 1993 hanno interessato la zona (vedi immagini da p.219 a p.222). La prima, avvenuta nel settembre 1993, riguardante la Stura, non è stata significativa per l'area di progetto, mentre lo è stata quella del novembre 1994, nel quale il Po è esondato nell'area

Negli ultimi vent'anni diverse esondazioni hanno interessato la zona, in particolare quella del 2000, la peggiore tra tutte.

dell'ex FIMIT. Di maggior rilevanza sono quelle del 2000 e del 2016, la prima con **effetti disastrosi** sia sulla sponda destra che su quella sinistra del Po, unica zona salva era il camminamento ciclopedonale sopraelevato sull'argine sinistro, la seconda concentrata sulla riva destra, ha coinvolto solamente l'area del Parco del Meisino e dell'ex Galoppatoio, aree di naturale espansione fluviale in caso di piena. Quella del 2000 è stata, infatti, la **peggiore alluvione degli ultimi anni**, causata anche dalla piena della Dora Riparia, fiume che si unisce al Po poco prima del Parco Colletta. Coerenti con queste indicazioni sono le **fasce di rispetto fluviale** relative al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) (vedi immagine p.223); queste comprendono gran parte delle sponde sia la sinistra che la destra, in particolare, per quanto riguarda questo tratto di fiume, ci si trova in corrispondenza della fascia PAI B (fascia di esondazione), la fascia esterna

alla A (fascia di deflusso della piena) che rappresenta la parte di territorio che **ogni 200 anni** è interessato da inondazioni in caso di piena del fiume⁵⁴. La fascia sulla sponda sinistra comprende, oltre a gran parte del sistema dei parchi, parte del vivaio comunale e tutto l'adiacente complesso industriale dell'ex FIMIT, aree **al di sotto dei livelli idrici** corrispondenti alla piena di riferimento, mentre esclude del tutto la Manifattura Tabacchi, complesso che si trova ad un livello superiore: il dislivello tra il piano di quota l'area depressa dell'ex FIMIT (circa 212 m slm) e quello rialzato dell'ex Manifattura (circa 221 m slm) risulta di circa 9 metri. La stessa fascia esiste sulla sponda destra del Po, in corrispondenza del Parco del Meisino e dell'ex Galoppatoio, anch'esse **zone allagabili**; si tratta in questo caso, come già detto in relazione ai dati relativi alle ultime alluvioni, di **zone di naturale espansione fluviale**.

Non è solamente l'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po a occuparsi del fiume, anche il Comune di Torino, per tutelare l'incolumità dei cittadini e potenziare la rete di sistemi naturali che affiancano ad esso, impone alcune restrizioni relative agli interventi nell'area. Si fa quindi riferimento all'allegato b del volume I delle NUEA, documento in cui si **recepiscono le criticità** esplicitate dal

PAI, traducendole in **normative** relative alla **pericolosità idrogeologica**. Il territorio viene così suddiviso in **classi di pericolosità**, tre per l'area pianeggiante e due per quella collinare, a loro volta suddivise in diverse sottoclassi per le quali sono previste alcune limitazioni sugli interventi attuabili⁵⁵ (vedi immagine p.224). Le NUEA identificano inoltre una **fascia di rispetto fluviale** ovvero una zona adiacente al fiume in cui non è possibile edificare se non per realizzare attrezzature sportive collegate ai corsi d'acqua e al tempo libero, e per le quali vi è l'obbligo di piantare alberi ad alto fusto⁵⁶ (vedi immagine p.225).

Un'ultima indicazione sul da farsi nell'area di progetto è stabilita dal PTO, il quale prevede la creazione di un **sistema di parchi omogeneo** lungo le sponde del Po, in parte da destinarsi a parchi urbani, in parte da rinaturalizzare, con la previsione di apposite aree attrezzate per la sosta e il pic-nic. Si può dedurre la **difficoltà operativa** di intervenire in questi ambiti naturalistici estremamente mutevoli e critici dal punto di vista ambientale, soprattutto a seguito disastrosi fenomeni naturali avvenuti in molte regioni italiane negli ultimi anni e causati da un rapido e visibile cambiamento climatico (vedi immagine p.226). Da qui nasce la decisione di **intervenire** in queste aree con progetti

Si prevede di intervenire con un progetto in grado di contenere o ridurre gli effetti dannosi derivati dalle esondazioni, limitando il più possibile la realizzazione di infrastrutture.

capaci di **contenere o ridurre** gli effetti dannosi derivati dalle esondazioni fluviali e di **limitare** il più possibile l'**inserimento di infrastrutture** che possano essere facilmente danneggiabili o di difficile manutenzione quali strutture a ridosso del fiume o collocate su zone allagabili. In aggiunta si evince la **difficoltà di valorizzare il patrimonio storico industriale vincolato** dell'ex Filatoio Vanzina, abbandonato e in rovina da anni; ogni intervento previsto su questi fabbricati dovrebbe tenere conto delle problematiche ambientali locali e della possibilità di inserire il manufatto in un progetto di più ampio respiro capace di ridurre i dissesti idrogeologici e ambientali della città.

Coexist the river. One element not to be underestimated, whose presence is taken into account especially in particularly rainy periods because of its danger, is the river *Po*; it is, together with the parks that flank it, a perpetually **changing system**. Along its route, it is very close to the *Regio Parco* district, flanking the large urban parks of *Confluenza*, *Colletta* and *Meisino*, both on the right and left banks. You will soon find yourself at a **critical point** for the river, which is problematic not only because it **flows** into the *Stura di Lanzò* stream, but also because of its **accentuated curvature**. The criticality depends both on the ease of flooding of the two rivers and on the flow of water with curvilinear trend: **soil erosion** and the **speed of flooding** of water in the area of the former *FIMIT* can in fact cause many inconveniences in the area. The questions are obvious if we look at the floods of **recent decades** that have affected the area since 1993 (see pictures from p.219 to 222). The first, in September 1993, concerning the *Stura*, was not significant for the project area, while it was the case in November 1994, when the *Po* was flooded in the area of the former *FIMIT*. The most important were those of 2000 and 2016, the first with **disastrous effects** on both the right and left banks of the *Po*, the only safe area was the raised cycle/pedestrian

walkway on the left bank, the second concentrated on the right bank, involved only the area of the *Parco del Meisino* and the former *Galoppatoio*, areas of natural river expansion in the event of flooding. The flood of 2000 was, in fact, the **worst in recent years**, also caused by the flooding of the *Dora Riparia*, a river that joins the *Po* just before the *Parco Colletta*. Consistent with these indications are the **bands of respect** for the river related to the *Plan of Hydrogeological Structure (PAI)* (see picture on p.223), these include most of the banks both the left and right, in particular, as regards this stretch of river, we are in correspondence with the band PAI B (overflow band), the band outside the A (flow band of the flood) which represents the part of the territory that **every 200 years** is affected by flooding in the event of flooding of the river⁵⁴. The strip on the left bank includes, in addition to most of the system of parks, part of the municipal

In the last twenty years, several floods have affected the area, in particular that of 2000, which was the worst in recent years.

nursery and the entire adjacent industrial complex of the former *FIMIT*, areas **below the water levels** corresponding to the reference flood, while completely excludes the tobacco factory, a complex that is located on a higher level: the difference in level between the level of the depressed area of the former *FIMIT* (about 212 m above sea level) and the raised area of the former factory (about 221 m above sea level) is about 9 meters. The same strip exists on the right bank of the *Po*, near the *Parco del Meisino* and the former *Galoppatoio*, which are also **floodable areas**; in this case, as already mentioned in relation to the data on the latest floods, they are **areas of natural river expansion**.

It is not only the District Basin Authority of the *Po* River that deals with the river, but also the City of Turin, to protect the safety of citizens and strengthen the network of natural systems that flank the river, imposes some restrictions on interventions in the area. Reference is therefore made to Annex b of volume I of the *NUEA*, a document in which the **criticalities** expressed by the *PAI* are **acknowledged**, translating them into regulations relating to the **hydrogeological hazard**. The territory is thus divided into **classes of danger**, three for the flat area and two for the hilly area, in turn divided into different

It is planned to intervene with a project capable of containing or reducing the harmful effects of flooding, limiting the construction of infrastructure as much as possible.

subclasses for which there are some restrictions on the actions that can be implemented⁵⁵ (see picture on p.224). The *NUEA* also identify a **strip of respect for the river**, i.e. an area adjacent to the river in which it is not possible to build anything other than sports equipment connected to waterways and leisure time, and for which there is an obligation to plant tall trees⁵⁶ (see picture on p.225).

A final indication of what to do in the project area is established by the *PTO*, which provides for the creation of a **system of homogeneous parks** along the banks of the *Po*, partly to be used as urban parks, partly to be renaturalized, with the provision of special areas equipped for parking and picnics. One can deduce the operational **difficulty of intervening** in these extremely changing and critical natural environments

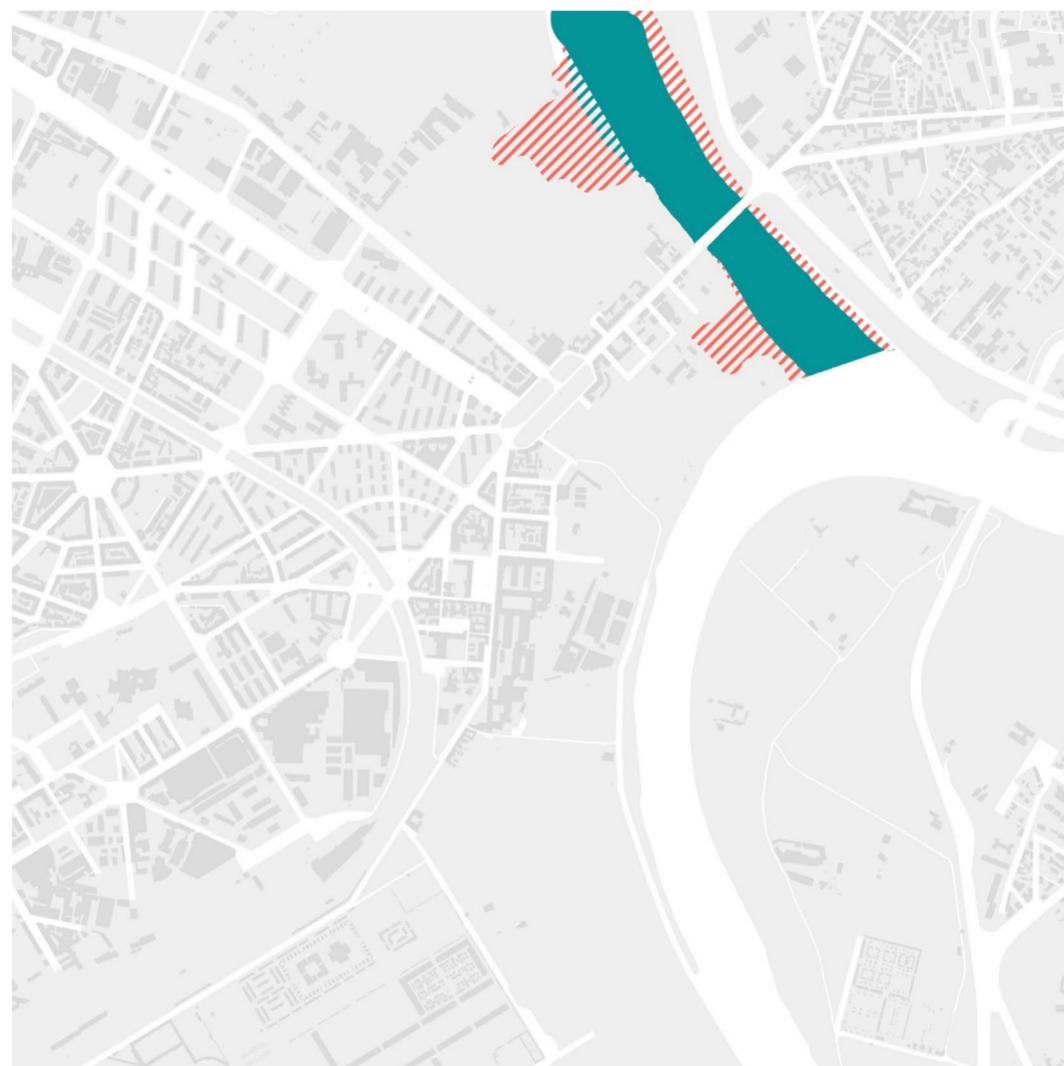
from the environmental point of view, especially following the disastrous natural phenomena that have occurred in many Italian regions in recent years and caused by a rapid and visible climate change (see pictures on p.226). Hence the decision to **intervene** in these areas with projects capable of **containing or reducing** the harmful effects of river flooding and to limit as much as possible the **inclusion of infrastructure** that can be easily damaged or difficult to maintain such as structures close to the river or located on flooded areas. In addition, there is the **difficulty of enhancing the historical and industrial heritage** of the former *Vanzina* Spinning Mill, abandoned and in ruins for years, any intervention planned on these buildings should take into account local environmental issues.

54 - Autorità di bacino del fiume Po, *Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI). Interventi sulla rete idrografica e sui versanti*, 7. *Norme di attuazione, Titolo II – Norme per le fasce fluviali, Allegato 3 – Metodo di delimitazione delle fasce fluviali*, pp. 1-2

55 - Geoportale del Comune di Torino, Piano Regolatore Generale, *Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione, Volume I allegato B, Norme sull'assetto idrogeologico e di adeguamento al P.A.I.*, testo coordinato al 30.06.2019, pp. 14-39

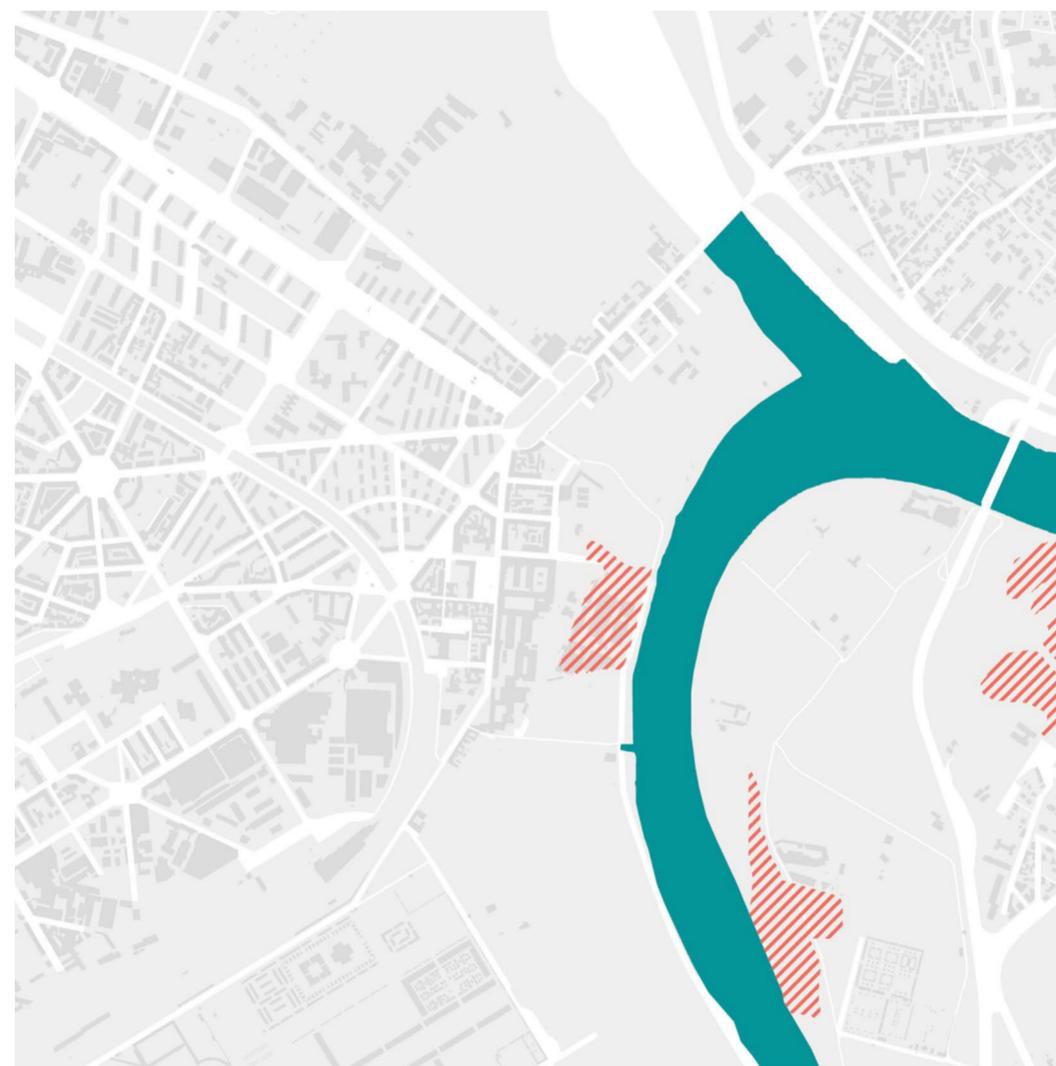
56 - Geoportale del Comune di Torino, Piano Regolatore Generale, *Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione, Volume I*, testo coordinato al 30.06.2019, pp. 177-178

Evento alluvionale Settembre 1993 - Novembre 1994 | Elaborazione dati: Arpa Piemonte



0 100 200 500 1000 m

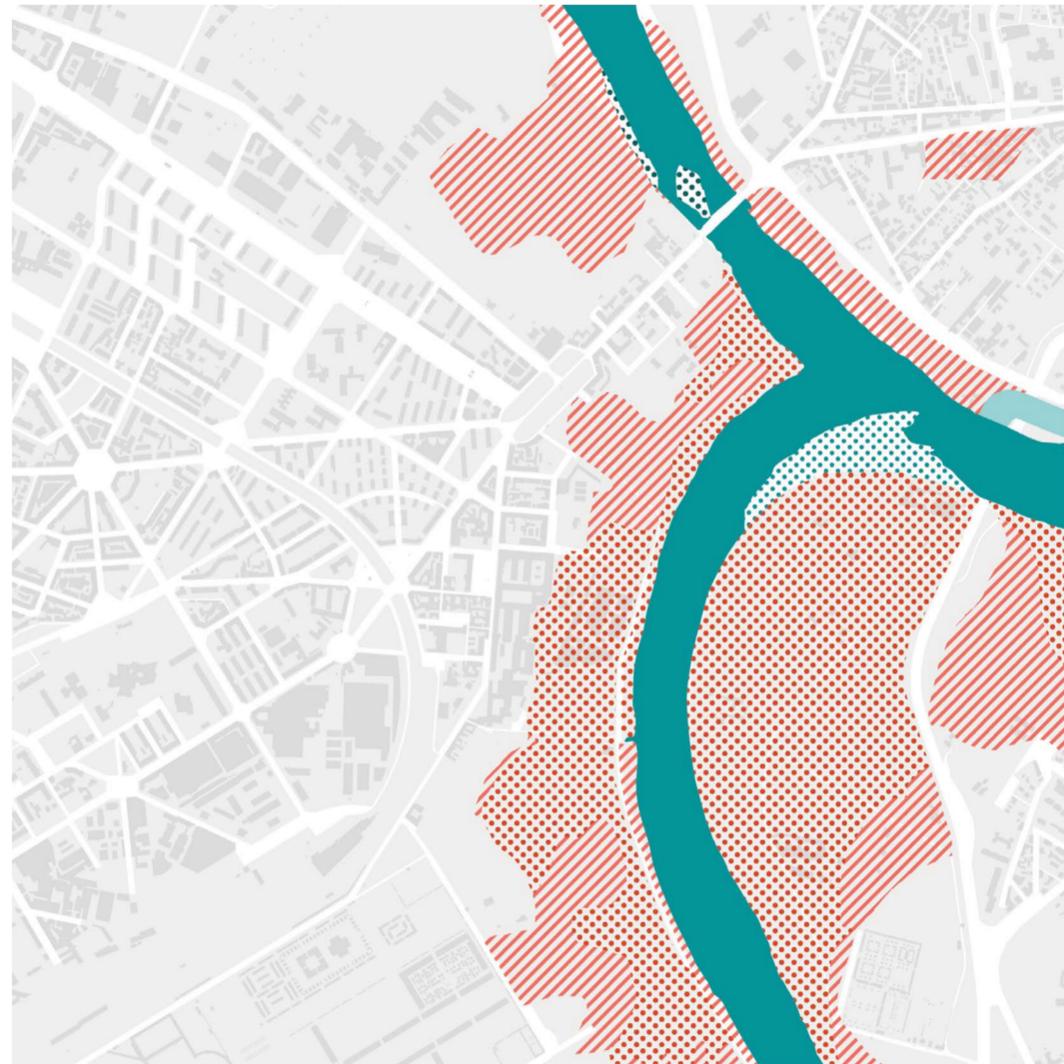
- Canale attivo
- Forma di deposizione alveo
- Area allagata
- Isolati urbani
- Edificato



0 100 200 500 1000 m

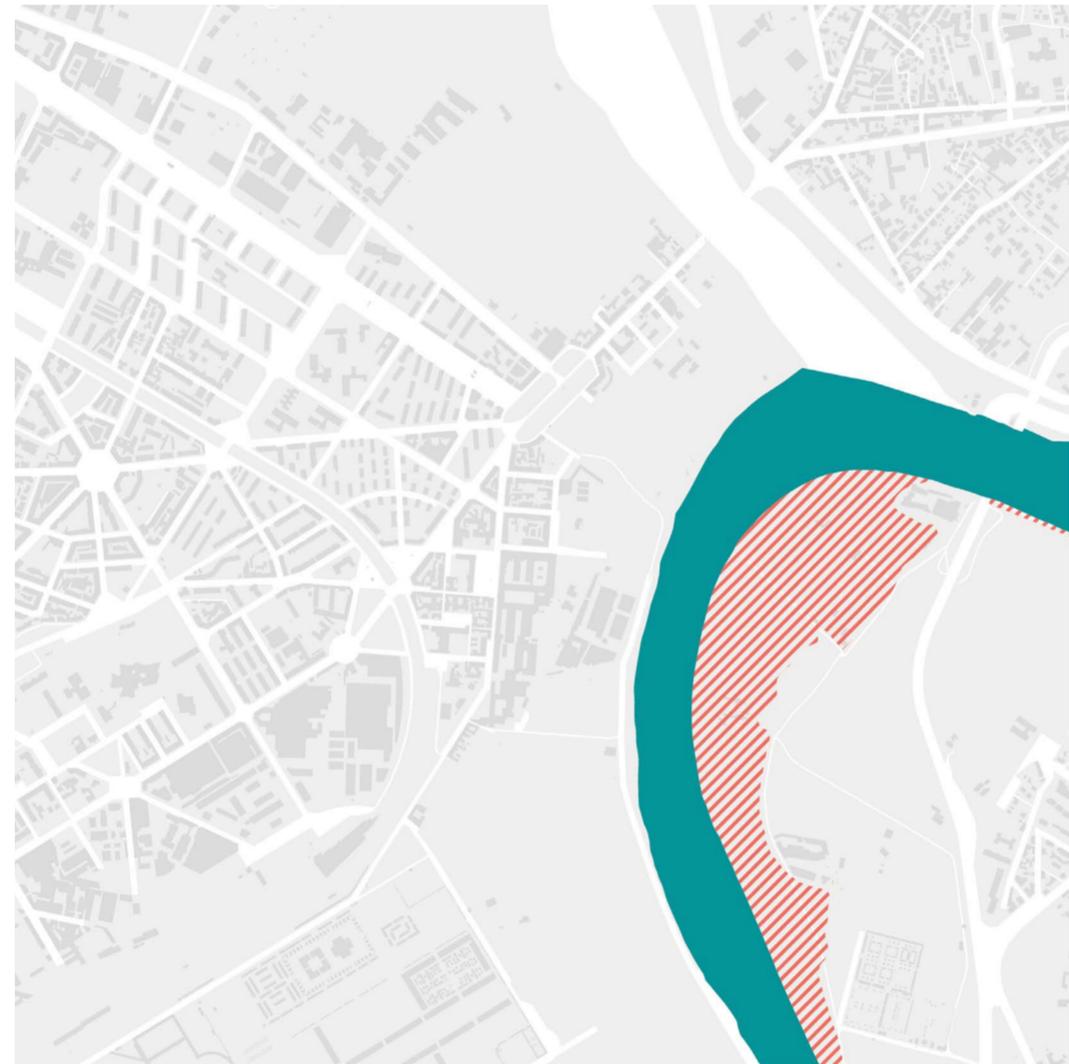
- Canale attivo
- Area allagata
- Isolati urbani
- Edificato

Evento alluvionale 13-16 Ottobre 2000 - Fiume Dora Riparia |
Elaborazione dati: Arpa Piemonte



0 100 200 500 1000 m

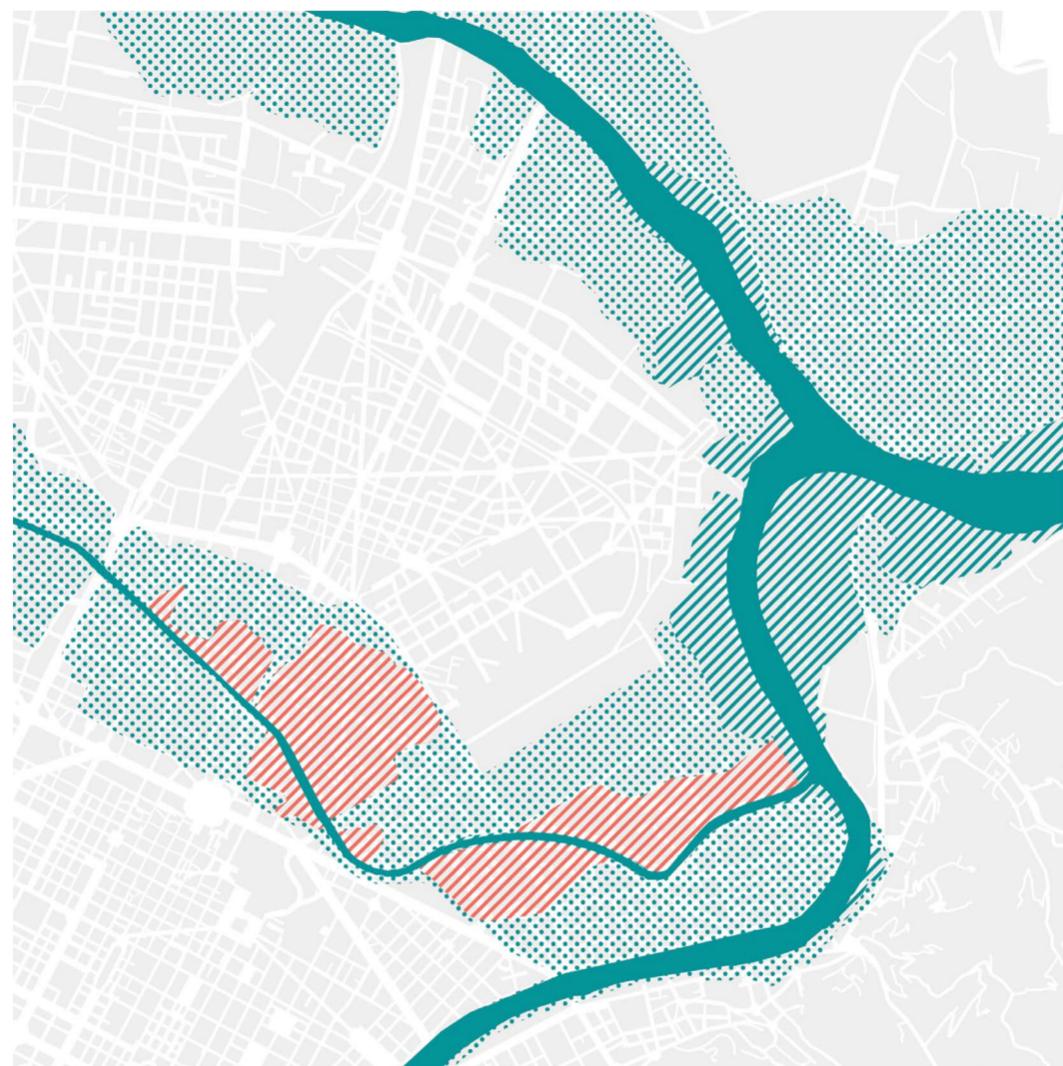
- | | |
|--|--|
|  Canale attivo |  Area inondata/allagata |
|  Forma di deposizione alveo |  Area con deposito |
|  Canale in alveo inattivo |  Isolati urbani |
|  Canale artificiale |  Edificato |



0 100 200 500 1000 m

- | |
|--|
|  Canale attivo |
|  Area allagata |
|  Isolati urbani |
|  Edificato |

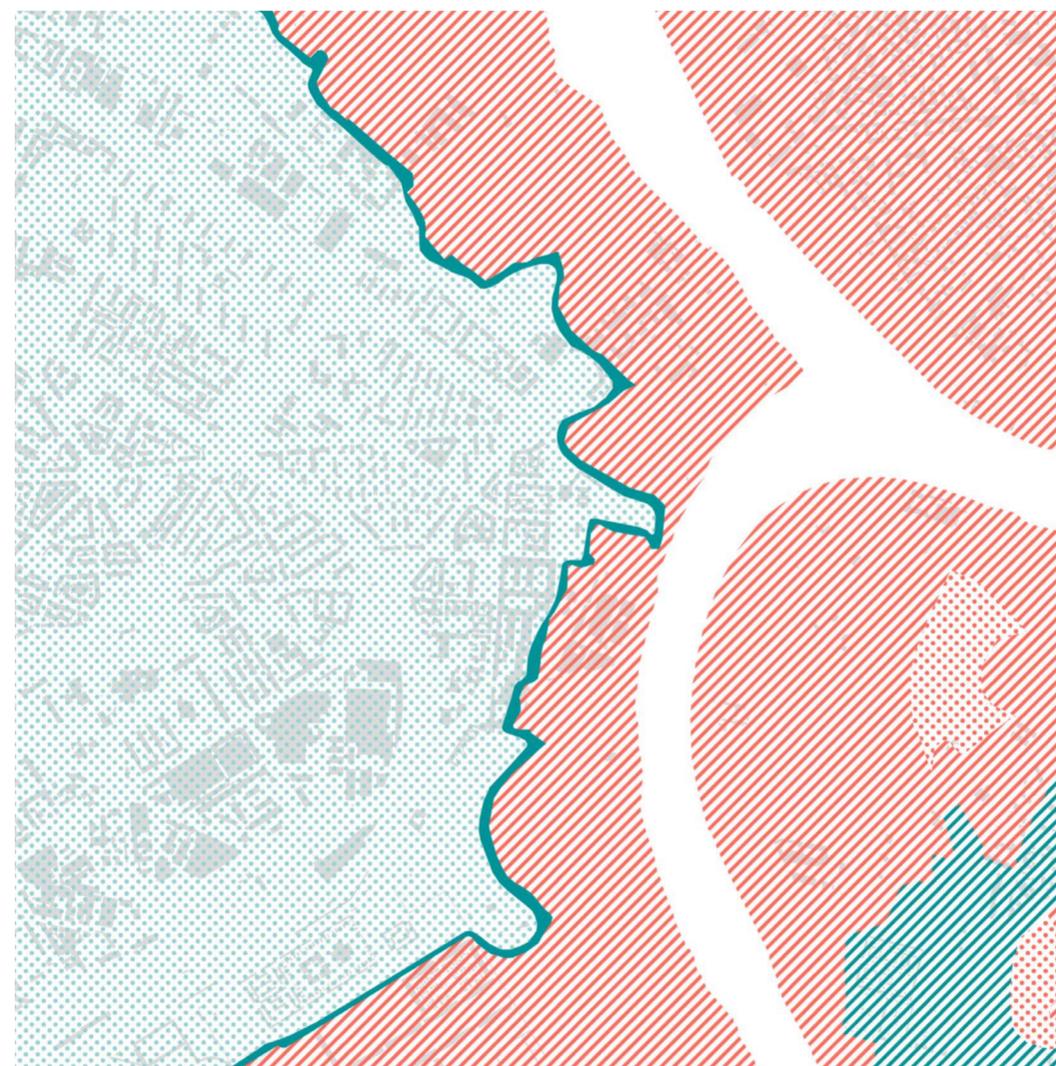
Evento alluvionale 21-25 Novembre 2016 | Elaborazione dati: Arpa
Piemonte



0 200 500 1000 2000 m



- Fascia PAI A
- Fascia PAI B
- Fascia PAI C
- Aree inondabili
- Isolati urbani



0 100 200 500 1000 m

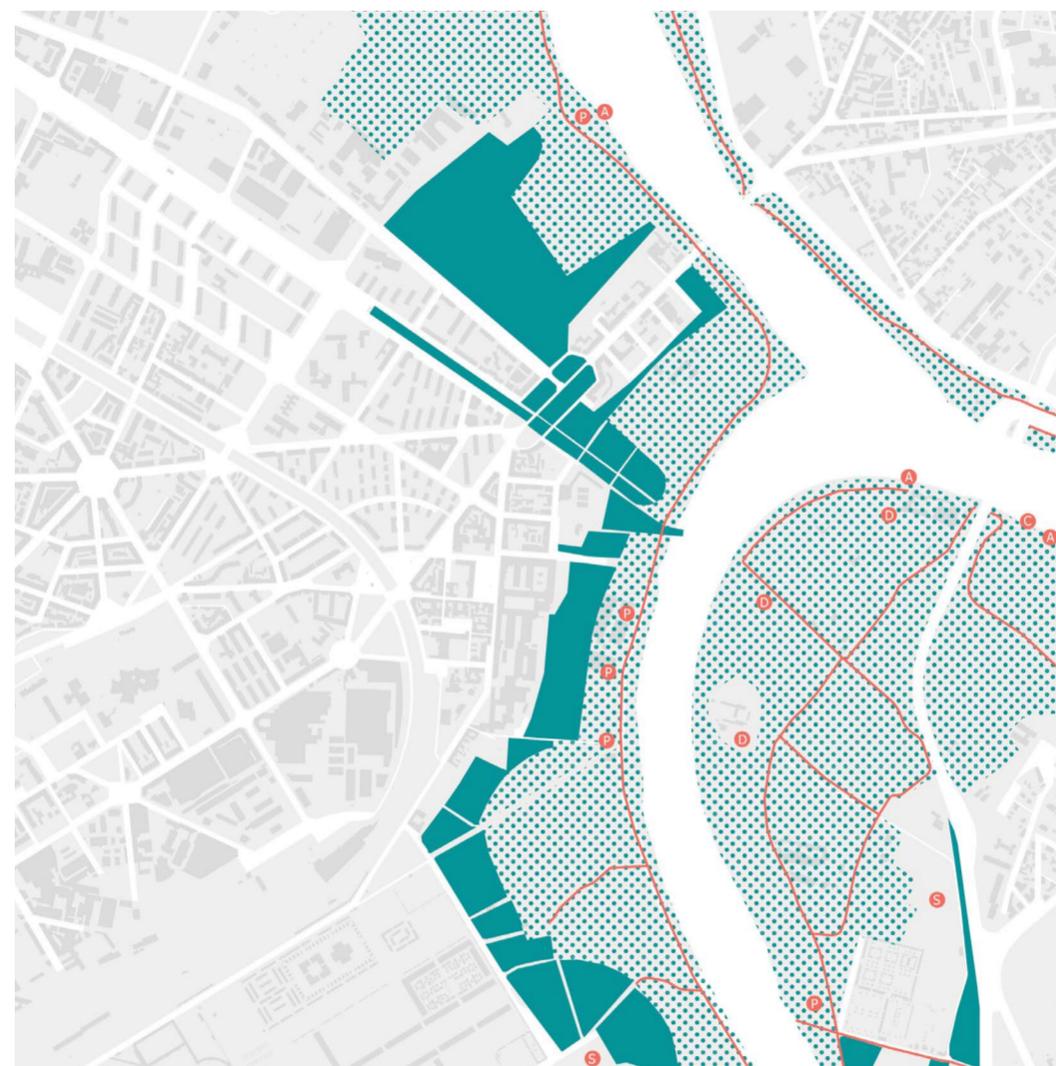


- Pericolosità alta - collina
- Pericolosità media - collina
- Pericolosità alta - pianura
- Pericolosità variabile - pianura
- Pericolosità bassa
- Edificato



0 100 200 500 1000 m

-  Area allagata
-  Isolati urbani
-  Edificato



0 100 200 500 1000 m

-  A Approdi per barche e interventi di rimodellazione spondale
-  C Punto di sicurezza per la navigazione
-  S Aree di attività sportiva
-  B Centri didattici per l'educazione naturalistica connessa con l'ambiente fluviale
-  P Aree di servizio attrezzate per la sosta e il pic-nic
-  Percorso ciclopedonale
-  Aree da rinaturalizzare
-  Parchi urbani esistenti e previsti
-  Isolati urbani
-  Edificato

2.4 Un resoconto

A conclusione di tutte le indagini e analisi fatte finora inseriamo in questo capitolo alcune **mappe riassuntive** che spiegano in modo molto schematico il funzionamento dell'area su cui andremo a intervenire nel capitolo successivo. Si tratta, a nostro avviso di un'area il cui **fulcro** principale è il **Borgo del Regio Parco**, luogo sia di valenza storica che di future trasformazioni, l'anello mancante fra l'ambito di sviluppo novecentesco al di là di Via Bologna, composto da numerosi nuclei residenziali, industriali o a servizi funzionanti ognuno in modo a sè stante, e il sistema naturale dei parchi retrostante la Manifattura Tabacchi. Le trasformazioni previste della *Welfare City* e della nuova linea di metropolitana sicuramente riqualificheranno l'ambito ma è necessario un ulteriore **intervento** capace di tessere assieme tutti i diversi tasselli che ora difficilmente dialogano tra loro. Potenziare il Borgo Regio Parco come **nuova polarità urbana di loisir** può essere quindi un modo di promuovere un particolare modo di vivere la città e la sua periferia, creando **nuovi spazi** e **servizi di qualità** per le aree periferiche capaci di oltrepassare l'idea ormai superata della zonizzazione delle periferie, e favorendo una **nuova idea di città** capace di **integrare** e

unire invece che separare e dividere. La caratteristica di città consolidata del borgo è quindi fondamentale in quanto, grazie a connotazioni molto simili a quelle del centro storico, favorisce la nascita di piccole attività di quartiere e permette di vivere l'area in armonia creando nuove comunità capaci di aggregarsi nei piccoli giardini e nelle piazze del borgo (vedi immagine p.231).

Dalle mappe riassuntive si possono dedurre alcuni interventi per la valorizzazione dell'area, quali il potenziamento del Borgo Regio Parco tramite il *loisir* e la creazione di nuovi spazi qualitativamente attrattivi.

In questa stessa direzione è interessante ragionare sulla **mobilità**, i cui rami di maggior rilevanza per l'area sono Corso Regio Parco e Via Bologna, l'asse storico e quello di mobilità veicolare più importante, a cui si aggiungono i **percorsi ciclopedonali** dei parchi e l'ex asse ferroviario passante nel Trincerone.

Sono tutti **elementi divisori** più che di unificazione, le cui caratteristiche dovranno essere in parte potenziate e in parte ripensate a favore di una nuova identità più unitaria per l'intera area. L'arrivo della **metropolitana** in questo caso è fondamentale in quanto permette di rivedere l'intero sistema dei **flussi di traffico**, chiudendo i circuiti di piste ciclabili e creando nuovi punti di **interscambio** capaci di incentivare il trasporto pubblico verso il centro città e la fruizione dei parchi a svantaggio del mezzo privato (vedi immagine p.232).

Infine, non meno significativo rispetto agli altri punti, è il tema della sostenibilità ambientale legata al sistema dei **parchi**

Altre caratteristiche da tenere in considerazione sono il sistema dei percorsi di mobilità sostenibile, sia esistenti che di nuova realizzazione, e il sistema dei parchi, legati in particolar modo al fiume e alle sue aree di esondazione.

e dei **fiumi**, attualmente critici ma che possono diventare l'elemento chiave con il quale ripensare l'intera identità di questo futuro polo urbano; si tratta quindi di rendere centrale questo tema, che finora è stato considerato solo in quanto problema e non come un'opportunità per la città. Se da un lato le **criticità** dovute alla curvatura del fiume, alla vicina confluenza con la Stura e alla facilità di esondazione possono rendere rischioso un intervento, la sempre più frequente necessità di **risolvere le problematiche ambientali** dovute agli impellenti cambiamenti climatici può sicuramente tornare utile per rendere l'area un campo di prova dimostrativo, un esempio capace di mostrare le potenzialità che Torino può mettere in gioco per poter risolvere tali emergenze (vedi immagine p.233).

Da queste mappe emergono, quindi, molte considerazioni utili per definire le **linee guida** da adottare per il progetto, che mettono in luce come un intervento di ampia scala che sia in grado di guardare agli aspetti **pianificatori** in parallelo a quelli **urbanistici, storici** e **tecnici**, per quanto complesso nella sua conformazione, possa presentare potenzialità molto eterogenee che, se appositamente tenute assieme da un progetto abbastanza forte e unitario, possono essere enfatizzate e permettere la risoluzione di numerose

problematiche oltre che valorizzare un'area culturalmente interessante e particolarmente apprezzabile per le sue qualità naturalistiche (vedi immagine p.234).

A summary. At the end of all the investigations and analyses made so far we insert in this chapter some **summary maps** that explain in a very schematic way the functioning of the area on which we will intervene in the next chapter. In our opinion, this is an area whose main fulcrum is the **Borgo del Regio Parco**, a place of both historical value and future transformations, the missing link between the twentieth century development area beyond *Via Bologna*, made up of numerous residential, industrial and service areas, each one working in its own way, and the natural system of parks behind the *Manifattura Tabacchi*. The planned transformations of the Welfare City and the new subway line will certainly requalify the area, but a further **intervention** is needed to weave together all the different pieces that now hardly talk to each other. Strengthening the *Borgo Regio Parco* as a **new urban polarity of loisir** can therefore be a way of promoting a particular way of living the city and its suburbs, creating **new spaces and quality services** for peripheral areas capable of going beyond the outdated idea of zoning the

suburbs, and favouring a **new idea of a city** capable of **integrating** and **uniting** rather than separating and dividing. The characteristic of a consolidated city of the village is therefore fundamental because, thanks to connotations very similar to those of the historical centre, it favours the birth of small neighborhood activities and allows to live the area in harmony, creating new communities able to unite in the small gardens and squares of the village (see picture on p.231).

In the same direction it is interesting to think about mobility, whose most important branches for the area are *Corso Regio Parco* and *Via Bologna*, the most important historical axis and the most

From the summary maps we can deduce some interventions for the enhancement of the area, such as the enhancement of the Borgo Regio Park through the loisir and the creation of new spaces qualitatively attractive.

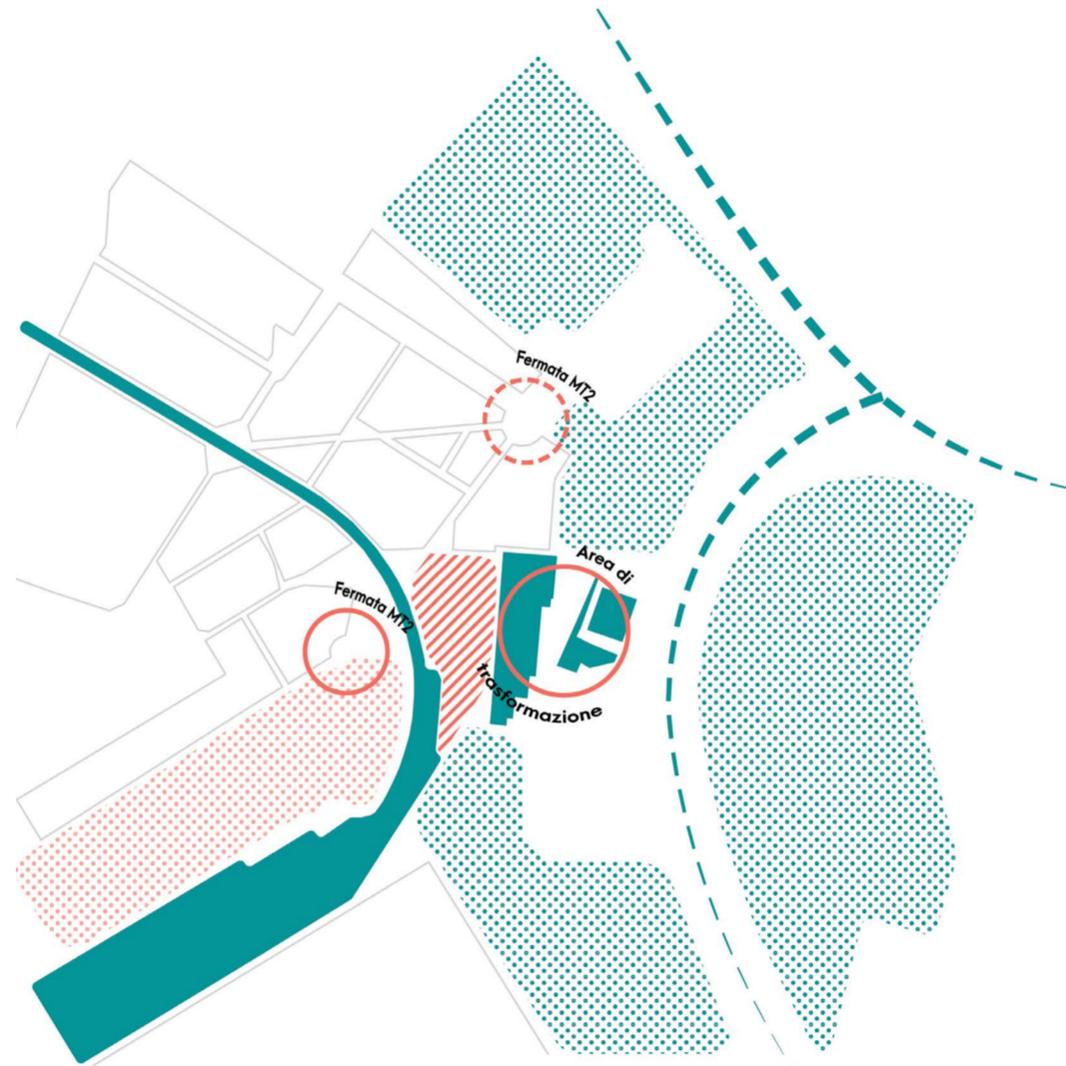
Other characteristics to be taken into account are the system of sustainable mobility routes, both existing and new, and the system of parks, particularly linked to the river and its flooding areas.

important vehicular mobility axis, to which are added the **cycle/pedestrian paths** of the parks and the former railway axis through the *Trincerone*. These are all dividing rather than *unifying elements*, whose characteristics will have to be partly enhanced and partly rethought in favour of a new, more unified identity for the entire area. The arrival of the **metro** in this case is fundamental as it allows to review the whole system of **traffic flows**, closing the circuits of cycle paths and creating new **interchange** points able to encourage public transport towards the city centre and the use of parks to the disadvantage of private transport (see picture on p.232).

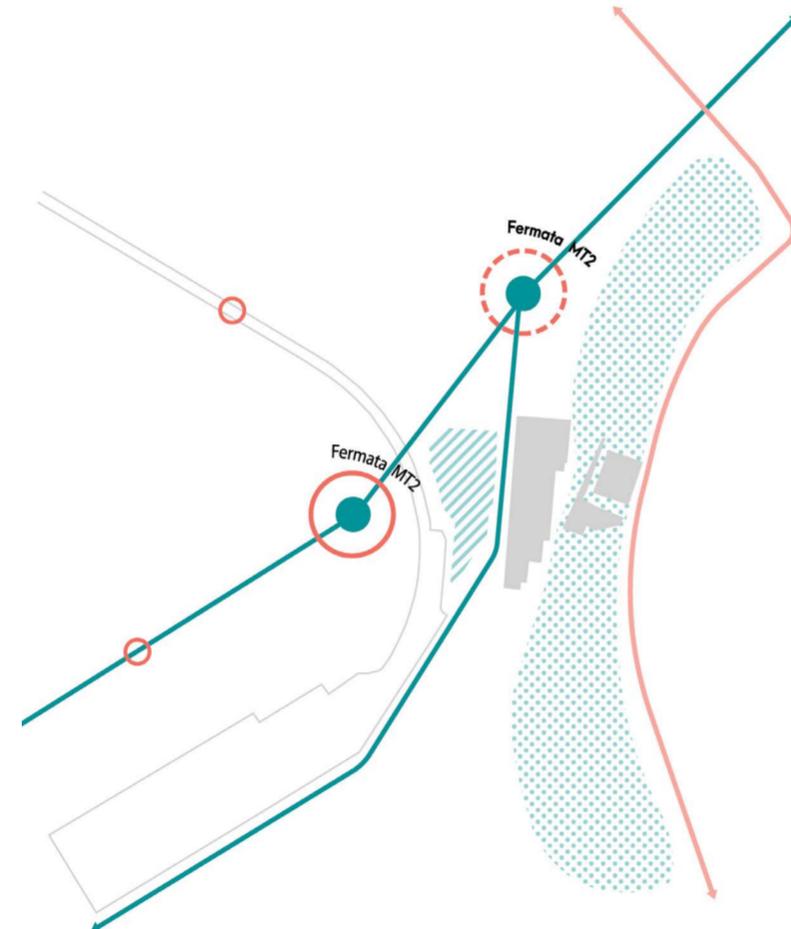
Last but not least, no less significant than the other points, is the issue of

environmental sustainability linked to the system of **parks** and **rivers**, which are currently critical but can become the key element with which to rethink the entire identity of this future urban centre; it is therefore necessary to make this issue central, which until now has been considered only as a problem and not as an opportunity for the city. If, on the one hand, the **critical issues** due to the curvature of the river, the nearby confluence with the Stura and the ease of flooding can make an intervention risky, the increasingly frequent need to **solve the environmental problems** due to the urgent climate change can certainly be useful to make the area a demonstration field, an example capable of showing the potential that Turin can put into play to solve such emergencies (see picture on p.233).

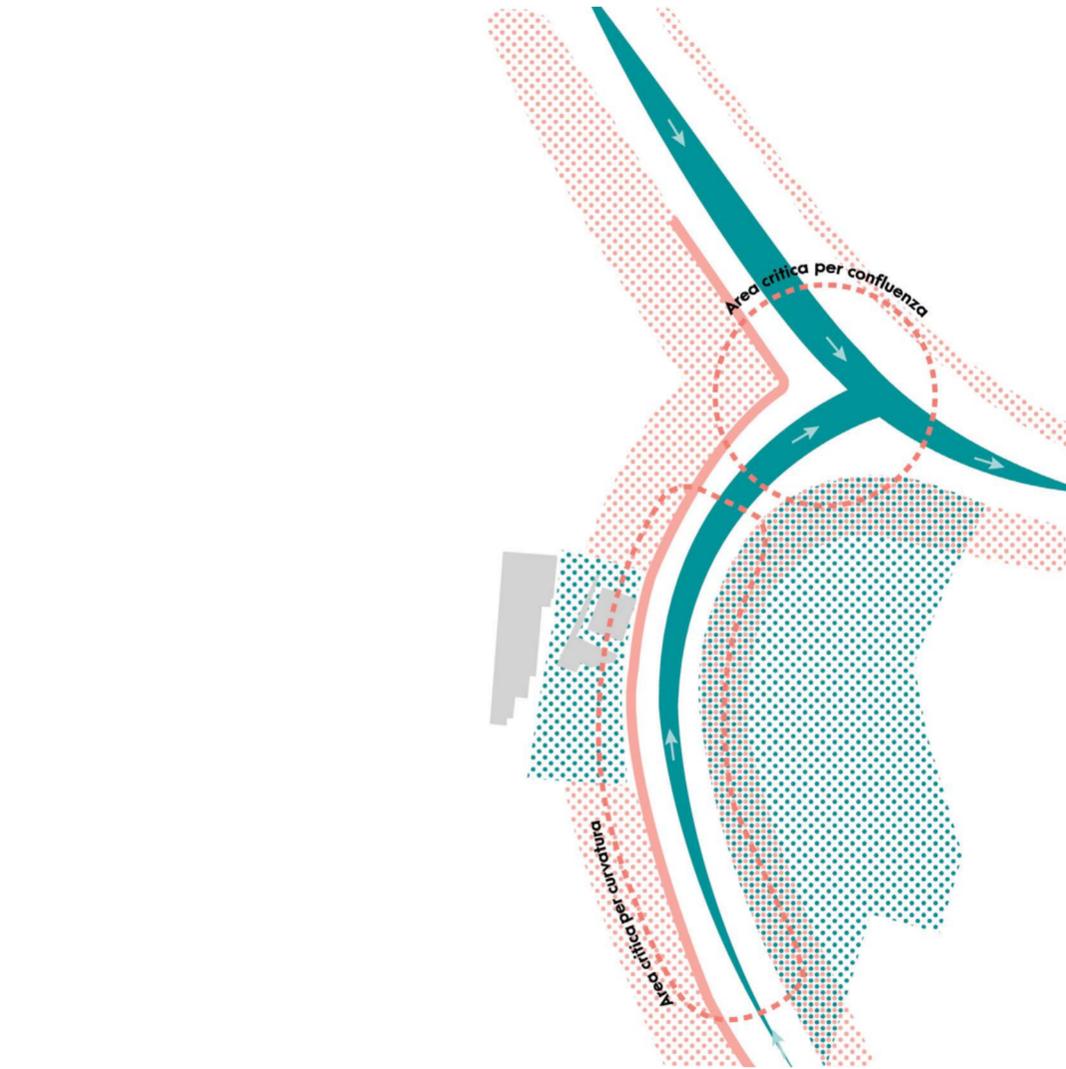
From these maps emerge, therefore, many useful considerations to define the **guidelines** to be adopted for the project, which highlight how a large scale intervention that is able to look at the **planning** aspects in parallel with the **urban, historical** and **technical** aspects, however complex in its conformation, can present very heterogeneous potentialities that, if specifically held together by a strong and unitary enough project (see picture on p.211).



- | | | | |
|--|----------------------------------|--|------------------------|
| | Aree di interesse | | Area borgo |
| | Area di interesse non confermata | | Area industriale |
| | Fiume | | Parchi |
| | Blocchi urbani | | Aree di trasformazione |

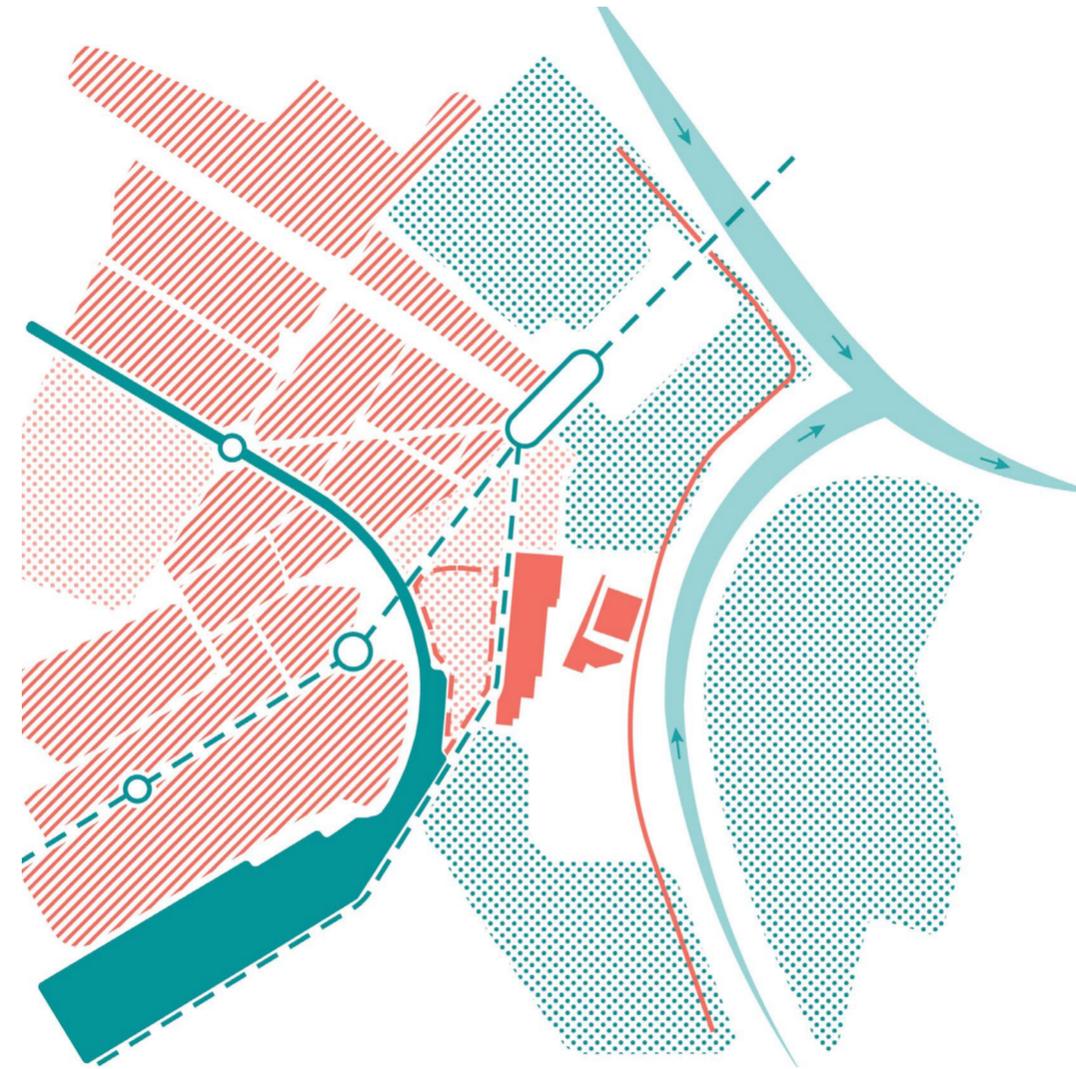


- | | | | |
|--|---------------------------------------|--|---------------------|
| | Aree di interesse | | Blocchi urbani |
| | Area di interesse non confermata | | Area borgo |
| | Percorso ciclopedonale sul lungofiume | | Aree ex industriali |
| | Percorsi carrabili | | Parchi |



0 100 200 500 1000 m

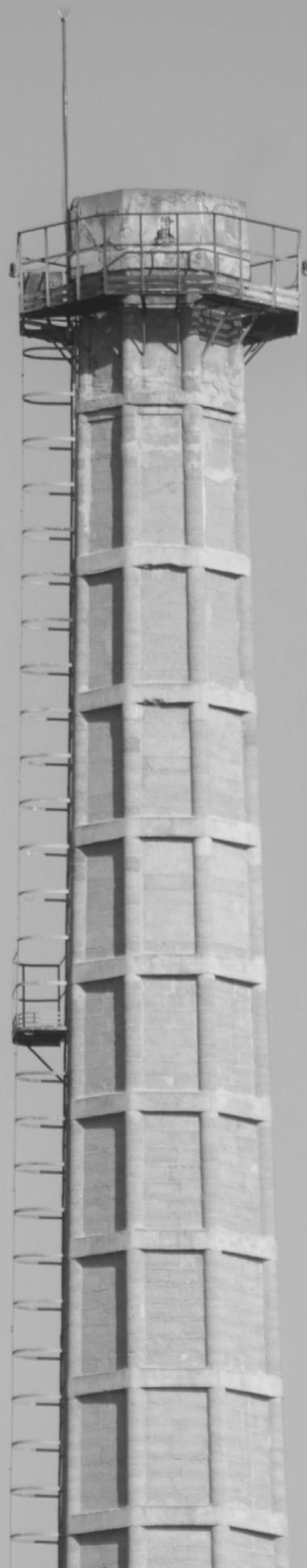
- Argine
- Flusso del fiume
- Area critica
- Aree ex industriali
- Parchi



0 100 200 500 1000 m

- Percorsi per la fruizione lenta
- Percorsi per la fruizione veloce
- Nodi di interscambio con la metro
- Fiumi
- Parchi
- Tessuto edilizio novecentesco
- Tessuto edilizio sette-ottocentesco
- Borgo storico
- Zone urbane di futura trasformazione
- Aree di prossima trasformazione





3

Progettare la vision

Design the vision

La proposta progettuale. Concluso il capitolo precedente con le sezioni relative allo studio approfondito dell'area, anche in relazione alla città, si può iniziare a unire le parti raccolte, ragionando su un possibile **progetto** che le riesca a ricomporre in modo da dare un **nuovo carattere** al luogo. Nasce quindi la necessità di definire alcune **linee guida** che possano aiutare a comprendere la giusta direzione da seguire per la progettazione, senza tralasciare nessun dettaglio che possa tornare utile. Dopo aver definito le **strategie** di massima, si potrà disegnare un **masterplan**, per poi **approfondire** in una fase successiva alcune **aree** che risultino interessanti per conformazione, posizione e per il ruolo più o meno storico che occupano all'interno dell'area: grazie alla proposta di trasformazione della Manifattura Tabacchi da parte di R.E.A.M. SGR, infatti, tutto il quartiere avrà bisogno di **interventi** a supporto utili al **ridisegno** del nuovo polo urbano. In conclusione, sarà utile approfondire la questione degli *stakeholders* per comprendere quali **attori** possano essere interessati e coinvolgibili nel **processo di trasformazione**, con quali di questi si potrebbe interagire per ridurre le problematiche esistenti e favorire i primi cambiamenti da apportare all'area e anche le criticità che si devono affrontare durante la decisione dell'investimento.

Unendo le parti raccolte in precedenza si può ragionare su una proposta progettuale che dia nuovo carattere al luogo.

By joining the parts collected previously, it is possible to reason on a project proposal that gives new character to the place.

Design the vision. After concluding the previous chapter with the sections related to the in-depth study of the area, also in relation to the city, it is possible to start joining the collected parts, thinking about a possible **project** that can recompose them in order to give a **new character** to the place. It is therefore necessary to define some **guidelines** that can help to understand the right direction to follow for the design, without leaving out any detail that may be useful. After defining the general **strategies**, it will be possible to draw up a **masterplan**, and then, at a later stage, to **study in depth** some **areas** that are interesting in terms of conformation, position and the more or less historical role they occupy within the area: thanks to the proposed transformation of the *Manifattura Tabacchi* by R.E.A.M. SGR, in fact, the whole district will need useful support **interventions** for the **redesign** of the new urban centre. In conclusion, it will be useful to deepen the question of the stakeholders to understand which **actors** could be interested and involved in the **transformation process**, with which of them we could interact to reduce the existing problems and encourage the first changes to be made to the area and also the critical issues that must be addressed during the decision of the investment.

3.1 Alcune linee guida

Basandosi, sulle cinque macrotematiche sviluppate nel primo capitolo e sulle indagini storiografica, di rilievo urbano e urbanistica del secondo, sono state identificate cinque **strategie** utili per la redazione di un masterplan. Ognuna di esse è legata a una precisa questione e tutte sono strettamente connesse tra di loro in quanto sovrapponibili e allo stesso tempo separate: in questo modo è stato possibile creare un ordine da cui partire per la progettazione. L'elemento di giunzione è, ovviamente, la **fermata Cimarosa-Tabacchi** che, insieme all'intervento nel vicino opificio, darà origine al processo di riqualifica dell'intera area, tanto da promuovere una serie di trasformazioni per far riacquistare al quartiere Regio Parco e ai suoi dintorni un'identità forte all'interno della città, in grado di mettere in luce la storia e le potenzialità che a lungo sono rimaste nascoste. Le **linee guida** possono essere riassunte in:

1. Riqualificazione
2. Ricucitura
3. Valorizzazione
4. Ridistribuzione
5. Caratterizzazione

Some guidelines. Based on the five macro-themes developed in the first chapter and on the historiographic, photographic and urban planning surveys in the second, five useful **strategies** have been identified for the drafting of a master plan. Each of them is linked to a specific issue and all of them are closely related to each other as they are superimposable and at the same time separate: in this way it was possible to create an order from which to start planning. The connecting element is, of course, the **Cimarosa-Tabacchi stop** which, together with the intervention in the nearby factory, will give rise to the process of redevelopment of the entire area, so as to promote a series of transformations to regain the Regio Parco district and its surroundings a strong identity within the city, able to highlight the history and potential that have long remained hidden. The **guidelines** can be summarized in:

1. Renovation
2. Sewing
3. Valorization
4. Redistribution
5. Characterization



3.1.1 Ridisegno degli spazi morti.

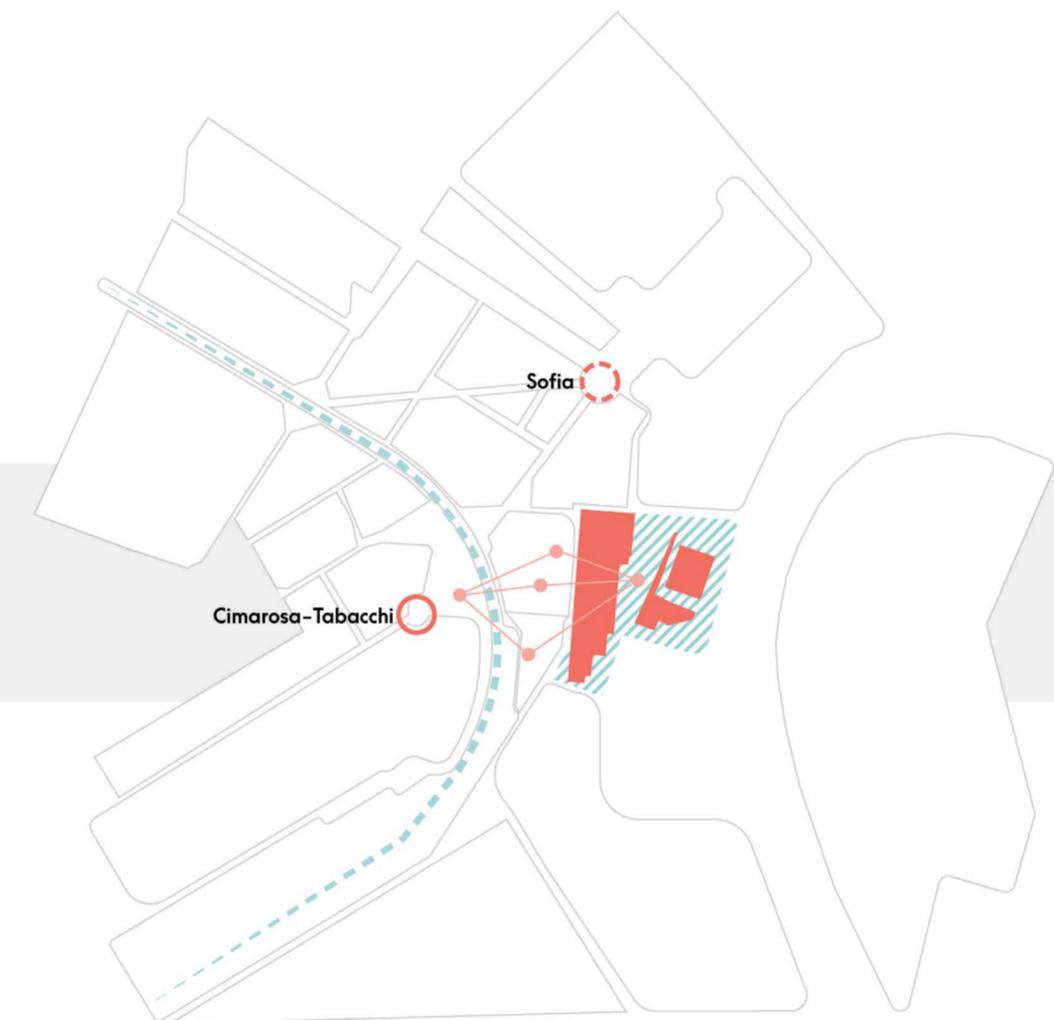
Si tratta, in primo luogo, di ragionare sulla ridefinizione delle aree dismesse in modo da creare sinergie capaci di dare **nuova vita** all'intera area. Due sono gli elementi trainanti di questa riqualificazione: la più volte citata **Manifattura Tabacchi** e la nuova **linea di Metropolitana**, che revitalizzerà buona parte del tracciato del Trincerone. A questi si aggiungeranno poi gli spazi abbandonati dell'ex **FIMIT**, il tratto di **Trincerone** non interessato dalla linea di metro, ovvero la parte che da Via Bologna si ricongiunge con l'ex Scalo Vanchiglia, e molti altri tasselli urbani di dimensioni minori ma che ad oggi non hanno una vera e propria funzione e possono essere senza alcun dubbio definiti di risulta. Non si tratta solamente della riqualifica delle ZUT descritte dal PRG, ma anche di altri spazi che, secondo le analisi, influiscono in modo negativo sull'area in quanto attualmente poco o male utilizzati, ma che, se messi a **sistema** con i primi, possono permettere la **valorizzazione** dell'intera area, un esempio lampante sono i giardini di Piazzale Croce Rossa Italiana, attualmente poco sfruttati, su cui insisteranno le **scale** della nuova metropolitana. Si può quindi pensare di ridisegnare l'intera area facendo lavorare a sistema tutti gli spazi situati tra la nuova fermata e la zona che costeggia il fiume, attraverso l'idea di potersi trovare,

appunto dall'uscita della metropolitana, in uno **spazio disegnato e valorizzato** che inviti all'ingresso del Borgo Regio Parco, per arrivare ai parchi retrostanti. Questo dovrà infatti essere il punto di partenza da cui si potrà intraprendere la scoperta del borgo storico grazie a **tre percorsi** fondamentali: il primo passante per **Via Maddalene**, l'asse che storicamente ha strutturato il borgo, il secondo che porterà alla piazza retrostante la chiesa di **San Gaetano da Thiene** che ospita un parchetto con giochi per i bambini, mentre il terzo indirizzato verso il **sagrato** della chiesa stessa. Per raggiungere il Borgo sarà però necessario oltrepassare il Trincerone, non più inteso come la barriera lineare conosciuta per via della sua caratteristica divisoria, ma come un **nuovo segno** forte capace di infrastrutturare la città e di ricucirne le parti. Raggiunto il Borgo ci si potrà infine avvicinare alla nuova **Welfare City** della Manifattura Tabacchi e agli spazi riqualificati della ex FIMIT, collegati direttamente con la passeggiata lungo il fiume Po (vedi immagini pagine 241-242).

Redrawing dead space. It is, first of all, to think about the redefinition of the abandoned areas in order to create synergies capable of giving **new life** to the whole area. Two are the driving elements of this redevelopment:

the often mentioned **Manifattura Tabacchi** and the new **Metro line**, which will revitalize a large part of the Trincerone route. To these will be added the abandoned spaces of the former **FIMIT**, the section of **Trincerone** not affected by the metro line, i.e. the part that from *Via Bologna* rejoins the former *Scalo Vanchiglia*, and many other smaller urban sections that to date do not have a real function and can undoubtedly be defined as a result. It is not only the redevelopment of the **ZUT** described by the **PRG**, but also other spaces that, according to the analysis, have a negative influence on the area because currently little or badly used, but that, if put in **system** with the former, can allow the **enhancement** of the entire area, a prime example are the gardens of *Piazzale Croce Rossa Italiana*, on which will insist the **stairs** of the new underground, currently little exploited. We can therefore think of redesigning the entire area by making all the spaces located between the new stop and the area along the river work together, with the idea of being able to find oneself, precisely from the exit of the metro, in a **designed** and enhanced **space** that invites you to the entrance of the *Borgo Regio Parco*, to get to the parks behind. This should in fact be the starting point from which the discovery of the historic village can be undertaken, thanks to **three fundamental routes**:

the first one along **Via Maddalene**, the axis that historically structured the village, the second one that will lead to the square behind the church of **San Gaetano da Thiene**, which houses a small park with games for children, and the third one directed towards the **churchyard**. To reach the village, however, it will be necessary to cross the *Trincerone*, no longer understood as the linear barrier known for its characteristic dividing line, but as a new, strong **sign** capable of infrastructure and sewing the parts of the city. Once you have reached the Borgo you will finally be able to get closer to the new **Welfare City** of the *Manifattura Tabacchi* and the redeveloped spaces of the former *FIMIT*, directly connected with the promenade along the river *Po* (see pictures on pages 241-242).



0 100 200 500 1000 m

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| Isolati urbani | Edifici da rifunzionalizzare |
| Fermata da realizzare | Aree da collegare |
| Fermata ipotizzata | Collegamenti |
| Riprogettazione del Trincerone | Area di prossima trasformazione |



Suggerzione. I complessi industriali e le ZUT in attesa di essere riqualificati

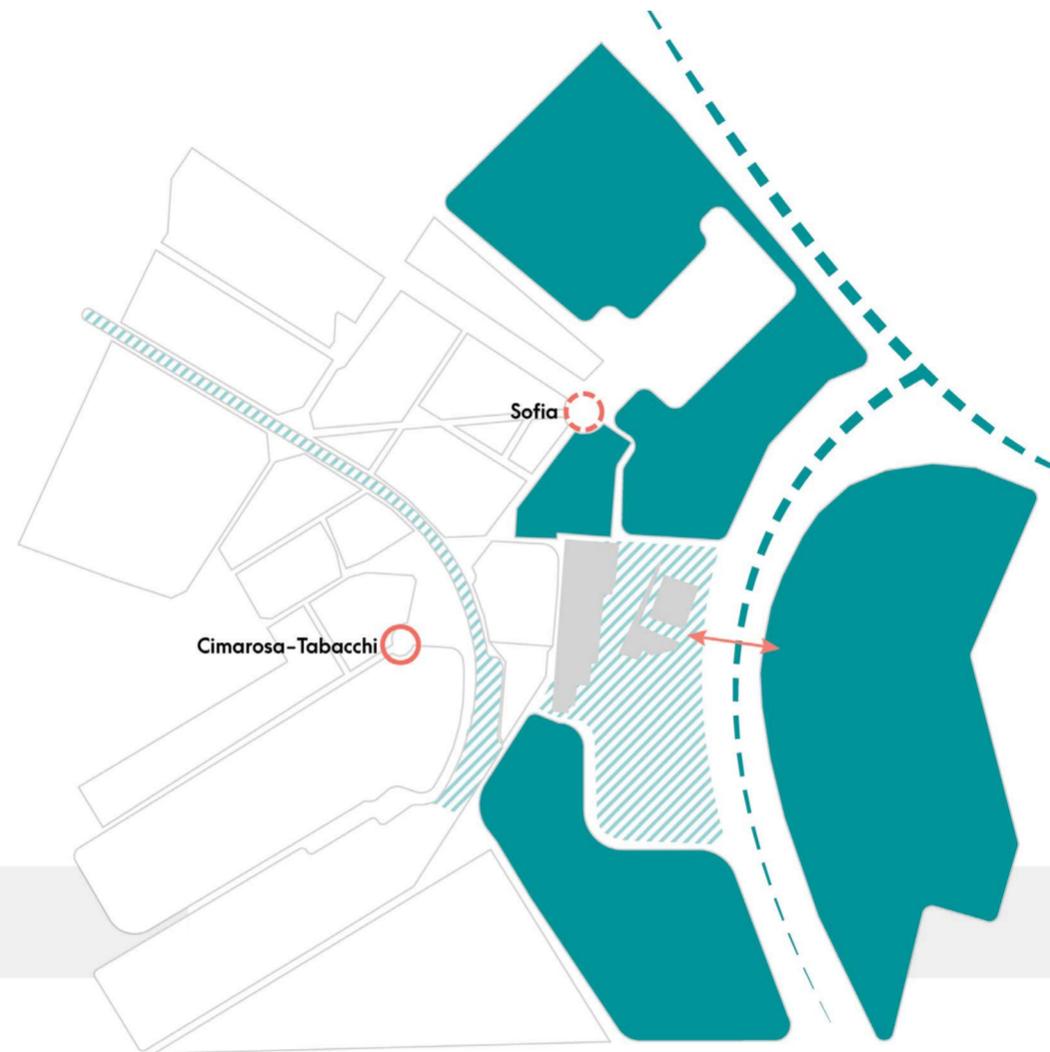
3.1.2 Ricucitura verde. La ridefinizione degli spazi morti si sposa bene con la seconda strategia che prevede di operare nelle **aree verdi** e nelle **aree industriali** che attualmente risultano cementificate ed inquinate, in modo che venga riacquistato il **carattere naturale** che a lungo ha determinato la qualità della zona: il ritorno al Regio Parco settecentesco. Ciò non significa tornare allo sfarzo dei giardini delle regge dei Savoia, ma creare delle **semplici ricuciture** tra i parchi della Colletta e della Confluenza in modo da recuperare l'originaria valenza naturalistica un tempo presente, andata persa con l'espansione urbana otto e novecentesca. Se, infatti, nel corso del Settecento e dell'Ottocento la presenza del fiume Po e dei canali derivati dalla Dora ha favorito la nascita di fabbriche che potessero trarne beneficio, oggi Torino sta tentando di **recuperare il rapporto con il fiume**, rimuovendo le grandi piastre industriali che hanno minato l'integrità naturalistica della città, attraverso la creazione di una rete di sistemi verdi fortemente connessi tra di loro. In base anche alla strategia precedente, riqualificare il Trincerone e le aree industriali della Manifattura e della FIMIT oggi vuol dire non solo **ricucire** parti di quartiere oggi non dialoganti, ma anche **immaginare** per queste un futuro da **spazio per il loisir urbano** che lavori in stretta connessione

con i grandi spazi verdi già esistenti. In particolare, è interessante il caso **FIMIT**, ovvero il grande blocco inaccessibile che crea discontinuità nel sistema dei parchi lungo il Po; questo può essere visto come il tassello mancante capace di collegare tra loro la Colletta e la Confluenza. Altrettanta importanza la si deve attribuire al **Trincerone** che può diventare un imponente **corridoio ecologico** interno alla città utile a collegare i parchi Colletta e Sempione, asse concettualmente simile a quello della Spina torinese; si prevede, infatti, la copertura dei binari del nuovo convoglio metropolitano con un intervento di **rivegetazione superficiale**, in modo che diventi attraversabile trasversalmente, per i cittadini che passano da Via Gottardo a Via Sempione, e longitudinalmente, per chi si dirige verso i parchi. Tuttavia, a questi due casi si affiancano altri elementi di **separazione**, non dovuti alle industrie ma alla mancanza di attraversamenti. Il **Po** crea, infatti, una **divisione naturale** tra i due parchi sulla riva sinistra e quello del Meisino sulla sponda destra, per cui si prevede di riconnettere queste aree con il progetto di una **passerella ciclo-pedonale**, che darà la possibilità di mettere in rete parti di territorio separate di interesse per i piani di Torino Città d'Acque e Corona Verde, che attualmente sono dialoganti solo dal punto di vista visivo e territoriale ma scollegati fatta

eccezione per alcune aree situate in centro città (vedi immagini pp.245-246).

Green stitching. The redefinition of the dead spaces goes well with the second strategy that foresees to operate in the **green areas** and **industrial areas** that are currently cemented and polluted, so that the **natural character** that has long determined the quality of the area is regained: the return to the 18th century *Regio Parco*. This does not mean going back to the splendour of the gardens of the Savoy royal palaces, but creating simple patches between the parks of *Colletta* and *Confluenza* in order to recover the original naturalistic value once present, lost with the urban expansion of the nineteenth and twentieth century. If, in fact, during the eighteenth and nineteenth centuries the presence of the *Po* river and the canals derived from the *Dora* river favoured the birth of factories that could benefit from it, today Turin is trying to **recover the relationship with the river**, removing the large industrial plates that have undermined the naturalistic integrity of the city, through the creation of a network of green systems strongly connected to each other. Based also on the previous strategy, redeveloping the *Trincerone* and the industrial areas of the *Manifattura* and *FIMIT* today means not only **sewing** up parts of the district that are not in

dialogue today, but also **imagining** for these a future as a **space for urban loisir** that works in close connection with the large green spaces already existing. In particular, the **FIMIT** case is interesting, that is the large inaccessible block that creates discontinuity in the system of parks along the *Po*; this can be seen as the missing piece capable of connecting the *Colletta* and the *Confluenza*. Equally important is the **Trincerone** that can become an imposing ecological corridor inside the city useful to connect the parks *Colletta* and *Sempione*, an axis conceptually similar to the Turin's *Spina*; in fact, it is expected to cover the tracks of the new metropolitan convoy with a surface revegetation intervention, so that it becomes crossable transversally, for the citizens who pass from *Via Gottardo* to *Via Sempione*, and longitudinally, for those who go towards the parks. However, these two cases are flanked by other elements of separation, not due to industry but to the lack of crossings. The **Po** is in fact a **natural division** between the two parks on the left bank and the Meisino on the right bank, so it is planned to reconnect these areas with the project of a cycle-pedestrian walkway, which will give the possibility to network separate parts of the territory of interest for the plans of *Torino Città d'Acque* and *Corona Verde* (see pictures on pp.245-246).



0 100 200 500 1000 m



- | | |
|-----------------------|------------------------------|
| Isolati urbani | Manifattura Tabacchi e FIMIT |
| Fermata da realizzare | Aree verdi in progetto |
| Fermata ipotizzata | Aree verdi da collegare |
| Fiume | Nuovi collegamenti |



Suggerimento. I parchi con i nuovi collegamenti

3.1.3 Valorizzazione culturale.

Ricucire significa non dimenticarsi dei **segni** che ha lasciato la storia, e significa soprattutto che questi devono essere **valorizzati**. L'elemento storicamente più interessante del quartiere è senza ombra di dubbio il **Borgo**, che è necessario attraversare per arrivare alle nuove aree di intervento. Le uniche azioni di valorizzazione in questa direzione sono avvenute negli anni '90, quando è stato attuato il *Progetto Area Abba*, il quale ha portato alla **risistemazione** di alcuni **spazi aperti** e, in particolare, dell'omonima piazza, di Via Maddalene e di Via San Benigno. Poco è stato fatto, invece, per gli altri elementi storici, come l'asse storico di **Corso Regio Parco**, che non consente ancora di valorizzare appieno uno dei più importanti sistemi manifatturieri torinesi: la strada di dimensioni ridotte e i marciapiedi stretti consentono alle automobili di raggiungere velocità elevate diventando, come già visto, una **barriera** di separazione importante. Si dovrà quindi intervenire per **ricucire la Manifattura al suo borgo**, enfatizzando l'intervento di valorizzazione già effettuato, riportando alla luce il **passato aulico** del Regio Parco, luogo dell'antica residenza sabauda ormai andata perduta, la cui memoria persiste solamente in alcune documentazioni archivistiche e cartografiche. Altrettanta importanza

deve essere data al **nucleo storico della FIMIT**, che infrastruttura il retro della Manifattura ed è caratterizzato da edifici di **pregio architettonico** e da **assialità** interessanti, una in particolare resa evidente da un viale alberato. L'ultimo elemento che avrebbe necessità di essere potenziato, a cui si fa riferimento nelle strategie precedenti, è il **Trincerone**, che in questo caso rimanda ad un **segno** che va **esaltato** dal punto di vista storico e al contempo **mitigato** per eliminare la cesura che ha caratterizzato il tessuto urbano, cercando di dare importanza, se possibile, agli elementi che ne fanno parte, come il **ponte in roccailles** quasi dimenticato dai cittadini del quartiere. Si tratta, dunque, di un'ampia varietà di segni sovrapposti e scarsamente relazionati tra di loro ma in grado di scandire l'area e, se opportunamente richiamati, di **conferire unicità al tessuto edilizio** circostante (vedi immagini pp.249-250).

Cultural enhancement. Stitching up, however, does not mean forgetting the **signs** that history has left, but it means above all that these must be **valued**. The most historically interesting element of the district is without a shadow of a doubt the *Borgo*, which is necessary to cross to get to the new areas of intervention. The only actions of valorization in this direction took place in the 90s, when the *Abba Area*

Project was implemented, which led to the **reorganization** of some **open spaces** and, in particular, of the homonymous square, *Via Maddalene* and *Via San Benigno*. Little has been done, however, for the other historical elements, such as the historical axis of **Corso Regio Parco**, which still does not allow to fully exploit one of the most important manufacturing systems in Turin: the small road and narrow sidewalks allow cars to reach high speeds becoming, as already seen, an important separation **barrier**. It is therefore necessary to intervene in order to **patch up the factory to its village**, emphasizing the enhancement already carried out, bringing to light the **courtly past** of the *Regio Parco*, place of the ancient Savoy residence now lost, whose memory persists only in some archival and cartographic documents. Equally important must be given to the **historical nucleus of the FIMIT**, which is the backbone of the factory and is characterized by buildings of **architectural value** and interesting **axialities**, one in particular made evident by a tree-lined avenue. The last element that would need to be strengthened, to which reference is made in previous strategies, is the **Trincerone**, which in this case refers to a **sign** that should be **exalted** from the historical point of view and at the same time **mitigated** to eliminate the caesura

that has characterized the urban fabric, trying to give importance, if possible, to the elements that are part of it, such as the bridge in roccailles almost forgotten by the citizens of the district. It is, therefore, a wide variety of overlapping and poorly related signs, but able to scan the area and, if properly recalled, to give **uniqueness to the surrounding building fabric** (see pictures on pp.249-250).



0 100 200 500 1000 m

- Isolati urbani
- Fermata da realizzare
- Fermata ipotizzata
- Manifattura Tabacchi e FIMIT
- Valorizzazione del Borgo storico
- Valorizzazione del solco del Trincerone
- Assi da valorizzare



Suggerzione. Viste da Via Maddalene sulla ciminiera della Manifattura e su Superga, strategia 3: valorizzazione

3.1.4 Ridistribuzione dei flussi.

La scelta di valorizzare il Borgo rimettendolo in connessione con la Manifattura, come anche quella di ripensare l'intero percorso del Trincerone, comporta alcune considerazioni sulla **viabilità**. L'intento è di intervenire in modo da **ripensare** lo schema degli spostamenti, ragionando principalmente su **tre assi** di scorrimento: Via Bologna, Corso Regio Parco e il percorso ciclopedonale sul lungofiume. La loro **ridefinizione** è cruciale nella riconsiderazione dell'area: la **valorizzazione** del Borgo e **dell'asse** **aulico** di Corso Regio Parco va infatti di pari passo con la **traslazione dei flussi di traffico veicolare** su Via Bologna, l'asse urbano designato al collegamento di San Mauro con il centro città. Su quest'ultimo insisterà il **nuovo tracciato della metropolitana**, in parte indirizzato lungo il Trincerone¹, in parte deviato dopo la fermata Cimarosa-Tabacchi con un futuro ramo verso i comuni a Nord della città metropolitana. Si tratta, quindi, di considerare una notevole **riduzione dei flussi veicolari** grazie alla nuova linea, ma allo stesso tempo l'aumento degli stessi su Via Bologna, per via delle restrizioni apportate alle strade che raggiungono e oltrepassano il borgo. In questo modo si può pensare alla realizzazione, lungo il tracciato, di nuovi **hub di interscambio** utili a connettere

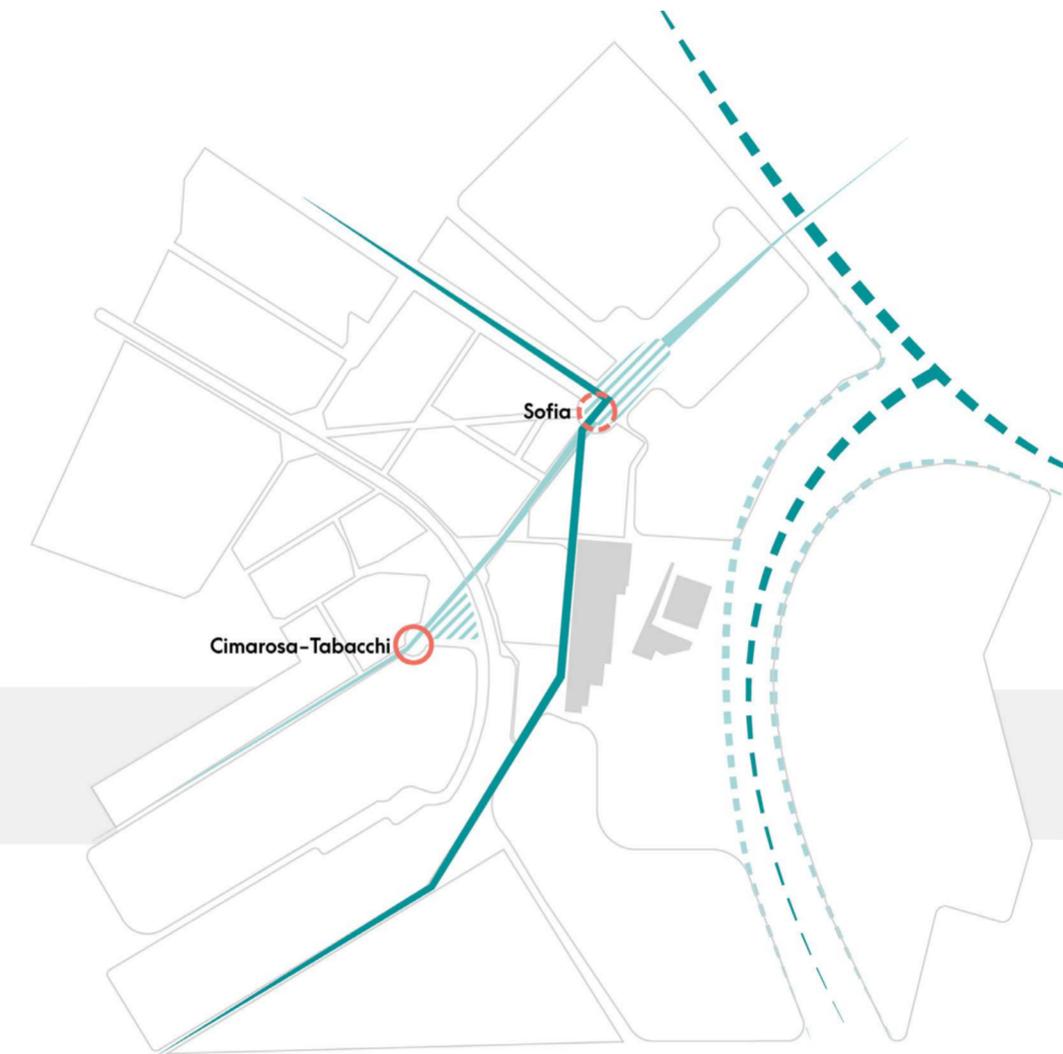
le reti di trasporto pubblico con quelle ciclabili e con gli assi di spostamento veicolare. **Piazza Sofia**, ad esempio, può essere considerata uno di questi, viste le sue caratteristiche di **snodo** veicolare e di **capolinea** per molte linee di bus; a questo si aggiunge il grande **parcheggio veicolare** di interscambio previsto nello studio di fattibilità per il Trincerone, mentre l'ultimo potrà essere collocato in corrispondenza della fermata Cimarosa-Tabacchi. Anche in questo caso gli hub andranno **differenziati**, prevedendo modalità di interscambio differenti in base alle tipologie di utenze previste. Ultimo ma non meno importante è il **percorso ciclopedonale sul Po**, elemento da mettere a sistema con i percorsi più articolati capaci di connettere i parchi Colletta e Confluenza da un lato con il borgo storico, dall'altro con la sponda destra del fiume. Questo dovrà essere collegato anche con il nuovo percorso ciclabile passante per Corso Regio Parco, il quale permetterà di arrivare facilmente dai giardini reali al borgo, **valorizzando** allo stesso tempo la parte di **percorso adiacente al cimitero monumentale**, ad oggi di difficile attraversamento in quanto principalmente carrabile (vedi immagini pp.253-254).

Redistribution of flows. The decision to enhance the *Borgo* by putting it back in connection with the

Manifattura, as well as to rethink the entire route of the *Trincerone*, involves some considerations on the **road system**. The intent is to intervene in order to **rethink** the pattern of movements, thinking mainly on three axes of flow: *Via Bologna*, *Corso Regio Parco* and the cycle/pedestrian path along the river. Their redefinition is crucial in rethinking the area: the **enhancement** of the *Borgo* and the **courtly axis** of *Corso Regio Parco* goes hand in hand with the **translation of vehicular traffic** flows on *Via Bologna*, the urban axis designated to connect *San Mauro* with the city centre. On the latter will insist the **new underground route**, partly directed along the *Trincerone*¹, partly diverted after the *Cimarosa-Tabacchi* stop with a future branch towards the municipalities north of the metropolitan city. It is therefore necessary to consider a considerable **reduction in vehicle flows** thanks to the new line, but at the same time an increase in them on *Via Bologna*, due to the restrictions placed on the roads that reach and go beyond the village. In this way it is possible to think about the construction, along the route, of new **interchange hubs** useful to connect the public transport networks with the bicycle and vehicular transport axes. **Piazza Sofia**, for example, can be considered one of these, given its characteristics as a vehicular **hub** and **terminus** for many bus lines; in addition

to this, there is the large interchange **car park** foreseen in the feasibility study for the *Trincerone*, while the last one can be located at the *Cimarosa-Tabacchi* stop. Also in this case the hubs will have to be **differentiated**, providing different interchange modes according to the types of users expected. Last but not least is the **cycle/pedestrian path** on the *Po*, an element to be put in system with the most articulated routes able to connect the parks *Colletta* and *Confluenza* on one side with the historic village, on the other with the right bank of the river. This will also have to be connected with the new cycle path through *Corso Regio Parco*, which will make it easy to get from the royal gardens to the village, while at the same time **enhancing** the part of the **route adjacent to the monumental cemetery**, now difficult to cross as it is mainly vehicular (see pictures on pp.253-254).

1 - Città di Torino, Divisione infrastrutture e mobilità, *Linea 2 Metro. Studio di fattibilità*, 2008, pp. 6-8



0 100 200 500 1000 m

- | | |
|------------------------------|--|
| Isolati urbani | HUB di interscambio |
| Fermata da realizzare | Nuovo percorso ciclopedonale |
| Fermata ipotizzata | Potenziamento asse carrabile |
| Manifattura Tabacchi e FIMIT | Fiume Po |
| | Potenziamento dei percorsi del <i>loisir</i> |



Suggerzione. I grandi assi di scorrimento da potenziare

3.1.5 Acqua e caratterizzazione artistica.

L'ultima strategia riguarda la volontà di trovare un **linguaggio comune** per tutta l'area di intervento, che possa caratterizzarla come **nuovo polo urbano**. Questo è stato identificato nel **tema dell'acqua**: elemento particolarmente importante per l'area e in parte già presente, data la vicinanza con i **fiumi** e la presenza di numerosi **canali** a lungo utilizzati per l'irrigazione dei campi e per la produzione industriale. L'acqua servirà per creare dei **segni** che risultino **d'impatto** per la valorizzazione urbana in relazione al **sistema di loisir** previsto nei piani strategici. Si è pensato quindi di usarla in **sei modi diversi**, ognuno dei quali mette in rilievo le caratteristiche di un diverso microambiente facente parte del progetto. Il primo è legato alla presenza dei fiumi, il secondo alla riqualifica e al riutilizzo del canale storico del Regio Parco, il terzo è connesso al raffrescamento estivo degli spazi pubblici, il quarto e il quinto, invece, sono di natura ludica e di protezione dai disastri naturali negli spazi dell'ex FIMIT e l'ultimo è di natura scenografica nel tratto di Trincerone non interessato dalla metropolitana.

Sul Po si può ragionare, anche in rapporto con le linee guida precedenti, con la realizzazione di **collegamenti ciclopedonali, nautici e di assi visivi**

che riconnettano tra loro le **sponde del fiume**, in modo da enfatizzare le visuali sul paesaggio naturale e culturale dei parchi e di Superga, potenziando la fruizione ludica di tali aree. Analogamente il **Canale del Regio Parco** permette di ricordare il **passato agricolo e industriale** che aveva delineato la città, attraverso opere di pulizia e di inserimento in un contesto più aperto e fruibile al pubblico. Esso potrà pertanto affiancare i percorsi ciclopedonali previsti per Corso Regio Parco e diventare parte integrante di un progetto di **rinaturalizzazione** dell'adiacente industria abbandonata.

Per quanto riguarda gli spazi pubblici, le tematiche di riferimento nel contemporaneo per l'utilizzo dell'acqua sono quelle del **raffrescamento estivo** e delle **barriere acustiche** per il traffico. Si pensa quindi di inserire elementi quali **fontane, cascate artificiali, lame d'acqua e sistemi di vaporizzazione** che, in maniera diversa, possono creare *soundscape*s naturali e portare refrigerio nei periodi estivi. Alcuni saranno legati anche al **tempo libero**, come i segni d'acqua usati per disegnare gli spazi retrostanti la Manifattura, che vedranno la creazione di **nuovi ecosistemi**, in spazi altamente inquinati, e di **sistemi naturali** in grado di **contenere le esondazioni** del Po. La soluzione può essere trovata da un lato nella progettazione di **bacini a scopo**

ricreativo volti a recuperare l'idea di una Torino che viveva i fiumi anche d'estate, dall'altro lato nella creazione di **zone di laminazione** che rendano la città promotrice di interventi di qualità utili a **ridurre i rischi** e le **problematiche** causate dall'ingrossarsi dei fiumi, pensando al fiume non come un rischio ambientale ma come un elemento mutevole capace di **creare opportunità** per la città.

L'ultimo segno d'acqua è collocato nel **Trincerone**, in modo da **evidenziare il tracciato** sul quale non insiste il progetto della linea della metropolitana e la relativa sezione che incide il territorio, segno che va perdendosi in quanto riutilizzato come percorso di metropolitana e coperto da un parco lineare. L'idea di utilizzare un elemento d'acqua per evidenziare il tratto che si dirige verso Scalo Vanchiglia, permette di declinare il tema dell'acqua anche su un **segno urbano** di ampia portata che incide fortemente sull'aspetto urbano, mostrando in maniera spettacolare le caratteristiche peculiari dell'area anche a chi si muove lungo questo percorso. La scelta permette di **focalizzare l'attenzione** del passante su un elemento spesso evitato per via della sua ridotta attrattività e del degrado che lo caratterizza da tempo, mettendone in **risalto la profondità**, soprattutto in

coincidenza con il ponte in *rocailles* che ne richiama l'originaria sezione utile al passaggio dei convogli, e la **pendenza** che fa affievolire il segno man mano che si procede in direzione dello scalo (vedi immagini pp.259-260).

The water and artistic characterization.

The last strategy concerns the will to find a **common language** for the whole area of intervention, which can characterize it as a **new urban pole**. This has been identified in the **theme of water**: a particularly important element for the area and partly already present, given its proximity to rivers and the presence of numerous canals long used for irrigation of fields and industrial production. Water will be used to create **signs of impact** for urban development in relation to the **loisir system** envisaged in the strategic plans. It has therefore been decided to use it in **six different ways**, each of which highlights the characteristics of a different micro-environment that is part of the project. The first is linked to the presence of rivers, the second to the redevelopment and reuse of the historic canal of the *Regio Parco*, the third is connected to the summer cooling of public spaces, the fourth and fifth, instead, are of a recreational nature and protection from natural disasters in the spaces of the former *FIMIT* and the last



is of a scenic nature in the section of *Trincerone* not affected by the metro.

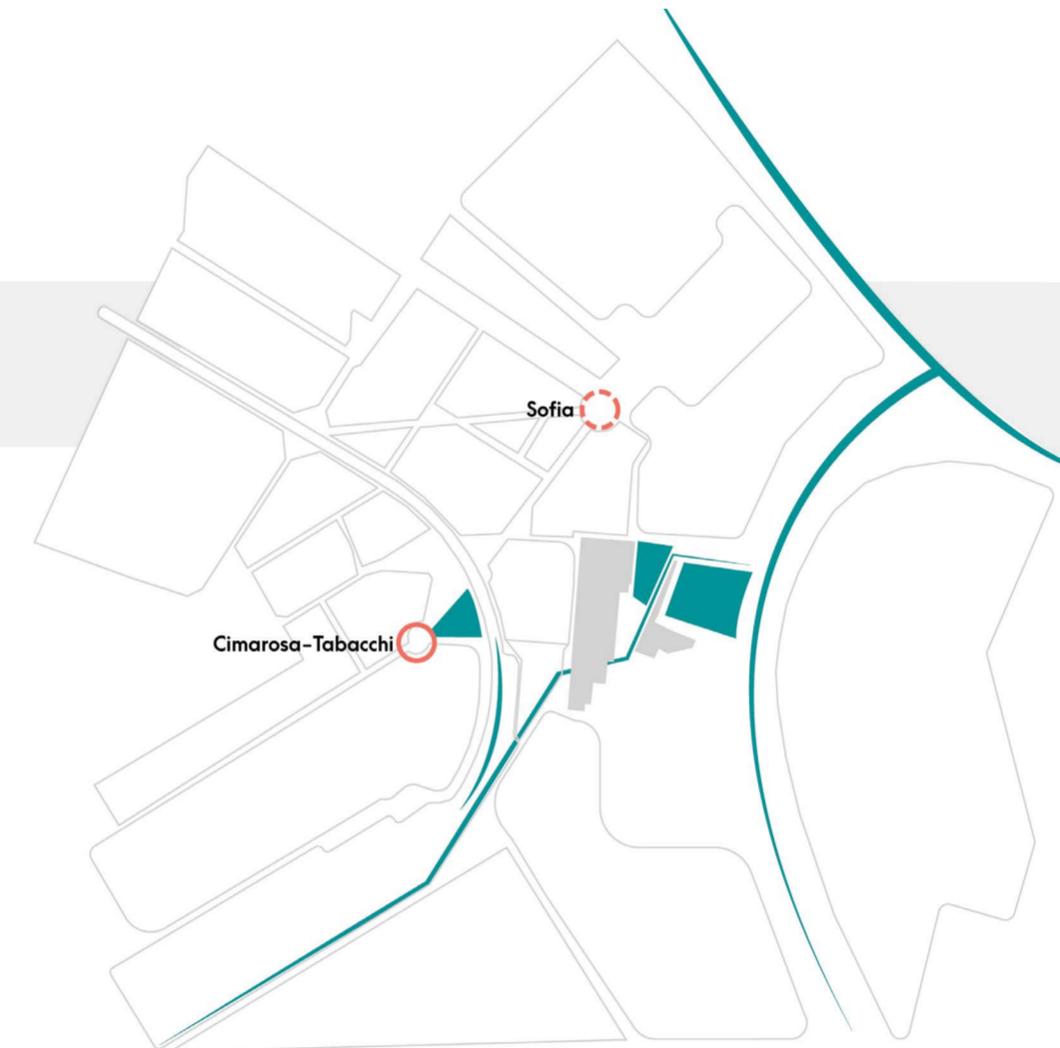
On the *Po* it is possible to reason, also in relation with the previous guidelines, with the realization of **cycle and pedestrian and nautical connections** and **visual axes** that reconnect the **banks of the river**, in order to emphasize the views on the natural and cultural landscape of the parks and *Superga*, enhancing the recreational use of these areas. Similarly, the **Canal of the Regio Parco** allows to remember the **agricultural and industrial past** that had outlined the city, through works of cleaning and insertion in a more open and accessible to the public. It will therefore be able to accompany the cycle and pedestrian routes planned for *Corso Regio Parco* and become an integral part of a project to **renaturalise** the adjacent abandoned industry.

As far as public spaces are concerned, the themes of reference for the contemporary use of water are those of **summer cooling** and **noise barriers** for traffic. It is therefore planned to include elements such as **fountains, artificial waterfalls, water blades** and **vaporization systems** that, in different ways, can create natural soundscapes and bring coolness in summer. Some will also be linked to **leisure time**, such

as the water signs used to draw the spaces behind the factory, which will see the creation of **new ecosystems**, in highly polluted spaces, and **natural systems** able to **contain the flooding** of the *Po*. The solution can be found on the one hand in the design of **basins** for **recreational purposes** aimed at recovering the idea of a Turin that lived the rivers even in summer, on the other hand in the creation of **rolling zones** that make the city promoter of quality interventions useful to **reduce the risks and problems** caused by the swelling of rivers, thinking of the river not as an environmental risk but as a changing element capable of **creating opportunities** for the city.

The last water sign is placed in the **Trincerone**, so as to **highlight the route** on which the metro line project does not insist and the relative section that affects the territory, a sign that is lost because it is reused as a metro route and covered by a linear park. The idea of using an element of water to highlight the stretch that goes towards *Scalo Vanchiglia*, allows to decline the theme of water also on a large **urban sign** that strongly affects the urban aspect, showing in a spectacular way the peculiar characteristics of the area even to those who move along this route. The choice allows you to **focus the attention** of the

passerby on an element often avoided because of its reduced attractiveness and degradation that characterizes it for a long time, **highlighting its depth**, especially coinciding with the rocailles bridge that recalls the original section useful for the passage of convoys, and **the slope** that makes the sign fade as you proceed towards the port of call (see pictures on p.259-260).



0 100 200 500 1000 m

- Isolati urbani
- Fermata da realizzare
- Fermata ipotizzata
- Manifattura Tabacchi e FIMIT
- Progettazione con elementi di acqua
- Valorizzazione con segni di acqua lineare



Suggerzione. Declinazioni dell'elemento acqua unificatore del progetto

3.2 Recuperando il Regio Parco: un palinsesto di segni

Scendendo di scala, si possono definire alcuni **concept di intervento** utili a capire l'approccio impiegato nei singoli spazi progettati e si potrà creare un masterplan d'area che tenga assieme linee guida e concept, volto alla realizzazione di un **progetto** allo stesso tempo **unitario, variegato e coerente**. Per fare ciò è necessario pensare a un **metodo progettuale** concorde a tutte le aree, ma che sappia declinarsi in maniera diversa in base alla loro singolarità. Si è pensato di optare per l'**approccio del palinsesto**, un sistema di **ridefinizione degli spazi** capace di **giocare** con la **memoria storica** dell'intera area di progetto a partire dall'antica presenza del *Palco* usato come area di caccia per la residenza del Viboccone, passando per i campi coltivati irrigati dal canale del Regio Parco e per lo sviluppo manifatturiero legato al borgo, fino ad arrivare allo sviluppo industriale e urbano legato al Trincerone e al nuovo tessuto edilizio novecentesco; per ognuno di questi segni si è pensato a una possibile **reinterpretazione in chiave moderna** utile alla ridefinizione degli spazi di progetto. In aggiunta, è stato necessario considerare una **matrice di sviluppo**

Il tema del palinsesto permetterà di reinterpretare e ridefinire gli spazi giocando con la memoria storica dell'area, dando uniformità e coerenza alle scelte progettuali.

strutturante il palinsesto, in grado di dare **coerenza di linguaggio e uniformità** a tutti i segni. Per questo motivo si è pensato alle geometrie del Viboccone e, in particolare, ai suoi giardini: una realtà che in passato ha caratterizzato l'area e che oggi non trova alcuna testimonianza della sua esistenza se non in alcuni dipinti e stampe storiche che lo idealizzano in quanto residenza sabauda extraurbana, utilizzata come luogo per il tempo libero e i passatempi di corte.

Mostriamo ora alcuni **fotomontaggi** utili alla definizione del tema del palinsesto e alle sue possibili declinazioni in fase di progetto. Con queste rappresentazioni si intende raffigurare un'insieme di **idee progettuali** non ancora declinate in soluzioni concrete che verranno riprese in seguito ma che per ora possono essere prese come intenzioni utili al disegno degli spazi e delle relative funzioni.

Recuperating the Regio Parco: a palimpsest.

Going down the scale, you can define some **concepts of intervention** useful to understand the approach used in the individual spaces designed and you can create an area masterplan that keeps together guidelines and concepts, aimed at the realization of a **project** at the same time **unitary, varied and coherent**. In order to do this, it is necessary to think of a **design method** that is in agreement with all the areas, but that is able to be different according to their singularity. It has been decided to opt for the **palimpsest approach**, a system of **redefinition of spaces** able to **play** with the **historical memory** of the entire project area, starting from the ancient presence of the *Palco* used as a hunting area for the *Viboccone*

The theme of the programme schedule will allow to reinterpret and redefine the spaces playing with the historical memory of the area, giving uniformity and coherence to the design choices.

residence, passing through the cultivated fields irrigated by the *Regio Parco* canal and the manufacturing development linked to the village, up to the industrial and urban development linked to the *Trincerone* and the new twentieth-century building fabric; for each of these signs a possible **reinterpretation in a modern key** has been thought of, useful for the redefinition of the project spaces. In addition, it was necessary to consider which of the numerous signs is the fundamental and therefore structuring one, able to give **coherence of language and uniformity** to all the others. For this reason we thought about *Viboccone* and, in particular, its gardens: a reality that in the past has set the area and that today finds no evidence of its existence except in some paintings and historical prints that idealize it as a Savoy residence used as a place for leisure and court pastimes.

Now we show some **photomontages** useful to define the theme of the palimpsest and its possible declinations during the project phase. With these representations we intend to represent a set of **design ideas** not yet declined in concrete solutions that will be taken later but that for now can be taken as useful intentions for the design of the spaces and their functions.

3.2.1 Zona: Piazzale Croce Rossa Italiana

Riserva di caccia. La caccia rappresentava per i Savoia un'attività utile alla **conoscenza del territorio** in caso di guerra e diventata poi **attività ludica** di un certo rilievo e oggi usata per il mantenimento controllato della biodiversità in apposite aree dedicate. Numerosi i dipinti, le sale e le palazzine sabaude dedicate alla caccia, in particolare nella Palazzina di Caccia di Stupinigi con il famoso cervo bronzeo in copertura. Se da un lato è impossibile riportare in auge l'attività nell'area, può essere utile invece **richiamarla** con **installazioni artistiche** rappresentanti atti caratteristici della caccia, come per esempio le **sculture in metallo** presenti nel cortile delle Officine Grandi Riparazioni di Torino dell'artista *William Kentridge*², o un altro caso più semplice è l'utilizzo di una **vegetazione più spontanea**, che si trova nei boschi e nelle riserve e che non necessita di particolari cure (vedi immagine p.263).

L'importanza del tabacco. La Manifattura dei Tabacchi ha lasciato un **segno** importante nell'area di progetto non legato solamente ai fabbricati, in gran parte adibiti alla produzione di sigari e sigarette di varie tipologie: la documentazione

archivistica mostra antiche **colture locali** utili alla produzione delle foglie del tabacco, mentre la **memoria dei residenti** più anziani ricorda i momenti di lavoro nella fabbrica. Esistono documentazioni relative ad un **ballo** in onore della duchessa (rif. capitolo 2 - p.105), illustrazioni delle diverse **tipologie di prodotti** confezionati e foto storiche delle **sigaraie** e degli **operai al lavoro** nella Manifattura, con i quali si potrebbero organizzare mostre e allestimenti per raccontare la storia del luogo (vedi immagine p.264).

Fontane pubbliche. Utilizzata per il raffrescamento estivo, come elemento scenografico o come spazio di ristoro, **l'acqua** può essere **interpretata** in diversi modi nelle piazze pubbliche. Ricordiamo alcuni elementi significativi torinesi come il tradizionale **turet** o le **fontane a scomparsa** di Piazza Castello, e tanti altri casi esterni alla città, come ad esempio l'*Apple Store* di Milano visitato durante il viaggio studio e trattato durante gli incontri di "*The Skills from the Companies*" (vedi immagine p.265).

Hub di interscambio. Lo **spostamento sostenibile** a Torino passa per le *ToBike* e le auto elettriche di *BlueTorino*, gli ultimi sistemi di *sharing* sostenibile che si affiancano alla linea di metropolitana e alle consolidate linee di

mezzi pubblici per garantire possibilità di spostamento in ogni fascia di orario e con **servizi personalizzati** in base alle esigenze. Non si tratta in questo caso di un segno del passato ma di un **elemento di modernità** da integrare nel progetto (vedi immagine p.266).

Zone: Piazzale Croce Rossa Italiana

Game preserve. Hunting represented for the Savoy family a useful activity for the **knowledge of the territory** in case of war and then became a playful activity of a certain importance and today used for the controlled maintenance of biodiversity in dedicated areas. There are numerous paintings, rooms and small Savoy palaces dedicated to hunting, in particular the Hunting Palace of *Stupinigi* with the famous bronze deer on the roof. If, on the one hand, it is impossible to bring back the activity in the area, it may be useful to **recall** it with **artistic installations** representing acts characterizing hunting, as for the **metal sculptures** in the courtyard of the *Officine Grandi Riparazioni di Torino* by the artist William Kentridge², or another simpler case is the use of a more **spontaneous vegetation**, which is found in the woods and reserves and which does not require special care (see pictures on p.263).

The importance of tobacco. The Manifattura dei Tabacchi has left an important **mark** in the project area that is not only linked to the buildings, mostly used for the production of cigars and cigarettes of various types: the archival documentation shows ancient

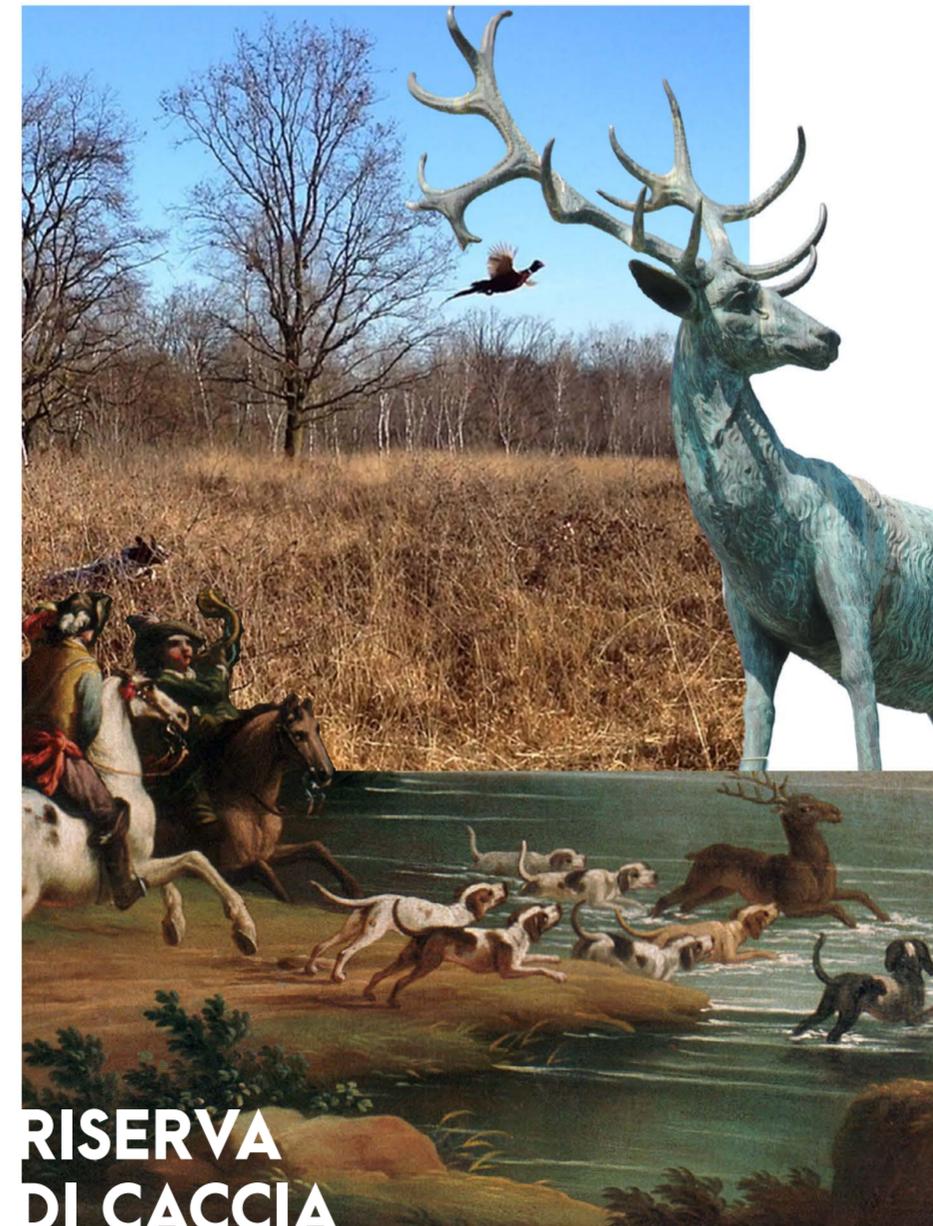
local crops useful for the production of tobacco leaves, while the **memory of older residents** remembers the moments of work in the factory. There are documents relating to a **dance** in honour of the Duchess (ref. chapter 2 - p.105), illustrations of the different **types of packaged products** and historical photos of the **cigar-makers** and **workers at work** in the factory, with which exhibitions and installations could be organised to tell the story of the place. (see pictures on p.264).

Public fountains. Used for summer cooling, as a scenic element or as a refreshment area, **water** can be **interpreted** in different ways in public squares. We remember some significant Turin elements such as the traditional **turet** or the **disappearing fountains** in *Piazza Castello*, and many other cases outside the city, such as the *Apple Store* in Milan visited during the study trip and treated during the meetings of “*The Skills from the Companies*” (see pictures on p.265).

Interchange hub. Sustainable **travel** in Turin passes through the *ToBike* and electric cars of *BlueTorino*, the latest sustainable sharing systems that are flanked by the metro line and the consolidated public transport lines to ensure the possibility of travel at any

time of the day and with **personalized services** according to needs. In this case it is not a sign of the past but an **element of modernity** to be integrated into the project (see pictures on p.266).

2 - Officine Grandi Riparazioni, *William Kentridge: Procession of Reparationists* - <http://www.ogrtorino.it/events/william-kentridge-procession-of-reparationists>







3.2.2 Zona: Ex Filatoio Vanzina e FIMIT

Piscine e giardini sabaudi. I giochi acquatici sono sicuramente un elemento importante dei giardini sabaudi e nel sistema dei parchi torinesi. Come non ricordare la **fontana dei dodici mesi** nel parco del Valentino, quella di **Ercole** a Venaria o il sistema di **bacini** e di **percorsi acquatici** nei giardini di Villa della Regina. La proposta di **biopiscine** potrebbe dunque diventare un'alternativa moderna delle fontane su più livelli per attività sempre di tipo ludico ma aperte al pubblico, capaci di richiamarne i **giochi compositivi su più livelli** (vedi immagine p.273).

Il passato industriale. La memoria industriale torinese è stata a lungo valorizzata con progetti di recupero e di **valorizzazione dell'archeologia industriale**. Importanti i casi di *Parco Dora* in Spina 3 e di *Parco Aurelio Peccei* in Spina 4 che **recuperano** le vecchie strutture in calcestruzzo e in ferro industriali e le **integrano** nei parchi come **segni monumentali** utili a ricordarne il passato. Gli edifici della Manifattura Tabacchi e della FIMIT sono ritratti in una serie di **quadri** del pittore *Vittonetto* che li documenta e racconta in un momento a ridosso della dismissione, ma in previsione di un loro futuro recupero.

Mettere a sistema queste due modalità di valorizzazione industriale può permettere di capire come intervenire in concreto nell'area (vedi immagine p.274).

Panoramiche sul Po. Il **Po** e i suoi **canali** creano un sistema di acque strutturato anche a livello territoriale con importanti prospettive e viali alberati, esempio importante per l'area è Corso Regio Parco, realizzato in adiacenza al percorso dell'omonimo canale. La realizzazione di **passaggi** e **passerelle** sopra i canali e le **panoramiche fluviali** come quelle sulla Basilica di Superga, possono favorire la **valorizzazione paesaggistica** della città e dei caratteri agricoli e industriali del territorio secondo metodologie a lungo adottate dalla città (vedi immagine p.275).

Laminazione delle acque. Numerosi i casi recenti di danni alluvionali causati dai fiumi a seguito della recente **edificazione incontrollata** a ridosso dei loro argini. Le **soluzioni** sono molte e sono state già adottate dalle città in tempi passati: si tratta di progetti che prevedono **aree di espansione fluviale** quali i murazzi torinesi che possono permettere attività temporanee in caso di portata ridotta dei bacini fluviali. Suggestivo, in questa direzione, lo schizzo immaginario di *Juvarra* che mostra una Torino allagata dalla quale emergono solamente le

residenze sabaude, indicativo di come un aspetto rischioso e negativo possa potenzialmente diventare un elemento progettuale capace di far cambiare aspetto alla città (vedi immagine p.276).

Zone: Ex Filatoio Vanzina e FIMIT

Savoy pools and gardens.

Water games are certainly an important element in the Savoy gardens and in Turin's park system. How not to remember the **twelve-month fountain** in the *Valentino* park, the **fountain of Hercules** in *Venaria* or the system of **basins** and **waterways** in the gardens of *Villa della Regina*. The proposal of **biopools** could therefore become a modern alternative of the fountains on several levels for recreational activities but open to the public, capable of recalling the **compositional games on several levels** (see pictures on p.273).

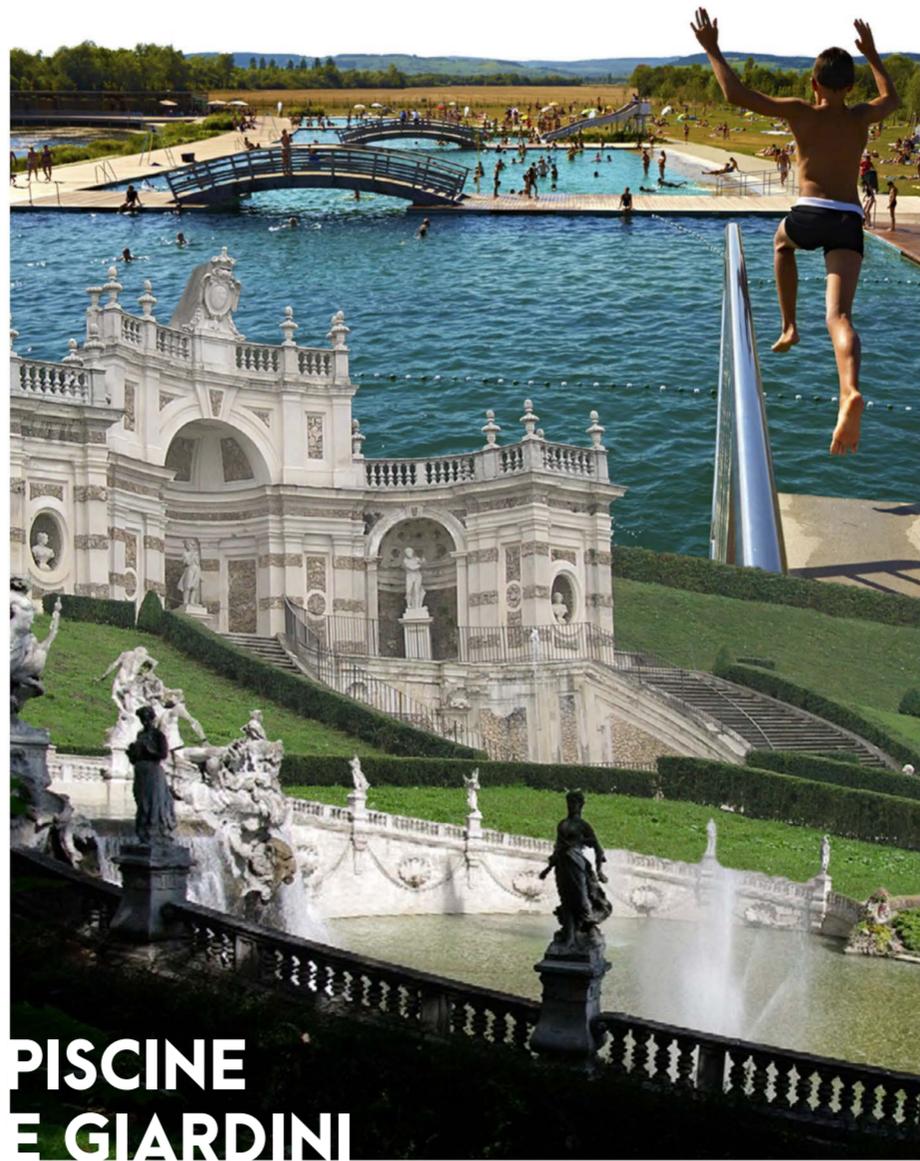
The industrial past. The **industrial memory** of Turin has long been enhanced with projects for the **recovery** and **enhancement** of **industrial archaeology**. Important are the cases of *Parco Dora* in *Spina 3* and *Parco Aurelio Peccei* in *Spina 4* that **recover** the old concrete and iron industrial structures and **integrate** them into the parks as **monumental signs** useful to remember the past. The buildings of the *Manifattura Tabacchi* and *FIMIT* are portrayed in a series of paintings by the painter *Vittonetto*, who documents and narrates them in a moment close to their disposal, but in anticipation of

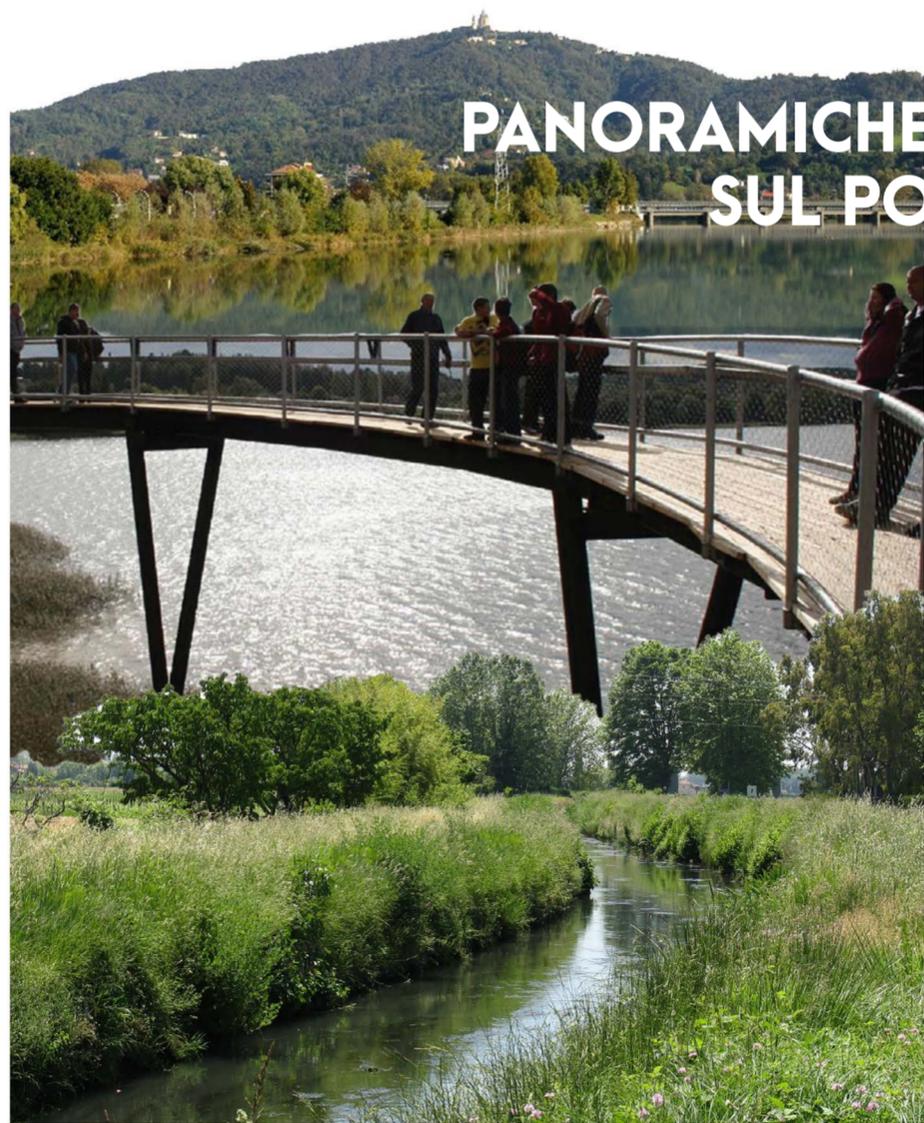
their future recovery. Putting these two methods of industrial valorization into a system can allow us to understand how to intervene in the area (see pictures on p.275).

Panoramic views of the Po. The **Po** and its **canals** create a structured water system also at territorial level with important perspectives and tree-lined avenues, an important example for the area is *Corso Regio Parco*, built next to the canal of the same name. The construction of **passages** and **walkways** above the canals and **river views** such as those on the *Basilica of Superga*, can promote the **enhancement of the landscape** of the city and the agricultural and industrial character of the territory according to methodologies long adopted by the city. (see pictures on p.276).

Water rolling. Numerous recent cases of flood damage caused by rivers as a result of recent **uncontrolled construction** close to their banks. The **solutions** are: numerous projects that provide for **river expansion areas** that, similarly to the walls of Turin, allow temporary activities also scenic. In this direction, the imaginary sketch of *Juvarra* that shows flooded Turin from which only the **ducal residences** emerge, indicative of how an aspect considered risky by all can instead become a design

element of a certain value (see pictures on p.277).





3.3 Le geometrie dei giardini sabaudi

Trattandosi di un'area molto frammentata i numerosi temi proposti nel capitolo precedente potrebbero risultare inadatti a creare un linguaggio unitario capace di tenere assieme i frammenti che costituiscono l'area. La complessità del luogo deve quindi risolversi attraverso la scelta di un'unica strategia che possa evitare la creazione di progetti caotici e diversi l'uno dall'altro, permettendo invece di tracciare un percorso unitario che dall'uscita della metropolitana conduca in modo naturale e intuitivo ai parchi e al fiume. La possibilità portata dalla tematica del palinsesto è quella di recuperare la definizione geometrica degli spazi aperti naturali tipica dei giardini sabaudi (vedi immagine p.280),

Si tenterà di recuperare la definizione geometrica degli spazi caratterizzanti i giardini sabaudi, reinterpretando le vecchie geometrie, creandone di nuove.

lavorando con il concetto del giardino all'italiana, definendo un segno che, senza soluzione di continuità, sappia caratterizzare tutta l'area, che possa essere appositamente reinterpretato in modo da accogliere tra le sue geometrie assialità nuove e vecchie e che riesca a racchiudere in sé i diversi temi proposti per il palinsesto. Il nuovo polo urbano potrà quindi essere definito da un grande giardino all'italiana suddiviso tra le aree progettuali più adatte ad accoglierlo, basato su un elemento fondamentale per l'area: l'acqua. Le nuove geometrie richiameranno così il passato aulico, riconnettendo l'area al sistema delle residenze sabaude e al piano di Corona Verde, definendo un nuovo polo di loisir urbano capace di potenziare il sistema dei parchi e accogliendo i visitatori da un nuovo ingresso di particolare valore culturale. Si tratterà quindi di un parco diverso da quelli adiacenti della Colletta, del Meisino e della Confluenza in quanto realizzato in modo geometrico e non come un normale giardino all'inglese³ (vedi immagine p.281).

La tematica del palinsesto, e di conseguenza del giardino all'italiana, può essere applicata in primis nei due luoghi di progetto che necessitano, più degli altri, di una ridefinizione: l'antico nucleo della FIMIT e i giardini di Piazza Croce Rossa Italiana. Il primo

in quanto area critica per la quale non è stata ancora definita una funzione o un apposito ridisegno degli spazi, il secondo poiché si tratta del nodo in grado di allacciare l'uscita della metropolitana agli spazi del borgo, luogo già definito e progettato ma scarsamente utilizzato dai cittadini. Per quanto riguarda la restante parte dell'area, si dovrà tenere in considerazione la possibilità di lavorare con alcuni elementi puntuali, come l'arredo urbano e gli elementi d'acqua, per poter dare continuità visiva e di percorso ai fruitori lungo tutta l'estensione del progetto.

Verranno ridefiniti il nucleo storico della FIMIT e il Piazzale CRI, mentre negli altri spazi si lavorerà con l'inserimento di elementi puntuali.

The geometries of the Savoy gardens. Since this is a very fragmented area, the many themes proposed in the previous chapter may not be suitable to create a unified language capable of holding together the fragments that make up the area. The complexity of the place must therefore

We will try to recover the geometric definition of the spaces characterizing the Savoy gardens, reinterpreting the old geometries, creating new ones.

be resolved through the choice of a single strategy that, in line with the theme of the schedule, can avoid the creation of chaotic and different projects, allowing instead to trace a unified path that leads from the exit of the metro to the parks and the river in a natural and intuitive way. The possibility brought by the theme of the schedule is to recover the geometric definition of natural open spaces typical of the Savoy gardens (see picture on p.280), working with the concept of the Italian garden, defining a sign that, without interruption, can characterize the entire area, which can be specially reinterpreted in order to accommodate new and old axial geometries and that manages to enclose within itself the different themes proposed for the schedule. The new urban centre can therefore be defined by a large Italian-style garden divided among the most suitable design areas to

accommodate it, based on a fundamental element for the area: **water**. The new geometries will thus recall the courtly past, reconnecting the area to the system of Savoy residences and the *Corona Verde* plan, defining a **new urban loisir pole** capable of enhancing the park system and welcoming visitors from a new entrance of particular cultural value. It will therefore be a different **park** from those adjacent to the *Colletta*, the *Meisino* and the *Confluenza* as it was built in a **geometric** way and not like a normal English garden³ (see picture on p.281).

The theme of the schedule, and consequently of the Italian garden, can be **applied** first of all in the two places of the project that need, more than the others, a redefinition: **the old nucleus of FIMIT** and **the gardens of Piazza Croce Rossa Italiana**. The former as a critical area for which a function or a special redesign of the spaces has not yet

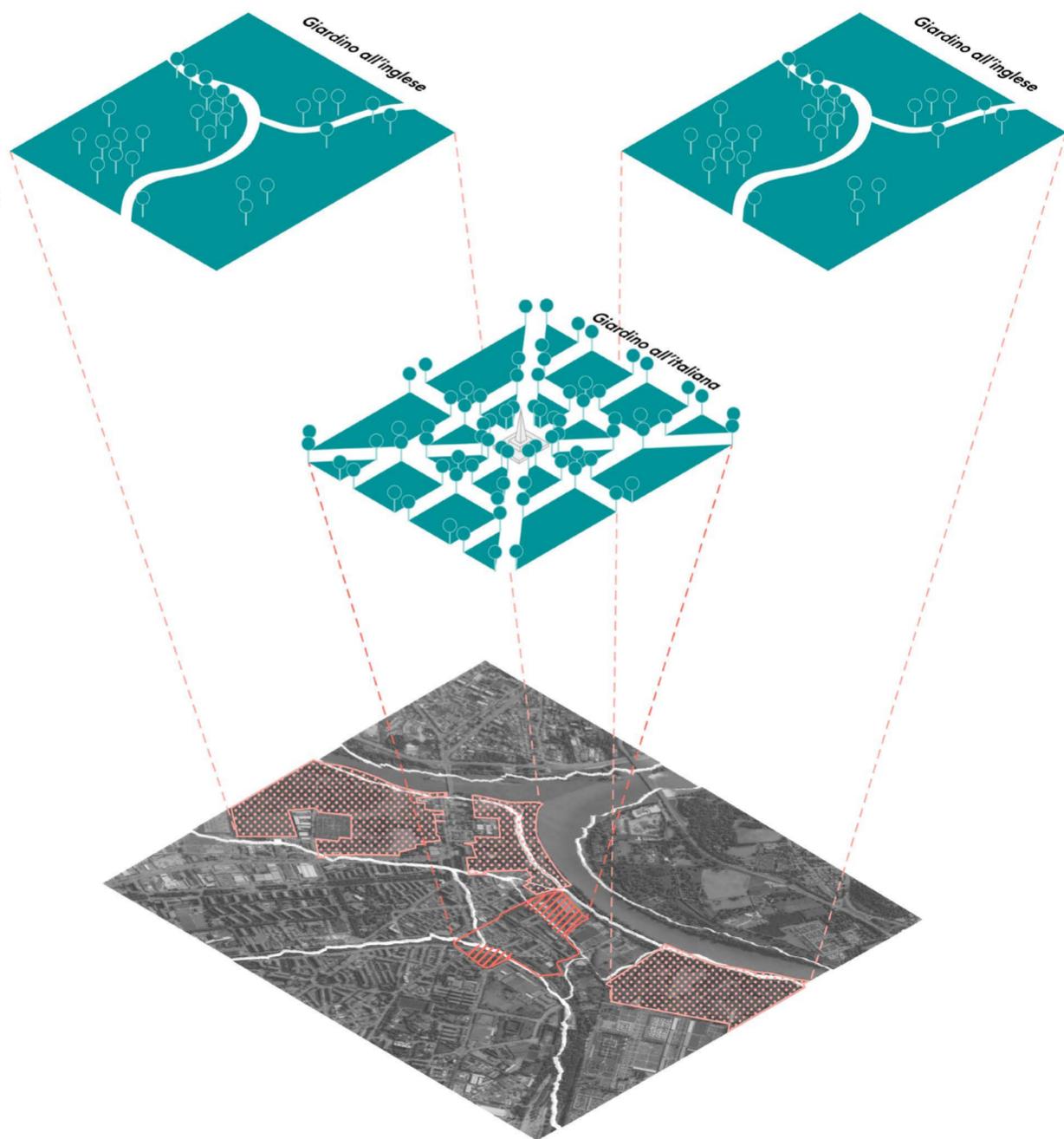
The historical nucleus of the FIMIT and the Piazzale CRI will be redefined, while in the other spaces we will work with the insertion of punctual elements.

been defined, the latter because it is the node capable of connecting the exit of the subway to the spaces of the village, a place already defined and designed but poorly used by citizens. As far as the remaining part of the area is concerned, the possibility of working with some **punctual elements**, such as **street furniture** and **water elements**, will have to be taken into consideration in order to give **visual and route continuity** to the users throughout the project.

3 - **Per approfondimenti:** cfr. Bonamico F., Defabiani V., Jaretti S., Maffioli M., Re L., Roggero Bardelli C., Vinardi M.G., *I giardini a Torino*, Lindau s.r.l., Torino 1991



Il Castello di Mirafiori, il Castello del Valentino e la Reggia del Viboccione



3.3.1 Giardino Vanzina-Viboccone.

Applicando questo concetto nell'area dell'ex FIMIT, si è pensato di definire un giardino che richiami le **originarie geometrie del Viboccone**, la residenza sabauda al posto della quale oggi sono situate la centrale termica della Manifattura e la relativa ciminiera. Ciò può essere fatto **recuperando** e **potenziando** le **assialità storiche** del Filatoio Vanzina e della Manifattura Tabacchi, il primo definito dall'asse alberato e dai fabbricati industriali adiacenti, a lato dei quali scorre un ramo del Canale del Regio Parco, disposto ortogonalmente alla facciata del filatoio stesso, il secondo coincidente con l'asse di simmetria della Manifattura su cui si impostano anche l'ingresso aulico del complesso, il cortile principale, Via Maddalene e la ciminiera della centrale termica. Lavorare con questi segni nella porzione retrostante alla Manifattura vuol dire dare **importanza** e **valore** a entrambi i **complessi industriali**, potenziando quei segni che oggi infrastrutturano l'area e che possono determinare gli assi del nuovo giardino; a questi percorsi principali ne verranno affiancati altri, utili a definire una maggior **permeabilità** degli spazi aperti che li configuri come veri e propri giardini all'italiana di richiamo sabauda. Uno di questi viene a crearsi per la necessità di **enfaticizzare** la **visuale**

che dà **sulla Basilica di Superga**: dalla ciminiera della Manifattura si prosegue parallelamente alla facciata dell'ex filatoio e alle teste dei capannoni industriali, strutture che delimitano uno spiazzo dal quale si apre una splendida visuale sulla collina retrostante; da questo punto è lecito proseguire con una passerella ciclopedonale che sia in grado di connettere in modo rapido le sponde e i parchi divisi dal Po.

Una volta definiti i percorsi è utile identificare le **nuove attività da insediare** al loro interno, seguendo il concetto del palinsesto e in modo da rivisitare in maniera moderna e innovativa le forme e gli elementi presenti nei giardini sabaudi. Un esempio è il tema dell'acqua che viene spesso

Il recupero e potenziamento delle assialità storiche del Filatoio Vanzina e della Manifattura Tabacchi si collegheranno ai nuovi percorsi rendendo l'area più permeabile e creando nuove visuali.

ritrovato e che può essere ripensato grazie alla presenza del canale, del fiume e del dislivello definito dalla depressione naturale del terreno, ma anche grazie a nuove **soluzioni** legate alla tematica della **sostenibilità ambientale**. In questo caso si fa riferimento alle problematiche derivate dall'erosione fluviale, che si può risolvere con l'inserimento di **aree**

destinate alla laminazione, un sistema che permette la creazione di nuovi bacini che possano contenere le acque del Po evitando l'erosione del corpo idrico stesso. Un'alternativa, non più legata al tema dell'erosione ma a quello della **valorizzazione del paesaggio** e al richiamo dei terrazzamenti tipici di alcuni giardini sabaudi, riguarda la possibilità di realizzare **impianti innovativi di biopiscine**: piscine di tipo ludico che utilizzano non più il sistema a cloro ma un sistema di purificazione naturale delle acque con apposite vasche o aree ospitanti piante e microorganismi acquatici (vedi immagini pp.287-288).

Il risultato sarà il tracciato di un grande giardino pubblico derivante dalla **sovrapposizione di segni storici** ben visibili, volontà storiche mai realizzate e segni nuovi volti a reinterpretare e a dare unitarietà al progetto, in modo da creare un **parco urbano geometrico di natura scenografica** che si differenzi da quelli esistenti, configurati come giardini all'inglese, ma che al contempo si integri al sistema naturale potenziandolo e richiamando alla memoria, seppur in maniera moderna e innovativa, i giardini della Corona di Delizie. Il **Vibocccone** rinasce proprio grazie ai suoi giardini: nello stesso modo in cui il suo nucleo venne mantenuto per poter realizzare la prima Manifattura Tabacchi, oggi saranno

Il risultato determinerà il recupero della traccia storica lasciata dal Vibocccone, che porterà alla definizione di un parco urbano geometrico di natura scenografica

le tracce industriali di quest'ultima a definire le nuove geometrie dei giardini ormai scomparsi. Il **recupero di una traccia nascosta nel tempo** aiuta quindi a ridisegnare gli spazi industriali morti, a ricucire il sistema dei parchi fluviali in quanto infrastruttura verde e rete di valorizzazione culturale, e alla caratterizzazione dell'area attraverso il potenziamento artistico-culturale del segno dell'acqua.

Vanzina-Vibocccone Garden.

Applying this concept in the area of the former FIMIT, it was decided to define a garden that **recalls the original geometry of the Vibocccone**, the Savoy residence in place of which today are located the thermal power plant of the factory and its chimney. This can be done by **recovering** and **enhancing** the **historical axis** of the Vanzina Spinning Mill and the *Manifattura Tabacchi*, the former defined by the tree-lined axis and the adjacent industrial buildings, alongside which runs a branch of the *Canale del Regio Parco*, arranged orthogonally to the facade of the spinning mill itself, the latter coinciding with the axis of symmetry of the factory on which are also set the courtyard entrance to the complex, the main courtyard, *Via Maddalene* and the chimney of the thermal power plant. Working with these signs in the portion behind the *Manifattura* means giving **importance** and **value** to both **industrial complexes**, enhancing those signs that today infuse the area and that can determine the axes of the new garden; these main paths will be flanked by others, useful to define a greater **permeability** of open spaces that configure them as real Italian-style gardens of Savoy appeal. One of these was created because of the need to **emphasize the view of the Basilica of Superga**: from the chimney of the



Stralcio di immagine, Vittoneto F., *Memoria*, 2000, olio su masonite, in *Torino, forme e colori: grandi motori Fiat e Manifattura Tabacchi*, Eleda, Milano, 2003



The recovery and strengthening of the historical axis of the Filatoio Vanzina and the Manifattura Tabacchi will be connected to the new routes, making the area more permeable and creating new views.

factory we continue parallel to the facade of the former spinning mill and the heads of the industrial sheds, structures that delimit an open space from which there is a splendid view of the hill behind; from this point it is possible to continue with a footbridge that is able to quickly connect the banks and parks divided by the Po.

Once the routes have been defined, it is useful to identify the **new activities to be set up** inside them, following the concept of the schedule and in order to revisit in a modern and innovative way the shapes and elements present in the Savoy gardens. An example is the theme of water, which is often found and can be rethought thanks to the presence of the canal, the river and the difference in

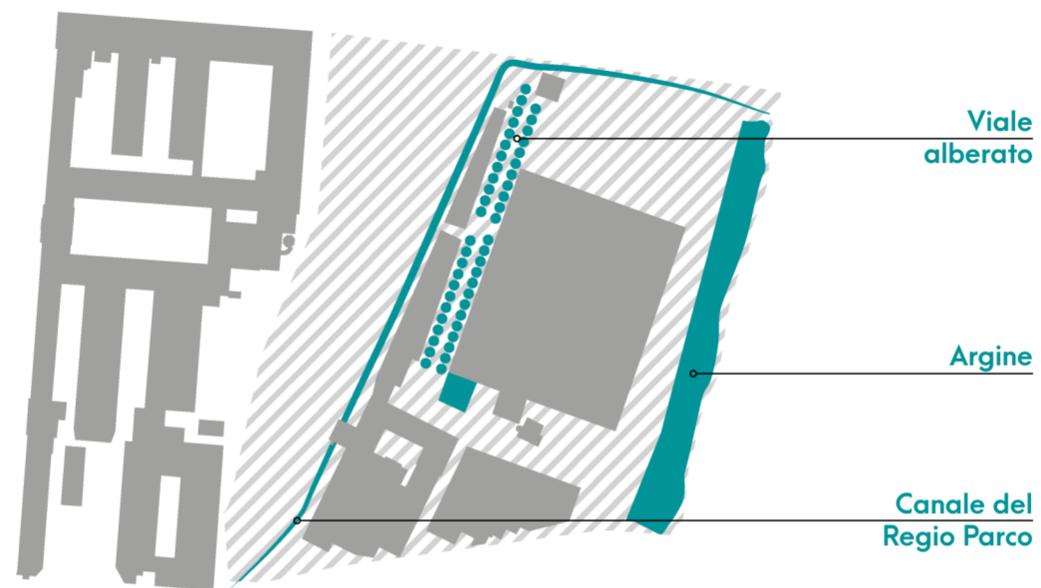
height defined by the natural depression of the ground, but also thanks to new **solutions** related to the theme of **environmental sustainability**. In this case reference is made to the problems arising from river flooding, which can be solved by the inclusion of **areas for lamination**, a system that allows the creation of new basins that can contain the water of the Po avoiding the flooding of the water body itself. An alternative, no longer linked to the theme of flooding but to the **enhancement of the landscape** and the appeal of the terraces typical of some Savoy gardens, concerns the possibility of creating **innovative bio-pools**: play pools that no longer use the chlorine system but a system of natural purification of water with special tanks or areas hosting aquatic plants and microorganisms (see pictures on p.287-288).

The result will be the layout of a large public garden resulting from the **superimposition of historical signs** that are clearly visible, historical will never realized and new signs aimed at reinterpreting and giving unity to the project, so as to create a **geometric urban park of scenic nature** that differs from the existing ones, configured as English gardens, but that at the same time integrates with the natural system by enhancing it and recalling the gardens

The result will determine the recovery of the historical trace left by Viboccone, which will lead to the definition of a geometric urban park of scenic nature.

of the *Corona di Delizie* in a modern and innovative way. The **Viboccone** is reborn thanks to its gardens: in the same way that its nucleus was maintained in order to create the first tobacco factory, today the industrial traces of the latter will define the new geometries of the gardens now disappeared. The **recovery of a disappeared trace** therefore helps to redesign the dead industrial spaces, to patch up the system of river parks as a green infrastructure and cultural enhancement network, and to characterize the area through the artistic and cultural enhancement of the water sign.

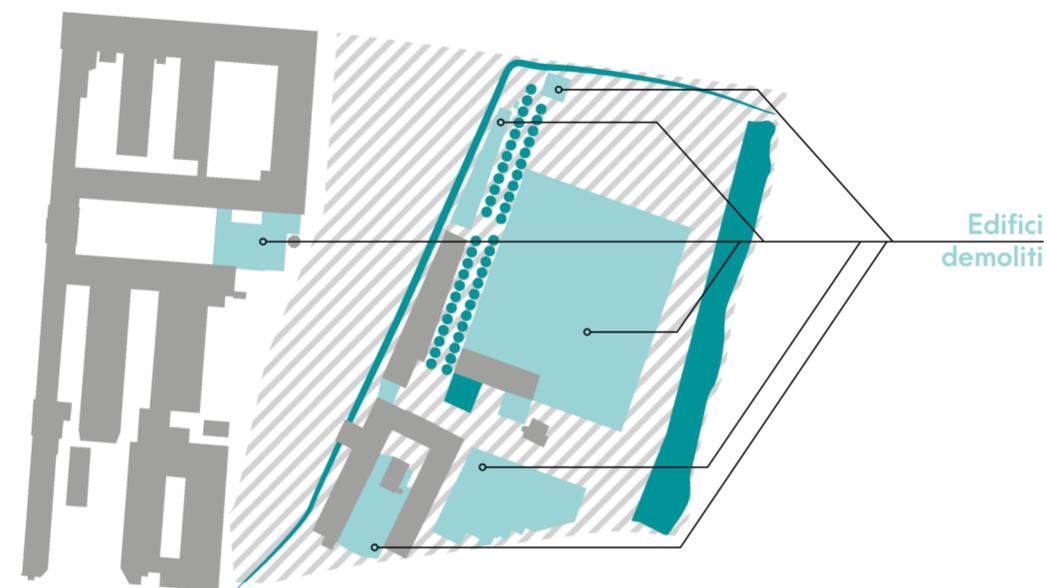
1 Fabbrica FIMIT allo stato esistente



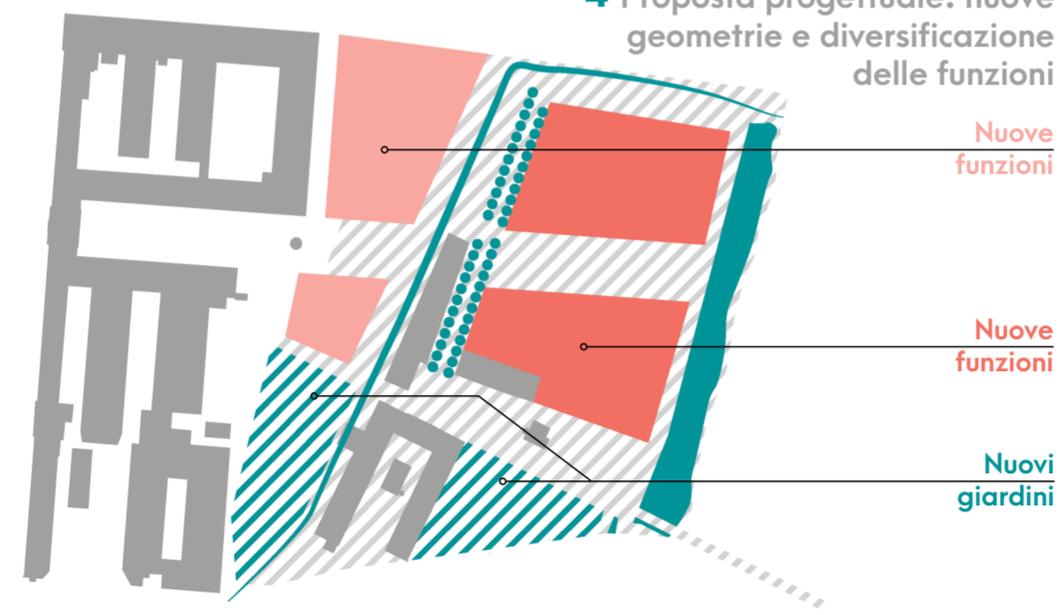
2 Individuazione degli assi storici e di nuova realizzazione



3 Demolizione



4 Proposta progettuale: nuove geometrie e diversificazione delle funzioni



3.3.2 Piazzale CRI-Tabacchi.

Anche per il piazzale Croce Rossa Italiana si applicherà la stessa strategia ma in modo leggermente differente, non essendoci una preesistenza industriale o aulica. Si proverà, pertanto, a **ricordare il passato dell'area** secondo le **funzioni** che nel tempo si sono susseguite su questo piccolo triangolo di terreno e si cercherà, anche in questo caso, di **riproporle** secondo un'interpretazione contemporanea. Trattandosi di un'area priva di segni e assi capaci di infrastrutturare il suolo ad eccezione del tracciamento appositamente progettato per il giardino pubblico, si cercherà di **potenziare tale disegno di parco urbano** in modo da migliorare la qualità dello spazio aperto, per attirare gli utilizzatori della metropolitana verso il borgo e verso gli spazi del *loisir* attraverso una coerenza di segni di qualità. Il

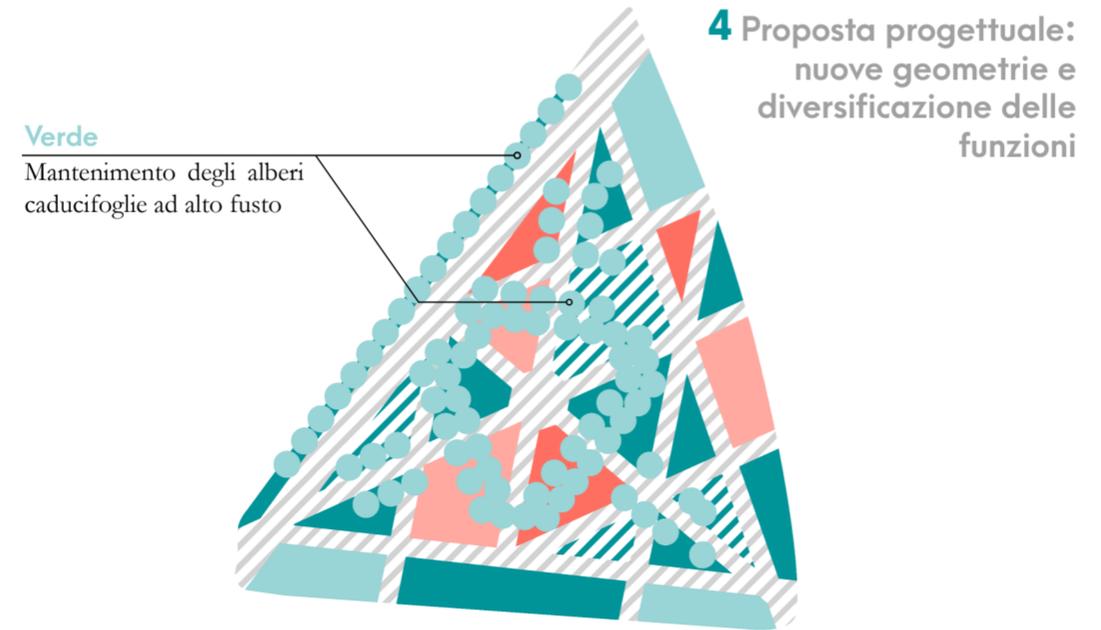
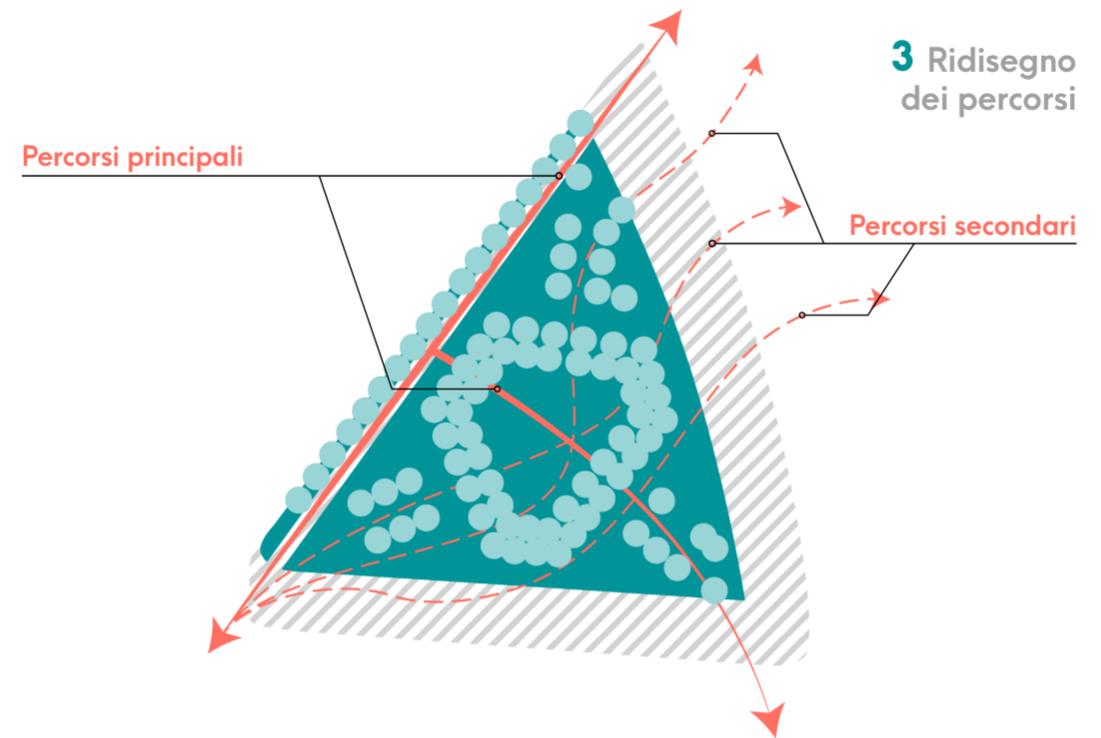
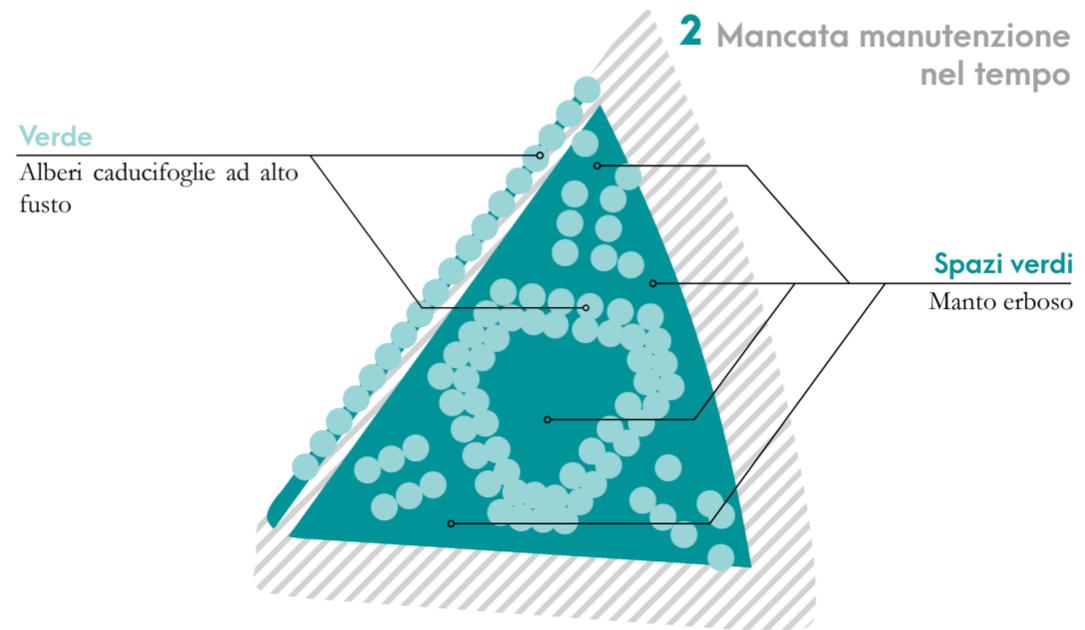
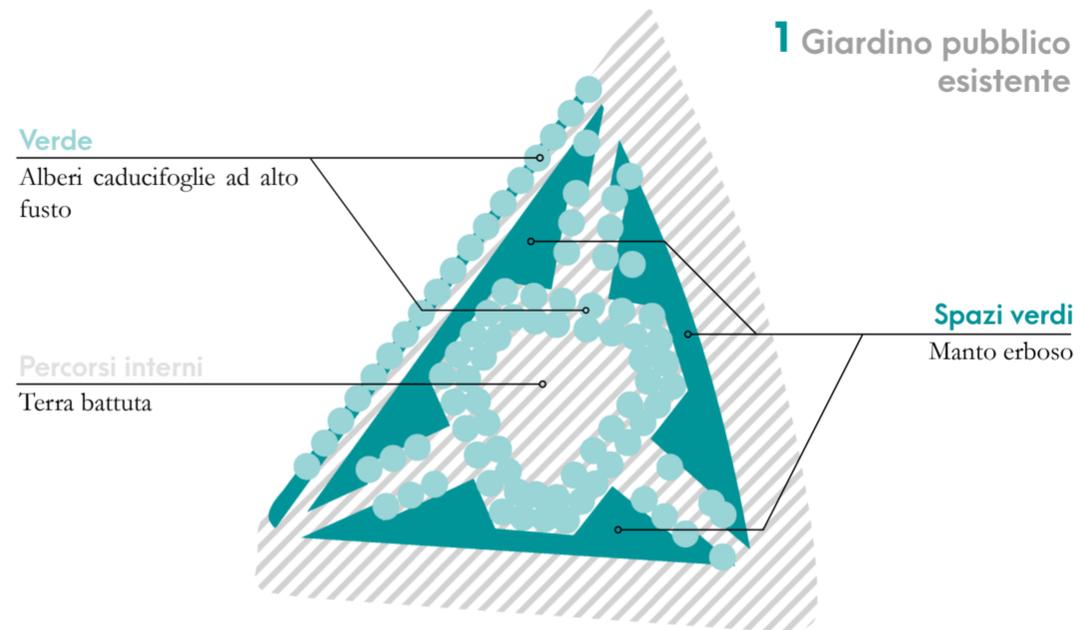
In questo caso c'è la volontà di potenziare il disegno del parco urbano, attraverso la ridefinizione di una geometria fatta di tracciati, che ricordi il passato aulico dell'area.

richiamo delle geometrie dei giardini del Viboccone e il ridisegno dei percorsi che possono collegare la fermata ai principali accessi al borgo hanno permesso di definire una **nuova geometria** fatta di **tracciati** utili al ridisegno della piazza. Coerentemente con il rinnovamento dei percorsi, gli spazi di risulta ottenuti perderanno parzialmente la loro configurazione di prato alberato, in modo da ricordare il passato dell'area e per **diventare**, dove necessario, parte dell'**hub di interscambio** previsto nelle linee guida. L'idea è quella di richiamare tutte le fasi del passato storico dell'area e delle sue antiche vocazioni in modo da renderle evidenti ai nuovi fruitori. Verranno quindi ridimensionati gli spazi verdi esistenti secondo una geometria fatta di percorsi pedonali e ciclabili, i quali creeranno a loro volta degli spiazzi più piccoli, ognuno con una propria funzione, ma sempre in modo da mantenere le caratteristiche del giardino pubblico (vedi immagini pp.291-292).

Piazzale CRI-Tabacchi. Also for the Italian Red Cross square the same strategy will be applied but in a slightly different way, as there is no industrial or courtly pre-existence. We will try, therefore, to **remember the past of the area** according to the **functions** that have followed over time on this small triangle of land and will try, even in this case, to **propose them again** according to a contemporary interpretation. Since this area is devoid of signs and axes capable of infrastructure of the soil, with the exception of the tracing specifically designed for the public garden, an attempt will be made to **enhance this urban park design** in order to improve the quality of the open space, to attract metro users to the village and to the spaces of the *loisir* through a coherence of quality signs. The recall of the geometries of the *Viboccone* gardens

In this case there is the desire to strengthen the design of the urban park, through the redefinition of a geometry made up of tracks, which recalls the courtly past of the area.

and the redesign of the paths that can connect the stop to the main accesses to the village have allowed to define a **new geometry** made of **paths** useful for the redesign of the square. Consistently with the renewal of the routes, the resulting spaces will partially lose their configuration of tree-lined lawn, so as to recall the past of the area and to **become**, where necessary, part of the **interchange hub** provided for in the guidelines. The idea is to recall all the phases of the historical past of the area and its ancient vocations in order to make them evident to new users. The existing green spaces will be resized according to a geometry made up of pedestrian and bicycle paths, which in turn will create squares, each with its own function, but always in such a way as to maintain the characteristics of the public garden (see pictures on pp.291-292).



3.4 Masterplan: frammenti di Viboccone

Sono quattro gli elementi alla guida del progetto, creando **continuità** tra il Piazzale Croce Rossa Italiana e l'area della FIMIT. Quattro le parti che oggi caratterizzano l'area per via della loro funzione per lo più divisoria. Il primo che si incontra uscendo dalla metro è il **Trincerone**, nuovo asse per la mobilità metropolitana e per quella leggera, che consentirà, con la sua ridefinizione come parco lineare, di arrivare rapidamente nella zona vecchia del borgo Regio Parco. Secondo elemento è il **borgo** stesso, reso più sicuro grazie agli interventi di riduzione del traffico veicolare e valorizzato nei suoi tratti caratteristici grazie ad un ampliamento delle aree pedonali e delle zone 30. Terzo è **Corso Regio Parco**, asse attualmente molto percorso dai mezzi privati, per il quale verrà eliminato in parte il traffico e fatta passare una ciclabile in tutta sicurezza, utile a collegare il centro storico da una parte e a Piazza Sofia e al vicino mercato di Corso Taranto dall'altra. Ultimo è il sistema di **hub di interscambio** per la **mobilità pubblica** e **dolce** che permettono la riduzione dei flussi di auto private verso il centro città a favore di metodi di spostamento più sostenibili.

Per quanto riguarda il Trincerone si tenta da molto tempo di apportare cambiamenti che lo facciano tornare ad essere riutilizzato in qualche modo. La città tuttavia ha dovuto attendere fino al 2019 per conoscere il futuro del passante, anno in cui è stato approvato il progetto per la nuova linea metropolitana. Questa decisione ha portato la **ridefinizione** di questo grande spazio, che potrebbe facilmente diventare un **punto di collegamento** tra due parti di città, per ora semi connesse tramite il nuovo tracciato su rotaia. Dalle strategie precedentemente suggerite e prendendolo in considerazione in quanto parte del palinsesto, è possibile dare origine ad un **impianto variegato e coerente** nella sua lunghezza, che sia in grado di **valorizzare** al massimo il **segno** che è stato lasciato dalla trincea all'interno dei quartieri, attuando una radicale trasformazione della sua struttura in maniera differente in base alle caratteristiche del tessuto urbano adiacente. L'intervento previsto grazie alla futura linea 2 della metropolitana occuperà, molto probabilmente, il sottosuolo su **due livelli**⁴: quello più in profondità, con il **tunnel** per il passaggio della metropolitana, e quello sovrastante che ospiterà un **parcheggio di interscambio lineare** lungo buona parte della lunghezza del Trincerone; in superficie, invece, verrà realizzato

un **parco lineare** con alberate a bordo strada che permetterà un più facile attraversamento dell'ex trincea. Nulla è previsto per il tratto che da Via Bologna porta all'ex Scalo Vanchiglia per il quale, concordemente con quanto indicato nelle linee guida e in continuazione col parcheggio di interscambio lineare, si può prevedere per un breve tratto la **conversione in hub interrato di mobilità sostenibile** dedicata alle auto elettriche, dato che ci troviamo anche a fianco di quello per le biciclette situato in Piazzale Croce Rossa Italiana e in concomitanza con la fermata Cimarosa-Tabacchi. L'unica parte per cui non c'è previsione di cambiamento è l'area più vicina allo Scalo Vanchiglia, entrata a far parte del progetto della *Variante 200* del PRG del 1995, che doveva collegarsi

Verrà ridefinito l'intero spazio del Trincerone, per consentire il collegamento tra la fermata e il Borgo, centro focale dell'intervento in cui verrà ripensata la viabilità.

alla *Spina 4*, e che avrebbe visto la nascita di residenze per il 60% e di ASPI-Terziario (Area di servizio alle persone e alle imprese) per il restante 40%. A questo si aggiunse la volontà da parte dei progettisti di utilizzare una **strategia bottom-up**, in cui avviene la costruzione della città dal basso con l'aiuto dei cittadini e che parte da interventi di tipo temporaneo per attrarre gli investitori necessari per i futuri sviluppi indetti dal mercato. Inoltre, con questo intervento sarebbe stata migliorata anche la **viabilità interna**, introducendo apposite strade per servire il nuovo isolato. La realizzazione, tuttavia, non è andata a buon fine, tanto da **abbandonare** nuovamente l'area in attesa di nuove proposte e investimenti.

Il **centro focale** di questi interventi rimane il **nucleo vecchio del borgo**, insieme all'omonimo corso che lo attraversa, già in parte riprogettato nei suoi spazi aperti negli anni '90. Diventa fondamentale, in questo caso, la **chiusura** quasi completa **al traffico** di Corso Regio Parco, asse di derivazione aulica che dovrà ora permettere una riconnessione tra la piazza pubblica più importante del borgo, Piazza Abba, e la nuova *Welfare City*: la parte immediatamente adiacente a questi due elementi verrà interamente **pedonalizzata**, mentre gran parte delle strade circostanti saranno definite come



zone 30. È utile introdurre a questo punto il **tema delle reti ciclabili**. Come già visto nel *BiciPlan* e nelle varie strategie del PRG, è prevista la connessione della rete tramite la realizzazione di un tracciato su via Bologna e, deviando il traffico, il potenziamento di Corso Regio Parco come asse ciclabile di collegamento tra il centro storico e Piazza Abba. Una modifica significativa del traffico necessita però di una **ridefinizione** dei

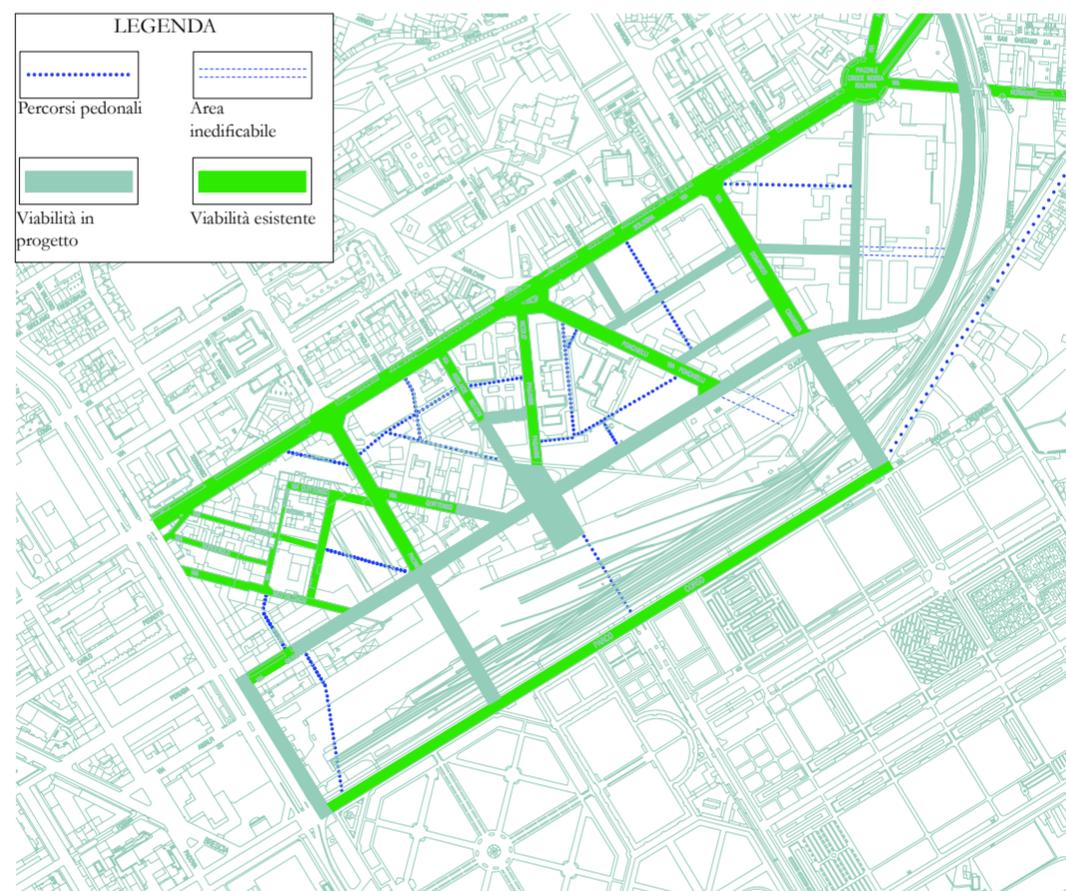
percorsi di scorrimento: si guarda quindi alle modifiche viarie programmate nelle NUEA per l'area di Scalo Vanchiglia e si considera la possibilità di **deviare il flusso di traffico** di Corso Regio Parco e Via Giacomo Zanella sulla futura prosecuzione di Via Domenico Cimarosa oltre l'ex Scalo Vanchiglia, facendo convergere le vetture su Via Bologna, l'asse designato allo spostamento veloce.

Come già accennato i nuovi percorsi ciclopedonali, ai quali si affianca quello previsto sul Trincerone per il collegamento tra Parco Colletta e Parco Sempione, e i grandi snodi di mobilità pubblica e carrabile verranno serviti da appositi **hub di interscambio intermodale**, a servizio di diversi fruitori. Nel progetto ne sono previsti **tre**: uno per lo *sharing* di vetture elettriche e biciclette in prossimità della fermata della metropolitana, che potrà essere utilizzato sia dai residenti che viaggiano verso il centro, sia da coloro che visitano la zona; mentre l'altro è collocato in Piazza Sofia, dove è prevista una futura uscita della linea 2 non ancora ben definita, in cui convergono i capolinea di alcuni bus per il centro e la periferia nord ed ovest e un parcheggio della GTT, attualmente utilizzato dai cittadini pendolari come vero e proprio parcheggio di interscambio.

Questi interventi, prevedono una **drastica riduzione del traffico veicolare** all'interno delle città per favorire uno spostamento sostenibile a discapito dell'auto privata, lo *status symbol* irrinunciabile che dovrà pian piano scomparire per favorire un maggior comfort del vivere. I vantaggi dello spostamento sostenibile sono infatti legati a una **maggiore salubrità dell'aria**, alla possibilità di effettuare

Nel Corso Regio Parco verrà introdotta una ciclabile in modo da collegarlo a Piazza Sofia, il secondo polo di interscambio nell'area.

movimento fisico quotidianamente, condizione che permette di **ridurre lo stress** e di vivere in maniera diversa e più partecipata la città. Ad esemplificare i possibili effetti positivi degli interventi citiamo quello che, non privo di critiche, ha permesso la pedonalizzazione di una parte del centro storico di Torino. Si tratta di *Via Garibaldi*, il primo intervento di questo tipo nella città, contestato soprattutto dai commercianti, che si sono dovuti ricredere dato il successo che è perdurato nel tempo fino ad arrivare ai giorni nostri⁵. Questo significa che la creazione di strade a servizio di pedoni e biciclette o semplicemente parti di strade utili a ridurre la velocità di transito dei veicoli a motore, come le zone 30, può portare benefici enormi. Questo è avvenuto tempo fa per il centro storico ma può essere **trasposto** anche **in altre parti più periferiche** che necessitano di interventi utili a renderle maggiormente vivibili e fruibili dai cittadini.



In conclusione, è stato disegnato un **Masterplan** d'area relativo alle **funzioni da insediare**, utile a mostrare una vista d'insieme dell'intervento previsto che permetterà di osservare nel complesso come siano state tradotte in soluzioni progettuali di massima le strategie, prima di arrivare alle scelte di dettaglio e agli zoom di alcune aree fondamentali. Vengono qui illustrate le **due aree principali di progetto** con i relativi interventi legati all'acqua e alla creazione della nuova polarità urbana, assieme agli edifici da valorizzare e alle variazioni di traffico utili a creare una nuova rete di percorsi capaci di tenere assieme il progetto e integrarlo al tessuto urbano frammentato presente. Vengono inoltre

mostrati gli allacciamenti dei percorsi creati rispetto alle reti più ampie che si strutturano a livello urbano, il cui progetto non verrà approfondito ma accennato in modo da fornire indicazioni utili alla creazione di segni con caratteristiche unitarie a livello urbano, come nel caso del Trincerone (vedi immagine p.302).

Masterplan: Viboccone fragments.

There are four elements that contribute to the success of the project, creating **continuity** between *Piazzale Croce Rossa Italiana* and the *FIMIT* area. Four are the parts that today characterize the area because of their function mostly divisive. The first one you meet when leaving the metro is the **Trincerone**, a new axis for

metropolitan and light mobility, which will allow, with its redefinition as a linear park, to arrive quickly in the old area of the village *Regio Parco*. The second element is the **village** itself, made safer thanks to the reduction of vehicular traffic and enhanced in its characteristic features thanks to an extension of pedestrian areas and 30 zones. The third is **Corso Regio Parco**, an axis currently used by private vehicles, for which traffic will be partly eliminated and a cycle path will be made to pass safely, useful to connect the area to the historic centre on one side and to *Piazza Sofia* and the nearby market of *Corso Taranto* on the other. The last one is the system of **interchange hubs** for **public** and **soft mobility** that allow the reduction of private car flows towards the city centre in favour of more sustainable travel methods.

As far as the *Trincerone* is concerned, we have been trying for a long time to make changes that make it reused in some way. However, the city had to wait until 2019 to know the future of the passerby, the year in which the project for the new metro line was approved. This decision led to the **redefinition** of this large space, which could easily become a **point of connection** between two parts of the city, for now semi-connected through the new rail route. From the strategies

previously suggested and taking it into consideration as part of the schedule, it is possible to give rise to a **variegated and coherent layout** in its length, which is able to make the most of the **mark** left by the trench within the neighbourhoods, implementing a radical transformation of its structure in a different way according to the characteristics of the adjacent urban fabric. The intervention planned thanks to the future line 2 of the underground will most likely occupy the underground on **two levels**⁴: the deeper one, with the **tunnel** for the passage of the underground, and the one above that will house a **parking lot for linear interchange** along much of the length of the *Trincerone*; on the surface, however, will be created a **linear park** with trees at the edge of the road that will allow

The entire space of the Trincerone will be redefined, to allow the connection between the stop and the Borgo, the focal point of the intervention in which the road network will be rethought.

Archivio Storico della Città di Torino, Via Garibaldi con tram e traffico, circa 1970





A cycle path will be introduced in Corso Regio Parco in order to connect it to Piazza Sofia, the second interchange point in the area.

an easier crossing of the former trench. Nothing is foreseen for the stretch from *Via Bologna* to the former *Scalo Vanchiglia*, for which, in accordance with the guidelines and in continuation with the linear interchange car park, the **conversion into an underground sustainable mobility hub** dedicated to electric cars can be foreseen for a short stretch, since we are also next to the one for bicycles located in *Piazzale Croce Rossa Italiana* and in conjunction with the *Cimarosa-Tabacchi* stop. The only part for which there is no change is the area closest to Scalo Vanchiglia, which became part of the 1995 PRG *Variante200* project, which was to connect to *Spina 4*, and which would have seen the creation of residences for 60% and ASPI-Tertiary (Service Area for People and Business) for the remaining 40%. To this was added the willingness on the part of the designers to use a **bottom-up strategy**,

in which the construction of the city takes place from the **bottom up** with the help of the citizens and which starts from temporary interventions to attract the investors necessary for the future developments launched by the market. In addition, this intervention would also improve the **internal road system**, introducing special roads to serve the new block. However, the construction was not successful, so much so that the area was **abandoned** again while waiting for new proposals and investments in the area.

The **focal point** of these interventions remains the **old nucleus of the village**, together with the course of the same name that crosses it, already partly redesigned in its open spaces in the 90s. It becomes fundamental, in this case, the almost complete closure to traffic of *Corso Regio Parco*, an axis of courtly derivation that will now allow a reconnection between the most important public square of the village, *Piazza Abba*, and the new Welfare City: the part immediately adjacent to these two elements will be entirely **pedestrianized**, while most of the surrounding streets will be defined as **zones 30**. It is useful to introduce at this point the **theme of cycling networks**. As already seen in the *BiciPlan* and in the various strategies of the PRG, it is foreseen the connection of the network

through the realization of a route on *Via Bologna* and, diverting the traffic, the strengthening of *Corso Regio Parco* as a cycle route connecting the historical centre and *Piazza Abba*. A significant change in traffic, however, requires a **redefinition of the routes**: therefore, we look at the road changes planned in the *NUEA* for the *Scalo Vanchiglia* area and consider the possibility of **diverting the traffic flow** of *Corso Regio Parco* and *Via Giacomo Zanella* to the future continuation of *Via Domenico Cimarosa* beyond the former *Scalo Vanchiglia*, making the cars converge on *Via Bologna*, the axis designated for fast travel.

As already mentioned, the new cycle and pedestrian routes, which are flanked by the one on the *Trincerone* for the connection between *Parco Colletta* and *Parco Sempione*, and the major public and vehicular mobility hubs will be served by **special intermodal interchange hubs**, at the service of different users. The project foresees **three** of them: one for the sharing of electric cars and bicycles near the underground station, which can be used both by residents travelling to the centre and by those visiting the area; while the other is located in Sofia Square, where a future exit of line 2, not yet well defined, is foreseen, where the terminus of some buses for the centre and the north and

west suburbs converge, and a *GTT* car park, currently used by commuters as a real interchange car park.

These interventions involve a drastic **reduction in vehicular traffic** within the city to promote sustainable travel at the expense of the private car, an essential status symbol that must gradually disappear from the historic centers to promote greater living comfort. The advantages of sustainable travel are in fact linked to a **healthier air**, the possibility of **physical movement** on a daily basis, a condition that makes it possible to **reduce stress** and to live the city in a different and more participatory way. To exemplify the possible positive effects of the interventions we cite the one that, not without criticism, has allowed the pedestrianisation of a part of the historical centre of Turin. This is *Via Garibaldi*, the first intervention of its kind in the city, contested above all by shopkeepers, who have had to rethink it given the success that has lasted over time until today⁵. This means that the creation of roads serving pedestrians and bicycles or simply parts of roads useful for reducing the speed of motor vehicles, such as zones 30, can bring enormous benefits. This happened some time ago for the historical centre but it can also be **transposed** to other **more peripheral parts** that need useful interventions to

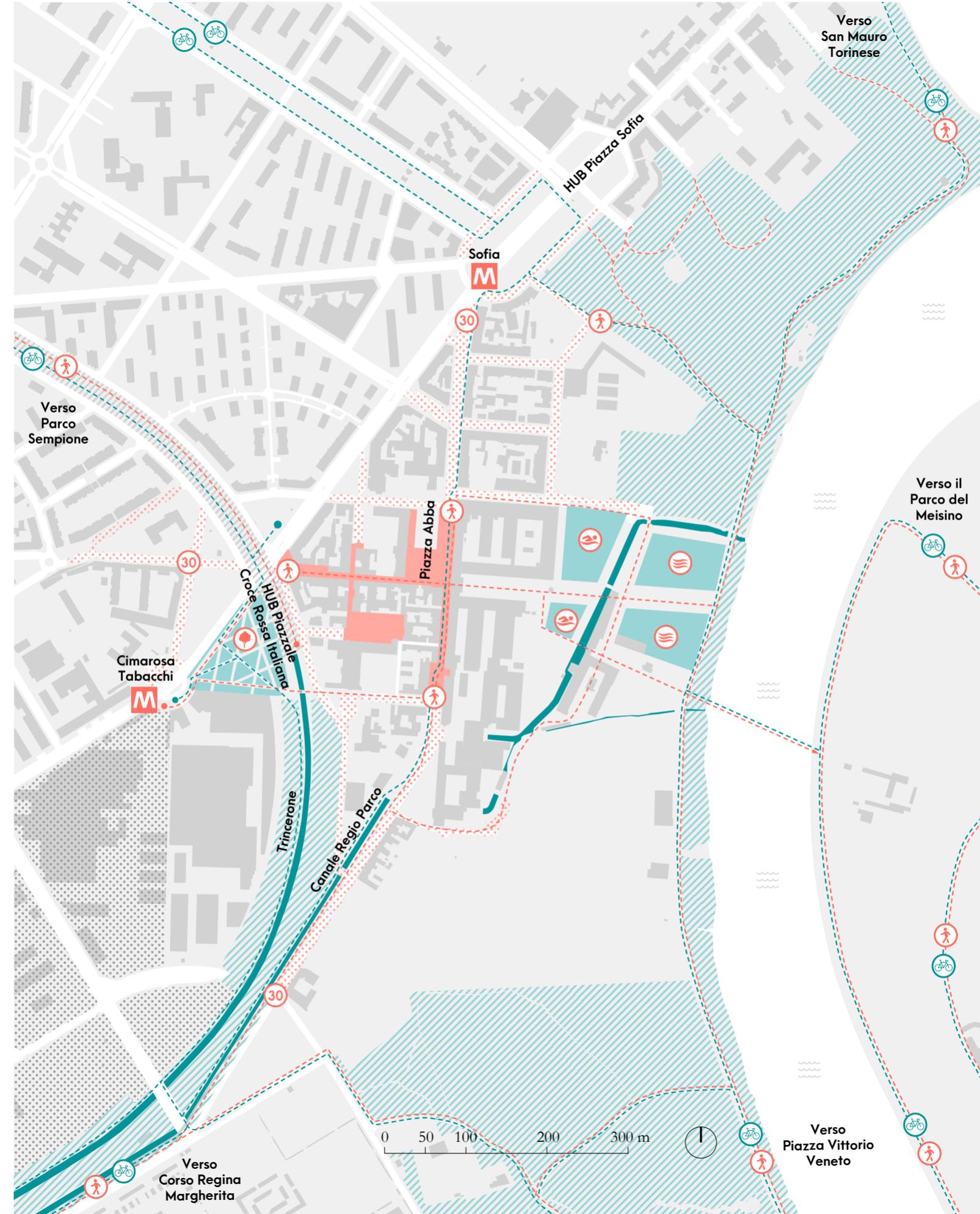
make them more liveable and usable by citizens.

In conclusion, an area **Masterplan** has been designed for the **functions to be installed**, useful to show an overall view of the planned intervention that will allow to observe how the strategies have been translated into general design solutions, before arriving at the detailed choices and zooms of some fundamental areas. Here are illustrated the **two main areas of the project** with the relative interventions related to water and the creation of the new urban polarity, together with the buildings to be enhanced and the traffic variations useful to create a new network of routes able to keep the project together and integrate it with the present fragmented urban fabric. The connections of the created routes are also shown with respect to the wider networks that are structured at urban level, whose project will not be studied in depth but will be mentioned in order to provide useful indications for the creation of signs with unitary characteristics at urban level, as in the case of the *Trincerone* (see picture on p.302).

4 - Città di Torino, Divisione infrastrutture e mobilità, *Linea 2 Metro. Studio di fattibilità*, 2008, pp. 6-8
 5 - Montaldo C., Socco C., *La strategia delle "zone 30": sicurezza, multifunzionalità e qualità ambientale delle strade urbane*, Angeli, Milano, 2005, p.172

- Isolati urbani 
- Edifici 
- Parchi 
- Ambito Scalo Vanchiglia 
- Aree da valorizzare 
- Aree pedonali 
- Zone 30 
- Trincerone e Canale Regio Parco 
- Fermata della linea 2 della metropolitana 
- Fiume Po 
- Presenza di vegetazione 
- Aree allagabili 
- Aree balneabili 
- Accesso zona 30 
- Percorsi ciclabili 
- Percorsi pedonali 

Masterplan funzioni >



3.5 Zoom di progetto

Si può ora scendere di scala per pensare a un **progetto** più di **dettaglio** per alcune delle aree viste nel Masterplan. Ci concentreremo in questo caso sulle due aree fondamentali per le quali abbiamo definito le caratteristiche generali e su cui si può scendere più in dettaglio: **Piazzale Croce Rossa Italiana** e l'**ex-FIMIT**. Si aggiungerà poi una parte relativa al Borgo Regio Parco in quanto fondamentale punto di collegamento tra le due, e una sulle aree del Trincerone e di Corso Regio Parco, punti fondamentali per la connessione a livello urbano dell'area agli altri spazi della città. Gli **approfondimenti** saranno utili a mostrare come si possa tradurre il **Masterplan** già discusso precedentemente in un **progetto realizzabile**, descrivendo come sia possibile sfruttare i numerosi vincoli e la frammentarietà accentuata dell'area a favore del progetto. Verranno attuate alcune **soluzioni** mantenendo un linguaggio e una modalità di intervento il più possibile coerente per ogni spazio trattato e per l'insieme, provando a dare **risposta** a tutte le questioni viste in questo e nei capitoli precedenti.

Il primo elemento ad essere delineato rappresenta proprio il punto di partenza

Il dettaglio ricadrà principalmente sulle aree del piazzale Croce Rossa Italiana e sull'ex FIMIT, passando anche per il Trincerone, il borgo e il corso Regio Parco.

grazie al quale è stata scritta la tesi: la **fermata Cimarosa-Tabacchi** della linea metropolitana e più in particolare **Puscita**, che raffigura la porta di ingresso alla nuova area riqualificata e rinnovata.

Project zoom. You can now go down the scale to think of a more **detailed design** for some of the areas seen in the Masterplan. In this case we will focus on the two fundamental areas for which we have defined the general characteristics and on which we can go down in more detail: **Piazzale Croce Rossa Italiana** and the **ex-FIMIT**. We will then add a part related to *Borgo Regio Parco* as a fundamental point of connection between the two, and one on the areas of *Trincerone* and *Corso Regio Parco*, fundamental points for the connection at urban level of the area to the other areas of the city. The **insights** will be useful to show how the Masterplan previously discussed can be translated into a **feasible project**, describing how it is possible to exploit the numerous constraints and the accentuated fragmentation of the area in favour of the project. Some **solutions**

The detail will fall mainly on the areas of the Italian Red Cross square and the former FIMIT, also passing through the Trincerone, the village and the Corso Regio Parco.

will be implemented keeping a language and a mode of intervention as coherent as possible for each treated space and for the whole, trying to give an **answer** to all the issues seen in this and in the previous chapters.

The first element to be outlined represents the starting point thanks to which the thesis has been written: the **Cimarosa-Tabacchi stop** of the metro line and more specifically the exit, which represents the entrance door to the new renovated and renovated area.

3.5.1 La metro, il piazzale CRI e il Trincerone

La tettoia della fermata e il nuovo arredo urbano. È l'uscita dalla metropolitana il luogo che dà il via alla **visita nell'area**, anticipandone le caratteristiche: come è stato possibile osservare a Torino nella tratta già esistente e a Napoli e Milano, **uscire** da queste strutture vuol dire **inserirsi**, ogni volta in maniera differente, in un **diverso ambito urbano**, emergendo da architetture con caratteristiche più o meno mimetiche rispetto a quello che le circonda. Trovandosi in una **località periferica** priva di una coerenza di insieme che possa essere modificata dalla presenza dell'uscita della metropolitana, può sembrare utile intervenire sulla fermata in maniera tale da **enfaticizzare la presenza di una polarità urbana** incentrata sul **loisir** e sulla **tematica dell'acqua**. Essendo già stato definito un progetto esecutivo per l'intera linea di metropolitana, che comprende anche il design delle uscite, il progetto si soffermerà sulla realizzazione di una semplice **pensilina di copertura** della fermata, elemento che potrà quindi declinarsi in maniera differente in tutta l'area adattandosi alle varie funzioni utili per il progetto. La volontà di richiamare la tematica dell'acqua fa sì che si sia deciso di realizzare una **copertura** formata da

portali in alluminio lucido in cui il materiale ricordi i riflessi dell'acqua e le piegature dei portali, posizionati a breve distanza gli uni dagli altri, creino forme sinuose che richiamino la **liquidità dell'elemento**. La **forma** del portale non è però scelta a caso: si tratta di una forma utile ad essere **riutilizzata in altre parti dell'area** quali l'asse principale della Manifattura Tabacchi e quelli della FIMIT, in modo da enfaticizzare alcuni coni ottici di particolare importanza, integrando nel corpo in alluminio anche apparecchiature utili all'illuminazione notturna e al raffrescamento estivo tramite la vaporizzazione. Laddove la scelta del portale non risulti adeguata al progetto e alle caratteristiche dell'area, si può comunque pensare di mantenere la **coerenza materica** dell'alluminio lucido a discapito della forma per creare elementi quali sedute, lampioni,

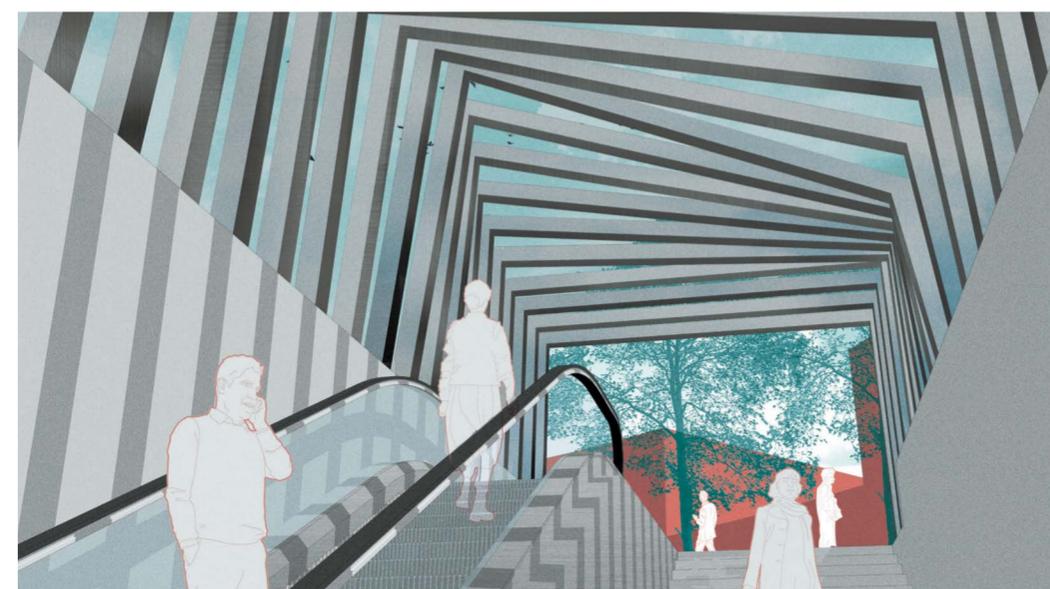
Il nuovo polo urbano viene enfaticizzato dai vari elementi ricorrenti nell'area, che riprendono sia la forma della pensilina della fermata sia il materiale, che ricorda l'acqua.

dissuasori anti traffico e altri elementi di **arredo urbano** in base alla necessità.

The stop canopy and the new street furniture. It is the exit from the subway that starts the **visit in the area** anticipating its characteristics: as it has been possible to observe in Naples and Milan, **leaving** these structures means to insert oneself, each time in a different way, in a **different urban environment**, emerging from architectures with more or less mimetic characteristics compared to what surrounds them. Being in a **peripheral location** without an overall coherence that can be modified by the presence of the subway exit, it may seem useful to intervene on the stop in such a way as to **emphasize the presence**

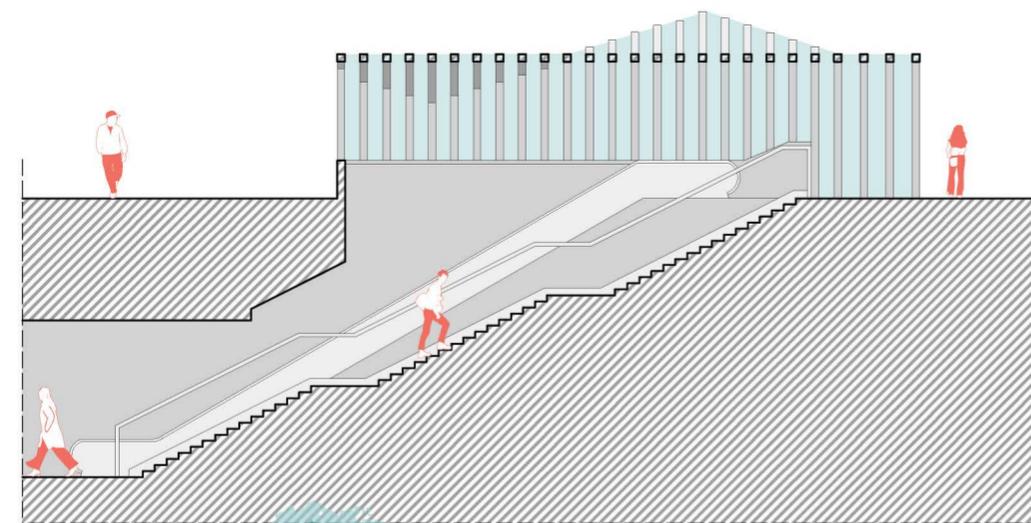
The new urban centre is emphasized by the various elements recurring in the area, which take up both the shape of the shelter of the stop and the material, reminiscent of water.

of an **urban polarity** centered on the **loisir** and the **theme of water**. Since an executive project has already been defined for the entire metro line, which also includes the design of the exits, the

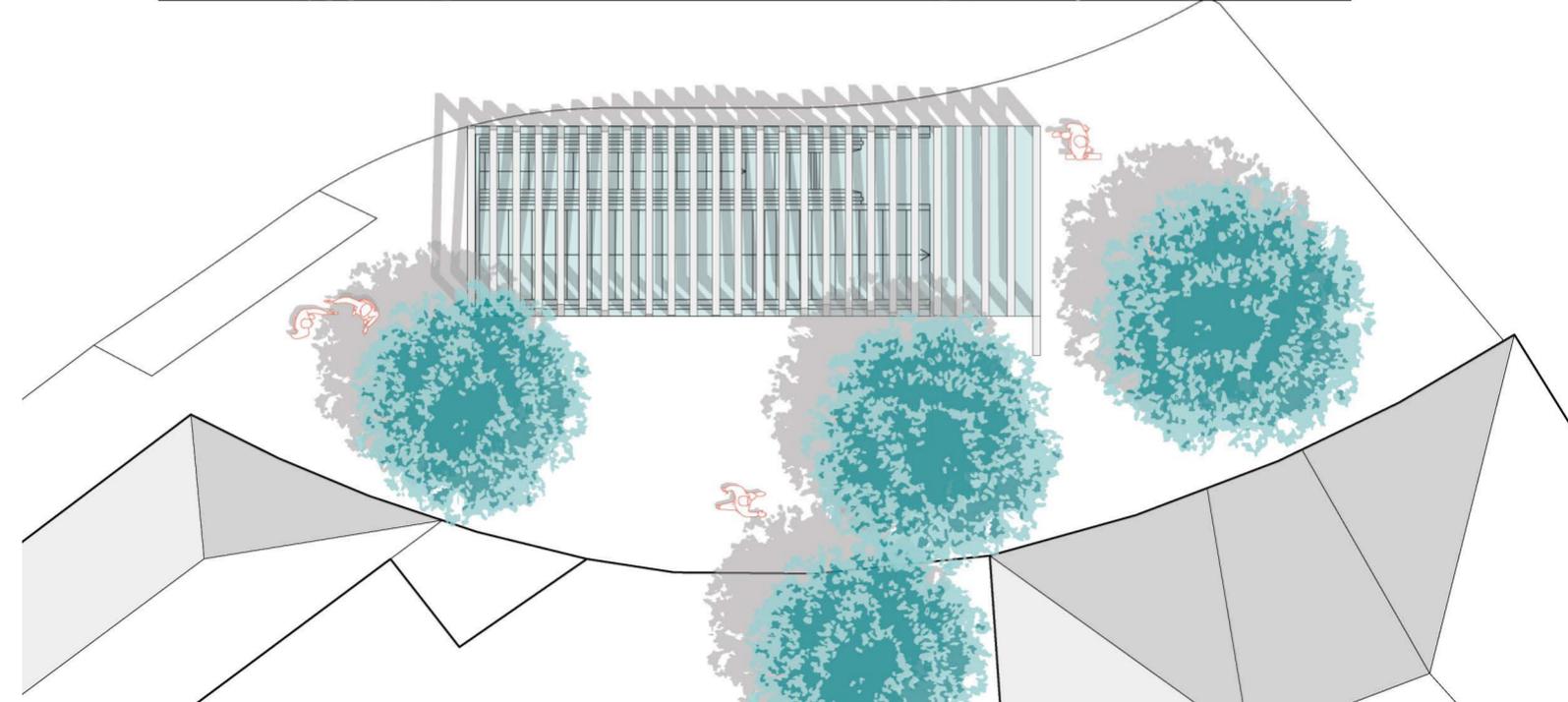


Vista dall'interno della copertura della fermata della metropolitana Cimaraosa-Tabacchi

project will focus on the construction of a simple **canopy to cover the stop**, an element that can therefore be declined in a different way throughout the area, adapting to the various functions useful for the project. The desire to recall the theme of water throughout the area means that it was decided to create a **roof** made of **polished aluminium portals** in which the material recalls the reflections of the water and the folds of the portals, positioned a short distance from each other, creating sinuous shapes that recall the **liquidity of the element**. The **shape** of the portal, however, is not chosen at random: it is a useful shape **to be reused in other parts of the area** such as the main axis of the *Manifattura Tabacchi* and those of *FIMIT*, in order to emphasize some optical cones of particular importance, integrating in the aluminium body also equipment useful for night lighting and summer cooling through vaporization. Where the choice of the portal is not suitable for the project and the characteristics of the area, we can still think of maintaining the **material consistency** of polished aluminum at the expense of the shape to create elements such as seats, street lamps, traffic bollards and other elements of **urban furniture** according to the need.

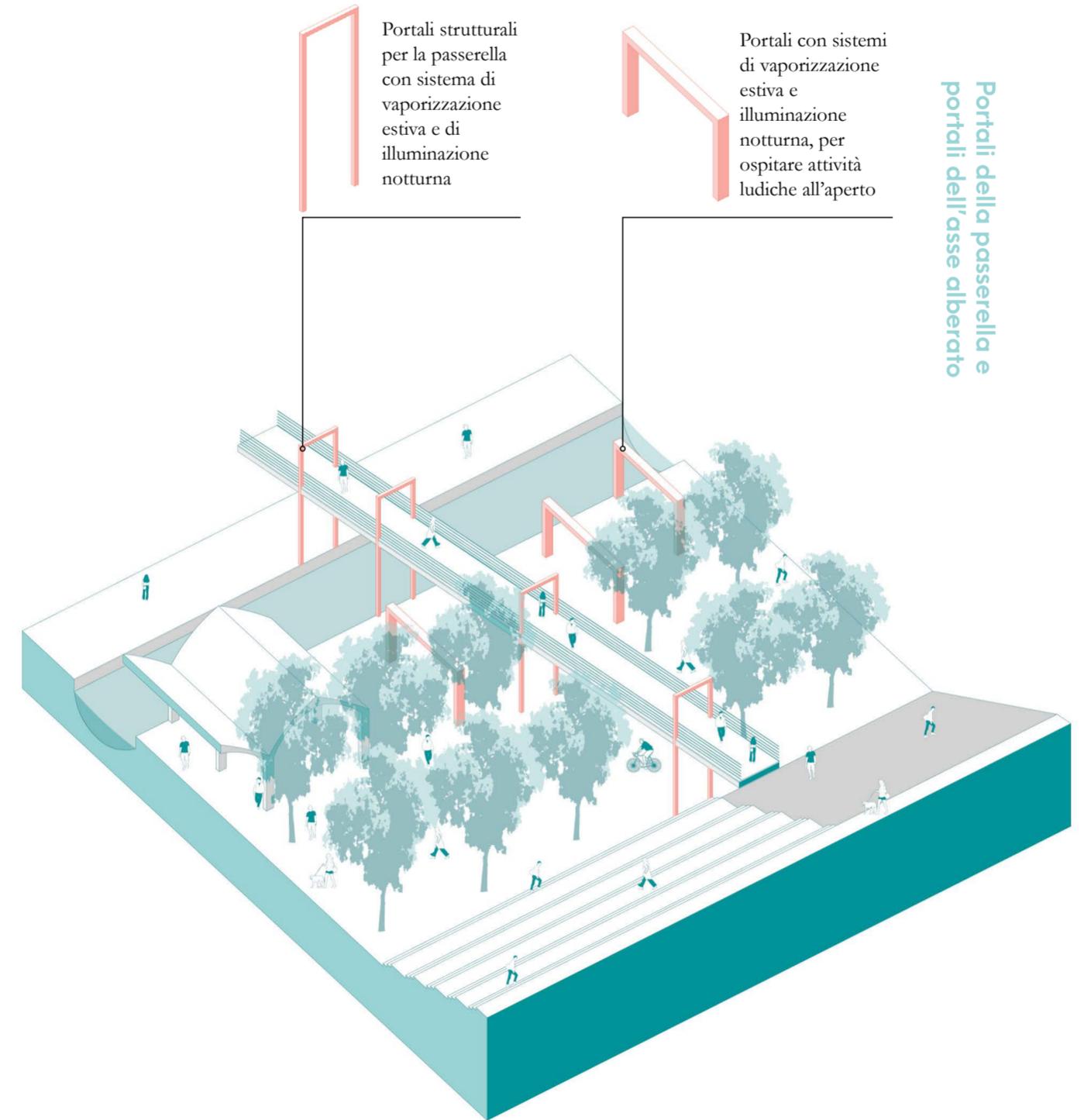
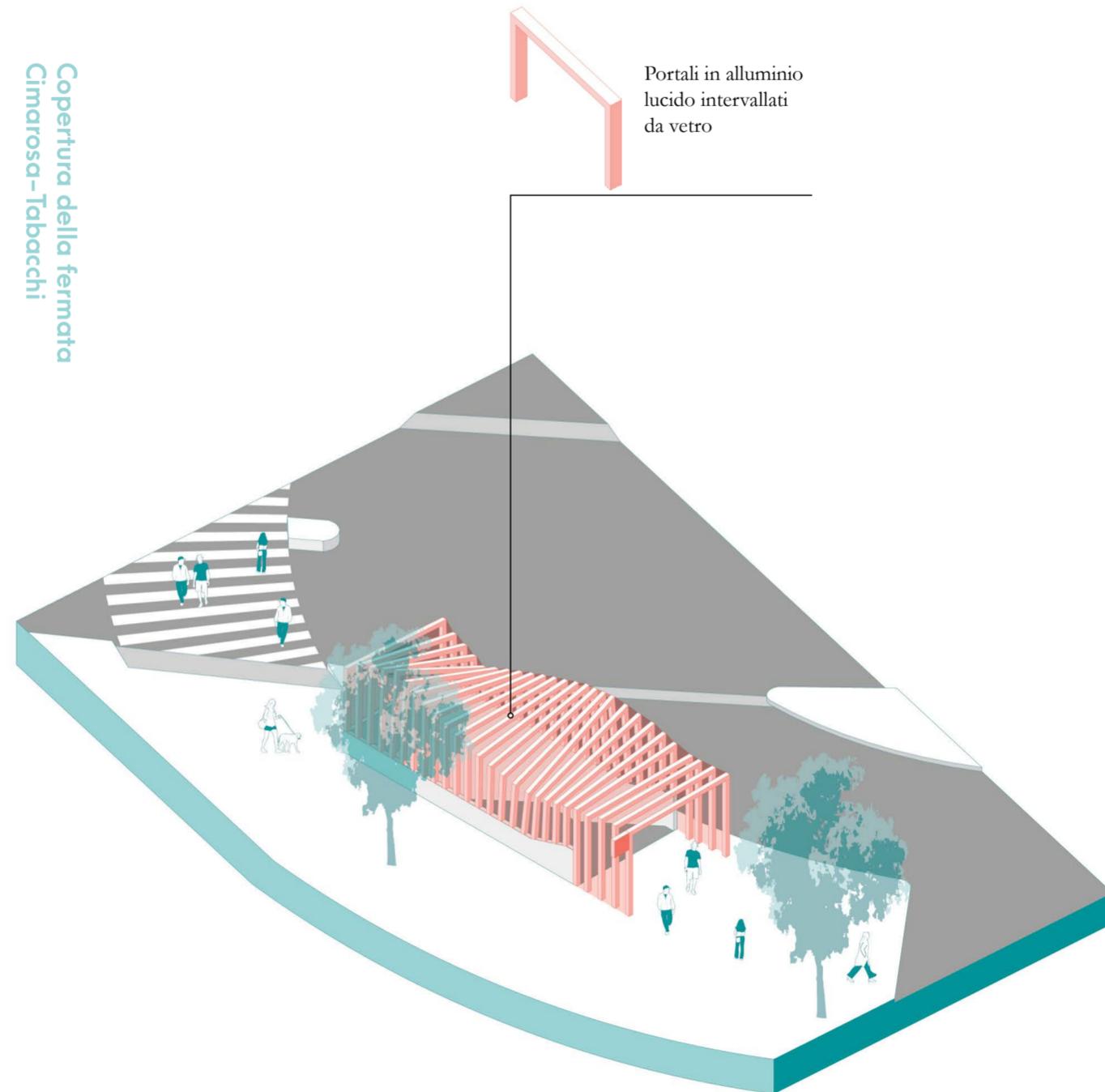


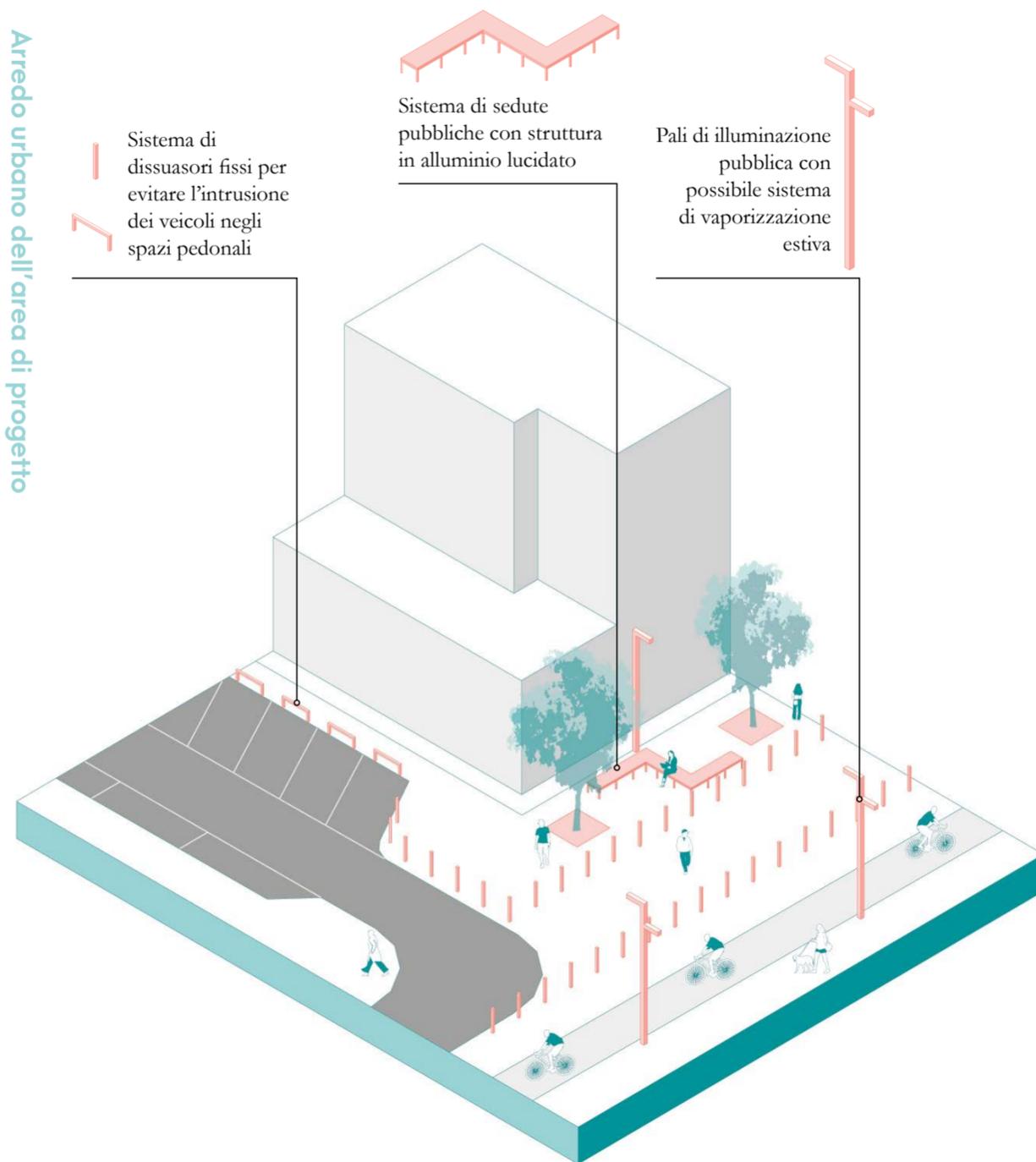
Interno fermata
 | Pianta, prospetto
 e sezione dell'uscita
 della metropolitana
 Cimarosa - Tabacchi



0 1 2 5 10 m

Copertura della fermata
Cimarosa-Tabacchi





APPROFONDIMENTO IN DEPTHS

Una polarità di interscambio.

Come in altri casi nazionali e internazionali molte fermate della metropolitana si collocano in **posizioni strategiche** utili a creare hub di interscambio multimodali che si relazionano agli aspetti della mobilità a livello urbano. Si sono osservate alcune soluzioni e progetti per la città nel corso del viaggio studio a **Milano** e **Napoli**: la **linea Rossa** di Milano e quella di Napoli si collocano infatti a **sistema** con le altre linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano, a partire dalle principali stazioni cittadine, fino a congiungersi in periferia con parcheggi di interscambio per la mobilità privata. Si tratta di soluzioni tattiche che consentono di **interconnettere le reti di mobilità** alleggerendo il traffico all'interno del centro urbano e ne migliorano la vivibilità riducendo l'effetto dell'isola di calore e incrementando la qualità dell'aria. Un esempio è il sistema di mobilità che infrastruttura Napoli, disposto in modo da creare **tre anelli** interconnessi: la **linea di metropolitana**, le **linee vesuviane** e quelle **flegree**⁶, sistemi di mobilità diversi ma legati in modo da servire l'intero territorio urbano ed extraurbano tramite sistemi di trasporto

diversificati. I **punti di connessione** tra questi anelli coincidono appunto con i principali **snodi** di interscambio, mentre altri poli di interscambio minore si possono trovare nelle aree periferiche, sistemi pensati in modo da eliminare il flusso automobilistico nel centro storico condensandolo in ampi parcheggi a basso costo situati in zone periferiche. Un caso esemplificativo lo possiamo trovare nella fermata di **Frullone**, visitata appositamente durante il corso del viaggio studio per discutere di queste tematiche. Si tratta di una fermata situata nella **periferia nord** della città e recentemente **affiancata da un nuovo parcheggio** di interscambio che permette ai pendolari di raggiungere facilmente il centro storico attraverso la linea metropolitana.

Avendo già citato **Copenhagen** come capitale europea del trasporto sostenibile

A Napoli l'*hub* si declina in parcheggio per auto vicino alla linea metropolitana, a Copenhagen diventa un parcheggio per sole biciclette.

non si può non citare un caso studio interno alla città che declina la tematica in relazione alla mobilità sostenibile **connettendo** diverse **linee di trasporto pubblico** a un ampio **parcheggio per biciclette** utili a una snella e rapida fruizione degli spazi del centro storico. Il caso trattato è quello di **Nørreport Station**, una stazione di interscambio tra numerose linee ferroviarie, di metropolitana e di autobus urbani, il cui progetto prevede la risistemazione della piazza esistente, situata nei pressi del centro storico, per la realizzazione di un'ampia **piattaforma liberamente fruibile dai pedoni** e dotata di ampi spazi per il posteggio delle biciclette. Nonostante il linguaggio compositivo risulti modaiolo e difficilmente capace di integrarsi al tessuto storico adiacente,

l'intervento mostra alcune scelte interessanti riguardanti la collocazione dei **parcheggi**, non situati in strutture coperte ma situati in appositi **spazi ribassati** che li rendono poco impattanti dal punto di vista visivo ma **integrati al linguaggio** complessivo del progetto. Ci troviamo di fronte a un progetto che **valorizza ed enfatizza gli stalli** per le biciclette, collocandolo al centro del progetto e declinandolo come segno espressivo capace di caratterizzare le forme della nuova piazza⁷.

Spostandosi ora ad osservare la **nuova linea di metropolitana a Torino**, ci si imbatte con un progetto di metropolitana già realizzato, le cui polarità di interscambio principali sono state scelte e potranno avere un forte

impatto sull'utilizzo dell'auto privata. In particolare sono previsti **parcheggi** di interscambio presso a **Orbassano, Anselmetti e San Mauro-Pescarito**, nei pressi delle relative stazioni, oltre al più importante snodo di interscambio a **Porta Nuova** con la stazione, la linea 1 e alcune fra le principali linee di bus e tram urbani. A queste si aggiungeranno alcune **polarità** di interscambio **minori**, riservate non a chi arriva da fuori Torino ma a chi si sposta all'interno della città, tra queste troviamo **Piazza Sofia**, il grande snodo automobilistico e di mezzi pubblici, e il **Trincerone**, per il quale è previsto un importante parcheggio di interscambio lineare che prosegue in concomitanza col tracciato della metropolitana. È quindi utile tenere in considerazione i casi europei e italiani osservati in modo da **progettare** in maniera **efficiente** gli spazi da destinare alla mobilità soprattutto in previsione di una **futura riduzione dell'utilizzo dell'auto privata** nel centro città a favore di una mobilità più sostenibile.

An interchange polarity. As in other national and international cases, many metro stops are located in **strategic positions** useful to create multimodal interchange hubs located in strategic positions in relation to mobility aspects at urban level. Some strategic solutions and projects for the city were observed during the study trip to **Milan and Naples**: the **Milan Red Line** and the Naples line are in fact a **system** with the other urban and suburban public transport lines, starting from the main city stations, up to the suburbs with interchange parking for private mobility. These are strategic solutions that make it possible to **interconnect the mobility networks** by relieving traffic within the city centre and improving liveability by reducing the heat island effect and increasing air quality. An example is the mobility system that infrastructure Naples, arranged in such a way as to create **three interconnected rings**: the **metro line**, the **Vesuvius** and the **Phlegrean lines**⁶, different mobility systems but interconnected so as to serve the entire urban and suburban territory through diversified transport systems. The **connection points** between these rings coincide precisely with the main interchange **hubs**, other minor interchange poles can be found in peripheral areas, systems designed to eliminate the flow of cars in the historic



Cobe From Copenhagen, *Nørreport Station* - <https://cobe.dk/place/norreport-station>

center condensing it into large low-cost parking lots located in peripheral areas. An illustrative case can be found in the **Frullone** stop in Naples, which was specifically visited during the course of the study trip to discuss these issues. This is a stop located in the **northern outskirts** of the city and recently **flanked by a new interchange car park** that allows commuters to easily reach the historic center through the metro line.

Having already mentioned **Copenhagen** as the European capital of sustainable transport, one cannot fail to mention a case study within the city that declines the issue in relation to sustainable mobility by **connecting** several **public**

In Naples the hub is a car park near the metro line, in Copenhagen it becomes a bicycle parking lot.

transport lines to a large **bicycle parking** area, which is useful for a quick and easy use of the historic centre. The case study is that of **Nørreport Station**, an interchange station for numerous railway, metro and city bus lines, whose project involves the reorganization of the existing square, located near the historic center, for the construction of

a large **platform** freely **accessible by pedestrians** and equipped with ample space for parking bicycles. Although the compositional language is fashionable and difficult to integrate with the adjacent historical fabric, the intervention shows some interesting choices regarding the location of the **parking lots**, not located in covered structures but located in special **lowered spaces** that make them little impact from the visual point of view but **integrated with the overall language** of the project. We are faced with a project that **enhances** and **emphasizes the stalls** for bicycles, placing it at the center of the project and declining it as an expressive sign capable of characterizing the forms of the new square⁷.

Moving now to look at the **new metro line in Turin**, we come across a metro project already completed, whose main interchange polarities have been chosen and may have a strong impact on the use of private cars. In particular, there will be interchange car parks at **Orbassano, Anselmetti** and **San Mauro-Pescarito**, near the relevant stations, as well as the most important interchange junction at **Porta Nuova** with the station, Line 1 and some of the main urban bus and tram lines. To these will be added some minor interchange polarities, reserved not for those arriving from outside

Turin but for those who move within the city, among these we find **Piazza Sofia**, the major junction for cars and public transport, and the **Trincerone**, for which there is an important parking lot of linear interchange that continues in conjunction with the metro route. It is therefore useful to take into consideration the European and Italian cases observed in order to **efficiently design** the spaces to be allocated to mobility, especially in view of a future **reduction in the use of private cars** in the city centre in favour of more sustainable mobility.



Cobe From Copenhagen, *Nørreport Station* - <https://cobe.dk/place/norreport-station>

6 - ANM azienda napoletana mobilità s.p.a., *Linee metropolitane* - http://www.anm.it/index.php?option=com_content&task=view&id=30&Itemid=42

7 - David Bravo, *Nørreport Station, Public Space* - <https://www.publicspace.org/works/-/project/j057-n-rreport-station>

Uscire dalla Metropolitana: preannunciare il cuore del progetto.

Il piazzale Croce Rossa Italiana è il punto più **vicino** all'uscita della nuova Metro, **luogo** che dovrà risultare **rappresentativo** in quanto capace di preannunciare, dopo la copertura dell'uscita, una nuova polarità urbana. Qui il visitatore riconoscerà subito il **sistema del palinsesto** e si troverà inserito in un **percorso** caratterizzato dai frammenti del passato dell'area, oltre che dal susseguirsi dei richiami al **tema dell'acqua**. Sarà, quindi, immediato il riconoscimento del nuovo **hub intermodale**, in parte integrato nel disegno del suolo per quanto riguarda il *bike sharing* e i parcheggi per le bici private, e in parte situato nel sedime del Trincerone, ovvero il parcheggio per le

Nel piazzale verrà riconfigurato lo spazio grazie ad un nuovo sistema di percorsi, che creeranno piazze per il posteggio di biciclette e aree ludiche con giochi d'acqua.

auto elettriche. Inoltre, una parte verrà appositamente **rialzata** in modo da scavalcare il grande snodo infrastrutturale di Via Bologna, rendendo più agevole il passaggio ai fruitori del parco lineare. Sarà quindi un **segno percepibile da lontano** in quanto collocato ad un

livello più elevato rispetto alla strada, caratteristica che renderà più facile anche la localizzazione del parcheggio interrato.

La **nuova configurazione** dei giardini del piazzale dovrà quindi **agevolare lo spostamento** dei futuri fruitori in direzione del borgo attraverso il nuovo disegno di suolo, che evita di riprogettare interamente la piazza, in quanto mantiene le **alberature** presenti e parte delle aree a giardino, e propone la realizzazione di un **nuovo sistema di percorsi** integrati a quelli già esistenti, insieme all'inserimento di aree per il **posteggio delle biciclette**, di un nuovo sistema di raffrescamento estivo, che utilizza sia la **vaporizzazione** che le **fontane a sfioro**, anche inserite a scopo ludico per i più piccoli, e alla parziale sostituzione della vegetazione attuale con nuove **piantumazioni a basso costo di manutenzione**, utili al

richiamo delle attività passate. Il tutto permette quindi di rievocare le antiche vocazioni del Regio Parco, anche grazie alla possibilità di inserire **installazioni artistiche** per enfatizzare alcuni utilizzi che al giorno d'oggi sarebbero difficili da attuare; un esempio è il servirsi delle ampie distese boschive come terreno di caccia da parte dei Savoia, attività che oggi è controllata e lontana dalla vita della città.

Prima dell'arrivo al Borgo ci si trova di fronte al grande **tracciato** del Trincerone. L'importante segno urbano viene ripensato su **più livelli** per ospitare il tunnel della metropolitana e un parcheggio di interscambio per le auto, nella parte interrata, e un parco lineare in superficie. La nostra progettazione è volta, in questo caso, a dare una **nuova definizione ai nodi cruciali** utili a valorizzare le parti di progetto non ancora considerate, delineando il nuovo segno secondo nuove modalità più conformi al progetto del Piazzale Croce Rossa Italiana. Considerando le specifiche richieste dal PRG di **rivalutare le viste** sul Trincerone e su Via Maddalene, insieme alla nostra idea di **potenziare l'identità del borgo**, è possibile definire una proposta che preveda l'**allungamento** e il **potenziamento** del Trincerone in quanto nuova infrastruttura di mobilità sostenibile. Si tratta, come già accennato,

Il Trincerone, invece, ospiterà un parcheggio di interscambio e un parco lineare, in parte rialzato e in affaccio sul segno d'acqua, in modo da spettacolarizzarlo.



Vista dell'interno del Piazzale Croce Rossa Italiana e dei tre percorsi che portano al borgo e all'area del *laisir*

di rialzare il segno del tracciato al di sopra del livello stradale creandovi un **percorso ciclopedonale** che permetta uno sguardo d'insieme dell'area, valorizzando le viste sopra citate, dando **continuità di segno** anche al di sopra dell'asse veicolare di Via Bologna e creando una nuova struttura di forte richiamo per i fruitori, capace di portare i flussi verso il borgo ma anche verso i parchi a cui viene collegato: Parco Sempione e in un futuro magari anche quello in Scalo Vanchiglia. L'attuale spazio del passante non interessato al nuovo progetto della metro verrà quindi colmato tramite la realizzazione di un nuovo hub a disposizione delle auto elettriche e dello *sharing*, che si interromperà poco prima del ponte in rocailles. Il **ponte pedonale** è oggi l'unico elemento

rialzato che attraversa l'ex ferrovia e che ne disegna una sezione ben visibile, utile a mostrare la **dimensione originale** del percorso un tempo attraversato dai convogli. Tagliando di netto il percorso ciclopedonale e l'hub di mobilità sostenibile sul Trincerone si crea così un **punto panoramico** che permetterà la **valorizzazione del segno** non solo nella sua lunghezza, ma anche nella sua sezione, memoria storica di un solco in grado di dividere il tessuto urbano. Questo sarà il punto in cui si potrà ammirare un segno artistico legato all'acqua capace di proseguire la valorizzazione della lunga cicatrice attraverso la **spettacolarizzazione dell'elemento** stesso: una vasca con al fondo una lama d'acqua in movimento che espone in modo chiaro la pendenza

del Trincerone nella sua parte finale e che **enfattizza**, attraverso la sua caratteristica specchiante, **il solco** che questo lasciava nella città.

Getting out of the Metro: foretelling the heart of the project.

Piazzale Croce Rossa Italiana is the closest point to the exit of the new Metro, a **place** that should be **representative** as it is able to foretell, after covering the exit, a new urban polarity. Here the visitor will immediately recognize the **system of the schedule** and will find himself inserted in a **path** characterized by fragments of the past of the area, as well as the succession of references to the **theme of water**. It will be, therefore, immediate recognition of the new **intermodal hub**, partly integrated in the design of the land as regards bike sharing and parking for private bikes, and partly located on the grounds of the *Trincerone*, or parking for electric cars. In addition, a part will be purposely **raised** in order to bypass the large infrastructural junction of *Via Bologna*, making it easier for the users of the linear park to pass through. It will therefore be a **sign perceptible from afar** as it is located at a higher level than the road, a feature that will also make it easier to locate the underground car park.

The **new configuration** of the gardens

of the square should therefore **facilitate the movement** of future users in the direction of the village through the new ground design, which avoids redesigning the square entirely, as it maintains the present **trees** and part of the garden areas, and proposes the creation of a **new system of paths** integrated with those already existing, together with the inclusion of areas for **parking bicycles**, a new summer cooling system, which uses both **vaporization** and **overflow fountains**, also inserted for recreational purposes for children, and the partial replacement of the current vegetation with new **planting with low maintenance costs**, useful to recall past activities. All this makes it possible to recall the ancient vocations of the Royal Park, also thanks to the possibility of inserting **artistic installations** to

In the square the space will be reconfigured thanks to a new system of paths, which will create squares for parking bicycles and play areas with water games.

Vista da sotto la passerella ciclopedonale della lama d'acqua presente nel Trincerone e del ponte in rocailles



emphasize some uses that nowadays would be difficult to implement; an example is the use of the wide expanses of woodland as hunting ground by the Savoy, an activity that today is controlled and far from the life of the city.

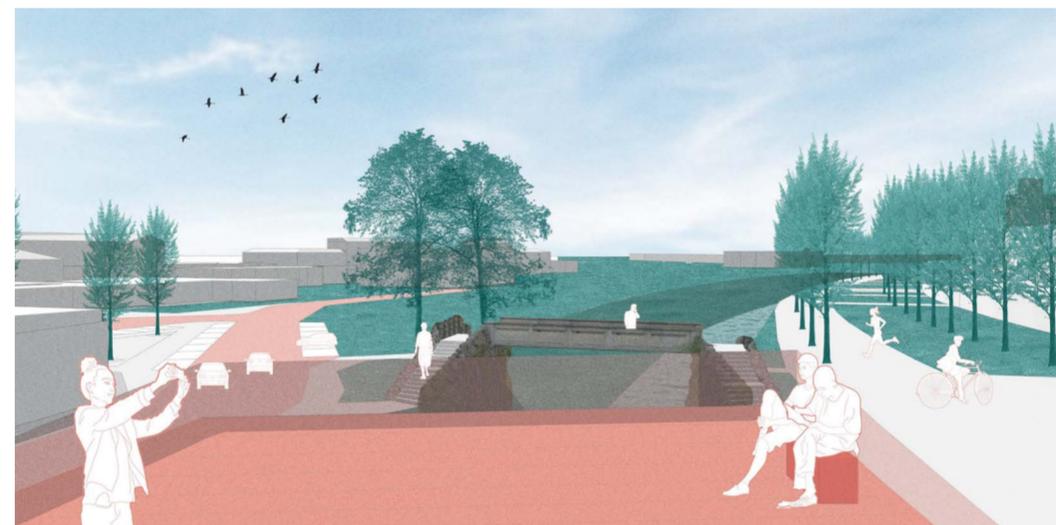
Before the arrival at the *Borgo* you find yourself in front of the great **track** of the *Trincerone*. The important urban sign is redesigned on **several levels** to house the underground tunnel and an interchange car park for cars, in the underground part, and a linear park on the surface. Our design is aimed, in this case, to give a **new definition to the crucial nodes** useful to enhance the parts of the project not yet considered, outlining the new sign in new ways more in line with the design of the *Piazzale Croce Rossa Italiana*. Considering the specifications requested by the PRG to **re-evaluate the views** on *Trincerone* and *Via Maddalene*, together with our idea to

The *Trincerone*, on the other hand, will host an interchange car park and a linear park, partly raised and overlooking the water sign, in order to make it spectacular.

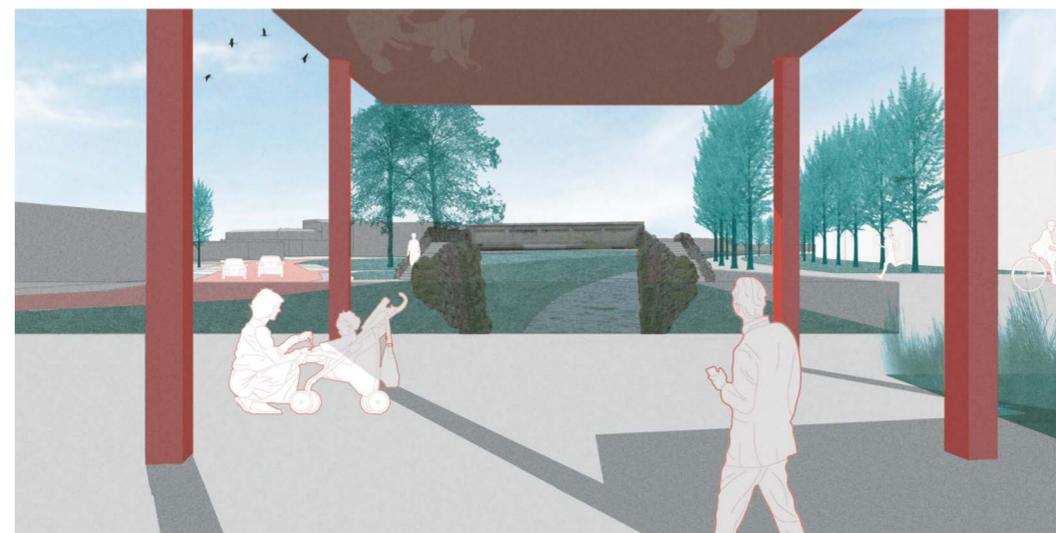
strengthen the identity of the village, it is possible to define a proposal to **lengthen and strengthen** *Trincerone* as a new sustainable mobility infrastructure. It is a matter, as already mentioned, of raising the sign of the route above the road level creating a **cycle/pedestrian path** that allows an overall view of the area, enhancing the above mentioned views, giving **continuity of sign** even above the vehicular axis of *Via Bologna* and creating a new structure of strong appeal for users, able to bring the flows towards the village but also towards the parks to which it is connected: *Parco Sempione* and in the future maybe also the one in *Scalo Vanchiglia*. The current space of the passerby not interested in the new metro project will therefore be filled through the construction of a new hub for electric cars and sharing, which will be interrupted just before the bridge in *rocailles*. Today the **pedestrian bridge** is the only raised element that crosses the former railway and draws a clearly visible section of it, useful to show the **original dimension** of the route once crossed by trains. By cutting the cycle/pedestrian path and the sustainable mobility hub on the *Trincerone*, a **panoramic viewpoint** is created that will allow the **enhancement of the sign** not only in its length, but also in its section, a historical memory of a furrow able to divide the urban fabric. This will be the point where it will be

possible to admire an artistic sign linked to water, capable of continuing the enhancement of the long scar through the **spectacularisation of the element** itself: a pool with a moving blade of

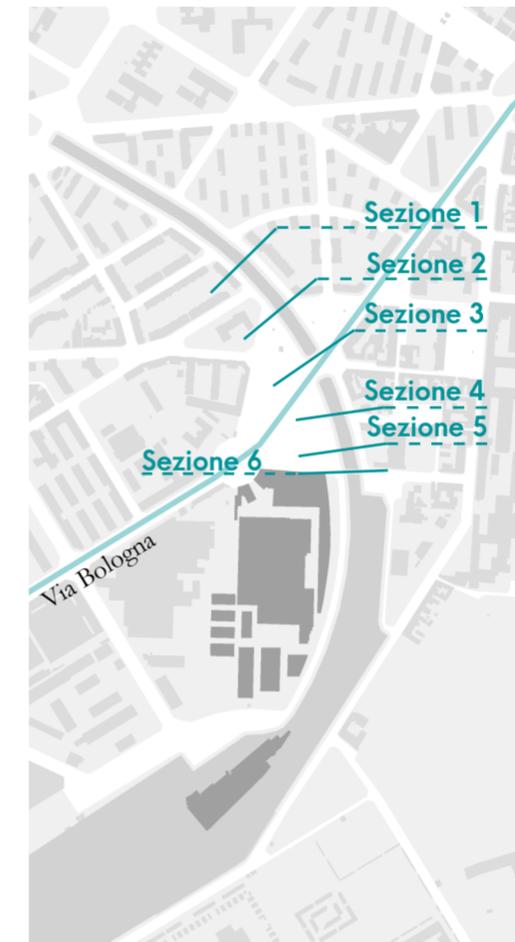
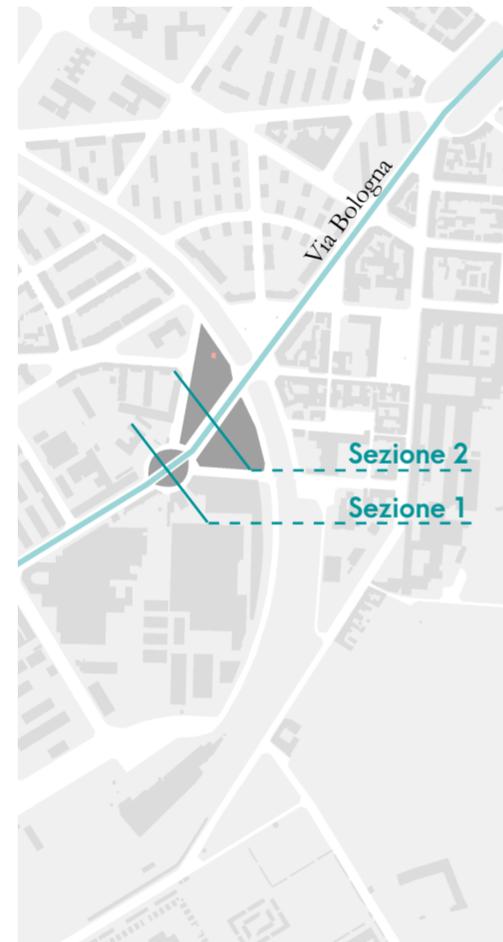
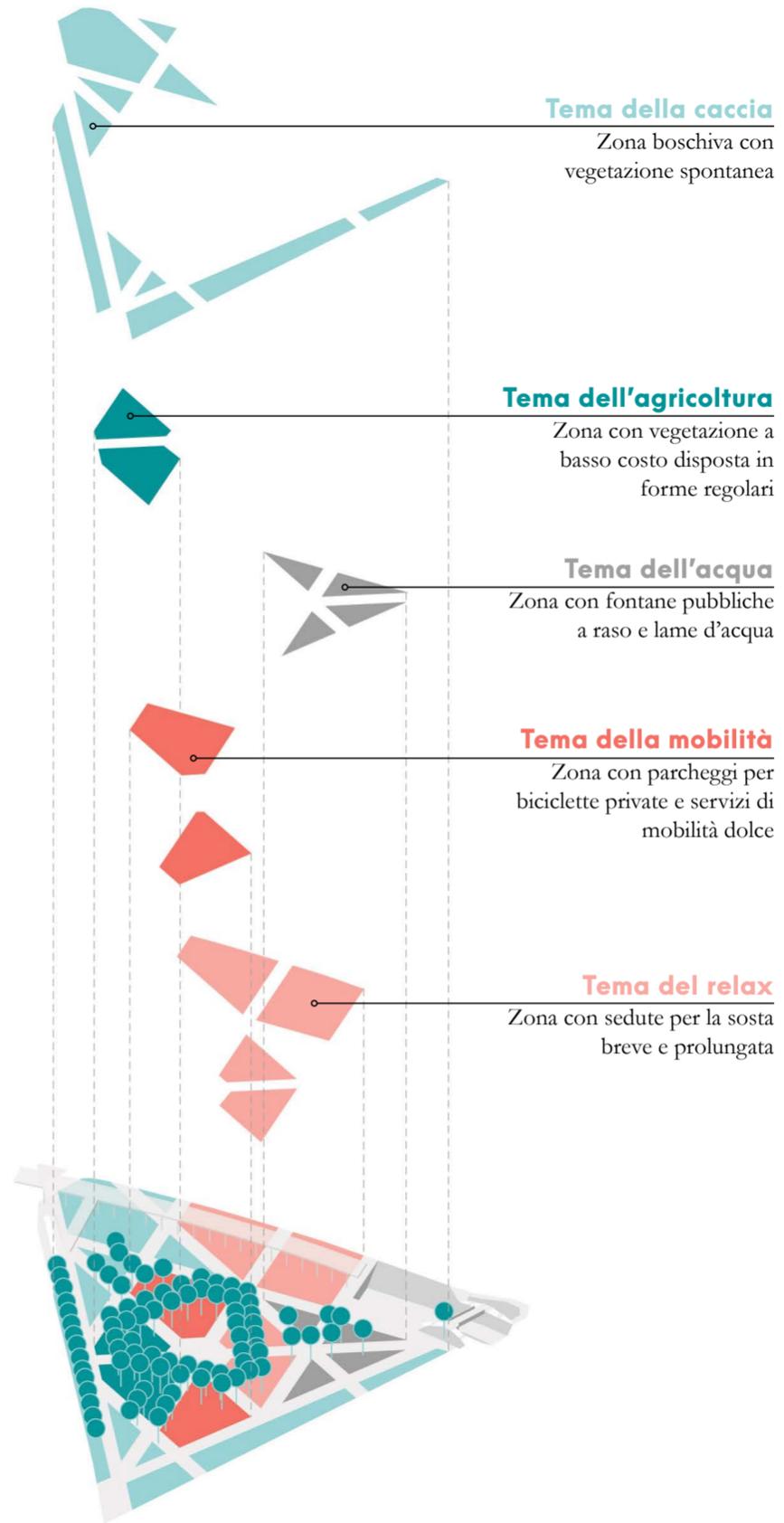
water at the bottom that clearly exposes the slope of the *Trincerone* in its final part and that **emphasizes**, through its characteristic mirroring, **the furrow** that this left in the city.



Vista dalla passerella ciclopedonale della lama d'acqua presente nel *Trincerone* e del ponte in *rocailles*



Vista da sotto la passerella ciclopedonale della lama d'acqua presente nel *Trincerone* e del ponte in *rocailles*



Navigatore, scala grafica e legenda riferita alle sezioni stradali di Via Bologna e del Trincerone | Sezioni da p.296 a p.299 e da p.301 a p.306

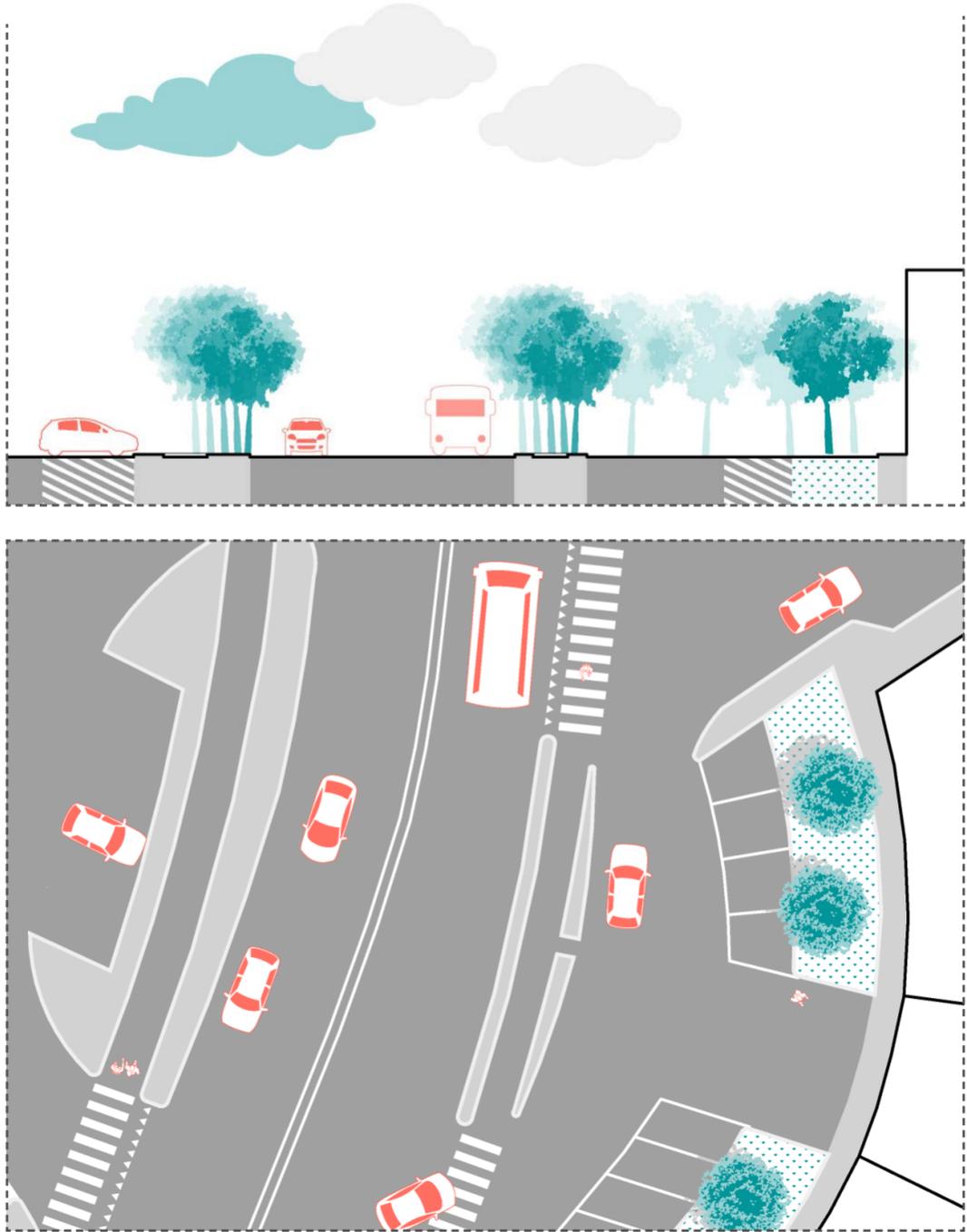


- Zona carrabile in asfalto
- Parcheggio in asfalto
- Area vegetata
- Zona pedonale in asfalto

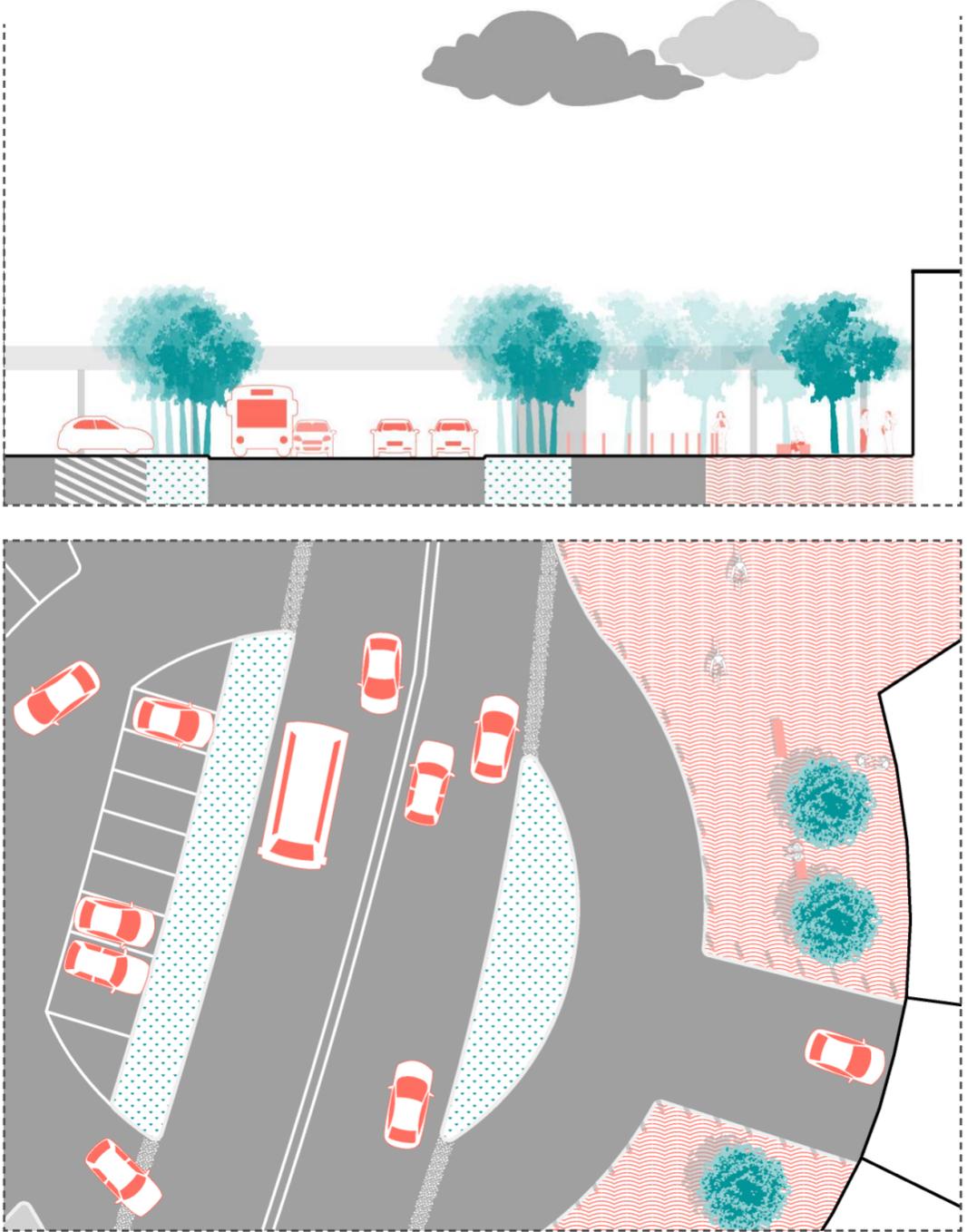
- Zona pedonale in sanpietrini
- Passerella rialzata in decking
- Area con acqua



1. Sezione stradale su Via Bologna | Prima dell'intervento

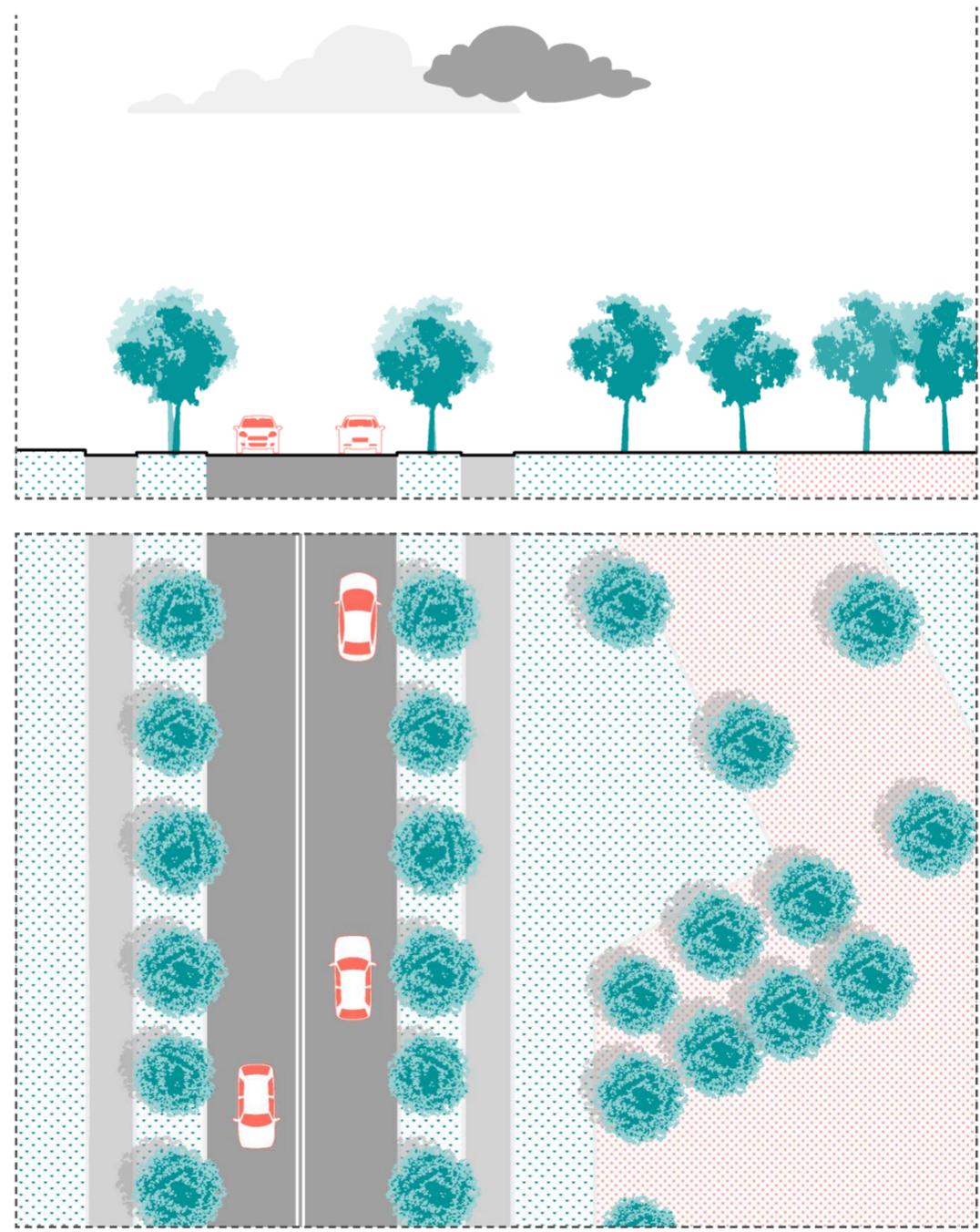


1. Sezione stradale su Via Bologna | Dopo l'intervento

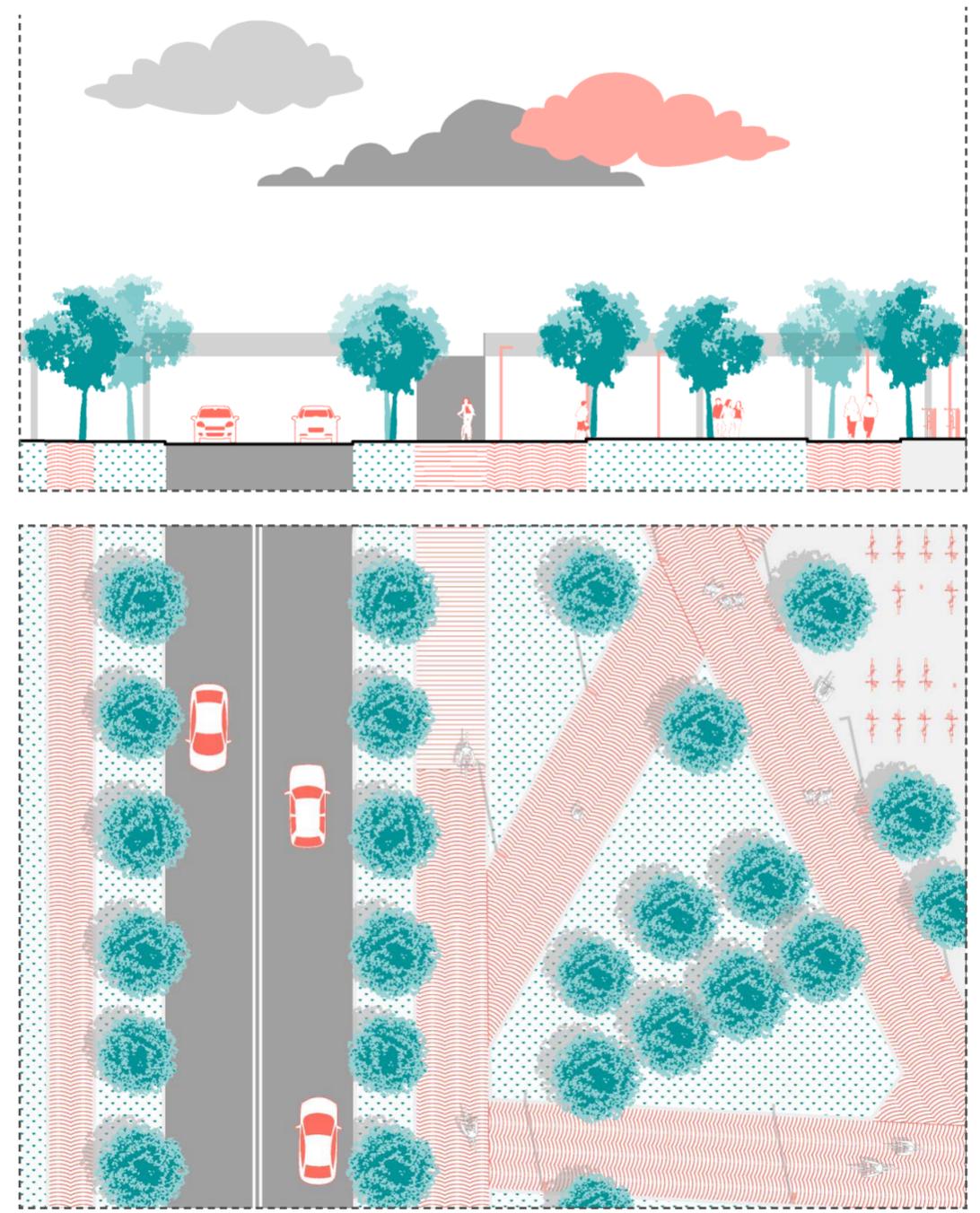




2. Sezione stradale su Via Bologna e su Piazzale Croce Rossa Italiana | Prima dell'intervento



2. Sezione stradale su Via Bologna e su Piazzale Croce Rossa Italiana | Dopo l'intervento



Parco lineare

Copertura del passante metropolitano che collega Parco Sempione con Scalo Vanchiglia

Passerella ciclopedonale

Percorso ciclopedonale rialzato per attraversare Via Bologna in sicurezza

Segno d'acqua

Lama d'acqua che enfatizza il percorso del passante

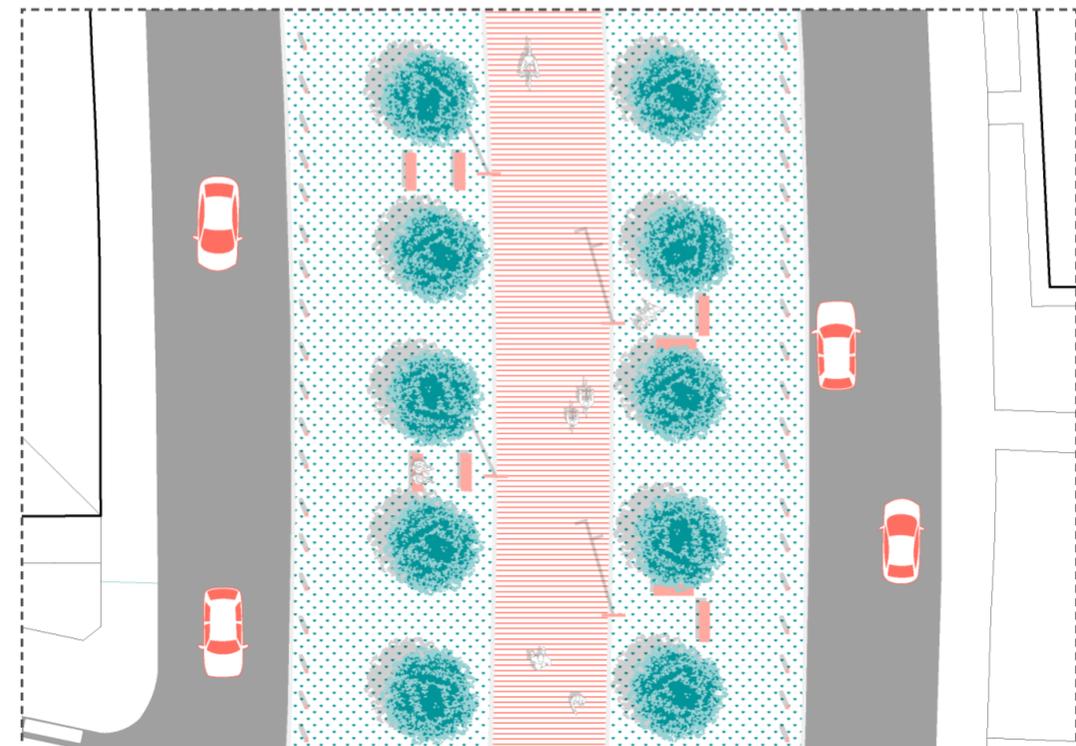
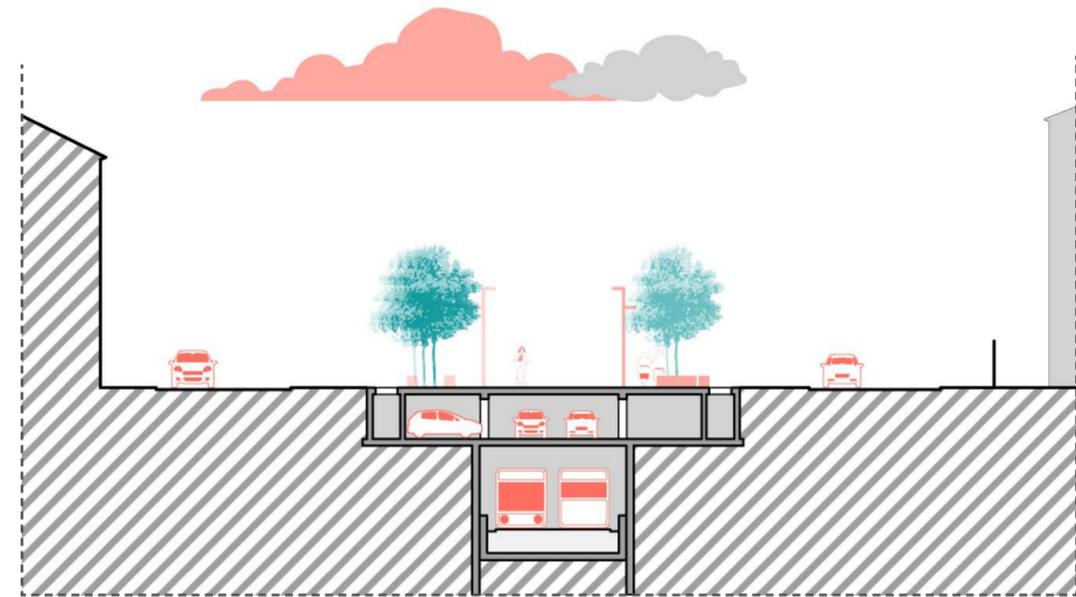
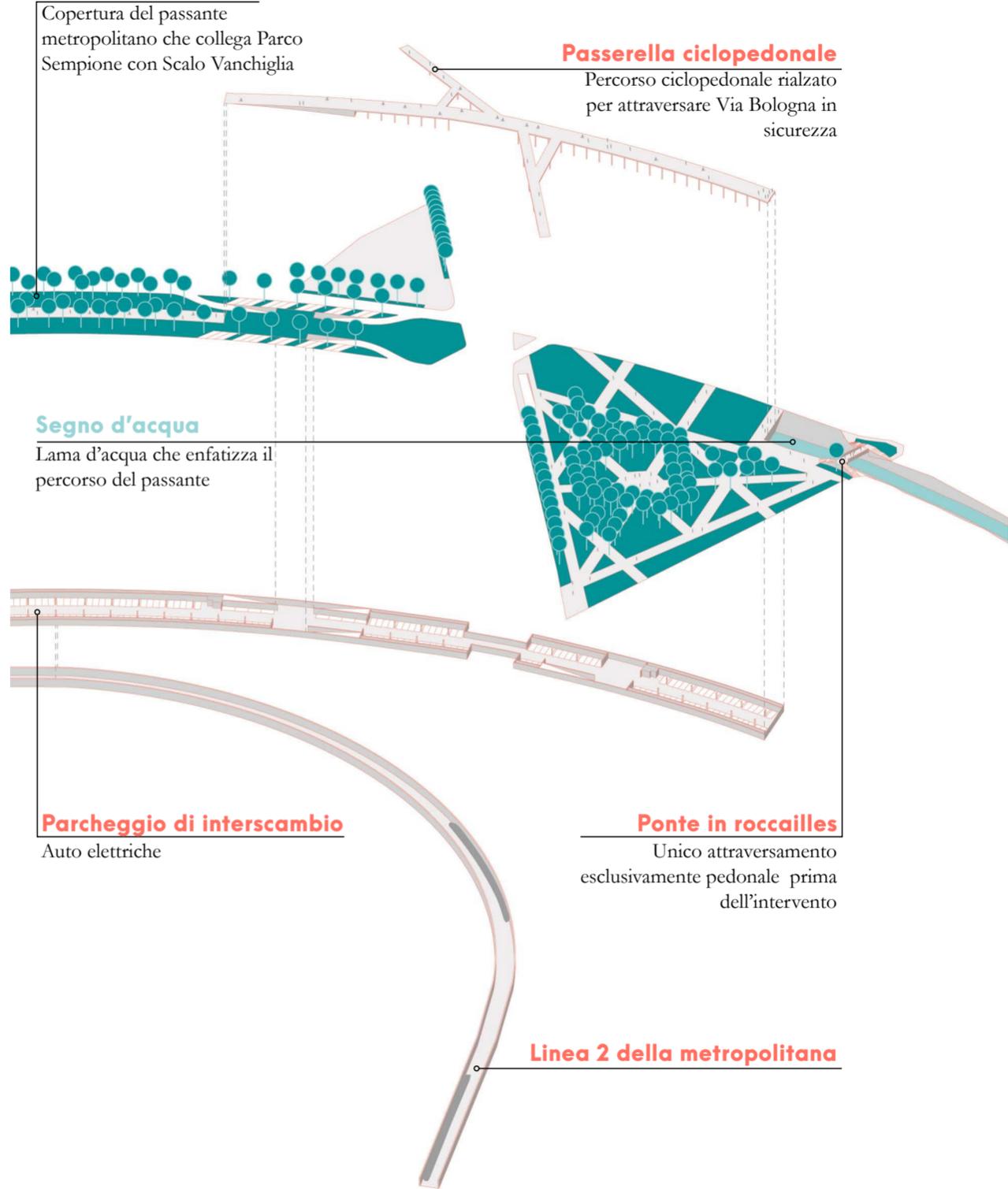
Parcheggio di interscambio

Auto elettriche

Ponte in roccailles

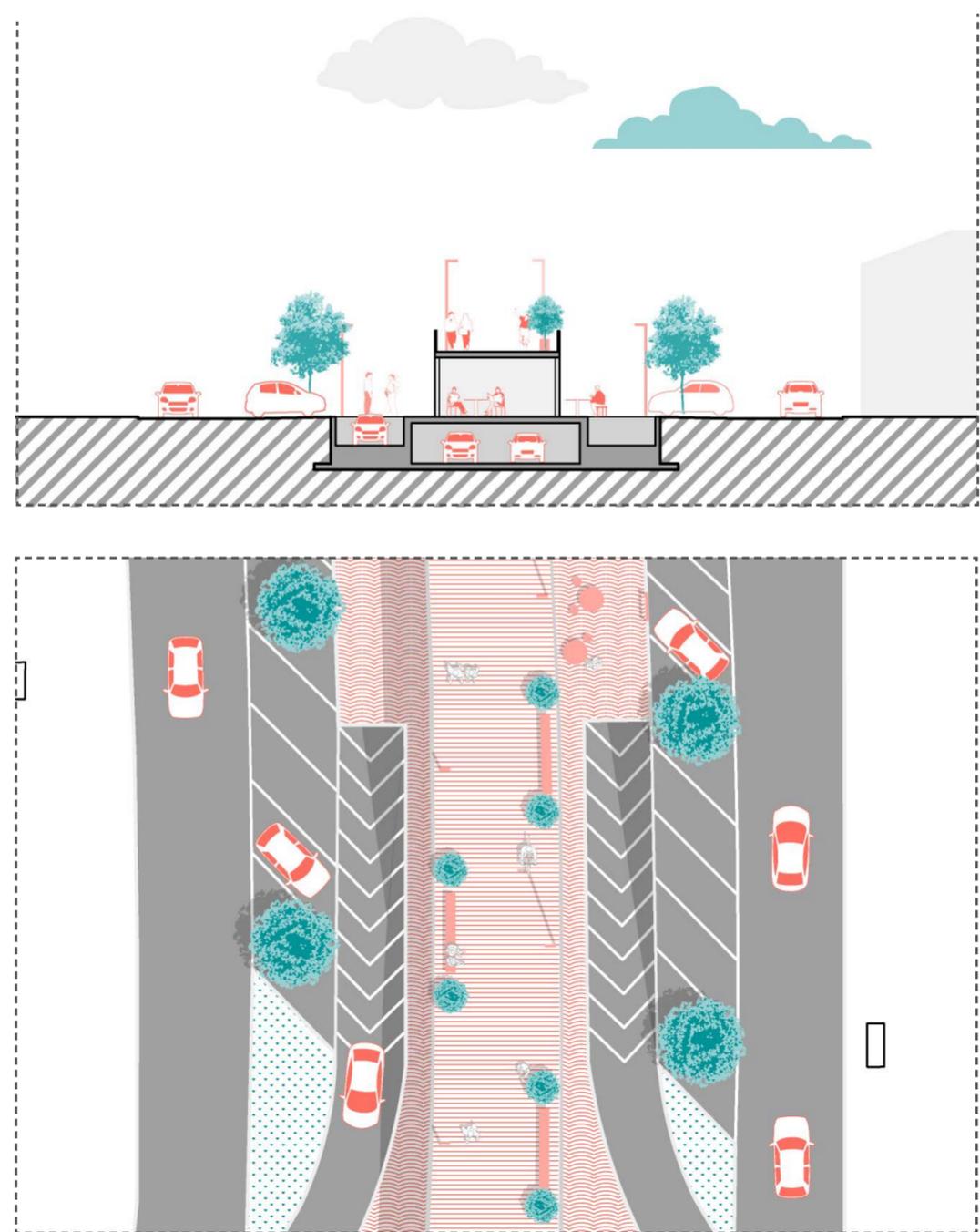
Unico attraversamento esclusivamente pedonale prima dell'intervento

Linea 2 della metropolitana

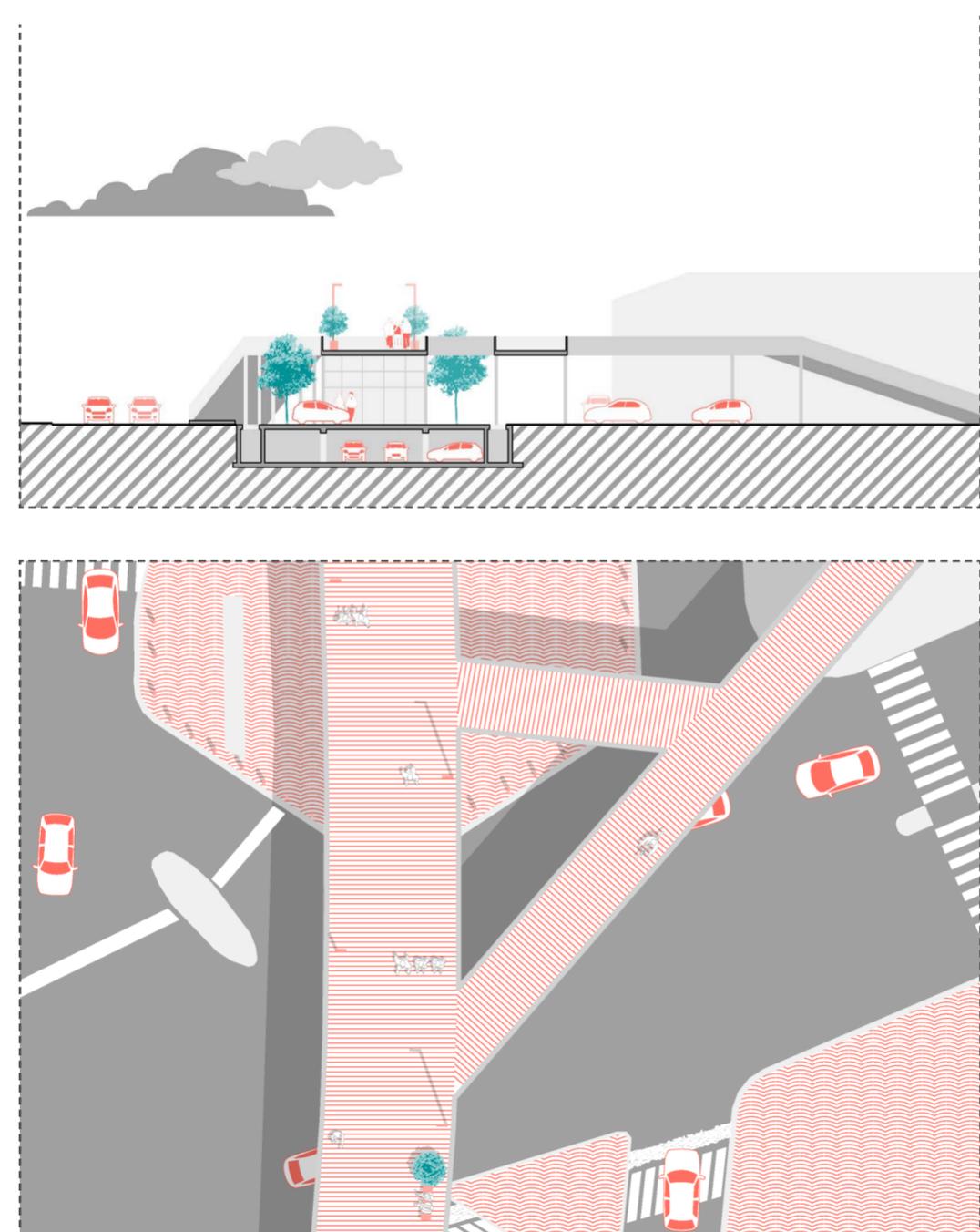




2. Sezione del Trincerone e della passerella | Dopo l'intervento

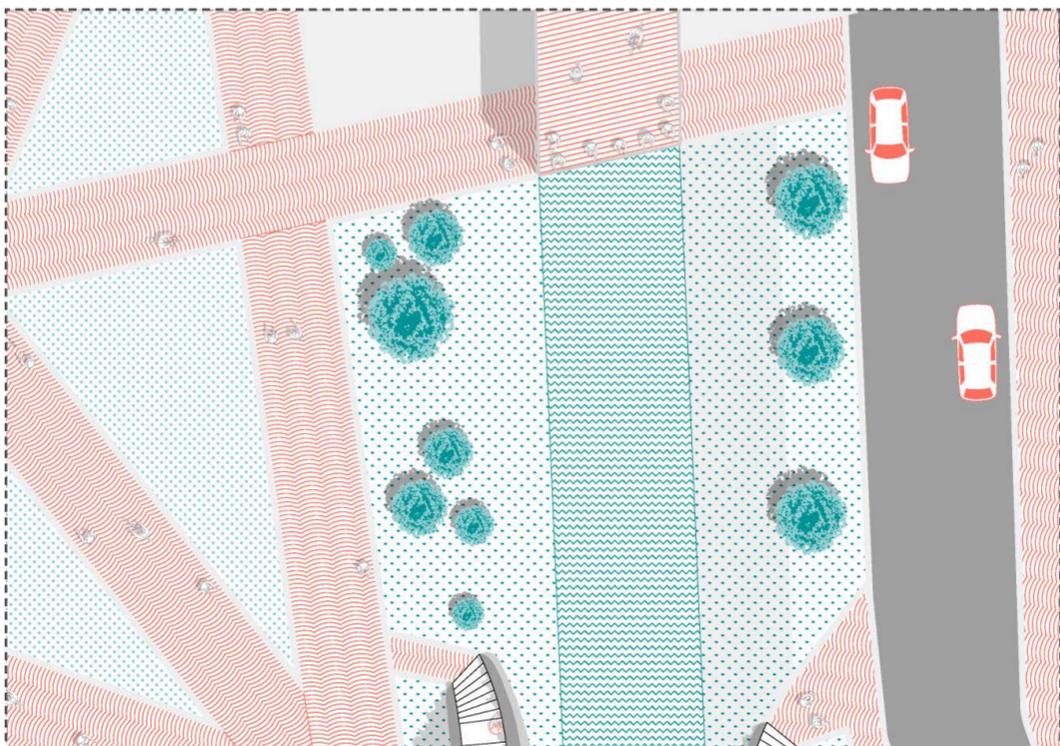
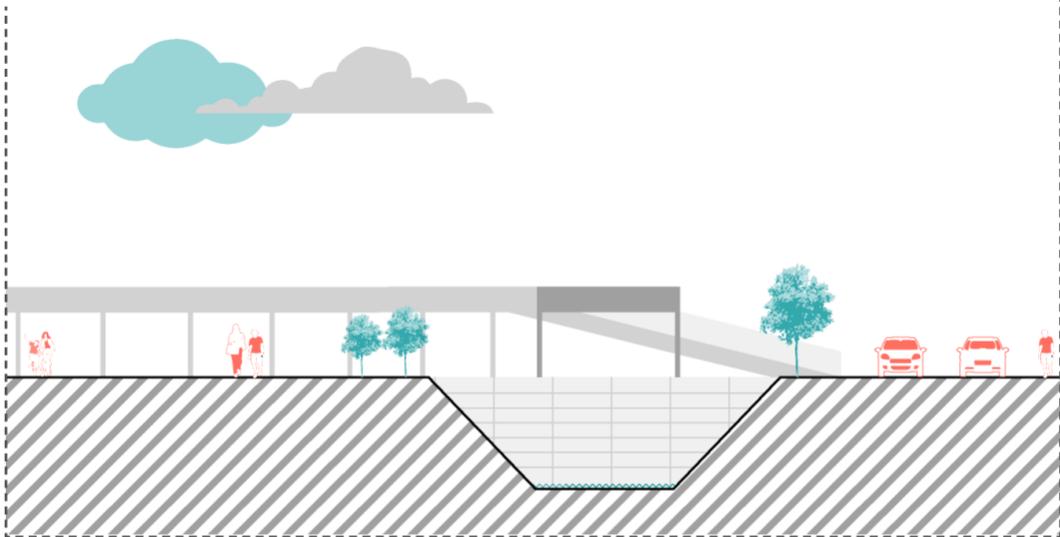


3. Sezione del Trincerone, della passerella e dell'incrocio con Via Bologna | Dopo l'intervento

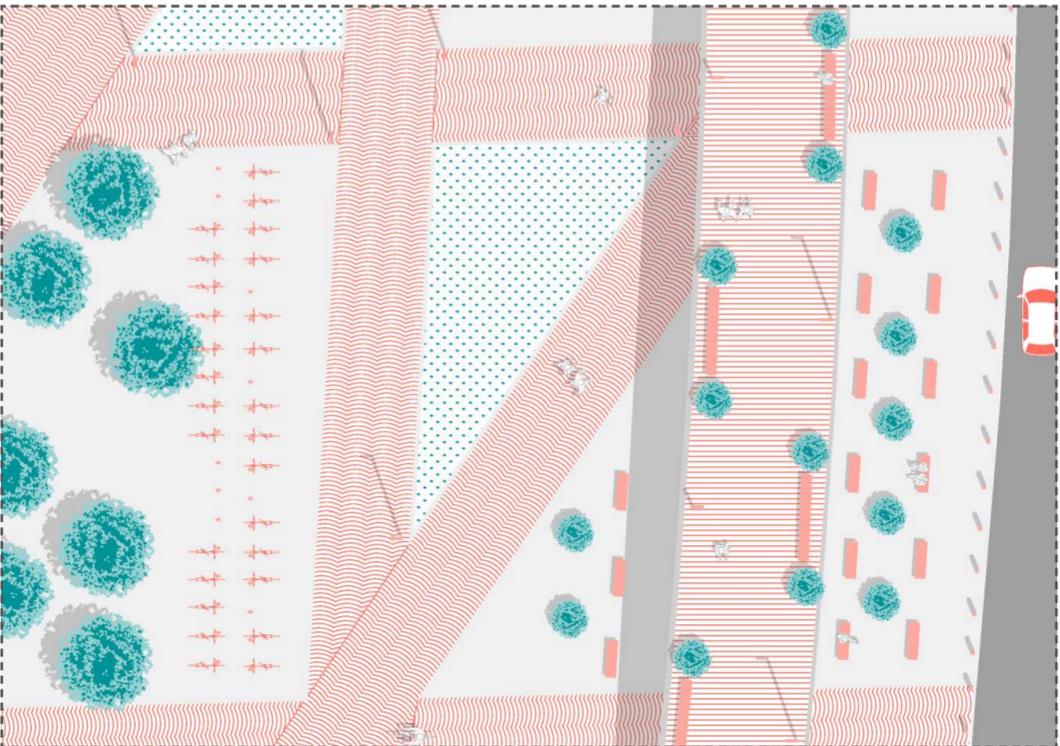
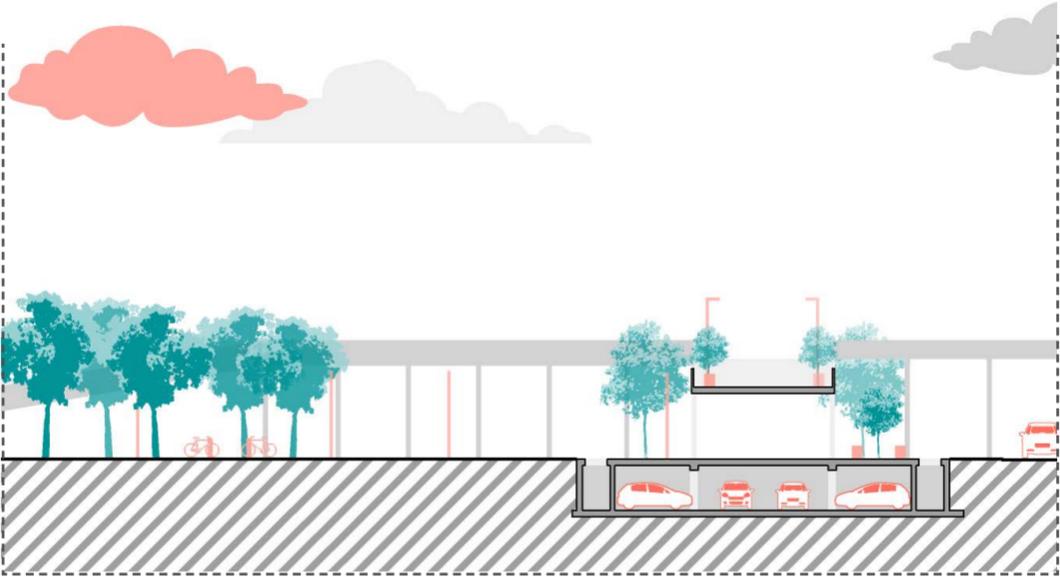


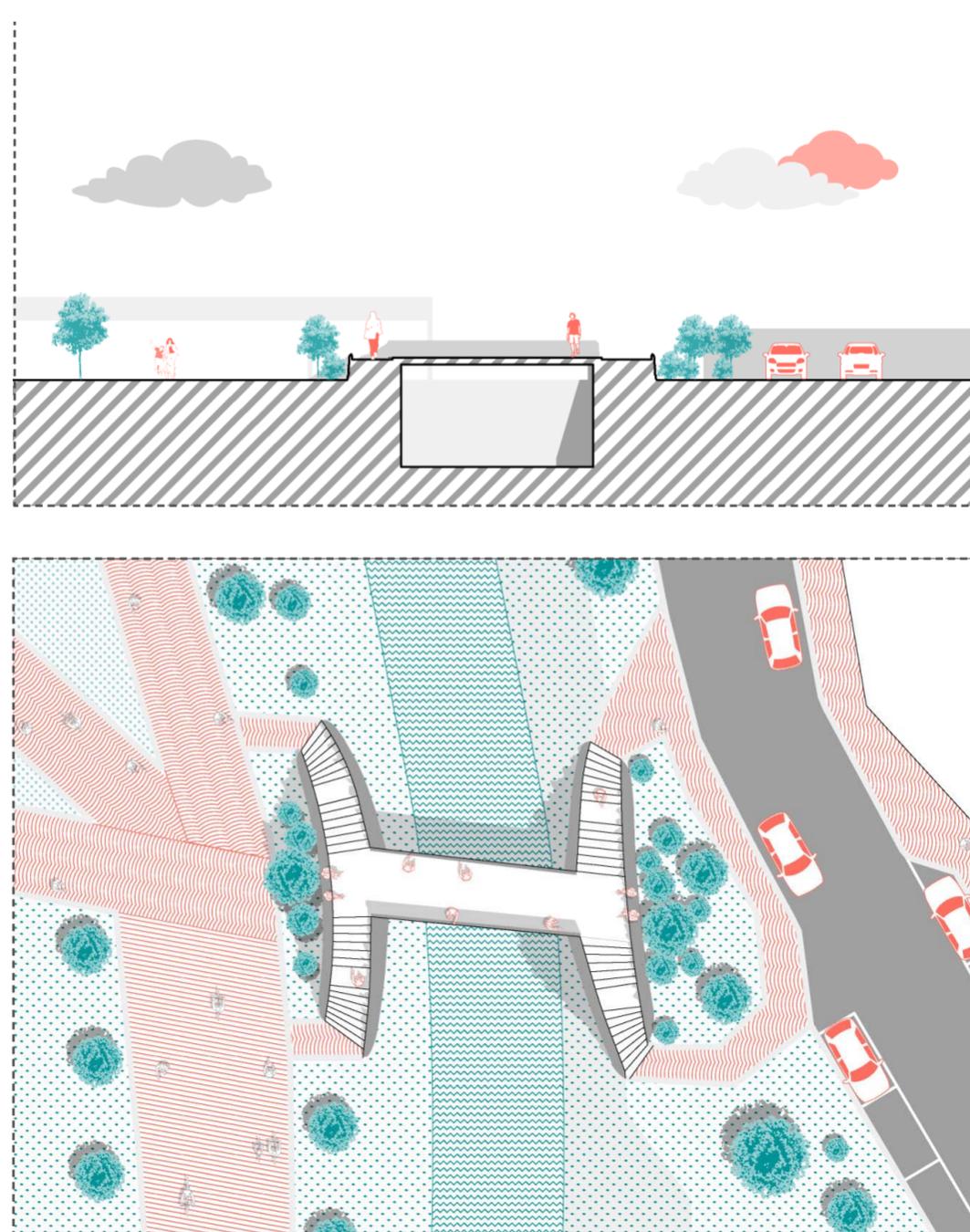


5. Sezione del Trincerone, del Piazzale Croce Rossa Italiana e del segno d'acqua | Dopo l'intervento



4. Sezione del Trincerone e del Piazzale Croce Rossa Italiana | Dopo l'intervento





3.5.2 Il Borgo Regio Parco

Nel borgo: una nuova identità.

Una volta attraversato il parco urbano e il Trincerone, passando per Via Maddalene o dalla parte del ponte pedonale in *roccailles*, si entra nel **cuore del Borgo del Regio Parco**. Qui il progetto prevede un'ulteriore **potenziamento della rete pedonale** interna al borgo che favorisce la valorizzazione degli edifici di carattere storico, e una nuova **zona 30** utile a ridurre il traffico nelle strade di minor rilevanza ma sempre utile a mantenere un carattere di intimità per l'area. Vengono così **ridisegnate** numerose **sezioni stradali**, cercando di mantenere intatto il numero di parcheggi e di ridurre il più possibile le dimensioni delle carreggiate, riportandole a livello con i marciapiedi in modo da creare **spazi unitari a carattere prevalentemente pedonale**.

Per quanto riguarda **Piazza Abba**, attualmente la piazza di maggior rilievo e con un affaccio diretto alla nuova *Welfare City*, si è pensato di intervenire il meno possibile, con l'inserimento di nuovi **stalli per biciclette**, incentivando così la mobilità sostenibile nel borgo, utile sia ai residenti che ai futuri fruitori dell'adiacente polo, riducendo l'intervento al minimo essenziale considerando la vicinanza con l'hub già realizzato nei pressi della fermata

Cimarosa-Tabacchi. Inoltre, si lavora con l'inserimento di una nuova tipologia di **arredo urbano** in continuità con quanto proposto per Piazzale Croce Rossa Italiana, in modo da creare un **filo conduttore** che dalla nuova tettoia della metropolitana conduca ai parchi lungo il Po. I nuovi elementi introdotti troveranno una collocazione nella matrice geometrica tracciata in precedenza e non diventeranno dei semplici elementi di arredo urbano aggiunti al progetto, ma saranno **integrati al disegno di suolo** in modo da conferire allo spazio un carattere forte e unitario.

La scelta di modificare la viabilità creando delle **zone con limite di velocità** di 30 km/h, invece, nasce dal fatto di voler

Gli interventi all'interno del borgo riguarderanno la creazione di zone sicure per i pedoni e i ciclisti, limitando il traffico veicolare ai soli residenti, in modo da rafforzare la parte storica e dare libertà di movimento ai fruitori.

deviare una parte del traffico veicolare sulla vicina Via Bologna, potendo così **rafforzare la parte storica del borgo**, sia in termini di traffico e quindi di sicurezza, sia in termini di qualità dello spazio e di identità culturale. Fondamentale, infatti, è la scelta di posizionare a livello le carreggiate utilizzate dalle auto, le parti pedonali e la pista ciclabile, in modo da **eliminare completamente le barriere architettoniche** e da conferire una **maggiore libertà di movimento** ai pedoni e ai ciclisti. A tale scopo vengono creati tratti pedonali in aggiunta a quelli già esistenti in Via Maddalene e Via San Benigno, più precisamente nel tratto di Corso Regio Parco tra Via Norberto Rosa e Via Giuseppe Paroletti, senza però ridurre il numero dei parcheggi. Questo aspetto permette di dare

continuità alla pista ciclabile e al **percorso pedonale** che proseguono lungo tutto Corso Regio Parco, ovvero i due percorsi fondamentali a collegarlo con i Giardini Reali del centro storico, che si affiancano in corrispondenza del borgo ad una carreggiata a senso unico fruibile esclusivamente dai residenti e dotata di dissuasori mobili. La carreggiata in questione ha una larghezza tale da permettere il passaggio di mezzi di soccorso e per il trasporto merci utili alla nuova *Welfare City*, e ha una pavimentazione in sanpietrini come il borgo adiacente, in modo da far moderare ulteriormente la velocità ai veicoli che la attraversano. Risulta importante a questo punto specificare come sono stati pensati i **bordi** che dividono le zone di diversa fruizione: l'area pedonale e la

zona 30 sono suddivise dalla carreggiata da **dissuasori fissi e mobili** per via della mancanza di marciapiedi rialzati, mentre gli **accessi** che separano la strada di scorrimento principale, in questo caso Via Bologna, dalle zone 30 fanno uso di accessi **rialzati**, anche definiti **porte**, che costituiscono l'accesso vero e proprio e servono per **moderare il traffico in entrata** segnalando una suddivisione sia visiva che fisica⁸. Questo è l'**intervento più invasivo** previsto **per il borgo**, le cui strade permetteranno di collegare in sicurezza le nuove aree in progetto di Piazzale Croce Rossa Italiana e dei giardini retrostanti la Manifattura Tabacchi.

bringing them down to level with the sidewalks so as to create **unitary spaces with a predominantly pedestrian character**.

As regards **Piazza Abba**, currently the most important square and with a direct view of the new Welfare City, it was decided to intervene as little as possible, with the insertion of new **bike stalls**, thus encouraging sustainable mobility in the village, useful both for residents and future users of the adjacent pole, reducing the intervention to the bare minimum considering the proximity of the hub already built near the *Cimaraosa-Tabacchi* stop. In addition, a new type of street furniture is being introduced in continuity with what has been proposed for *Piazzale Croce Rossa Italiana*, in order to create a **common thread** that leads from the new underground canopy to the parks along the *Po*. The new elements introduced will find a place in the geometric matrix previously drawn and will not become simple elements of street furniture added to the project, but will be **integrated** into the **ground design** in order to give the space a strong and unified character.

Into the hamlet: a new identity.

Once you have crossed the urban park and the *Trincerone*, passing through *Via Maddalene* or the roccailles side of the pedestrian bridge, you enter the **heart of the Borgo del Regio Parco**. Here the project foresees a further **strengthening** of the **pedestrian network** inside the village that favours the enhancement of historical buildings, and a new **area 30** useful to reduce traffic on the roads of lesser importance but always useful to maintain a character of intimacy for the area. Numerous **road sections** are thus **redesigned**, trying to keep the number of car parks intact and to reduce the size of the carriageways as much as possible,

The decision to modify the road network by creating **areas with a speed limit of 30 km/h**, on the other hand, stems from the desire to divert part of the vehicular

Vista dell'ingresso della nuova *Welfare City* e di Corso Regio Parco da Piazza Abba



The interventions inside the village will concern the creation of safe areas for pedestrians and cyclists, limiting vehicular traffic to residents only, in order to strengthen the historical part and give free movement to the users.

traffic to the nearby *Via Bologna*, thus **strengthening the historical part of the hamlet**, both in terms of traffic and therefore safety, and in terms of quality of space and cultural identity. In fact, it is essential to position the carriageways used by the cars, the pedestrian parts and the cycle path at level, so as to completely **eliminate architectural barriers** and give pedestrians and cyclists **greater freedom of movement**. To this end, pedestrian sections are created in addition to those already existing in *Via Maddalene* and *Via San Benigno*, more precisely in the section of *Corso Regio Parco* between *Via Norberto Rosa* and *Via Giuseppe Paroletti*, but without reducing the number of parking spaces. This aspect

makes it possible to give **continuity** to the **cycle path** and the **pedestrian path** that continue along *Corso Regio Parco*, the two fundamental routes that connect the Royal Gardens of the historic centre to the *Borgo del Regio Parco*, flanked by a one-way carriageway that can only be used by residents of the village and equipped with mobile bollards. The carriageway in question is wide enough to allow the passage of emergency vehicles and for the transport of goods useful to the new Welfare City, and has a sanpietrini pavement like the adjacent village, so as to further moderate the speed of the vehicles that cross it. It is important at this point to specify how the **edges** dividing the areas of different use have been designed: the pedestrian area and zone 30 are divided from the roadway by **fixed and mobile bollards** due to the lack of raised sidewalks, while the accesses separating the main road, in this case *Via Bologna*, from zones 30 make use of **raised accesses**, also known as **doors**, which are the actual access and are used to **moderate incoming traffic** by indicating a division both visual and physical⁸.

8 - Montaldo C., Socco C., *La strategia delle "zone 30": sicurezza, multifunzionalità e qualità ambientale delle strade urbane*, Angeli, Milano, 2005, pp.212-220

Corso Regio Parco. Il corso passante internamente al borgo, che oggi risulta estremamente **pericoloso da attraversare** per le alte velocità di scorrimento, è da inserire nel progetto per essere valorizzato in tutta la sua lunghezza: se a partire dai **Giardini Reali** sono stati fatti interventi per farlo diventare un **boulevard** più simile agli altri grandi assi viari torinesi ma declinato in modo da favorire lo **spostamento ciclopedonale**, arrivando in corrispondenza di **Corso Novara** e del **Cimitero Monumentale** il tracciato si interrompe e la strada diventa a **prevalenza carrabile**, rimanendo tale fino all'entrata del vecchio borgo, in coincidenza del quale la **sezione** si **restringe** notevolmente. In questo tratto, inoltre, si riduce considerevolmente la larghezza del marciapiede e la linearità

La nuova ciclabile passante per il borgo è la prosecuzione del boulevard che parte dai Giardini Reali, che attualmente si ferma in corrispondenza di Corso Novara.

del percorso permette alte velocità di transito per le automobili, rendendo l'**area poco sicura e rischiosa** da frequentare per i pedoni. Si intende quindi proseguire la strategia che ha caratterizzato la parte del corso verso il centro storico, creando continuità con il **percorso ciclopedonale** passante nel centro della carreggiata, ma spostandolo **lungo il canale del Regio Parco**, anch'esso sottoposto a interventi di miglioramento e di recupero. La nuova sezione stradale si presenterà con un **marciapiede più ampio** a fianco del canale, in cui verrà mantenuto il viale alberato e valorizzato il canale stesso, riducendo il numero delle carreggiate che ospitano ancora oggi le vecchie rotaie dei tram non più in funzione e favorendo la riduzione della velocità di transito delle vetture. La situazione cambia ulteriormente in corrispondenza con l'**incrocio** con **Via Giacomo Zanella**, da cui **inizia la zona 30** che caratterizza il borgo: questa prosegue fino all'incrocio con Via Norberto Rosa, punto in cui la strada diventa pedonale; quest'ultima si collega, quindi, a Via Maddalene e si conclude in corrispondenza dell'incrocio con Via Paroletti, di fronte all'asilo infantile Umberto I. L'**ultimo tratto** di Corso Regio Parco, quello che si immette in Via Bologna, sarà caratterizzato dal **proseguimento della pista ciclabile**, dal restringimento al minimo delle

carreggiate presenti e dall'inserimento di zone 30, in modo da ridurre il traffico e la velocità delle auto nei pressi del borgo storico.

Corso Regio Parco. The course passing through the village, which today is extremely **dangerous to cross** because of the high speeds, is to be included in the project to be enhanced throughout its entire length: If, starting from the **royal gardens**, interventions have been made to make it become a **boulevard** more similar to the other major Turin road axes, but declined in order to facilitate the **movement of pedestrians and cyclists**, arriving at **Corso Novara** and the **Monumental Cemetery**, the route is interrupted and the road becomes **mainly driveable**, remaining so until the entrance to the old village, where the **section narrows** considerably. In this section, moreover, the width of the pavement is considerably reduced and the linearity of the route allows high transit speeds for cars, making the **area unsafe and risky** for pedestrians. It is therefore intended to continue the strategy that has characterised the part of the course towards the historic centre, creating continuity with the **cycle/pedestrian path** passing through the centre of the carriageway, but moving it **along the Regio Parco canal**, which is also undergoing improvement and recovery

The new cycle path through the village is the continuation of the boulevard that starts from the Royal Gardens, which currently stops at Corso Novara.

work. The new road section will have a **wider sidewalk** next to the canal, where the tree-lined avenue will be maintained and the canal itself enhanced, reducing the number of carriageways that still house the old tram tracks that are no longer in operation and favouring a reduction in the transit speed of cars. The situation changes further at the crossroads with **Via Giacomo Zanella**, from where **zone 30**, which characterizes the village, begins: it continues until the crossroads with Via Norberto Rosa, where the road becomes pedestrian; the latter then connects to Via Maddalene and ends at the crossroads with Via Paroletti, in front of the Umberto I nursery school. The **last stretch** of Corso Regio Parco, the one that leads into Via Bologna, will be characterized by the **continuation of the cycle path**, the narrowing to a minimum of the existing carriageways and the inclusion of zones 30.



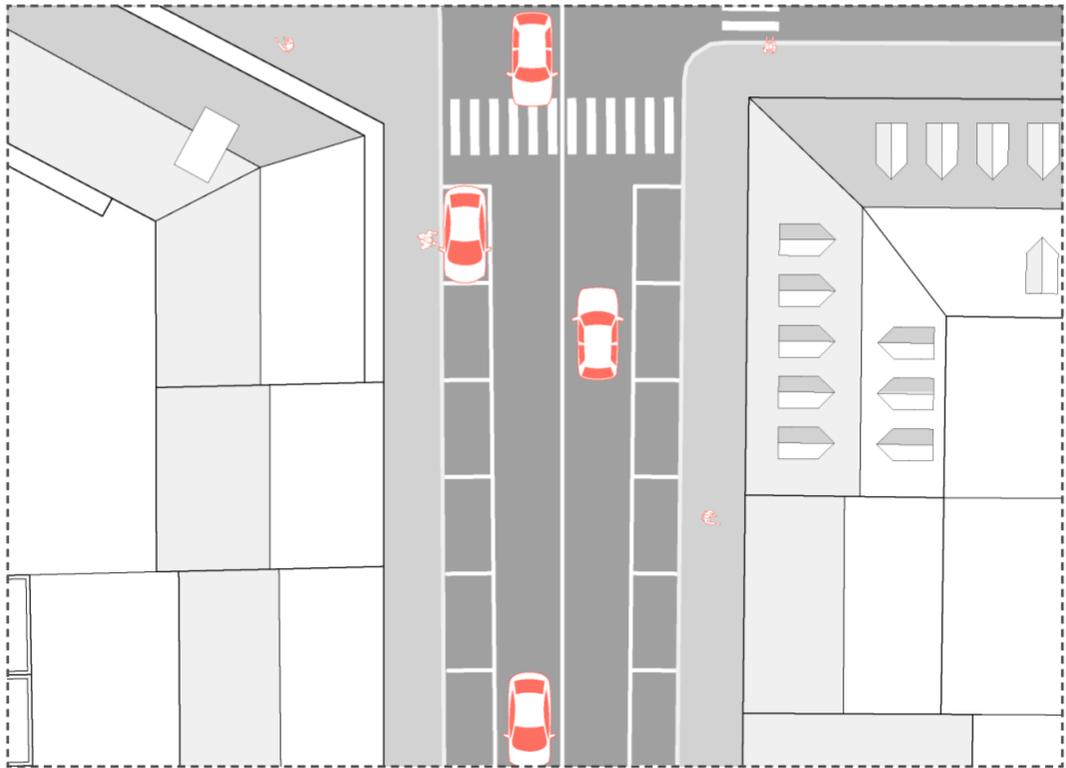
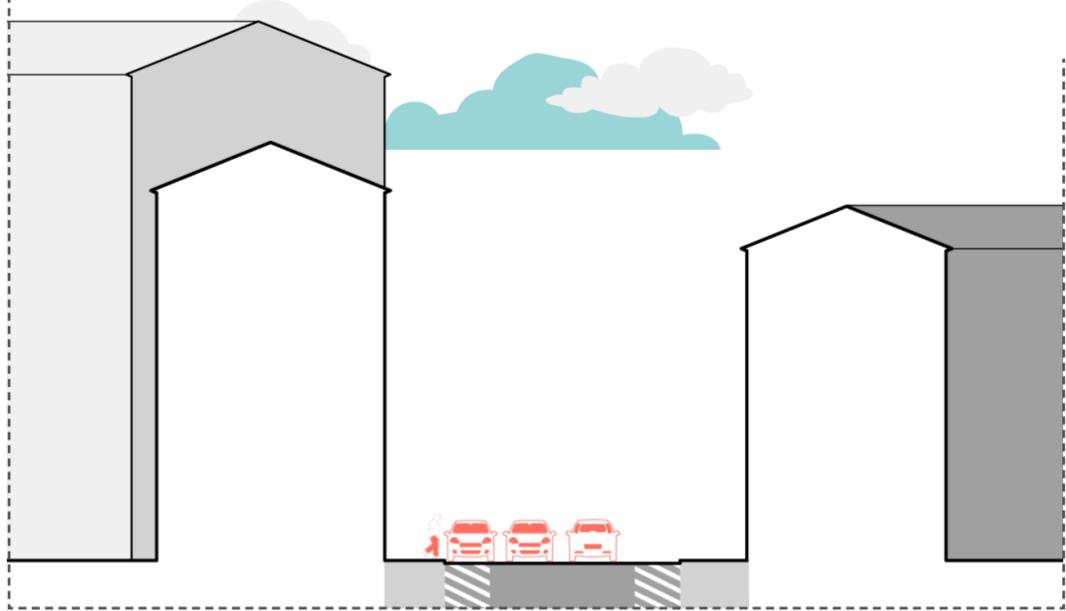
Navigatore, scala grafica e legenda riferita alle sezioni stradali di Corso Regio Parco | Sezioni da p.314 a p.329



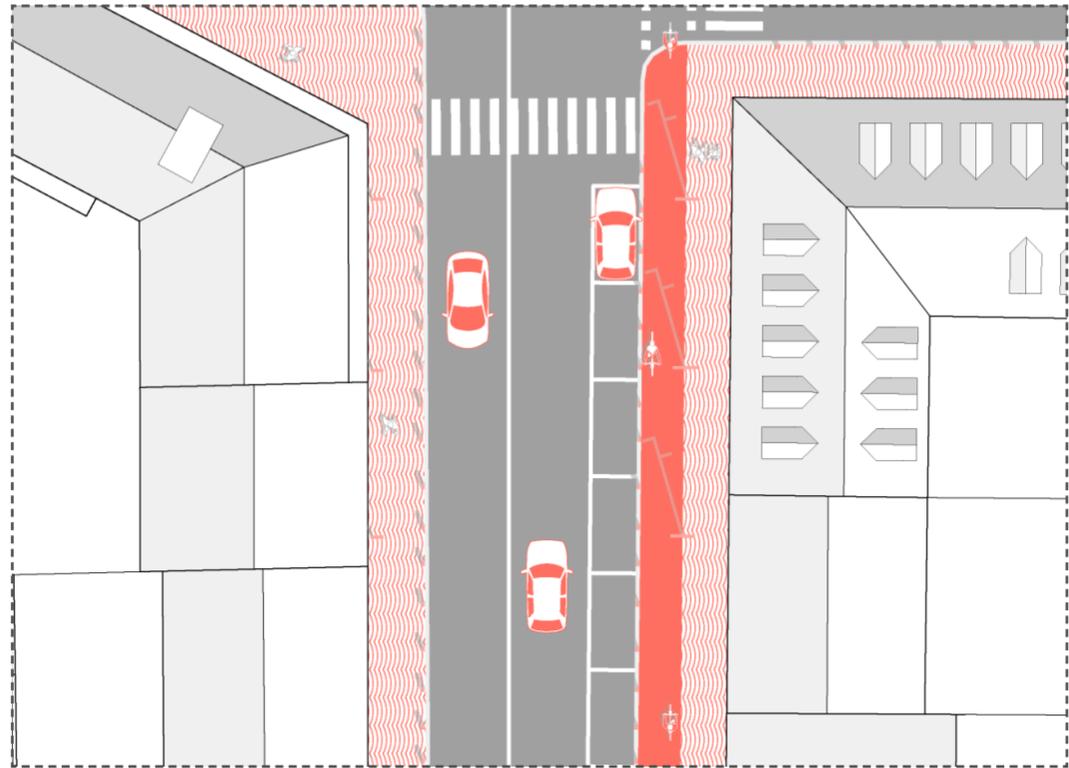
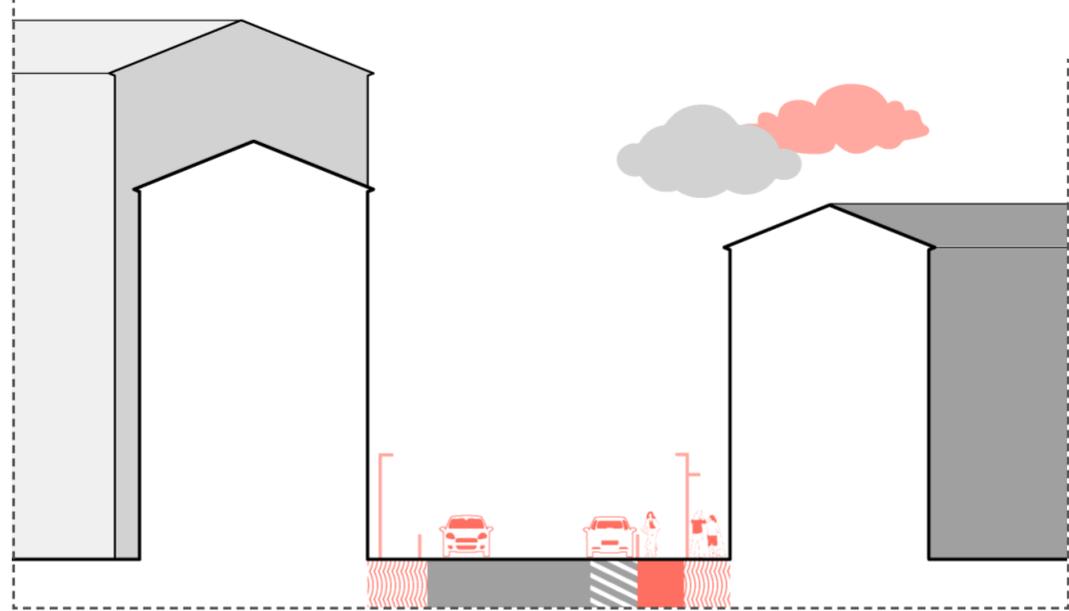
- | | |
|---|--|
|  Zona carrabile in asfalto |  Zona pedonale in sanpietrini |
|  Parcheggi in asfalto |  Passerella rialzata in decking |
|  Area vegetata |  Area con acqua |
|  Zona pedonale in asfalto | |



1. Sezione di Corso Regio Parco | Prima dell'intervento

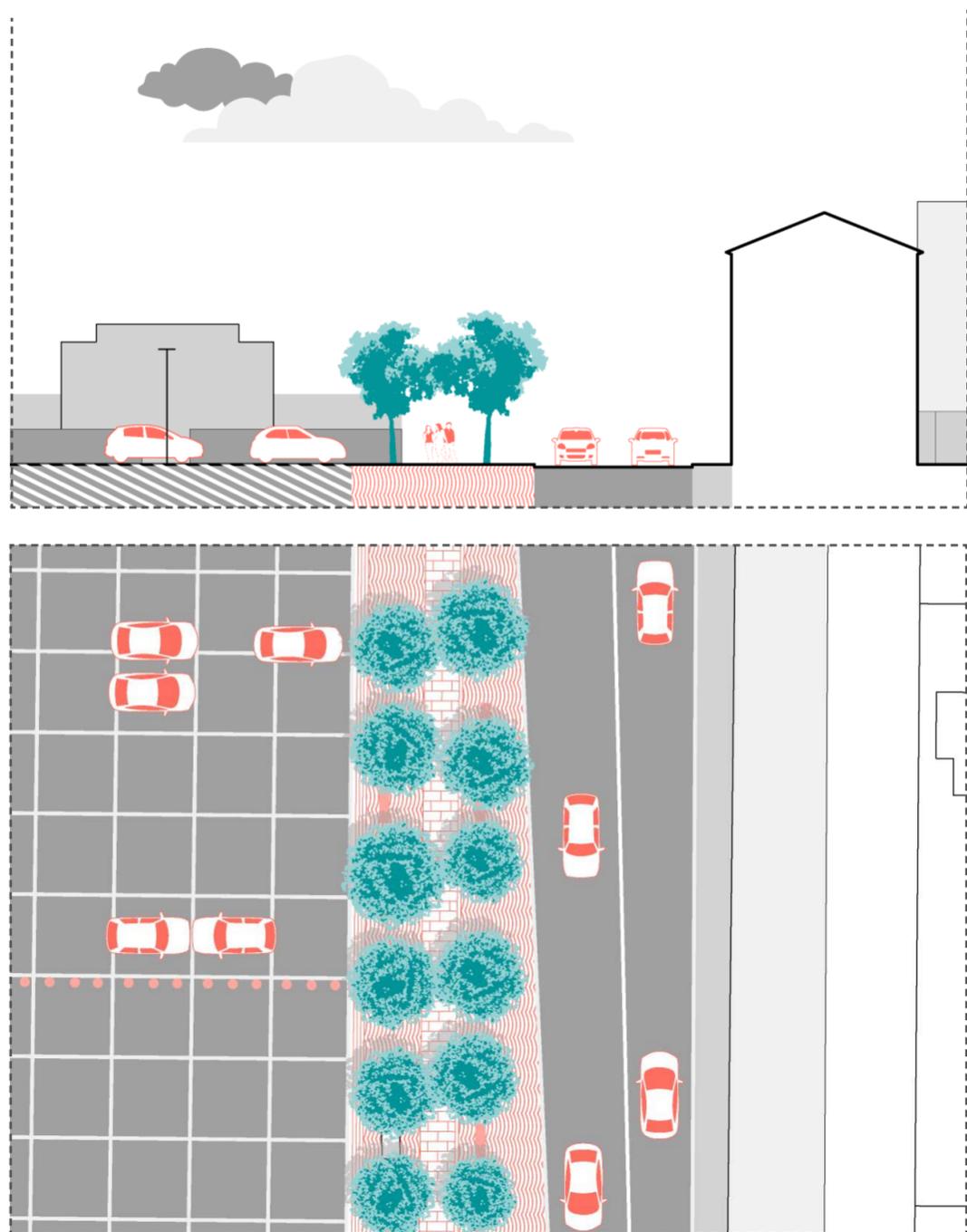


1. Sezione di Corso Regio Parco | Dopo l'intervento

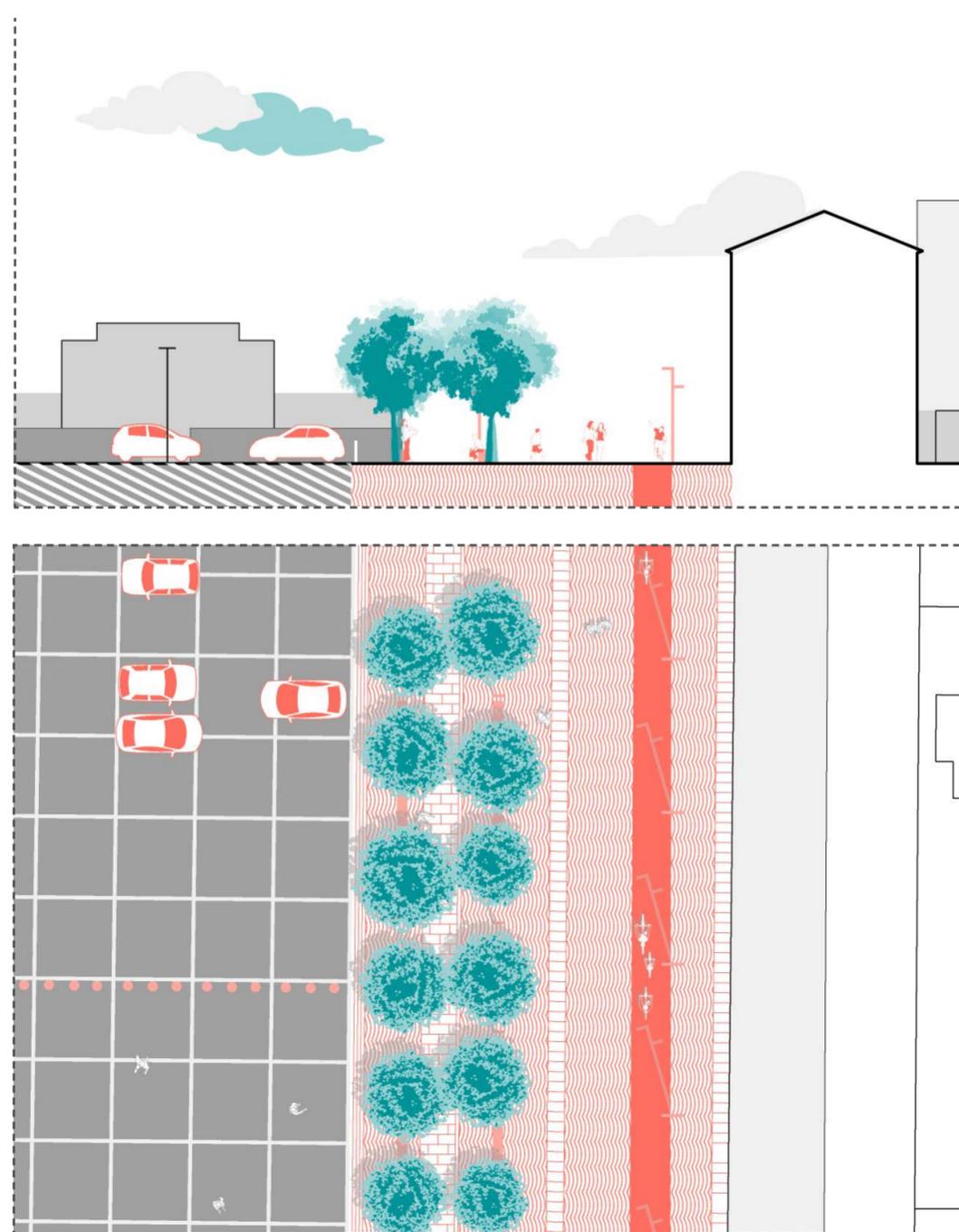




2. Sezione di Corso Regio Parco | Prima dell'intervento

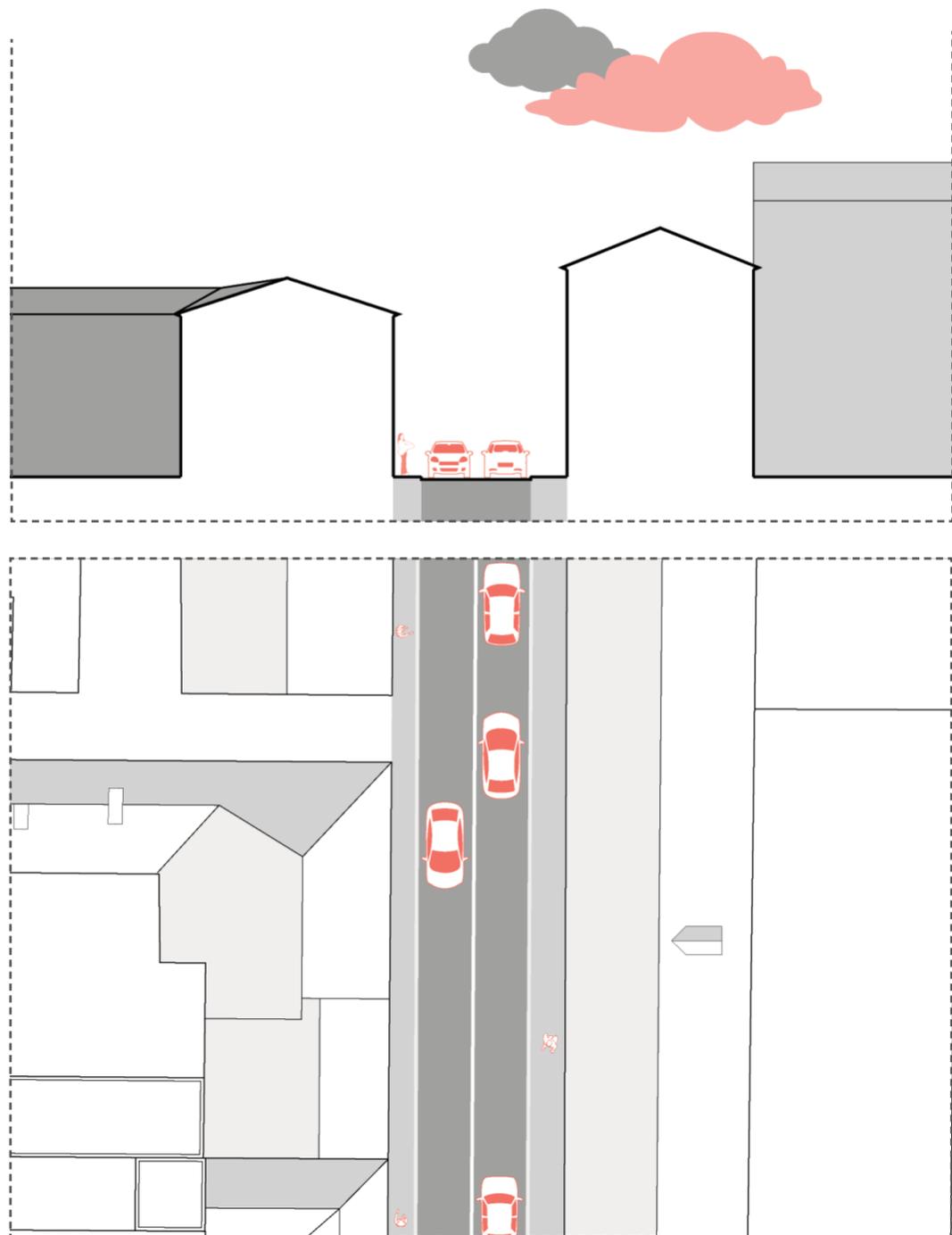


2. Sezione di Corso Regio Parco | Dopo l'intervento

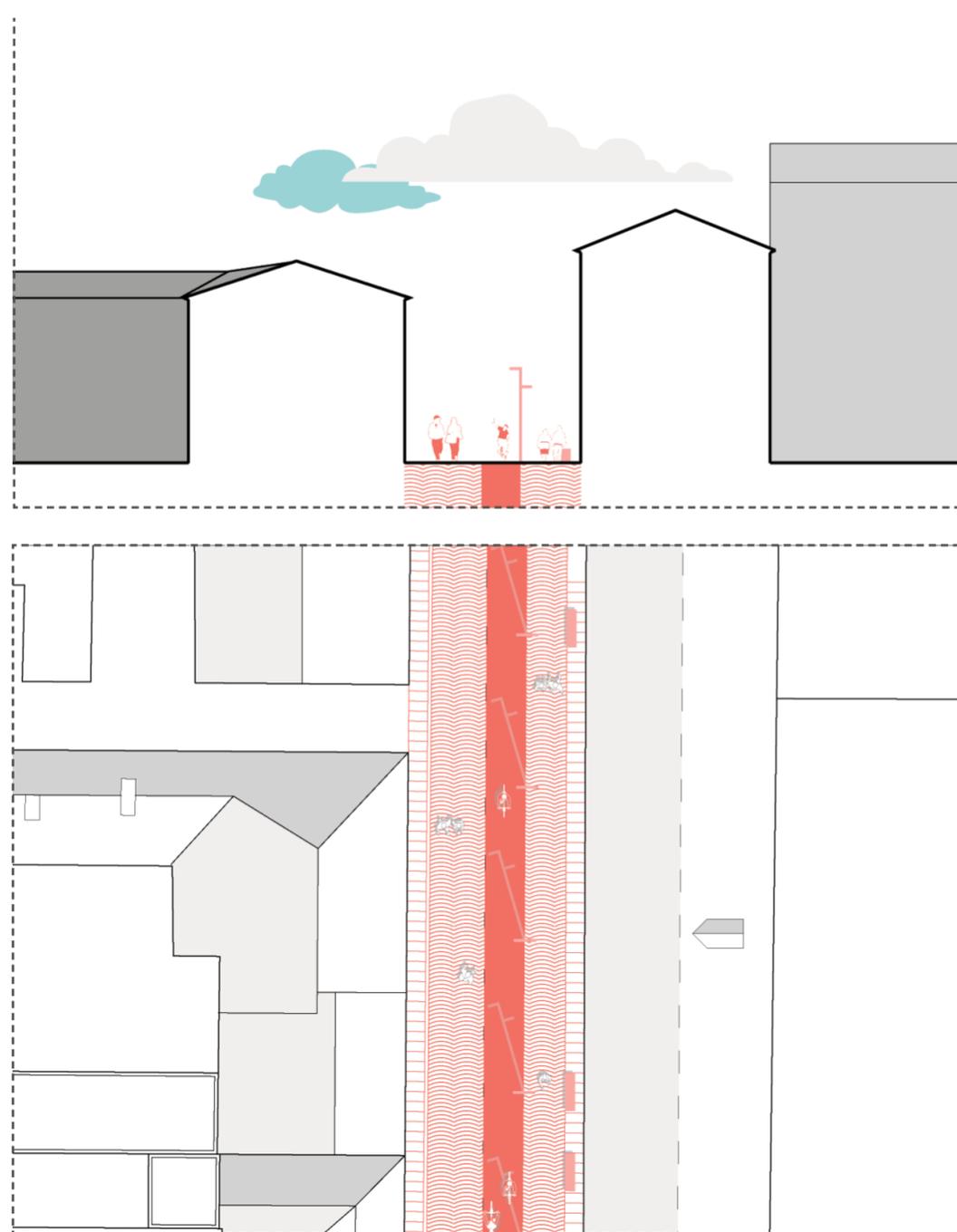




3.Sezione di Corso Regio Parco | Prima dell'intervento

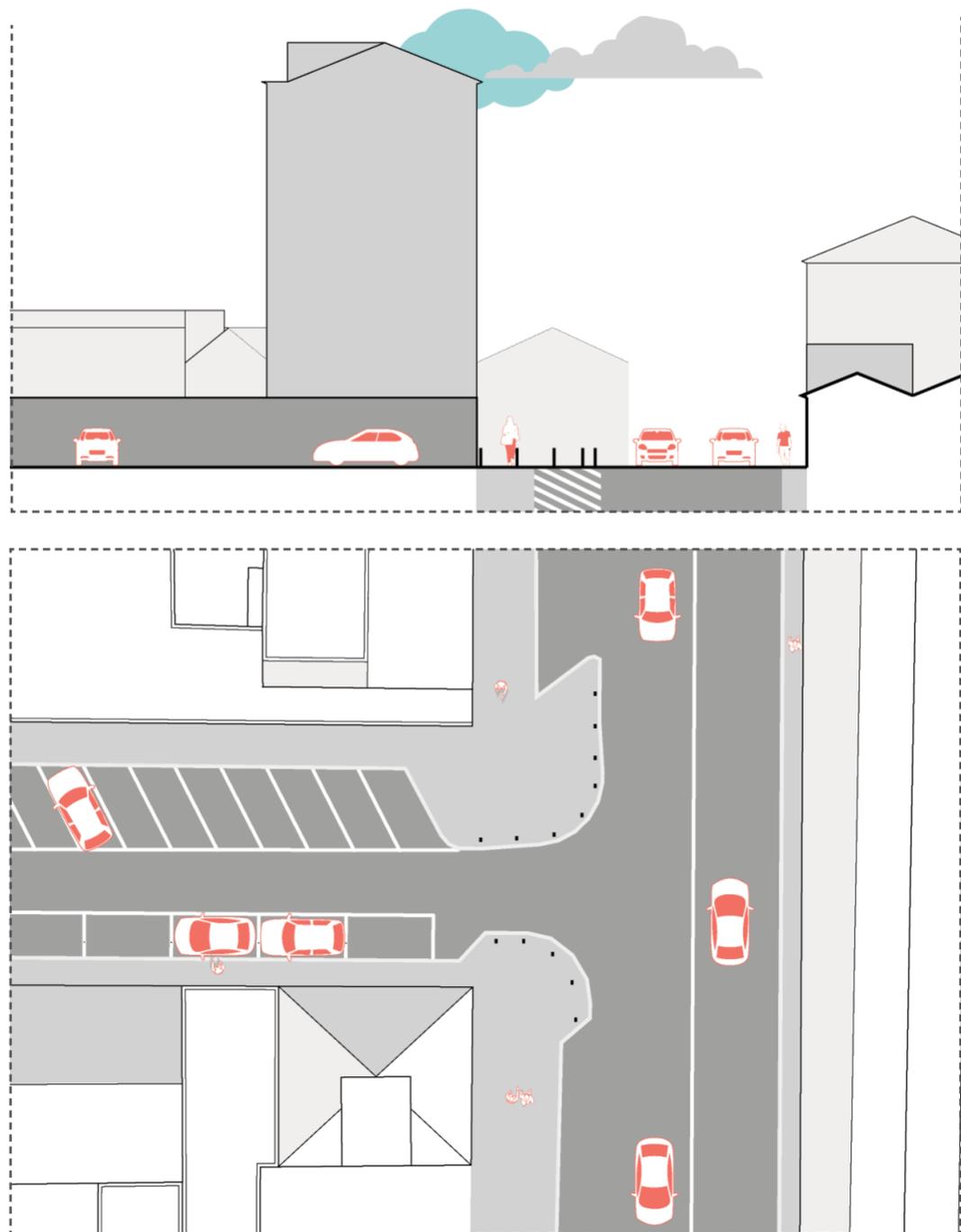


3.Sezione di Corso Regio Parco | Dopo l'intervento

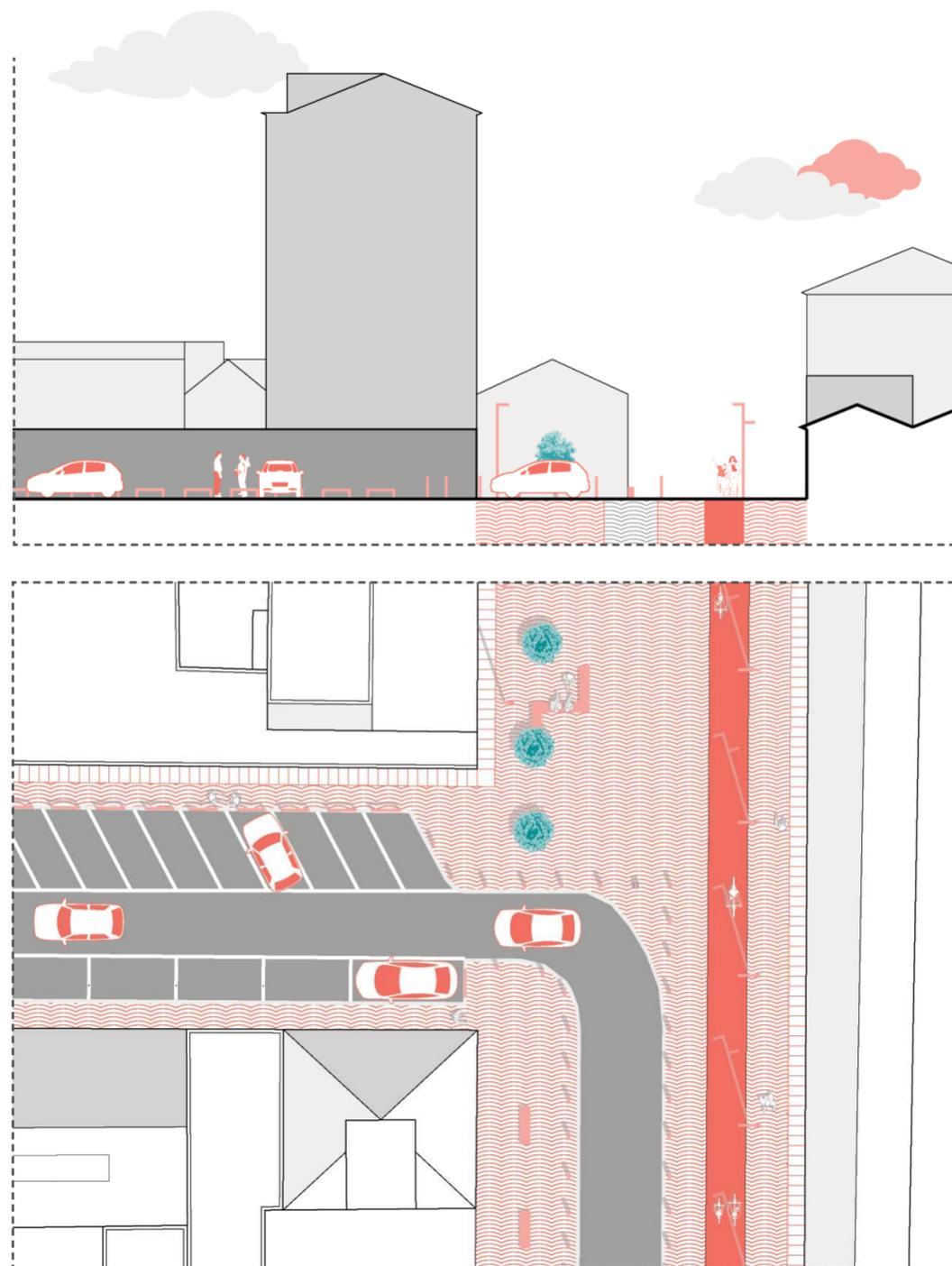




4. Sezione di Corso Regio Parco | Prima dell'intervento

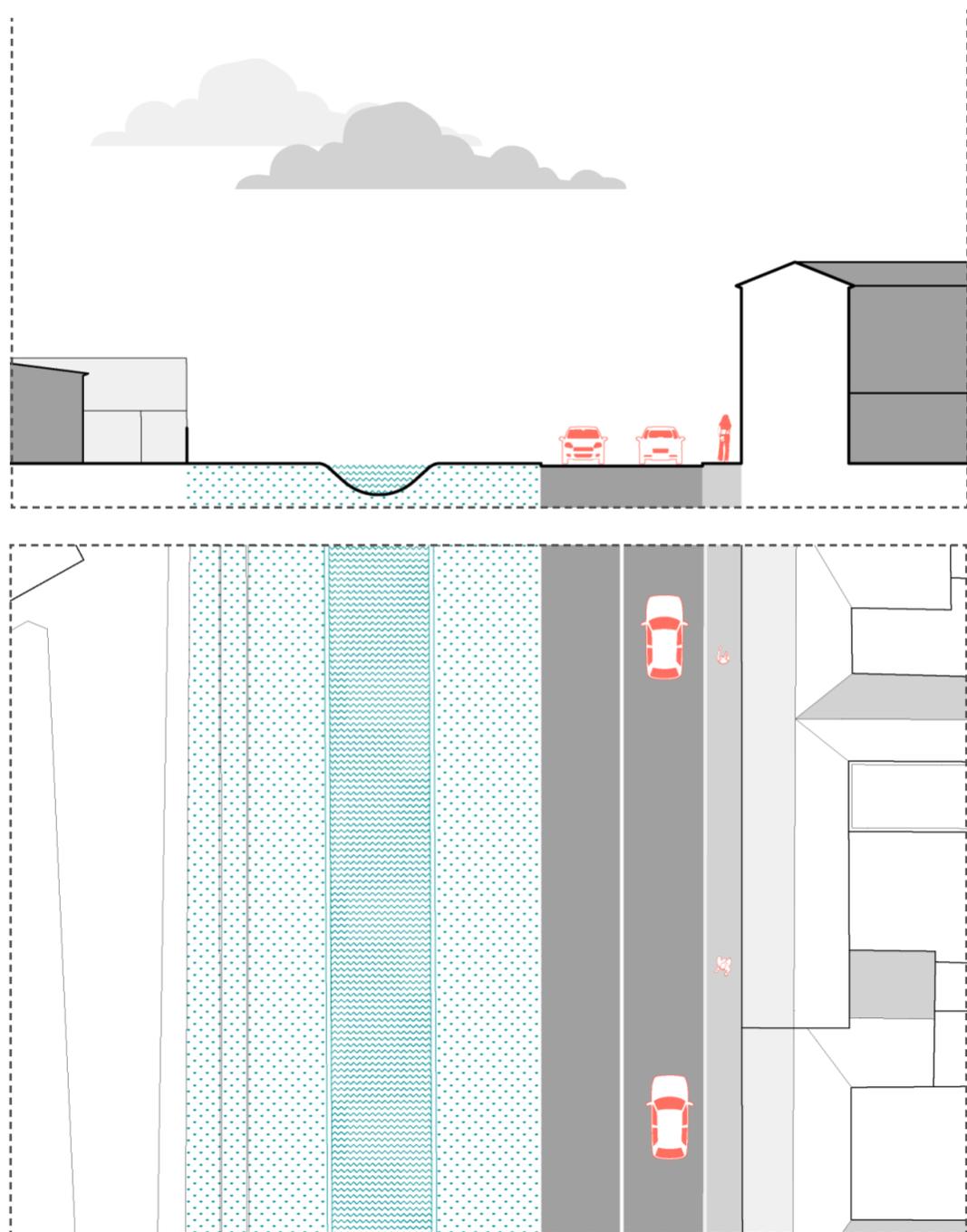


4. Sezione di Corso Regio Parco | Dopo l'intervento

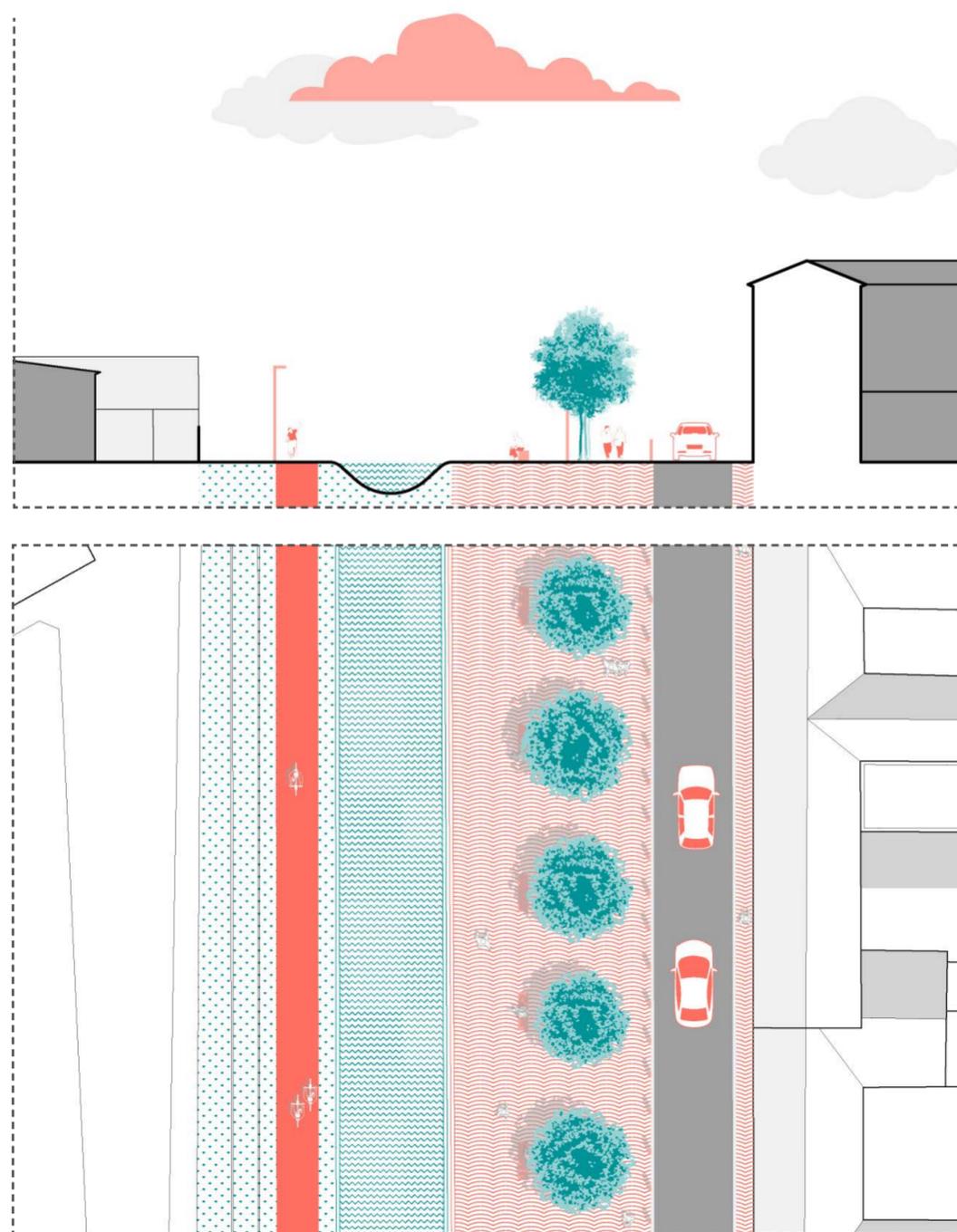




5.Sezione di Corso Regio Parco | Prima dell'intervento

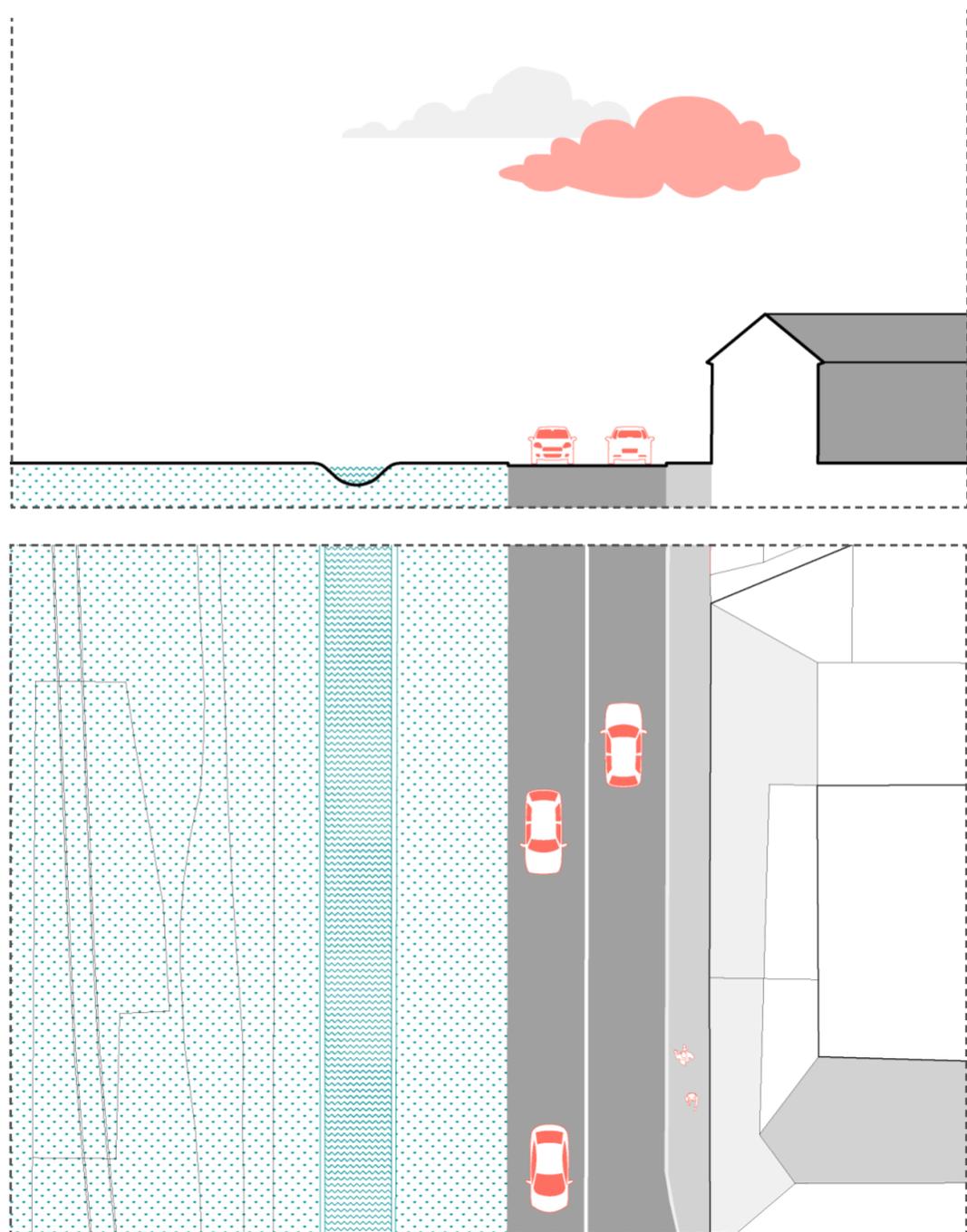


5.Sezione di Corso Regio Parco | Dopo l'intervento

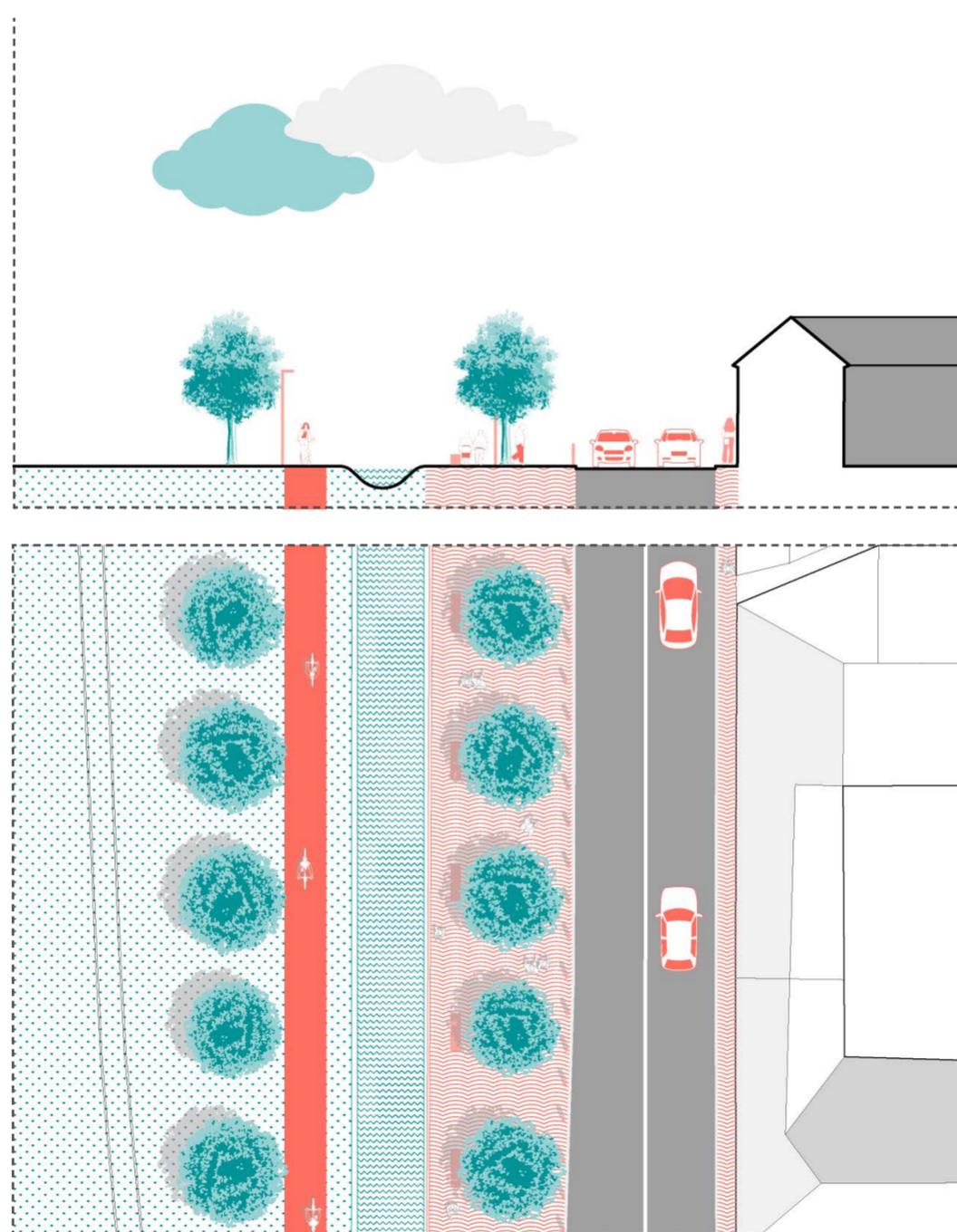




6.Sezione di Corso Regio Parco | Prima dell'intervento

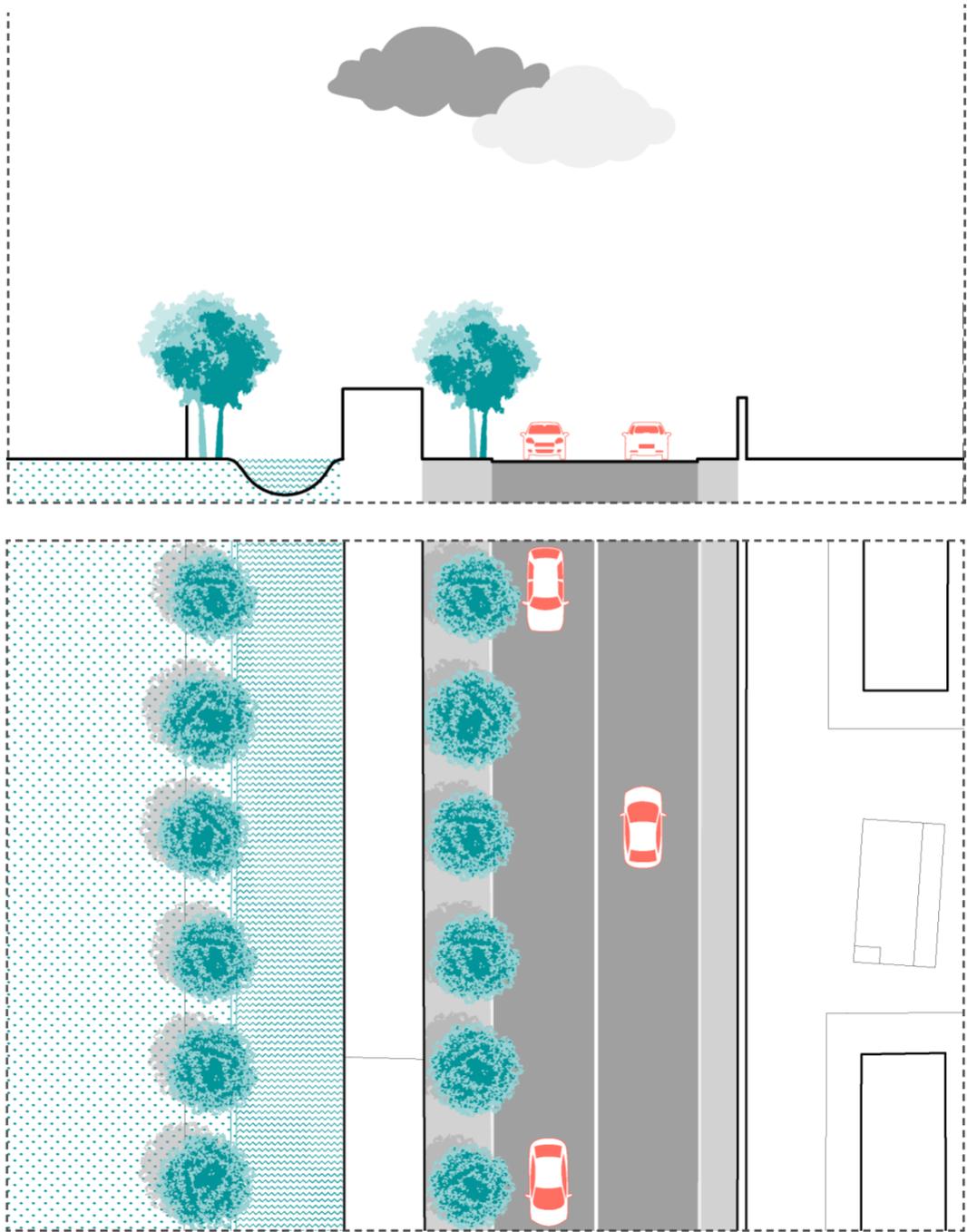


6.Sezione di Corso Regio Parco | Dopo l'intervento

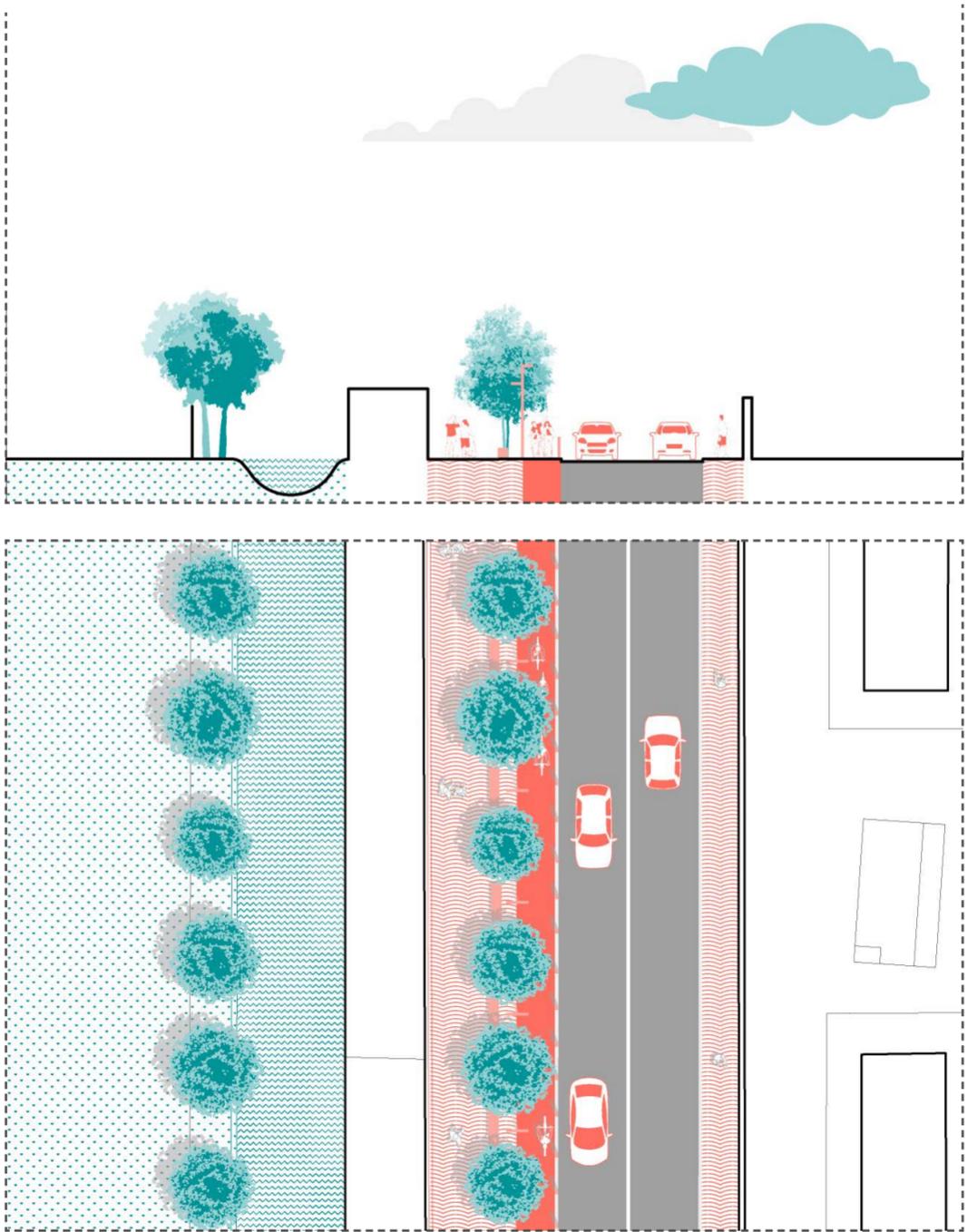




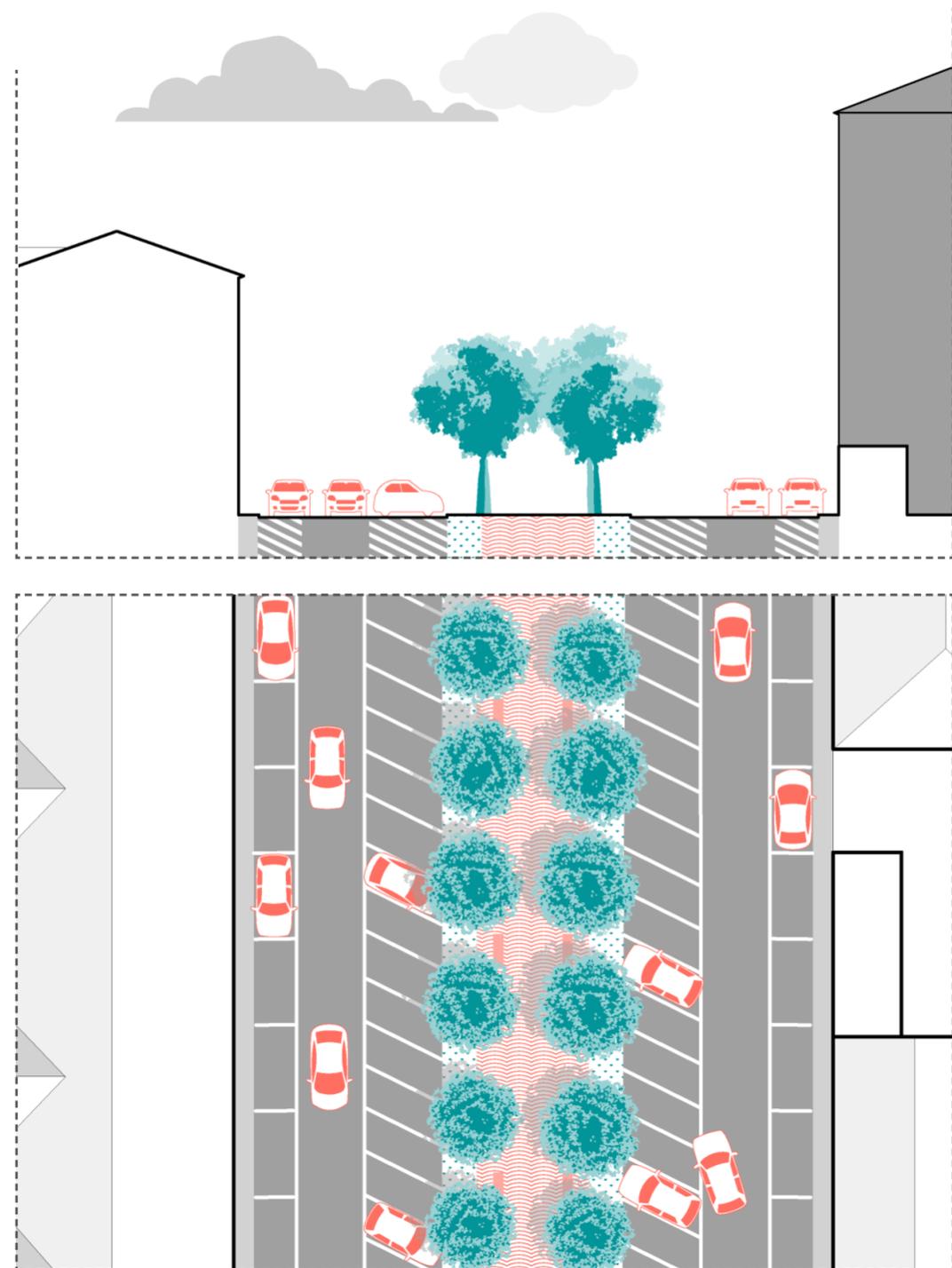
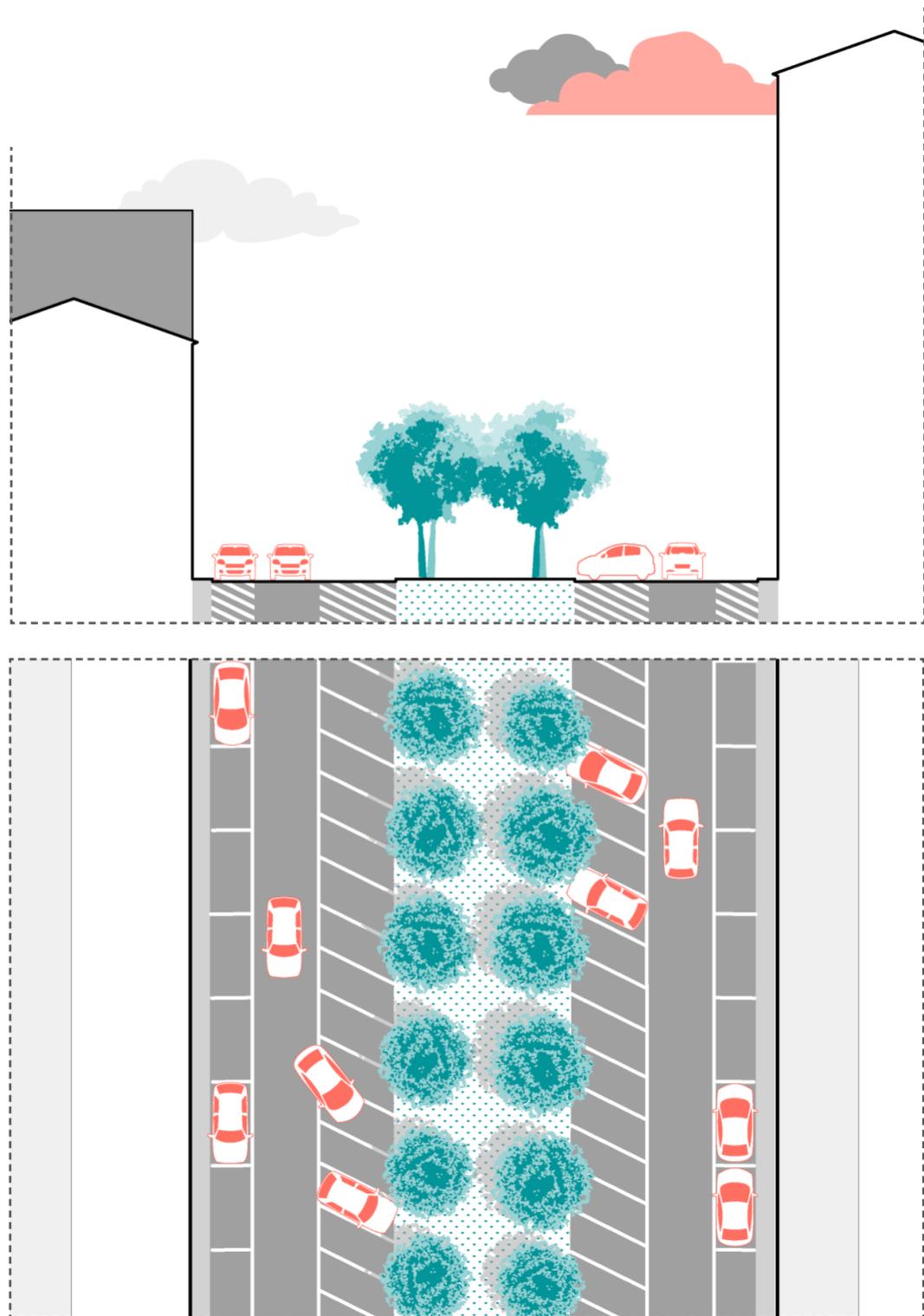
7.Sezione di Corso Regio Parco | Prima dell'intervento



7.Sezione di Corso Regio Parco | Dopo l'intervento



8. Sezione di Corso Regio Parco tra Via Buscalioni e Corso Verona | Fuori dall'intervento



9. Sezione di Corso Regio Parco tra Via Modena e Via Parma | Fuori dall'intervento

3.5.3 La FIMIT

Una memoria industriale per i giardini sabaudi.

Per spostarsi nell'area depressa occupata dalla FIMIT, il progetto prevede una **riconessione** tra il **Borgo** e il grande complesso della **Manifattura**, che prevederà di aggirarla dalle vie laterali e attraversarla secondo una nuova modalità, ovvero da due possibili nuovi **atrii aperti al pubblico**: l'ingresso **principale** è quello che si trova in asse con Via Maddalene, da cui si accede al cortile principale concluso con la ciminiera, e l'**ingresso merci**, su cui si può ancora notare la presenza dei binari che collegano l'opificio con Scalo Vanchiglia. L'intervento proposto considera come **punto nevralgico** il **cortile principale**, accessibile dall'ingresso in asse con Via Maddalene, che porta agli edifici che ospitavano l'antica sede del Viboccone, e che insieme alla **ciminiera**, diventeranno i nuovi punti focali del progetto, memori delle antiche simmetrie della fabbrica e degli allineamenti dettati dall'antica reggia. Da qui si diramano i **due assi fondamentali** per l'attraversamento degli spazi sottostanti: il primo rappresenta la continuazione della via antistante l'ingresso ed è di **carattere** prevalentemente **panoramico**, in quanto caratterizzato da due punti, uno dalla Manifattura in direzione della FIMIT e

uno a bordo fiume, da cui si aprono le **visuali** sul Po, sul Meisino e su Superga. Inoltre, questo tracciato definisce i cambi di materiale della pavimentazione e di funzione degli spazi nell'area depressa della FIMIT, mentre continua con dalla ciminiera grazie ad una **passerella** che sovrasta l'intera area, permettendo la visione panoramica sia sul nuovo giardino sia sul fiume, per via del belvedere situato nella parte finale. Il secondo asse, invece, collega la zona vicino alla ciminiera al corpo storico del Filatoio Vanzina con una **discesa** che lentamente raggiunge uno spiazzo circondato dagli edifici appartenenti all'ex FIMIT, **risalendo** poi verso il percorso ciclopedonale presente

Tre diventano i percorsi principali per accedere all'aera: quello in asse con Via Maddalene e la ciminiera, quello passante per l'ingresso merci e, infine, quello trasversale ai primi due, che inizia da Via Rossetti per concludersi alla Strada alla Manifattura.

al di sopra dell'argine che costeggia il Po. Questi sono i due assi che attraversano l'opificio, tuttavia, ce n'è un altro che vale la pena **potenziare**, ovvero l'asse che parte da **Via Rossetti**, l'ingresso dell'area della FIMIT, e continua con il viale alberato e attualmente si conclude sulla testata del vecchio nucleo del Filatoio Vanzina. Immaginando la sua **prosecuzione**, ci si immerge nel cortile dell'edificio, e passando per diversi manufatti, si arriva nello spiazzo in cui è situato l'**ingresso del vivaio comunale**, accessibile da Strada alla Manifattura Tabacchi, poco utilizzata in quanto molto stretta e usata solo per i mezzi di servizio dello stesso vivaio.

In seguito alla definizione dei nuovi assi, si può procedere ad una prima **definizione**

Dopo aver definito gli assi si passa alla **valorizzazione** degli edifici industriali e alla **ridefinizione** dello spazio pubblico, in modo da risolvere i problemi legati all'abbandono e alle esondazioni.

delle **nuove destinazioni della FIMIT** e **dell'autorimessa**, intervenendo su due linee differenti: la **valorizzazione dei fabbricati industriali** di pregio e il **ridisegno degli spazi aperti**. Per



Visita del viale alberato e della facciata del complesso dell'ex Filatoio Vanzina dalla passerella

quanto riguarda i fabbricati sarà eseguita una **valutazione** per comprendere lo stato di conservazione in cui versano, decidendo in seguito quali elementi **mantenere** e quali, invece, **demolire**, in modo da mantenere il **linguaggio architettonico di tipo industriale** che mette in dialogo gli edifici che presentano caratteristiche derivanti da diversi periodi storici. Si dovrà tenere conto anche della vicinanza con il **canale del Regio Parco** e dei **vincoli**, che riguardano non solo lo **stato conservativo** degli edifici, ma anche i problemi legati all'**esondabilità** del fiume. Questa problematica porta alla **seconda questione**, ovvero alla gestione degli spazi aperti. Nell'intera area in oggetto di riqualificazione si tratta di spazi prevalentemente **impermeabili** e **inquinati**, racchiusi in una zona che spesso è soggetta ad allagamenti, diventando quindi di **difficile riconversione**. La volontà è quindi di cercare una **soluzione**, senza arginare il problema, ma sfruttandolo a proprio vantaggio, creando dei **bacini** per contenere le acque del fiume, riutilizzandole per scopi di ricerca e didattici, all'interno di **luoghi flessibili** capaci di ospitare attrezzature per **attività** ed **eventi** utilizzabili in maniera temporanea.

An industrial memory for the Savoy gardens.

In order to move around the **depressed area** occupied by *FIMIT*, the project envisages a re-connection between the **Borgo** and the large **factory** complex, which will bypass it from the side streets and cross it in a new way, i.e. from two possible new **atriums open to the public**: the **main** entrance is the one located on the axis with *Via Maddalene*, from which there is access to the main courtyard concluded with the chimney, and the **freight entrance**, on which you can still notice the presence of the tracks connecting the factory with *Scalo Vanchiglia*. The proposed intervention considers as a **focal point** the **main courtyard**, accessible from the entrance in axis with *Via Maddalene*, which leads to the buildings that housed the ancient headquarters of *Viboccone*, and that together with the **chimney**, will become the new focal points of the project, mindful of the ancient symmetries of the factory and the alignments dictated by the old palace. From here the **two fundamental axes** for crossing the spaces below branch off: the first represents the continuation of the road in front of the entrance and is mainly **panoramic in character**, as it is characterized by two points, one from the factory in the direction of the *FIMIT* and one along the river, from which the **views** of the *Po*, *Meisino* and *Superga*

Three routes become the main routes to access the area: the one in axis with *Via Maddalene* and the chimney, the one passing through the goods entrance and, finally, the one across the first two, which starts from *Via Rossetti* and ends at the *Strada alla Manifattura*.

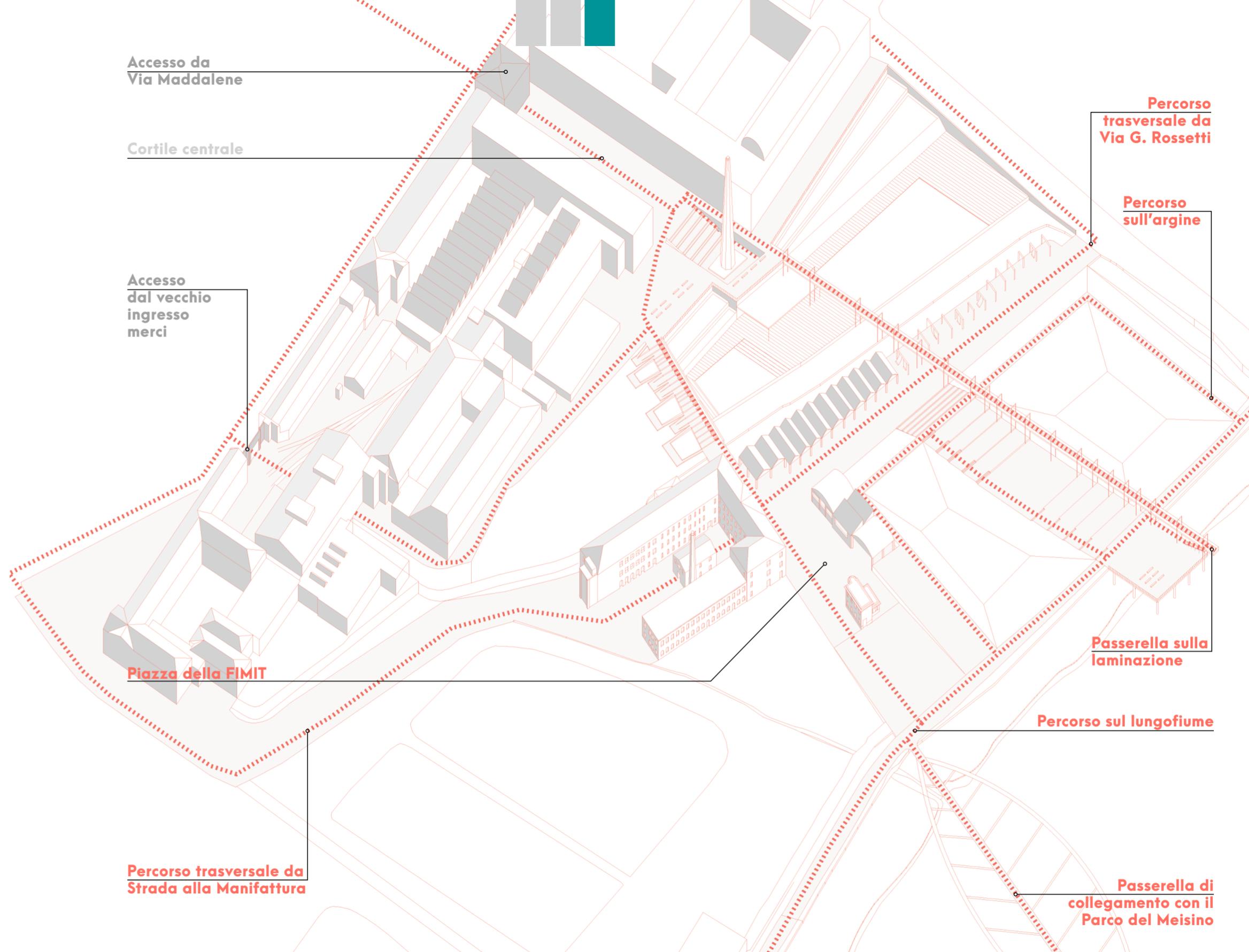
open up. Moreover, this route defines the changes in flooring material and function of the spaces in the depressed area of the *FIMIT*, while it continues from the chimney thanks to a **walkway** overlooking the entire area, allowing a panoramic view of both the new garden and the river, due to the belvedere located in the final part. The second axis, instead, connects the area near the chimney to the historic body of the *Vanzina* Spinning Mill with a **descent** that slowly reaches an open space surrounded by the buildings belonging to the former *FIMIT*, then **up** towards the cycle/pedestrian path above

the embankment that runs along the *Po*. These are the two axes that cross the factory, however, there is another one worth **strengthening**, namely the axis that starts from **Via Rossetti**, the entrance to the *FIMIT* area, and continues with the tree-lined avenue that currently ends at the head of the old core of the *Filatoio Vanzina*. Imagining its **continuation**, we immerse ourselves in the courtyard of the building, and passing through various artifacts, we arrive at the clearing where the **entrance to the municipal nursery is located**, accessible from *Strada alla Manifattura Tabacchi*, little used as it is very narrow and used only for the service vehicles of the nursery.

Following the definition of the new axes, it is possible to proceed to a first **definition** of the **new destinations of the FIMIT** and the **garage**, intervening on two different lines: the **valorization of the valuable industrial buildings** and the **redesign of the open spaces**. As far as the buildings are concerned, an **evaluation** will be carried out in order to understand their state of conservation and then decide which elements to maintain and which, instead, to **demolish**, so as to **maintain** the **architectural language of an industrial type** that brings into dialogue buildings with characteristics deriving from different historical periods. The proximity to the

After defining the axes we move on to the enhancement of industrial buildings and the redefinition of public space, in order to solve the problems of abandonment and flooding.

Regio Parco canal and the **constraints**, which concern not only the **state of conservation** of the buildings, but also the following must be taken into account the problems related to the river's **overflowing**. This problem leads to the **second issue**, namely the management of open spaces. The entire area undergoing redevelopment is mainly **impermeable** and **polluted**, enclosed in an area that is often subject to flooding, making it **difficult to convert**. The intention is therefore to seek a **solution**, without stemming the problem, but exploiting it to its own advantage, creating **basins** to contain the river water, reusing it for research and educational purposes, in **flexible places** capable of hosting equipment for **activities** and **events** that can be used temporarily.



Progettare la demolizione: dall'arte all'archeologia industriale.

I fabbricati dell'ex FIMIT sono molti, in parte **vincolati** e in gran parte in pessimo stato conservativo a causa dell'**abbandono** del complesso negli ultimi vent'anni. Per conoscere meglio il complesso e gli aspetti da poter valorizzare è stato fondamentale il **contributo dell'arte** e, in particolare dei quadri del pittore **Elio Vittonetto** che ha **documentato** tutto il complesso industriale e manifatturiero fra il 2000 e il 2002, in vista della trasformazione della Manifattura Tabacchi in un nuovo polo universitario. Entrare all'interno del complesso non è stato infatti sufficiente a coglierne tutti gli aspetti, sia per motivi di sicurezza sia a causa delle condizioni in cui versano gli edifici, e osservare con una diversa chiave di lettura lo spazio in cui si interverrà permette di **comprendere** alcune **relazioni** e **caratteristiche** altrimenti difficili da decifrare.

Grande importanza viene data alla **Basilica di Superga**, elemento che si ripete più volte nei quadri e che rimane **visibile** non solo dalla Manifattura Tabacchi, ma anche dall'interno del complesso dell'ex FIMIT. Ciò ha permesso di conferire **nuova importanza all'asse visivo** che dalla facciata dell'ex Filatoio Vanzina guarda verso il fiume, attualmente nascosto

La scelta degli edifici da demolire è stata presa per creare un linguaggio architettonico unitario valorizzando gli elementi industriali e allo stesso tempo per rinaturalizzare l'area cementificata.

dalla folta vegetazione. Emergono inoltre alcuni rapporti di **relazione** tra i **fabbricati**: non più singoli edifici ma **tasselli** di un **unico complesso**, accomunati dalla ripetizione di alcuni segni architettonici e dalla presenza di un colore predominante: il **giallo**. Sembra quindi logico presupporre la valorizzazione degli elementi capaci di **richiamare questo linguaggio**, individuando nel **cortile** situato fra l'ex Filatoio Vanzina e l'inizio del viale alberato prospiciente il cuore del complesso, ovvero il luogo in cui si interfacciano e si mettono in dialogo tutti i diversi manufatti industriali.

Ma allora cosa demoliamo?

La scelta degli edifici da **demolire** dipende dalla volontà di **rinaturalizzare**

l'area e di **valorizzarne** gli **elementi industriali** di maggior pregio come quelli vincolati già citati nel capitolo precedente. La scelta ricade, quindi, su tutti quei fabbricati che risultano di **scarsa qualità architettonica** come gran parte delle piastre industriali, le maniche di più recente realizzazione e quelle strutture che minano la **lettura** del complesso secondo i suoi **caratteri fondamentali**; dai dipinti emerge, infine, la possibilità di prendere in considerazione la **valorizzazione** delle **teste dei capannoni industriali**, valutando il mantenimento delle stesse. Vengono quindi **demoliti** i fabbricati che si addossano all'originario nucleo storico del **Filatoio Vanzina**, facendone

emergere l'**originaria configurazione** a **corte**, la **manica** e il **piccolo padiglione** prospicienti l'ingresso dell'asse alberato, e tutte le piastre ad eccezione delle relative teste in affaccio sul cortile antistante l'edificio a corte. Gli edifici così mantenuti e valorizzati si concentrano dunque attorno a un unico punto: il **cortile** che precede l'originario nucleo del Filatoio Vanzina, luogo in cui è possibile **osservare**, raccolta attorno a un unico centro, tutta la **varietà di fabbricati** che un tempo articolavano l'area della FIMIT. Gli edifici verranno in parte **dismessi** e **aperti al pubblico** e in parte riutilizzati, introducendo nuove funzioni. Fra i primi ci sono i **piani terreni** di tutti gli edifici in quanto situati



Visita della piazza, delle teste dei capannoni industriali e del piccolo edificio con la verata dal prospetto principale del nucleo storico dell'ex Filatoio Vanzina

al di sotto della quota di riferimento di esondazione fluviale; quelli riutilizzati saranno solamente i piani superiori degli edifici su più livelli.

Se però il recupero dell'edificio a corte e della piccola struttura a due livelli può prevedere la possibilità di inserire nuove funzioni e, quindi, un intervento di **restauro conservativo**, la valorizzazione delle piastre industriali tocca il tema dell'**archeologia industriale**, già più volte utilizzata per alcuni parchi torinesi quali **Parco Dora** e **Parco Aurelio Peccei**, entrambi derivati da progetti di **riqualifica** di ampi **complessi industriali dismessi**.

Per una parte dell'edificato della FIMIT si adotta il tema dell'archeologia industriale, prendendo spunto da due parchi presenti a Torino diventati luoghi di qualità urbana, anche se derivati da aree industriali.

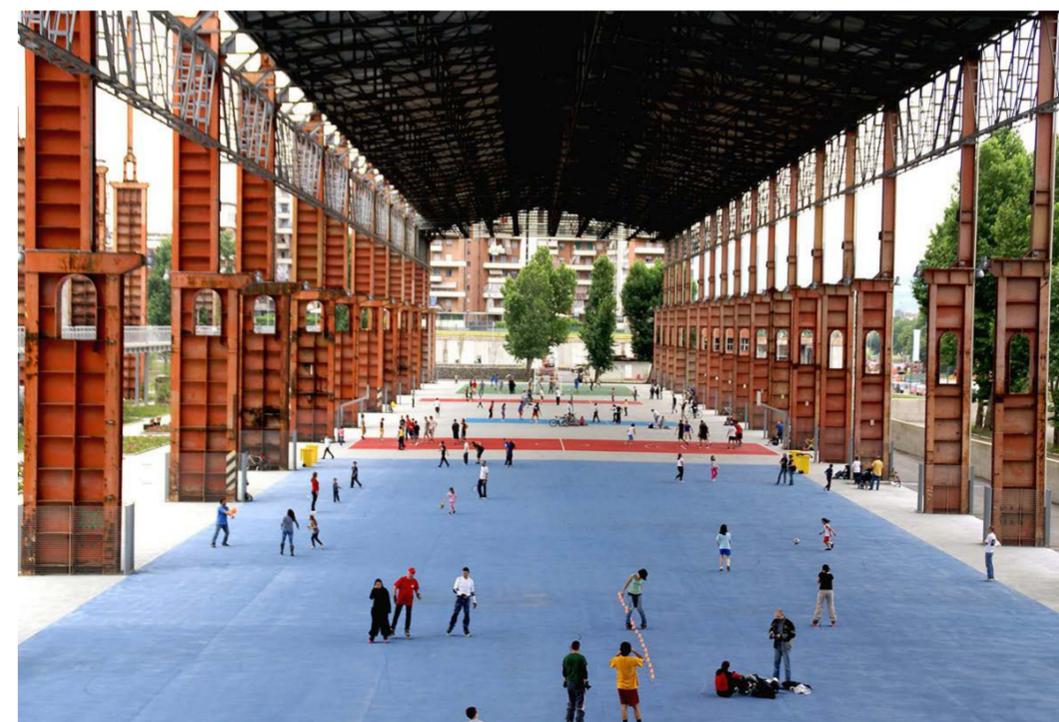
Le scelte effettuate riguardano finora solamente l'ex FIMIT; non ci si addentrerà invece nella storia della **Manifattura Tabacchi**, il cui progetto verrà portato avanti da REAM SGR. In questa direzione si pensa di suggerire solamente un possibile intervento, ovvero la **demolizione** della **centrale termica** che attualmente ricopre la posizione originariamente occupata dal Palazzo del Viboccone, in modo da creare una **continuità visiva** tra la corte centrale della Manifattura, la ciminiera e i nuovi spazi di progetto a queste inassati, enfatizzando il più possibile la centralità dettata da questo asse e permettendo una **maggior permeabilità di progetto** tra il nuovo progetto in area ex FIMIT e l'atrio d'ingresso della Manifattura Tabacchi.

La decisione di trattare il tema dell'archeologia industriale nasce dal fatto che nella città di Torino sono presenti alcuni **parchi** derivati, nella loro progettazione, da edifici realizzati negli anni del boom economico che, a seguito della crisi industriale, hanno visto solo degrado e abbandono. Sono stati poi introdotti come **strategie fondamentali** del PRG e dei piani strategici, diventando infine veri e propri **luoghi di qualità urbana**, sviluppati secondo linguaggi ancora poco conosciuti in città e che negli scorsi decenni sono diventati di

tendenza nell'architettura internazionale. I due casi studio seguenti mostrano quanto sia stato fatto a Torino e quelle che potranno essere le **caratteristiche**, opportunamente reinterpretate, utili alla **progettazione del nuovo parco** nell'area dell'ex FIMIT.

Il primo caso in città risale al 1998, quando viene **riconvertita** parte dell'ex **area industriale** facente parte del più ampio progetto della Spina 3, che oggi è conosciuto come il Parco Dora. Il progettista **Peter Latz** decide di caratterizzare i 5 lotti di cui

è composta l'area di trasformazione in base a tre fattori: la **riscoperta** e la **valorizzazione del passato industriale** dell'area, attraverso il **mantenimento** di alcuni **elementi**, di cui si ricorda in particolare la torre di raffreddamento⁹; la **distribuzione** tramite collegamenti che consentano la fruizione di tutto il parco, per cui viene creata una **passerella** lunga 700 m e alta 6 m, che permette di osservare lo spazio che la circonda da diversi punti di vista; la **creazione** di ampi **spazi verdi** e la risistemazione che utilizza la vegetazione della sponda in affaccio sulla **Dora Riparia**, come



Latz+Partners, *TURI. Parco Dora*, Turin - <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/>

in accordo con il PRG del 1995¹⁰, e la decisione di **riportare alla luce** una parte di quest'ultima coperta dal cemento in modo da favorire il rapporto con l'acqua del fiume grazie anche all'**inserimento di canali, fontane e giochi d'acqua**¹¹. Attualmente il parco è abitualmente utilizzato dai cittadini, i quali possono godere della sua **flessibilità** in quanto capace di ospitare attrazioni come **concerti e mostre artistiche**.

Un secondo caso sempre legato alle Spine di Torino e al tema dell'archeologia industriale è quello del **Parco Aurelio**

Peccei che, inaugurato nel 2015, si estende nei 43 mila metri quadrati dell'**ex Fiat Iveco Telai**, appositamente trasformati in grandi prati con giochi per bambini, percorsi ciclabili e una **cattedrale** che ne ricorda il passato industriale. Diventa un parco "*Smart*", primo sul piano nazionale, in cui si è prestata particolare attenzione alla **sostenibilità ambientale**. Sono state intraprese azioni di **bonifica**, sono stati utilizzati **materiali non inquinanti** per le pavimentazioni e innovative **vernici fotocatalitiche** per scindere le polveri sottili. Un'altra caratteristica particolare

ha riguardato la **progettazione**, che diventa **partecipata** per l'inserimento dei giochi per bambini¹².

Designing demolition: from art to industrial archaeology.

The buildings of the former *FIMIT* are many, in part bound and largely in a poor state of conservation due to the **abandonment** of the complex in the last twenty years. In order to better understand the complex and the aspects to be exploited, the **contribution of art** and, in particular, the paintings by the painter **Elio Vittonetto**, who documented the entire industrial and manufacturing complex between 2001 and 2002, in view of the transformation of the Manifattura Tabacchi into a new university centre, has been fundamental. Entering the complex was in fact not enough to grasp all its aspects, both for security reasons and because of the conditions in which the buildings are located, and observing the space in which the work will take place with a different key allows us to **understand** some **relationships** and **characteristics** otherwise difficult to decipher.

Great importance is given to the **Basilica of Superga**, an element that is repeated several times in the paintings and that remains visible not only from the *Manifattura Tabacchi*, but also from

inside the former *FIMIT* complex. This has made it possible to give **new importance to the visual axis** that from the façade of the former *Filatoio Vanzina* looks towards the river, currently hidden by thick vegetation. Moreover, some relationships between the **buildings** emerge: no longer individual buildings but **pieces of a single complex**, united by the repetition of some architectural signs and the presence of a predominant colour: **yellow**. It therefore seems logical to assume the enhancement of the elements capable of **recalling this language**, identifying in the **courtyard** located between the former *Filatoio Vanzina* and the beginning of the tree-lined avenue overlooking the heart of the complex, that is, the place where all the different industrial artefacts interface

The choice of buildings to demolish was made to create a unified architectural language by enhancing the industrial elements and at the same time to renaturalize the concrete area.



Film commission Torino Piemonte, Parco Aurelio Peccei - https://www.fcipit/location_item.php?id=3789

and dialogue.

But then what are we demolishing?

The choice of the buildings to be **demolished** depends on the desire to **renaturalize the area** and to enhance the most **valuable industrial elements** such as those already mentioned in the previous chapter. The choice falls, therefore, on all those buildings that are of **poor architectural quality** as most of the industrial plates, the sleeves of more recent construction and those structures that undermine the **reading** of the complex according to its **fundamental characteristics**; from the

paintings emerges, finally, the possibility of considering the **enhancement** of the **heads of the industrial warehouses**, evaluating the maintenance of the same. The buildings that **leaned** against the original historic core of the **Vanzina Spinning Mill** were then demolished, bringing out the **original courtyard configuration**, the **sleeve** and the **small pavilion** facing the entrance of the tree-lined axis, and all the plates with the exception of the heads facing the courtyard in front of the building. The buildings thus maintained and enhanced are therefore concentrated around a single point: the **courtyard** that precedes the original nucleus of the *Vanzina*



Vista del viale alberato e di parte della piazza di fronte all'ex Filatoio Vanzina

For part of the FIMIT building, the theme of industrial archaeology is adopted, taking inspiration from two parks in Turin that have become places of urban quality, even if derived from industrial areas.

Spinning Mill, a place where it is possible to **observe**, gathered around a single centre, all the **variety of buildings** that once articulated the *FIMIT* area. The buildings will be partly **disused and opened to the public** and partly reused, introducing new functions. Among the first are the **ground floors** of all the buildings as they are located below the reference river flooding level; those reused will be only the upper floors of the multi-storey buildings.

If, however, the recovery of the courtyard building and the small two-level structure can provide the possibility of introducing new functions and, therefore, a **conservative restoration**, the enhancement of the industrial plates touches on the theme of industrial archaeology, already used several times

for some Turin parks such as **Parco Dora** and **Parco Aurelio Peccei**, both derived from the **redevelopment projects** of **large abandoned industrial complexes**.

The choices made so far concern only the former *FIMIT*; instead, we will not go into the history of the **Manifattura Tabacchi**, whose project will be carried out by *REAM SGR*. In this direction it is thought to suggest only one possible intervention, that is the **demolition** of the **thermal power plant** that currently holds the position originally occupied by the *Palazzo del Viboccone*, in order to create a **visual continuity** between the central courtyard of the *Manifattura*, the chimney and the new project spaces in these hollow spaces, emphasizing as much as possible the centrality dictated by this axis and allowing a **greater project permeability** between the new project in the former *FIMIT* area and the entrance hall of the *Manifattura Tabacchi*.

The decision to deal with the theme of industrial archaeology stems from the fact that in the city of Turin there are some **parks** derived, in their design, from buildings built during the years of the economic boom which, following the industrial crisis, have seen only degradation and abandonment. They were then introduced as **fundamental strategies** of the *PRG* and strategic



plans, finally becoming real **places of urban quality**, developed according to languages still little known in the city and that in the past decades have become trendy in international architecture. The following two case studies show how much has been done in Turin and what could be the **characteristics**, appropriately reinterpreted, useful for the **design of the new park** in the former *FIMIT* area.

The first case study in the city dates back to 1998, when part of the **former industrial** area was **reconverted** as part

of the larger *Spina 3* project, which today is known as the *Dora Park*. The designer **Peter Latz** decided to characterize the 5 lots of which the transformation area is composed according to three factors: the **rediscovery** and **enhancement** of the **industrial past** of the area, through the **maintenance** of some **elements**, in particular the cooling tower⁹; the **distribution** through connections that allow the use of the whole park, for which a 700 m long and 6 m high **walkway** is created, which allows to observe the surrounding space from different points of view; the **creation** of large

green spaces and the reorganization that uses the vegetation of the bank overlooking the **Dora Riparia**, as in accordance with the PRG of 1995¹⁰, and the decision to **bring to light** a part of the latter covered by concrete so as to favor the relationship with the water of the river thanks to the **inclusion of canals, fountains and water features**¹¹. Currently the park is usually used by the citizens, who can enjoy its **flexibility** as it can host attractions such as **concerts and art exhibitions**.

A second case always linked to the Spine of Turin and the theme of industrial archaeology is that of the **Aurelio Peccei Park** which, inaugurated in 2015, extends over the 43 thousand square metres of the **former Fiat Iveco Looms**, specially transformed into large meadows with games for children, cycle paths and a **cathedral** reminiscent of its industrial past. It thus becomes a “Smart” park, first on the national level, where particular attention has been paid to **environmental sustainability**. Reclamation actions have been undertaken, **non-polluting materials** have been used for the flooring and innovative **photocatalytic paints** have been used to break down fine dust. Another particular feature concerned the **design**, which becomes **participatory** for the inclusion of children’s games¹².

9 - Lotus 150, *Landscape Urbanism*, Editoriale Lotus, Milano, 2012, p.87

10 - Museo Torino, *Parco Dora* - <http://www.museotorino.it/view/s/2393d480122c41b4bf77b05b373abf7e>

11 - Latz+Partner, *Turi. Parco Dora*, Turin - <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/>

12 - Verde Comune di Torino, *Un nuovo parco “smart” nel cuore di Barriera di Milano, dedicato ad Aurelio Peccei*, 20/10/2015 - <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/2015/parchigiardini15/nuevo-parco-aurelio-peccei.shtml>

Latz+Partner, *TURI. Parco Dora*, Turin - <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/>

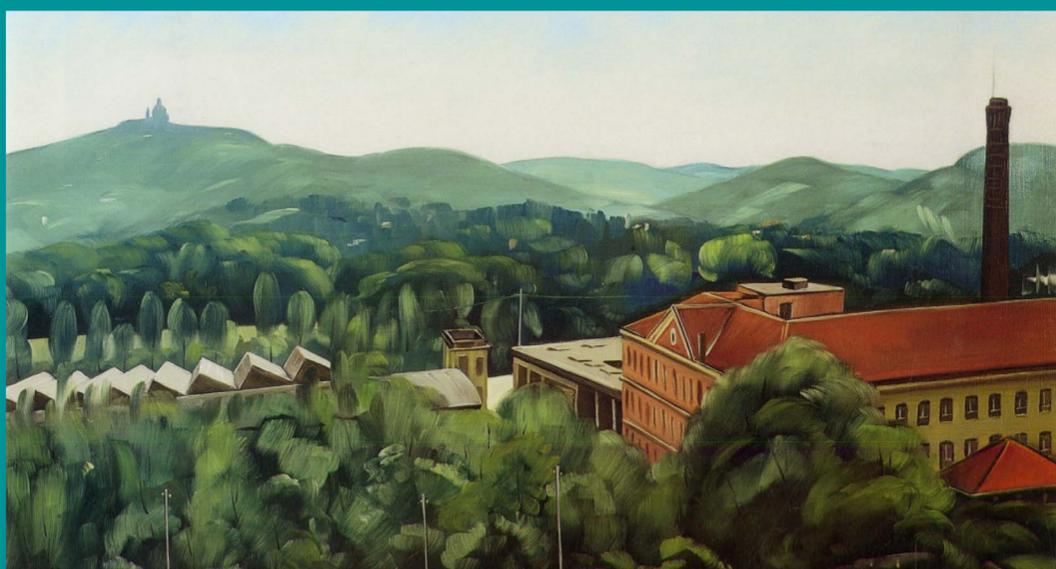


APPROFONDIMENTO IN DEPTHS

La FIMIT nei dipinti di Vittonetto.

Entrare in quella che era la FIMIT non è comunque sufficiente a coglierne tutte le **caratteristiche**, in questo viene in aiuto l'**arte**, in particolare il pittore **Elio Vittonetto**. L'artista, fra il 2001 e il 2002, in vista della trasformazione della Manifattura Tabacchi in un nuovo polo universitario, decide di **raccontare** questi spazi a metà fra l'industriale e il naturale in una serie di **dipinti**. Osservare da una diversa angolazione lo spazio in cui si interverrà permette di comprendere le cose da un **altro punto di vista**. Grande importanza viene infatti data alla **Basilica di Superga**,

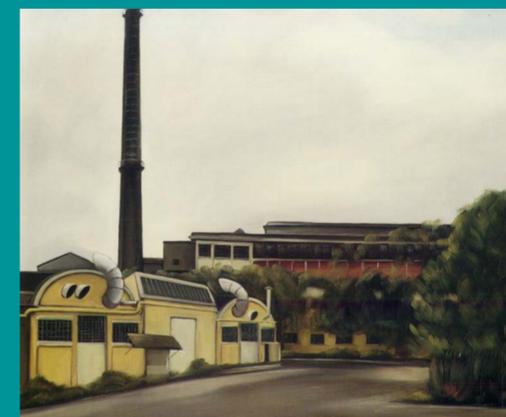
elemento che si ripete e rimane **visibile** non solo dalla Manifattura Tabacchi, ma anche dall'interno della FIMIT. Vengono **valorizzati** così nuovi **assi visivi**, che la vegetazione attuale impedisce di percepire, ed emergono più chiari di prima i **rapporti** che sussistono tra i **diversi fabbricati**. Questi non sono più singoli edifici ad uso industriale affiancati: il loro linguaggio, definito dalla **ripetizione** di **elementi** quali i timpani di facciata, le cornici delle finestre, i cornicioni e il colore giallo ripetuto, fa riflettere sulla possibilità di **recuperare** parte di questo **linguaggio** in fase di progetto, **valorizzandolo** e considerando la possibilità di non demolire tutti i fabbricati solo in quanto fatiscenti.



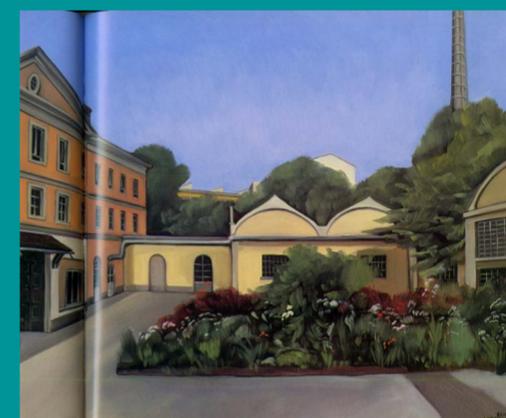
Stralcio di immagine, Vittonetto E., *Fabbrica e fumes*, 2001, olio su masonite, in *Torino, forme e colori: grandi motori Fiat e Manifattura Tabacchi*, Eleda, Milano, 2003

FIMIT in Vittonetto's paintings.

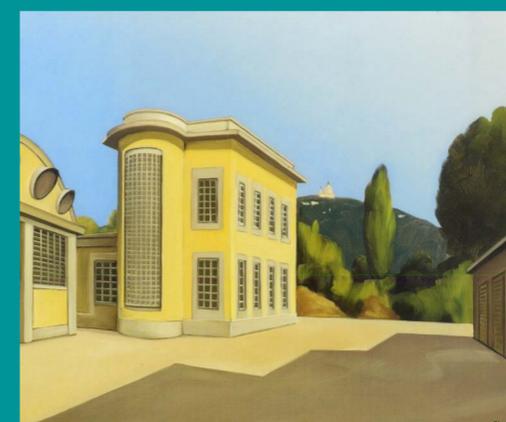
Entering what was the *FIMIT* is not enough to grasp all its **characteristics**, in this comes to the aid of **art**, in particular the painter **Elio Vittonetto**. The artist, between 2001 and 2002, in view of the transformation of the *Manifattura Tabacchi* into a new university centre, decided to **tell** these spaces halfway between the industrial and the natural in a series of **paintings**. Observing from a different angle the space in which the work will take place allows us to observe things from **another point of view**. Great importance is in fact given to the **Basilica of Superga**, an element that is repeated and remains **visible** not only from the *Manifattura Tabacchi*, but also from inside the *FIMIT*. New **visual axes** are thus **enhanced**, which the current vegetation prevents you from perceiving, and the **relationships** that exist between the **different buildings** are clearer than before. These are no longer single buildings for industrial use side by side: their language, defined by the **repetition** of **elements** such as the gables of the facade, the window frames, the cornices and the repeated yellow colour, makes us reflect on the possibility of **recovering** part of this **language** during the design phase, **enhancing** it and considering the possibility of not demolishing all the buildings only because they are crumbling.



Stralcio di immagine, Vittonetto E., *Le pareti gialle*, 2000, olio su masonite, in *Torino, forme e colori: grandi motori Fiat e Manifattura Tabacchi*, Eleda, Milano, 2003



Stralcio di immagine, Vittonetto E., *Anula*, 2001, olio su masonite, in *Torino, forme e colori: grandi motori Fiat e Manifattura Tabacchi*, Eleda, Milano, 2003



Stralcio di immagine, Vittonetto E., *Sobriola*, 2000, olio su masonite, in *Torino, forme e colori: grandi motori Fiat e Manifattura Tabacchi*, Eleda, Milano, 2003

Schedatura degli edifici dell'ex FIMIT.

La seguente schedatura degli edifici dell'area dell'ex FIMIT è utile a mostrare attraverso una breve sequenza di foto e di informazioni, quali siano le **caratteristiche principali** riscontrate nei fabbricati presenti nell'area in modo da deciderne il futuro. Pur trattandosi in tutti i casi di edifici in cattivo o pessimo stato manutentivo, si è deciso di mantenerne alcuni in modo da **preservare gli aspetti storico-culturali dell'area**, anche per via dei vincoli a cui sono legati, e di **demolire** quelli di più scarso valore oltre ad agire in modo da **rimuovere** il più possibile la **porzione di terreno inquinato** favorendo la bonifica e la rinaturalizzazione dell'area ex industriale.

Mappa con gli edifici della fabbrica FIMIT sotto analisi



Files from the former FIMIT buildings.

The following filing of the buildings in the former FIMIT area is useful to show through a short sequence of photos and information, what are the **main features** found in the buildings in the area in order to decide the future. Although in all cases the buildings are in a bad or poor state of maintenance, it has been decided to maintain some of them in order to **preserve the historical and cultural aspects of the area**, also because of the constraints to which they are linked, and to **demolish** those of lesser value as well as to act in order to **remove** as much as possible the **portion of polluted land** favoring the reclamation and renaturalization of the former industrial area.

1. Volume d'ingresso

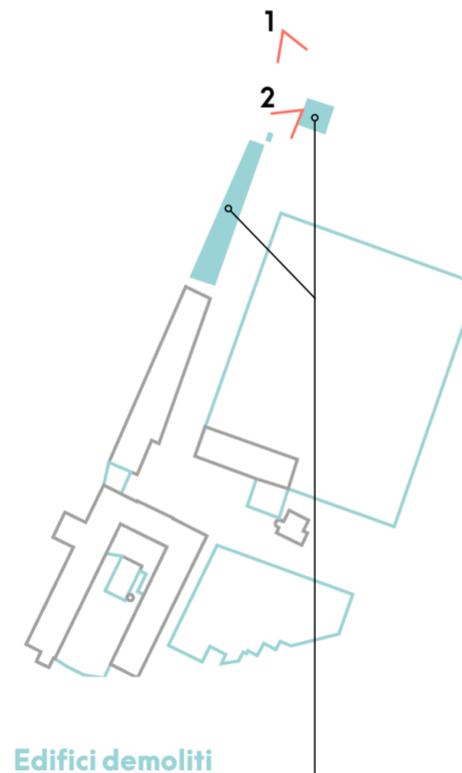
Vincoli: Al di sotto della quota di allagamento

Realizzazione: Novecento

Caratteristiche: Nessuna caratteristica di pregio riconoscibile

Manutenzione: Pessima

Intervento: Demolizione



Edifici demoliti

Edifici posizionati all'ingresso di Via G. Rossetti, di scarsa qualità architettonica e non caratterizzanti il nucleo storico

2. Manica

Vincoli: Al di sotto della quota di allagamento

Realizzazione: Metà Novecento

Caratteristiche: Le cornici e l'intonaco giallo si ripetono in tutto il complesso

Manutenzione: Cattiva

Intervento: Demolizione



1. Volume d'ingresso al complesso da Via G. Rossetti (febbraio 2020)



2. Manica presente appena varcato l'ingresso del complesso (febbraio 2020)

3. Manica di bassi fabbricati adiacenti al Canale del Regio Parco (maggio 2019)



3. Manica

Vincoli: Bene culturale situato al di sotto della quota di allagamento
Realizzazione: Metà Novecento
Caratteristiche: Le cornici e l'intonaco giallo si ripetono in tutto il complesso, coperture di particolare pregio
Manutenzione: Pessima, ingenti danni da incendio

Intervento: Valorizzazione tramite archeologia industriale

Manica con fabbricati voltati a botte

Mantenimento della manica che affianca il canale del Regio Parco e il viale alberato, per creare un lato della piazza

Edificio demolito

Parte della manica addossata al complesso storico per lasciare lo spazio per il secondo asse che parte dalla ciminiera, costituendo un nuovo ingresso per l'area

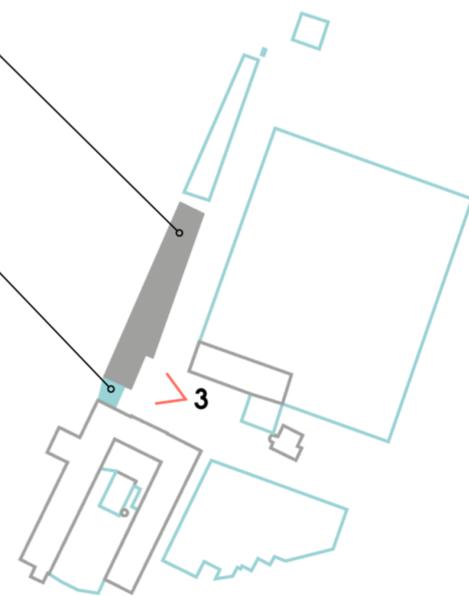


Foto della manica ripresa dal viale alberato



4. Ex Filatoio Vanzina

Vincoli: Bene culturale con piano terreno al di sotto della quota di allagamento
Realizzazione: Inizio Ottocento
Caratteristiche: Caratteristico edificio di edilizia industriale ottocentesca
Manutenzione: Cattiva, gravi danni alle coperture

Intervento: Restauro e rifunzionalizzazione



4. Facciata principale dell'ex Filatoio Vanzina (settembre 2019)

Nucleo storico mantenuto

Mantenimento delle maniche del complesso storico e dell'edificio addossato alla ciminiera per il nuovo centro di ricerca sull'acqua

Edifici demoliti

Ne fanno parte le superfetazioni e le sopraelevazioni successive alla costruzione del nucleo storico

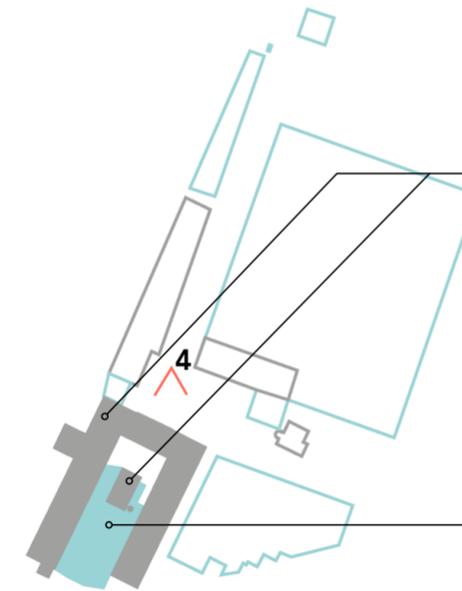


Foto del complesso della FIMIT visto dall'interno - *Esplorazione ex Manifattura Tabacchi (Torino) - II VIDEO* - https://www.youtube.com/watch?v=wrWBCxp_ZsM



5. Bassi fabbricati

Vincoli: Al di sotto della quota di allagamento

Realizzazione: Metà Novecento

Caratteristiche: Nessuna caratteristica di pregio riconoscibile

Manutenzione: Pessima, possibile presenza di amianto e suolo inquinato

Intervento: Demolizione



5. Bassi fabbricati a fianco del nucleo storico del Filatoio Vanzina, foto fatta dalla passeggiata sul lungofiume (settembre 2019)



6. Volume su due piani, foto presa dal cortile del complesso (maggio 2019)

6. Volume

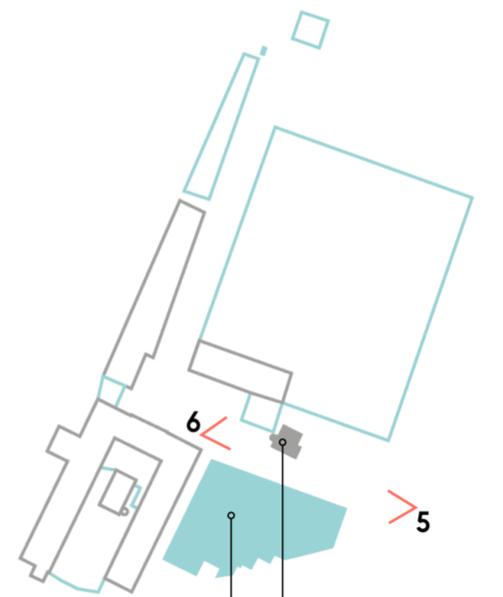
Vincoli: Bene culturale situato al di sotto della quota di allagamento

Realizzazione: Metà Novecento

Caratteristiche: Le cornici e l'intonaco giallo si ripetono in tutto il complesso

Manutenzione: Cattiva

Intervento: Restauro e rifunzionalizzazione



Edifici demoliti

Basso fabbricato industriale demolito per la rinaturalizzazione dell'area

Piccolo volume

Edificio su due piani mantenuto per il centro didattico sull'acqua

7. Bassi fabbricati

Vincoli: Al di sotto della quota di allagamento

Realizzazione: Metà Novecento

Caratteristiche: Le cornici e l'intonaco giallo si ripetono in tutto il complesso

Manutenzione: Pessima, possibile presenza di amianto e suolo inquinato

Intervento: Demolizione e valorizzazione delle teste tramite archeologia industriale



7. Testate dei bassi fabbricati industriali (settembre 2019)

Testate dei bassi fabbricati

Mantenimento delle prime due testate per completare la piazza

Edifici demoliti

Bassi fabbricati e terza testata demoliti per lasciare spazio al bacino di laminazione

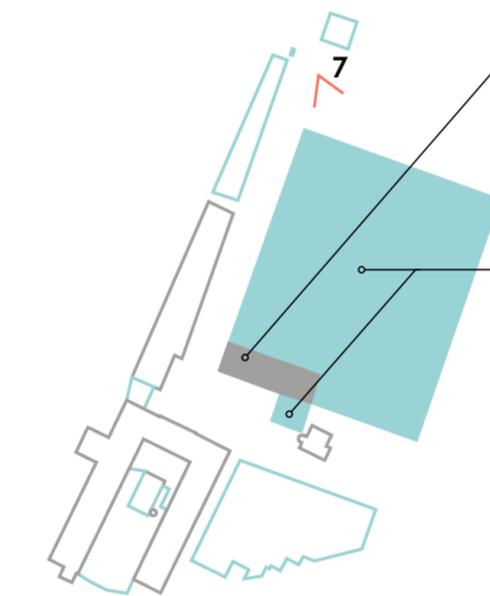


Foto degli interni dei capannoni industriali



A ridosso del fiume: come intervenire?

Una questione da tenere in considerazione per la buona riuscita della progettazione dell'area dell'ex FIMIT riguarda le **esondazioni**. Come già esplicitato nel secondo capitolo, la parte dell'area su cui insiste la fabbrica è **depressa** rispetto ai parchi e alla Manifattura Tabacchi, vale a dire che nei periodi di intensa piovosità c'è il rischio che il **Po**, ingrossato, **fuoriesca dall'alveo** inondando l'intero complesso industriale in quanto situato a una quota più bassa rispetto al fiume. Per comprendere meglio si sono osservate le **NUEA** riguardanti la pericolosità idrogeologica di tutta l'area, normative che recepiscono le informazioni stabilite dal PAI, piano già discusso nel capitolo precedente (vedi capitolo 2 - pericolosità idrogeologica p.224).

L'intera area è stata catalogata come area **pianeggiante di classe III(P)** su territorio artificiale, irregolare a pericolosità molto variabile¹³. In particolare l'ex FIMIT si trova in **sottoclasse IIIb4(P)**, che comprende le aree edificate della fascia PAI B che sono state **parzialmente inondate** e sono da considerarsi inondabili con **grado di pericolosità elevato**. Una diversa situazione si ha nella fascia compresa tra la Manifattura e l'autorimessa, situata in **classe II(P)**, identificata come area a

pericolosità variabile¹⁴. Dalle NUEA è stato possibile comprendere quali **interventi** avremmo potuto effettuare, e quali fossero i **vincoli** da rispettare per poter intervenire con un progetto di riqualifica.

Per quanto riguarda l'**edificato esistente** non è possibile cambiare la destinazione d'uso o costruire nuovi manufatti ma solamente **restaurare**, è ammesso però il **cambio di destinazione d'uso** agli edifici di interesse pubblico esistenti con il vincolo di poter insediare le attività solamente al di sopra di una **quota di sicurezza** definita come quota di riferimento; tutta la SLP al di sotto deve invece essere dismessa dall'uso. La quota di riferimento è stata quindi **calcolata** per definire l'area potenzialmente allagabile oltre la quale è possibile **ristrutturare** o **sopraelevare**¹⁵. Il **calcolo** è stato effettuato come da **normativa**¹⁶, in quattro punti di particolare interesse per la progettazione, constatando che la quota di riferimento si aggira tra i 212,81 e i 212,46 m slm. Considerando la quota zero del suolo di 211,58 m slm presa all'interno dell'area depressa, la **differenza massima** risulta di circa **1 m**, che corrisponde ad una parte del piano terra dei nostri edifici, di conseguenza dismessi (vedi immagini da p.386 a p.390). Gli unici che possono ospitare **nuove funzioni** sono il **nucleo storico**

del **Filatoio Vanzina**, in quanto si erge per altri due piani fuori terra, e il piccolo edificio a fianco, anch'esso di due piani.

By the river: how to operate?

One issue to be taken into account for the successful design of the former FIMIT area concerns **flooding**. As already explained in the second chapter, the part of the area on which the factory is located is **depressed** compared to the parks and the tobacco factory, i.e. during periods of heavy rainfall there is a risk that the swollen **Po** river will **flow out of the riverbed**, flooding the entire industrial complex as it is located at a lower altitude than the river. In order to better understand, we have observed the **NUEAs** concerning the hydrogeological hazard of the whole area, regulations that implement the information established by the **PAI**, a plan already discussed in the previous chapter (see on chapter 2 - pericolosità idrogeologica p.224).

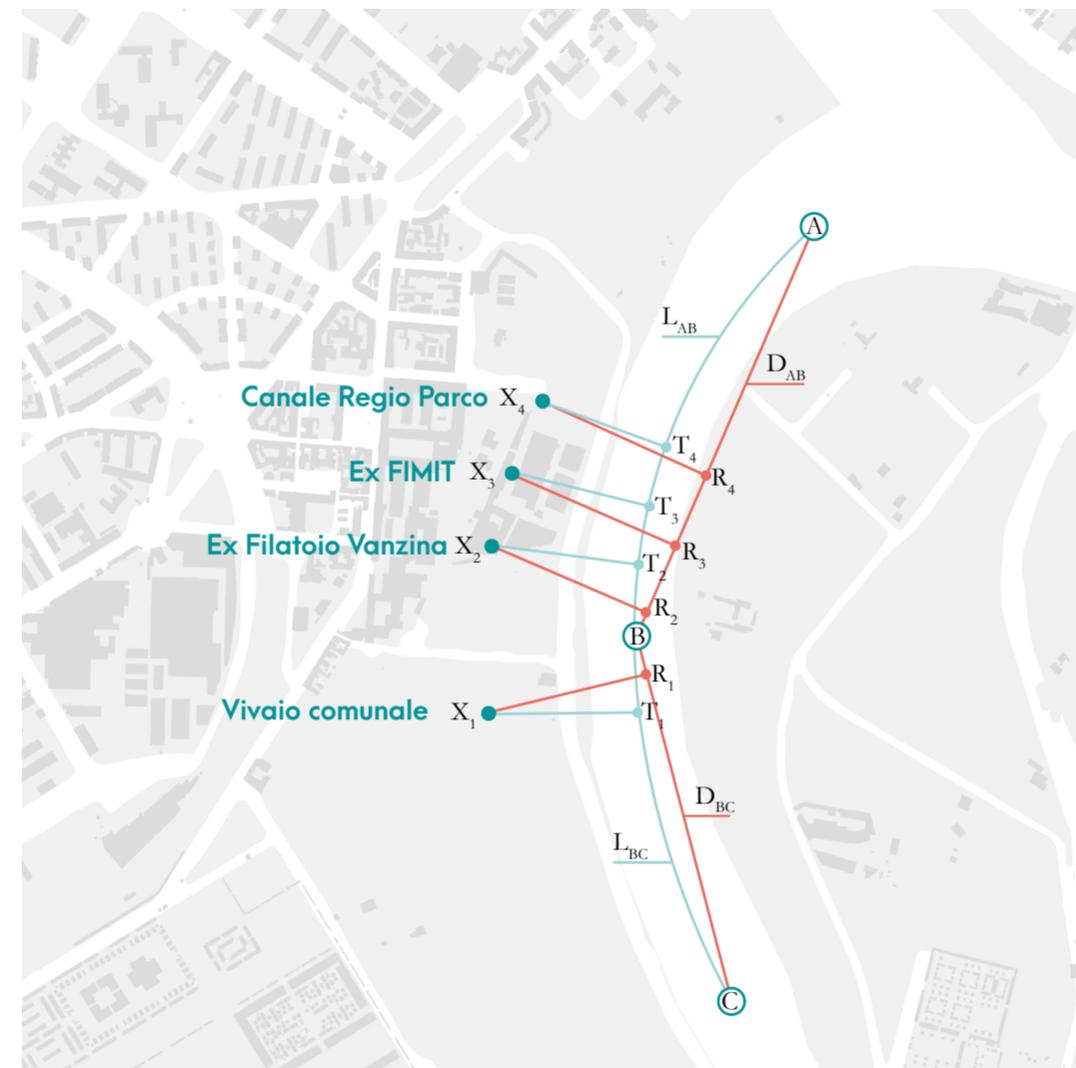
The whole area has been catalogued as a **flat area of class III(P)** on artificial territory, irregular with very variable dangerousness¹³. In particular, the former FIMIT is in **subclass IIIb4(P)**, which includes the built up areas of **PAI B** that have been **partially flooded** and are to be considered floodable with a **high degree of dangerousness**. A different situation occurs in the area between the

factory and the garage, located in **class II(P)**, identified as a **variable danger zone**¹⁴. From the **NUEA** it was possible to understand which **interventions** we could have carried out, and which were the **constraints** to be respected in order to intervene with a redevelopment project.

As far as the **existing building** is concerned, it is not possible to change the destination of use or build new buildings but only **restore** the existing one; however, it is allowed to **change the destination of use** of existing buildings of public interest with the constraint of being able to settle the activities only above a **safety quota** defined as a reference quota; all the LTR below this quota must instead be decommissioned from use. The reference quota has therefore been **calculated** in order to define the potentially floodable area beyond which it is possible to **renovate** or **raise it**¹⁵. The **calculation** was carried out according to the **regulations**¹⁶, in five points of particular interest for the design, noting that the reference height is between 212.64 and 212.55 m above sea level. Considering the zero ground level of 211.58 m above sea level taken within the depressed area, the **maximum difference** is about **1 m**, which corresponds to a part of the ground floor of our buildings, consequently disused

(see pictures from p.386 to p.390). The only ones that can accommodate **new functions** are the **historic core** of the **Vanzina Spinning Mill**, as it stands two more floors above ground, and the small building next door, also two floors high.

- 13 - Geoportale del Comune di Torino, Piano Regolatore Generale, *Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione, Volume I, allegato B Norme sull'assetto idrogeologico e di adeguamento al PAI*, 2019, p.14
- 14 - *Ivi*, p.14
- 15 - *Ivi*, p.26
- 16 - *Ivi*, p.41



0 100 200 500 1000 m

- A - punto significativo a quota idrometrica H_A
- B - punto significativo a quota idrometrica H_B
- C - punto significativo a quota idrometrica H_C
- $D_{AB=BC}$ - congiungente lineare punti significativi
- $L_{AB=BC}$ - congiungente punti significativi asse del Po
- $T_{1=2=3=4}$ - punto perpendicolare alla congiungente asse del Po
- $R_{1=2=3=4}$ - punto perpendicolare alla congiungente lineare
- $X_{1=2=3=4}$ - punto di interesse o di riferimento

Navigatore calcoli e sezioni | Elaborazione dati: NUA, volume 1, allegato B, Norme sull'assetto idrogeologico e di adeguamento al P.A.I., pp.46-53

1 Vivaio Comunale		2 Ex Filatoio Vanzina	
Dati		Dati	
Punto B*	266	Punto A*	265
H _B	212,75 m sm	H _A	212,05 m sm
Punto C*	267	Punto B*	266
H _C	213,18 m sm	H _B	212,75 m sm
Metodo 1		Metodo 1	
X ₁ T ₁	217,15 m	X ₂ T ₂	213,04 m
L _{BC}	544,35 m	L _{AB}	640,16 m
L _{T1C}	472,80 m	L _{T1B}	100,79 m
H _{X1}	212,81 m sm	H _{X2}	212,64 m sm
Metodo 2		Metodo 2	
X ₁ R ₁	230,87 m	X ₂ R ₂	238,94 m
D _{BC}	534,82 m	D _{AB}	622,05 m
D _{R1C}	517,65 m	D _{R1B}	35,08 m
H _{X1}	212,76 m sm	H _{X2}	212,71 m sm
Quota di riferimento			
X ₁	212,81 m sm	X ₂	212,64 m sm

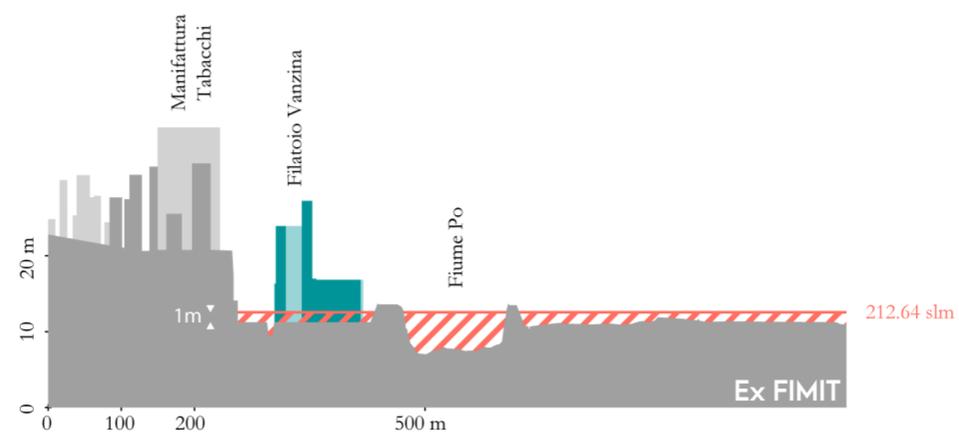
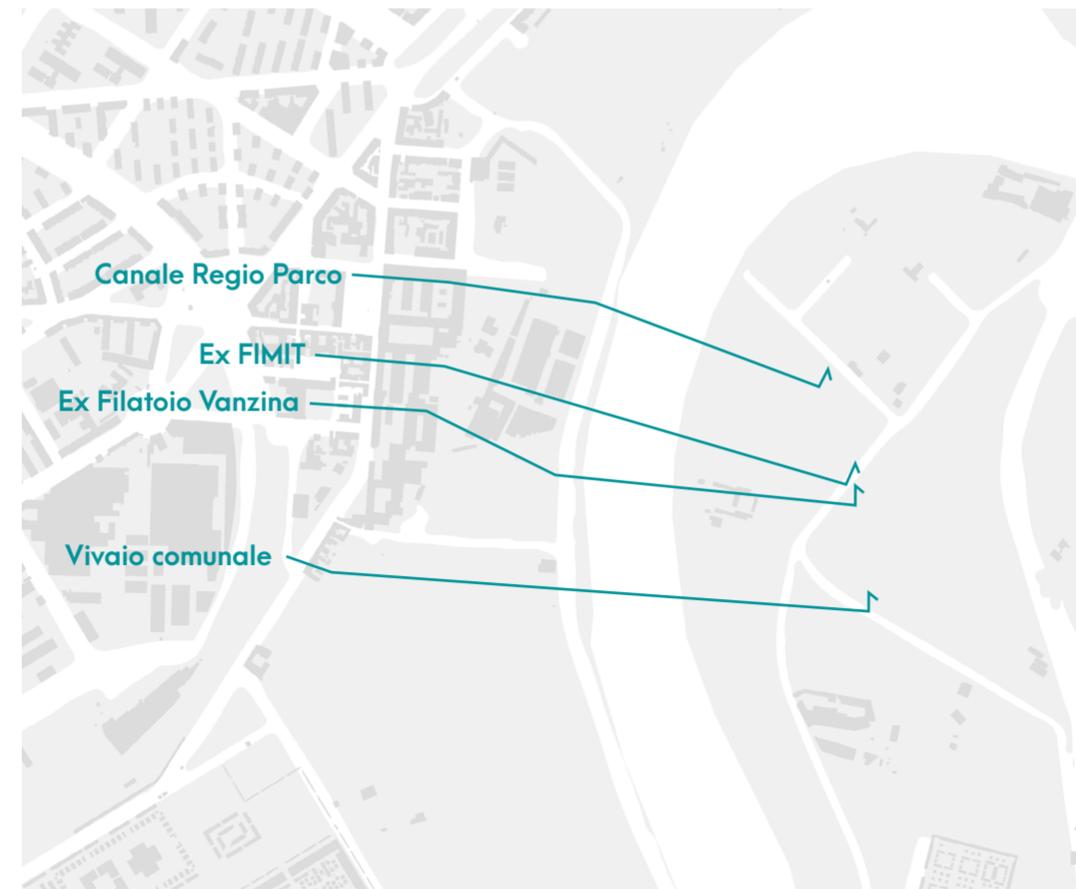
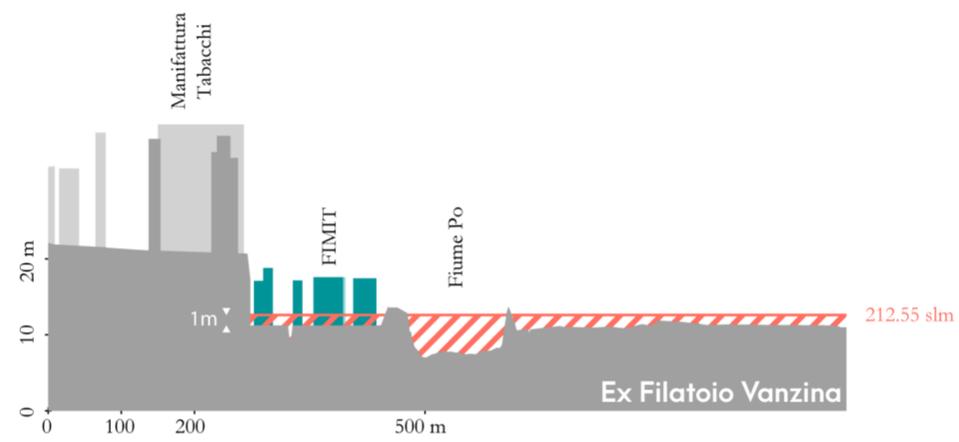
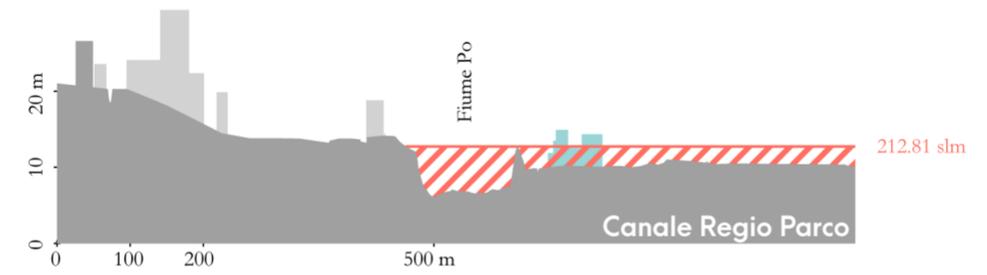
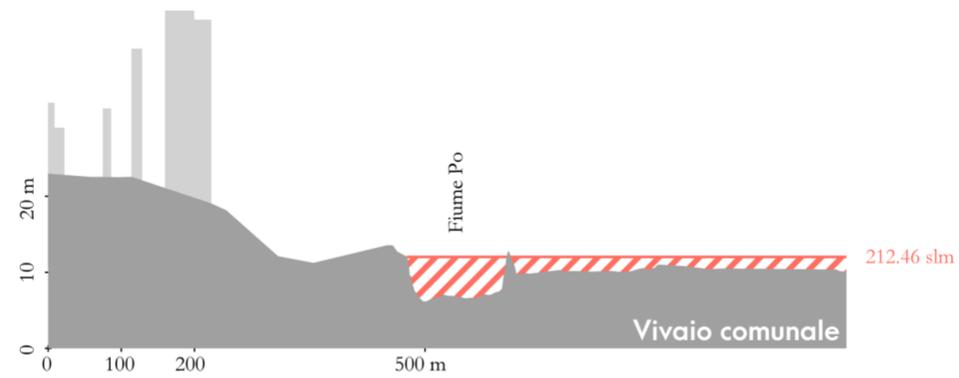
* Dati ricavati da: P.A.I. - Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, 7. Norme di Attuazione > 7.2 Direttive di Piano > Direttiva sulla piena di progetto da assumere per le progettazioni e le verifiche di compatibilità idraulica > Index of/PAI/7 > TABELLE > TABELLE_32_79 > Tabella 32 profilo di piena per il Po nel tratto da Martiniana a Isola Sant'Antonio (confluenza Tanaro) > Sezione 265, 266, 267**

** Il numero delle sezioni è stato ricavato da: Geoportale del Comune di Torino, NUEA, volume 1, Allegato B, Aggiornamento dello stato di attuazione delle opere di difesa idraulica della città, 2019, p.24

3 Ex FIMIT		4 Canale Regio Parco	
Dati		Dati	
Punto A*	265	Punto A*	265
H _A	212,05 m sm	H _A	212,05 m sm
Punto B*	266	Punto B*	266
H _B	212,75 m sm	H _B	212,75 m sm
Metodo 1		Metodo 1	
X ₃ T ₃	199,96 m	X ₄ T ₄	182,88 m
L _{AB}	640,16 m	L _{AB}	640,16 m
L _{T1B}	182,82 m	L _{T1B}	268,58 m
H _{X3}	212,55 m sm	H _{X4}	212,46 m sm
Metodo 2		Metodo 2	
X ₃ R ₃	250,54 m	X ₄ R ₄	246,04 m
D _{AB}	622,05 m	D _{AB}	622,05 m
D _{R1B}	138,09 m	D _{R1B}	247,40 m
H _{X3}	212,59 m sm	H _{X4}	212,47 m sm
Quota di riferimento			
X ₃	212,55 m sm	X ₄	212,46 m sm

* Dati ricavati da: P.A.I. - Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, 7. Norme di Attuazione > 7.2 Direttive di Piano > Direttiva sulla piena di progetto da assumere per le progettazioni e le verifiche di compatibilità idraulica > Index of/PAI/7 > TABELLE > TABELLE_32_79 > Tabella 32 profilo di piena per il Po nel tratto da Martiniana a Isola Sant'Antonio (confluenza Tanaro) > Sezione 265, 266, 267**

** Il numero delle sezioni è stato ricavato da: Geoportale del Comune di Torino, NUEA, volume 1, Allegato B, Aggiornamento dello stato di attuazione delle opere di difesa idraulica della città, 2019, p.24



Una nuova definizione delle attività.

Entrando nel dettaglio dell'area retrostante la Manifattura Tabacchi, in seguito alle decisioni prese in precedenza riguardanti la demolizione e il mantenimento di alcuni edifici e dopo aver calcolato la quota di riferimento, si può iniziare a dare una definizione delle **nuove attività da insediare** negli ex edifici industriali.

Conoscendo appunto i **rischi** legati alle esondazioni e le **normative** che vietano la realizzazione di nuove attività al di sotto della quota di riferimento, la decisione per le strutture esistenti mantenute è quella di aprirle al pubblico rendendole **fruibili** tramite la **rimozione parziale**

Le nuove attività riguarderanno attrezzature per attività ludiche e di relax, oltre che a centri per la didattica e la ricerca incentrati sull'acqua.

dei tamponamenti, dove questi non risultano significativi nel mantenimento dei caratteri architettonici dell'edificio, e l'**inserimento di attrezzature** utili ad attività ludiche compatibili con le funzioni del parco, quali **sedute, strutture** per lo

sport all'aperto, giochi per bambini e installazioni per la divulgazione della storia del luogo e del suo rapporto con l'acqua. In modo analogo verranno realizzati, a prosecuzione delle strutture voltate a fianco del canale, una serie di **portali** in continuità con l'arredo urbano che dalla fermata della metro è stato scelto per l'intera area di progetto (vedi immagine p.394), in modo da **simulare la scansione ritmica** delle strutture voltate e da rendere più **attraenti e funzionali** sia il viale alberato che il canale adiacente, un tempo chiusi tra edifici e muri in calcestruzzo e ora valorizzati e riaperti al pubblico.

Considerando, quindi, **gli altri piani** al di sopra del metro di altezza, si è deciso di realizzare un **centro di ricerca sull'acqua** nell'ex nucleo del Filatoio Vanzina e un **centro didattico**, avendo sempre come tema l'acqua, nel piccolo edificio a due piani con la vetrata. Questi, risultano situati in un'area che bene si presta a questa funzione, se si considera il nuovo centro di biopiscine pubbliche e la volontà di insediare una grande vasca di laminazione fluviale al posto delle piastre industriali della FIMT.

A new definition of activities.

Going into the details of the area behind the *Manifattura Tabacchi*, following the decisions taken previously regarding the demolition and maintenance of some buildings and after having calculated the reference quota, we can begin to give a definition of the **new activities to be installed** in the former industrial buildings.

Knowing the **risks** associated with flooding and the **regulations** that prohibit the implementation of new activities below the reference quota, the decision for the existing structures maintained is to open them to the public by making them **accessible** through the **partial removal of the curtain walls**, where these are not significant in maintaining the architectural features of the building, and the **inclusion of equipment** for recreational activities compatible with the functions of the park, such as **seating, outdoor sports facilities, games for children** and **installations** for the dissemination of the history of the place and its relationship with water. In a similar way, a series of **portals** will be created in continuity with the street furniture that has been chosen for the entire project area from the metro stop (see picture on p.394), in order to **simulate the rhythmic scanning** of the vaulted structures and

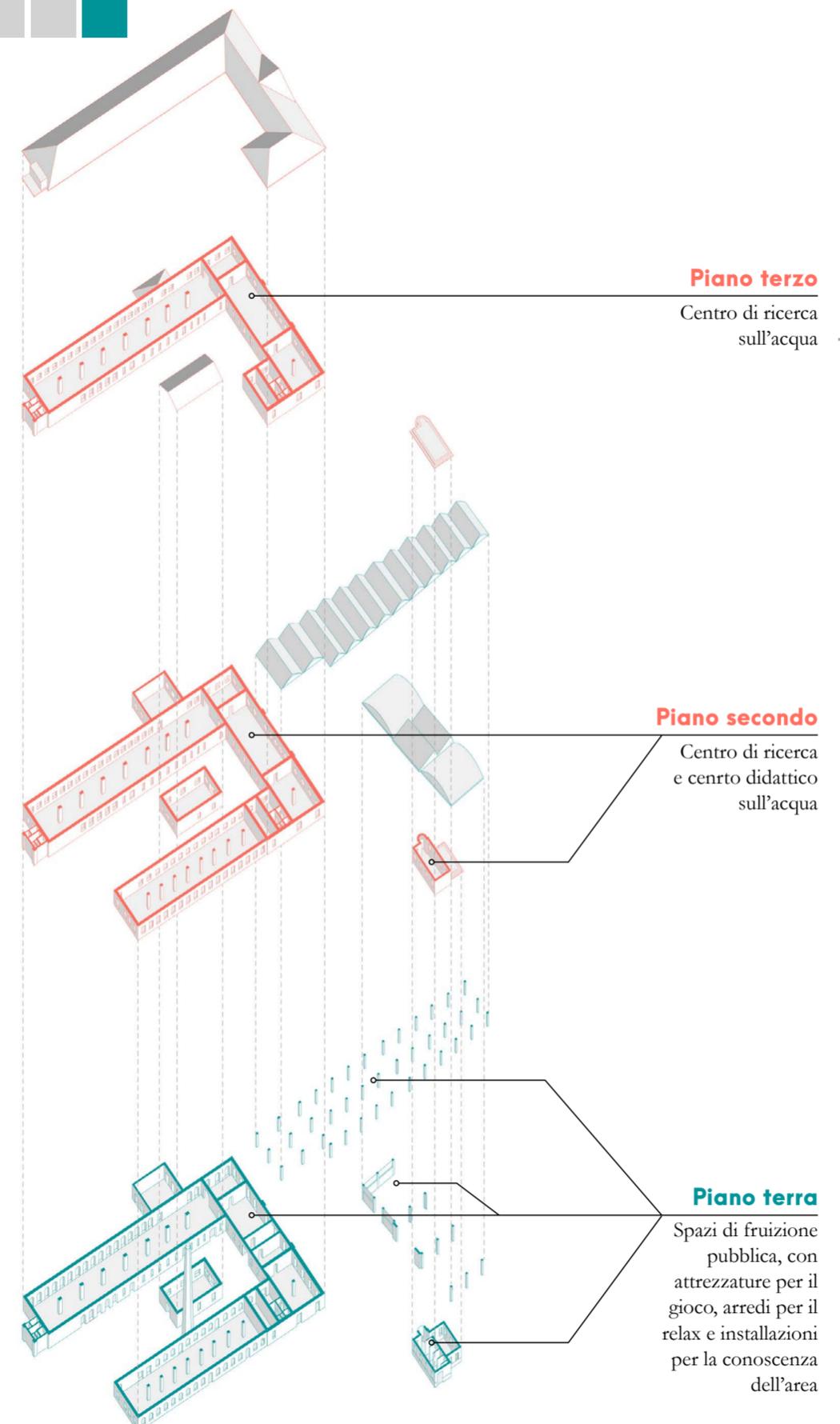


Vista del cortile del complesso dell'ex Filatoio Vanzina e del nuovo centro di ricerca dal percorso che arriva da Strada della Manifattura Tabacchi

The new activities will be equipped for leisure and relaxation activities, as well as water-centred teaching and research centres.

to **make both** the tree-lined avenue and the adjacent canal, once closed between buildings and concrete walls and now enhanced and reopened to the public, more **attractive** and **functional**.

Considering, therefore, the **other floors** above one metre in height, it was decided to create a **water research centre** in the former core of the *Filatoio Vanzina* and an **educational centre**, always with water as its theme, in the small two-storey building with the glass window. These are located in an area that lends itself well to this function, if one considers the new public bio-pools centre and the desire to install a large river rolling pool in place of the *FIMIT* industrial plates.



Perchè le biopiscine. Abbiamo parlato di biopiscine, un **impianto di balneazione di tipo ludico** al giorno d'oggi ancora di **nicchia** ma che sta prendendo piede anche in Italia dopo essere stato sperimentato più volte in territorio europeo. Si tratta a tutti gli effetti di una piscina, sia questa pubblica o privata, che utilizza per la **depurazione sistemi biologici** del tutto uguali a quelli naturali presenti in ambienti lacustri e fluviali al posto del classico sistema a cloro. Niente più problemi di allergie legate al cloro e nessun ricambio completo dell'acqua: la biopiscina è un **sistema** a tutti gli effetti **naturale** ma progettato da esperti del settore. Questo garantisce

La scelta di inserire le biopiscine nel progetto nasce principalmente dalla volontà di creare un ecosistema naturale in un'ex area industriale.

un **ridotto utilizzo di acqua**, utilizzata solamente per rabboccare la vasca a seguito dell'evaporazione, in modo da evitare problemi legati al mancato utilizzo nel periodo invernale. Questo tipo di piscina non può essere lasciata

vuota, pena la morte delle piante e dei microrganismi utili alla depurazione delle acque, che garantiscono la **creazione** di un **ecosistema naturale vegetato** in continua mutazione nei diversi periodi dell'anno e favoriscono un ottimo sistema di valorizzazione paesaggistica. L'**acqua** viene resa **balneabile** in modo naturale grazie all'**effetto delle piante**, dei **batteri** e del **supporto** della vasca: le **sostanze di rifiuto** presenti nell'acqua vengono **assorbite** dai **microorganismi** e dalle **radici** delle piante, che in presenza di ossigeno e di enzimi, eliminano tutti i batteri patogeni¹⁷.

Esistono **cinque tipologie costruttive** di biopiscine distinte per tipologie di impianti utilizzati e, conseguentemente per la proporzione fra le aree di balneazione e di depurazione (vedi immagini pp.405-406). In generale,

I tre casi studio presi in considerazione sono stati scelti per collocazione geografica, tipologia di biopiscina e valorizzazione del contesto in questa viene collocata.

comunque, si possono definire **due grandi macroinsiemi**: la biopiscina a **bacino singolo**, un sistema che può fare uso o meno di impianti e che prevede la compresenza di bagnanti, piante e microrganismi nello stesso bacino ma separati in settori di vasca diversi, e quella **a due bacini**, che prevede la realizzazione di più vasche, alcune adibite al solo nuoto e altre alla sola depurazione dell'acqua, e comporta necessariamente la presenza di impianti per la circolazione e la pulizia dell'acqua¹⁸. Diventa **importante** in entrambe le **tipologie il rapporto areico** tra la vasca o la porzione di vasca utile alla depurazione e quella fruibile dai bagnanti, in quanto una **proporzione sbagliata** può portare al **decadimento dell'habitat** per eutrofizzazione e conseguente mancanza di ossigeno utile alla depurazione dell'acqua, o a un'insufficiente depurazione e quindi alla nascita e allo sviluppo di organismi patogeni¹⁹.

Per capire quale tipologia di piscina e di impianto realizzare si sono osservati alcuni casi studio, scelti in base alla **collocazione geografica**, alla **tipologia di biopiscina** realizzata e alla capacità di **valorizzare il contesto naturalistico** circostante. In particolare si sono osservati casi di biopiscine **pubbliche**, nella consapevolezza che un impianto basato su un ecosistema naturale

Vista delle vasche di fitodepurazione dalla ciminiera della Manifattura Tabacchi





molto delicato abbia bisogno di cure maggiori se fruito dal pubblico piuttosto che dal singolo privato, e tenendo in considerazione la disparità enorme che sussiste tra una piscina privata e un impianto di balneazione pubblico, differenza che può essere ininfluente per un impianto a cloro ma molto rilevante per un impianto naturale come quello delle biopiscine. Si sono scelti quindi **tre casi studio**: la biopiscina di **Combloux**, quella di **Beaune**, e quella di **Gargazzone**. Il primo caso è risultato utile in quanto capace di valorizzare il paesaggio naturale circostante a discapito di una localizzazione geografica alpina che poco si avvicina al nostro caso, il secondo è sempre un caso francese che però si avvicina molto alle condizioni naturalistiche e ambientali che caratterizzano l'area di progetto, come l'ultimo, scelto in quanto si tratta di uno dei pochi casi italiani di biopiscina pubblica.

Il primo caso studiato è localizzato a **Combloux al Plan Perret**, in una vallata con vista sul Monte Bianco, una località da tempo dedicata al **turismo sia invernale che estivo**, che ha trovato nella biopiscina il mezzo giusto per reinventarsi e per creare **nuovi modi di vivere la montagna**, legati a tematiche quali il **loisir acquatico** e lo **sport**²⁰. L'intervento ha avuto come obiettivo cardine quello di

sostituirsi a un processo di speculazione edilizia su un'area di forte carattere naturalistico in modo da **non intaccare** in modo eccessivo **il paesaggio, valorizzandolo** al contrario nei suoi aspetti paesaggistici²¹. La biopiscina prevede una **zona di rigenerazione** in cui avviene la depurazione dell'acqua, inviata dall'area di balneazione alla prima vasca di rigenerazione tramite **skimmer** e tubazioni sotterranee. Ne segue una **cascata per l'ossigenazione** che porta l'acqua ad una seconda zona di rigenerazione definita di **finissaggio**, ovvero di ulteriore filtrazione meno vegetata della precedente. Quest'ultima è una zona aggiuntiva che funziona da **mediazione visiva** tra l'area di rigenerazione e la vasca di balneazione. Il **passaggio** dell'acqua dalla vasca di finissaggio a quella di balneazione avviene infine **a sfioro**²² (vedi immagini pp.407-408).

La seconda biopiscina oggetto di studio si trova nei dintorni della città di **Beaune**, precisamente nella località *Montagny-lès-Beaune*, vicino all'omonimo lago e della riserva naturale. Qui si apre ai visitatori un **paesaggio pianeggiante** circondato da campi agricoli, in cui è immersa questa riserva e nei cui pressi è stato di recente realizzato un impianto di biopiscine di 3000 metri quadrati: si tratta di **quattro vasche** di diverse

dimensioni e profondità, una per ogni tipologia di attività, circondate da un lato da una distesa di erba e decking, dall'altro dalle vasche della rigenerazione e dal lago *Les Genièvres*. L'impianto permette di creare un'**area balneabile con vista sul lago** in cui le vasche di **rigenerazione** funzionano da **filtro visivo** tra le piscine natabili e l'acqua del lago stesso. Diversamente dal caso precedente, la zona di balneazione e rigenerazione sono intervallate da un **filtro meccanico** nascosto al di sotto di un decking, area che divide anche visivamente i due bacini e da cui è possibile godere di un'ottima vista sul lago. L'acqua viene fatta passare per una **prima pulizia** nel filtro sottostante il decking, dopodiché viene trasferita alle due vasche di depurazione, **intervallate** a loro volta da una **cascata** che ne permette l'ossigenazione, infine viene riportata alla zona di balneazione tramite l'aiuto di **pompe**²³. L'acqua circola in modo diverso e con impianti differenti rispetto a quelli della biopiscina di Combloux, ma entrambe fanno uso di **tecnologie a più vasche** che separano l'area di rigenerazione da quella di balneazione (vedi immagini pp.409-410).

Attualmente in Italia non esistono molte biopiscine pubbliche, una di queste si trova a **Gargazzone**, in provincia di Bolzano. Si estende per 2350 metri quadrati ed è situata nella **valle** che ospita il fiume

Adige, quindi a stretto contatto con la natura e circondata dalle Dolomiti. La **composizione** è più **semplice** rispetto ai primi due casi: le aree di **balneazione** e di **rigenerazione** sono affiancate in un impianto **a bacino singolo**, come nella maggior parte delle biopiscine ad uso privato²⁴. La **rigenerazione** dell'acqua avviene per mezzo di **trattamenti di fitodepurazione** grazie alle piante acquatiche presenti nelle vasche, e viene spostata da un bacino all'altro tramite l'uso di pompe, accuratamente nascoste alla vista dei visitatori (vedi immagini pp.411-412).

Il **nostro caso** differisce da tutti per la presenza di un **complesso industriale da valorizzare** ma trova con ognuno dei casi dei caratteri comuni. In tutti i casi la biopiscina è un **mezzo utile alla**

Il progetto della biopiscina servirà per dare maggior visibilità ad un'area poco conosciuta, cercando di riportare un po' di storicità data dai giardini e dalle vasche.

valorizzazione del paesaggio naturale: a Combloux, si valorizza il paesaggio montano evitando la realizzazione di complessi turistici impattanti di scarso valore paesaggistico, a Gargazzone si rispettano i caratteri agricoli dell'area contrapponendosi a un consumo di suolo di scarsa qualità paesaggistica, mentre a Beaune le vasche di fitodepurazione funzionano da filtro tra gli spazi della piscina e il lago e permettono di creare nuove visuali utili alla valorizzazione dell'area naturale adiacente. Bisogna però dire che i climi alpini differiscono molto da quelli torinesi sia per temperature che per soleggiamento, motivo per cui è più plausibile riferirsi agli impianti di

Beaune e di Gargazzone che a quelli di Combloux. Il nostro intervento, come nei casi visti, può inoltre avere il vantaggio di poter **dare maggior visibilità all'area**, in quanto, se è vero che a Torino sono presenti numerosi impianti natatori, nessuno di questi, neppure quelli situati in prossimità del fiume, presenta elementi capaci di valorizzare il paesaggio naturale circostante, **unendo la sostenibilità economica ed energetica** data dal riutilizzo dell'acqua a quella **ambientale** data dalla quasi completa rinaturalizzazione del luogo.

Nel nostro caso, vista la necessità di realizzare una piscina pubblica che

richiami alla memoria i giardini e le fontane di richiamo sabaudo, si è pensato di lavorare con la **tipologia a più vasche**, in modo da consentire un avvicinamento dei fruitori alla tipologia di impianto innovativo in Italia: la separazione delle aree di rigenerazione e di balneazione evita ai bagnanti di nuotare in acque non limpide in cui è presente il fitoplancton e permette più libertà compositiva grazie alla disponibilità di **vasche componibili e posizionabili su livelli differenti** in modo da creare **cascate e giochi d'acqua** (vedi immagini da p.413 a p.416).

Why biopools? We talked about biopools, a **recreational bathing facility** that is still a **niche** today but which is also gaining ground in Italy after being tested several times in Europe. It is to all intents and purposes a swimming pool, both public and private, which uses for **purification biological systems** completely equal to the natural ones present in lake and river environments instead of the classic chlorine system. No more problems of chlorine-related allergies and no complete replacement of the water: the bio-pool is a **natural system** but designed by experts in the field. This guarantees a **reduced use of water**, which is only used to top up the pool after evaporation, in order to avoid problems related to non-use

The decision to include the biopools in the project stems mainly from the desire to create a natural ecosystem in a former industrial area.

during the winter period. This type of pool cannot be left empty, on pain of death of plants and microorganisms useful for the purification of water, while ensuring the **creation** of a **natural ecosystem vegetated** in continuous mutation at different times of the year and promoting an excellent system of landscape enhancement. The **water** is made **swimable** in a natural way thanks to the **effect of the plants, bacteria** and the **support** of the pool: the **waste substances** present in the water are **absorbed** by the **microorganisms** and the **roots** of the plants in the presence of oxygen and enzymes, eliminating all pathogenic bacteria¹⁷.

There are **five different types of biopools**, divided by the types of plants used and, consequently, by the proportion between the bathing and purification areas (see pictures on pp.405-406). In general, however, **two large macro-**

Vista delle vasche balneabili, del decking, del canale e della passerella dall'area relax delle biopiscine





sets can be defined: the **single-basin** bio-pool, a system that may or may not make use of plants and that provides for the co-presence of bathers, plants and microorganisms in the same basin but separated in different areas of the pool, and the **two-basin** bio-pool, which provides for the construction of several pools used only for swimming and water purification and necessarily involves the presence of plants for the circulation and cleaning of water¹⁸. It becomes **important** in both **types the areic ratio** between the tank or the portion of the tank useful for purification and the one usable by bathers, because a **wrong proportion** can lead to **habitat decay** due to eutrophication and consequent lack of oxygen useful for water purification, or insufficient purification and therefore to

The three case studies taken into consideration have been chosen for their geographical location, type of bio-pool and the enhancement of the context in which they are located.

the birth and development of pathogenic organisms.¹⁹.

In order to understand which type of pool and system to build, some case studies have been observed, chosen according to the **geographical location**, the **type of bio-pool** built and the ability to **enhance the surrounding natural environment**. In particular, cases of **public** biopools were observed, in the awareness that a plant based on a very delicate natural ecosystem needs more care if it is used by the public rather than by the private individual, and taking into account the huge disparity that exists between a private pool and a public swimming pool, a difference that may be irrelevant for a chlorine plant but very relevant for a natural plant such as that of biopools. Therefore, **three case studies** were chosen: the **Combloux** swimming pool, the **Beaune** swimming pool and the **Gargazzone** swimming pool. The first case turned out to be useful because it is able to enhance the surrounding natural landscape to the detriment of an Alpine geographical location that is not very close to our case, the second is always a French case that, however, is very close to the naturalistic and environmental conditions that characterize the project area, the last one was chosen instead because it is one of the few Italian cases of public bio-pools,

also located in climatic conditions not dissimilar to those of Turin.

The first case studied is located in **Combloux** at **Plan Perret**, in a valley overlooking Mont Blanc, a resort that has long been dedicated to both **winter** and **summer tourism**, which has found in the bio-pool the right means to reinvent itself and to create **new ways of living the mountain**, linked to themes such as **water loisir** and **sport**²¹. The key objective of the intervention was to replace a process of building speculation on an area with a strong naturalistic character so as **not to excessively affect the landscape, enhancing it** in its landscape aspects. The bio-pool foresees a **regeneration zone** where water purification takes place, sent from the bathing area through **skimmers** and underground pipes, by means of vegetation. This is followed by a **waterfall for oxygenation** that brings the water to a second regeneration zone defined as a **finishing zone**, i.e. a further filtration less vegetated than the previous one. The latter is an additional zone that functions as a **visual mediation** between the regeneration area and the bathing pool. The **passage** of water from the finishing pool to the bathing area is finally **overflowed**²² (see pictures on pp.407-408).

The second bio-pool under study is located in the surroundings of the town of **Beaune**, precisely in *Montagny-lès-Beaune*, near the lake of the same name and the nature reserve. Here, visitors can enjoy a **flat landscape** surrounded by agricultural fields, in which this reserve is immersed, and in the vicinity of which a bio-pool system of 3000 square metres has recently been built: **four pools** of different sizes and depths, one for each type of activity, surrounded on the one hand by an expanse of grass and decking, and on the other by the regeneration pools and Lake *Les Genièvres*. The system makes it possible to create a **swimming area with a view of the lake** in which the **regeneration** pools act as a **visual filter** between the swimming pools and the water of the lake itself. Unlike the previous case, the bathing and regeneration area is interspersed with a **mechanical filter** hidden under a decking, an area that also visually divides the two basins and from which you can enjoy an excellent view of the lake. The water is passed for a **first cleaning** in the filter underneath the decking, after which it is transferred to the two purification tanks, which are in turn **interspersed** by a **waterfall** that allows oxygenation, and finally is brought back to the bathing area with the help of **pumps**²³. The water circulates in a different way and with different systems



The bio-pool project will serve to give greater visibility to a little-known area, trying to bring back some of the historicity given by gardens and pools.

compared to those of the Combloux bio-pool, but both make use of **multi-bath technologies** that separate the regeneration area from the bathing area (see pictures on pp.409-410).

Currently there are not many public biopools in Italy, one of them is located in **Gargazzone**, in the province of *Bolzano*. It extends for 2350 square meters and is located in the **valley** that hosts the river Adige, therefore in close contact with nature and surrounded by the Dolomites. The **composition** is **simpler** than in the first two cases: the **bathing** and **regeneration** areas are flanked by a **single basin** system, as in most bio-pools for private use²⁴. **Water regeneration** takes place by means of **phyto-purification treatments** thanks to the aquatic plants present in the pools, and is moved from one basin to another

through the use of pumps, carefully hidden from visitors' sight (see pictures on pp.411-412).

Our case differs from all the others for the presence of an **industrial complex to be enhanced** but finds with each of the cases some common features. In all cases the bio-pool is a **useful means for the enhancement of the surrounding natural landscape**: in *Combloux*, the mountain landscape is enhanced by avoiding the creation of impactful tourist complexes of little landscape value, in *Gargazzone* the agricultural characteristics of the area are respected, contrasting with a poor landscape quality soil consumption, while in *Beaune* the phyto-purification pools act as a filter between the pool and the lake and allow to create new views useful for the enhancement of the adjacent natural area. It has to be said, however, that the Alpine climates differ greatly from those in Turin in terms of temperature and sunshine, which is why it is more plausible to refer to the *Beaune* and *Gargazzone* plants than to the *Combloux* plants. Our intervention, as in the cases seen, can also have the advantage of **giving more visibility to the area**, because, if it is true that in Turin there are many swimming facilities, none of them, not even those located near the river, presents elements capable of enhancing the surrounding natural

landscape, **combining** the **economic and energy sustainability** given by the reuse of water with the **environmental sustainability** given by the almost complete renaturalization of the place.

In our case, given the need to create a public swimming pool that recalls the memory of the gardens and fountains of the Savoy, it was decided to work with the **type with multiple pools**, so as to allow users to approach the type of innovative plant in Italy: the separation of the areas of regeneration and bathing avoids bathers to swim in unclear water in which there is phytoplankton and allows more freedom of composition thanks to the availability of modular tanks that can be **positioned on different levels** in order to **create waterfalls** and **water games** (see pictures from p.413 to p.416).

17 - Philippe Guillet, *La guide des piscines naturelles et écologiques*, éditions Eyrolles, Paris, 2010, pp.9-10

18 - Lajo M., Luther P., *Biopiscine. Progettazione ed esecuzione: tecniche, normativa*, Sistemi Editoriali, Napoli, 2009, p.24

19 - *Ivi*, pp.94-95

20 - Archalp, *Architetture dell'acqua. Energia, benessere, territori*, 13 luglio 2017, p.111

21 - *Ivi*, p.114

22 - *Ivi*, pp.115-116

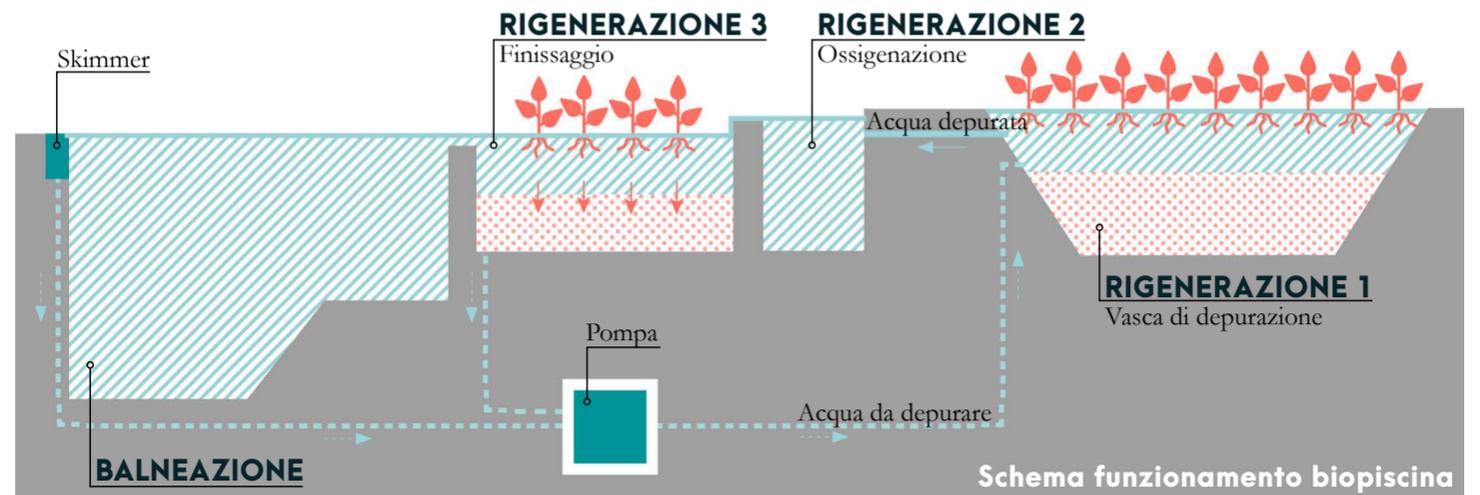
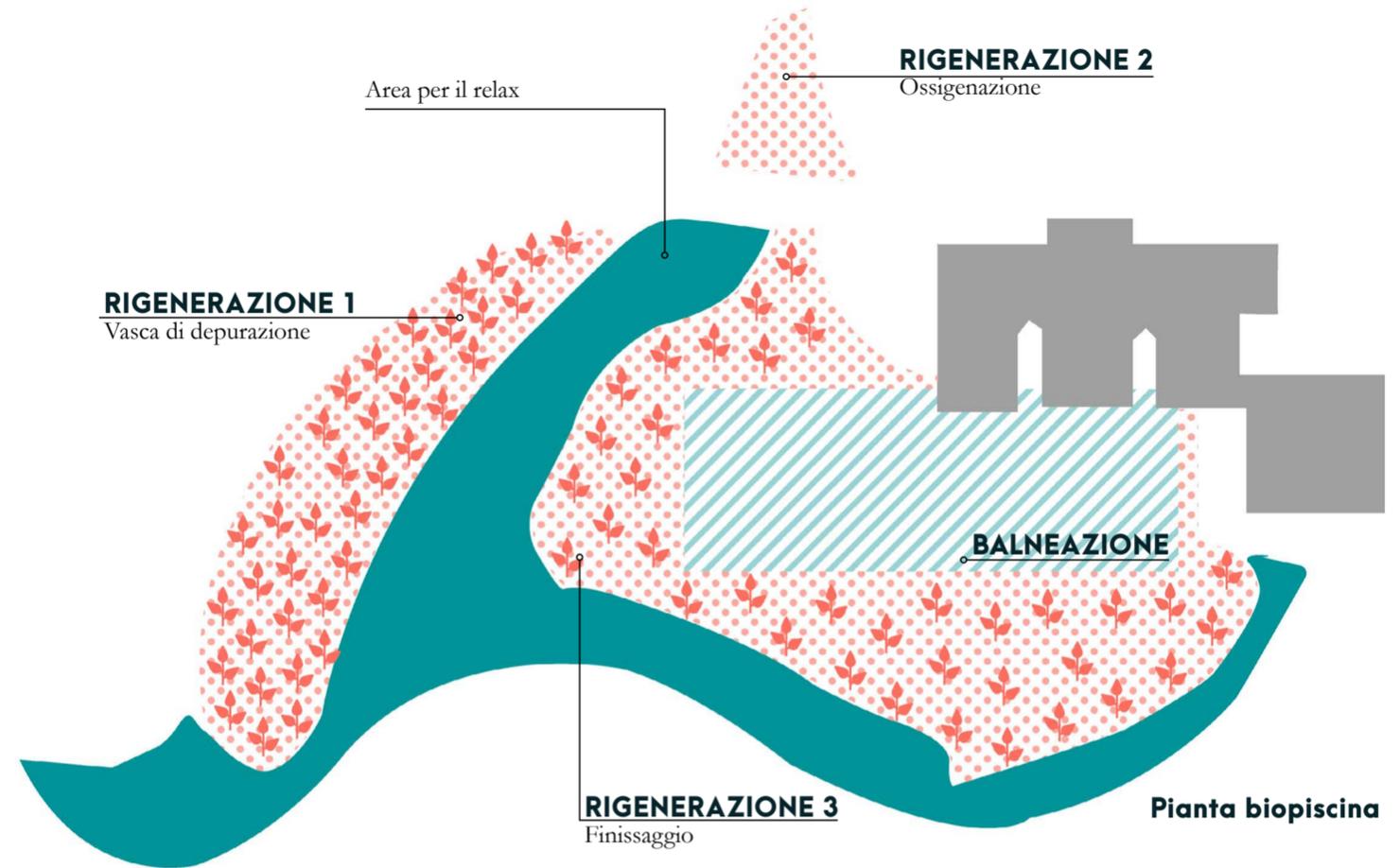
23 - Beaune Cote Plage - <http://beaunecoteplage.com/fr/>

24 - Naturbad, Gargazon - <https://www.naturbad-gargazon.it/it>

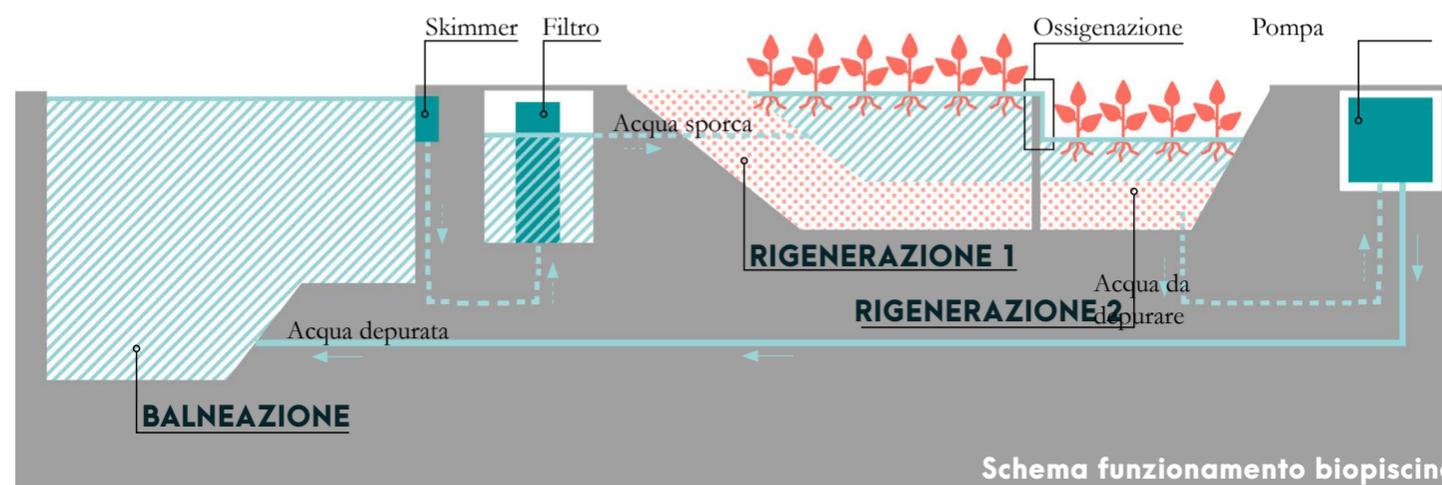
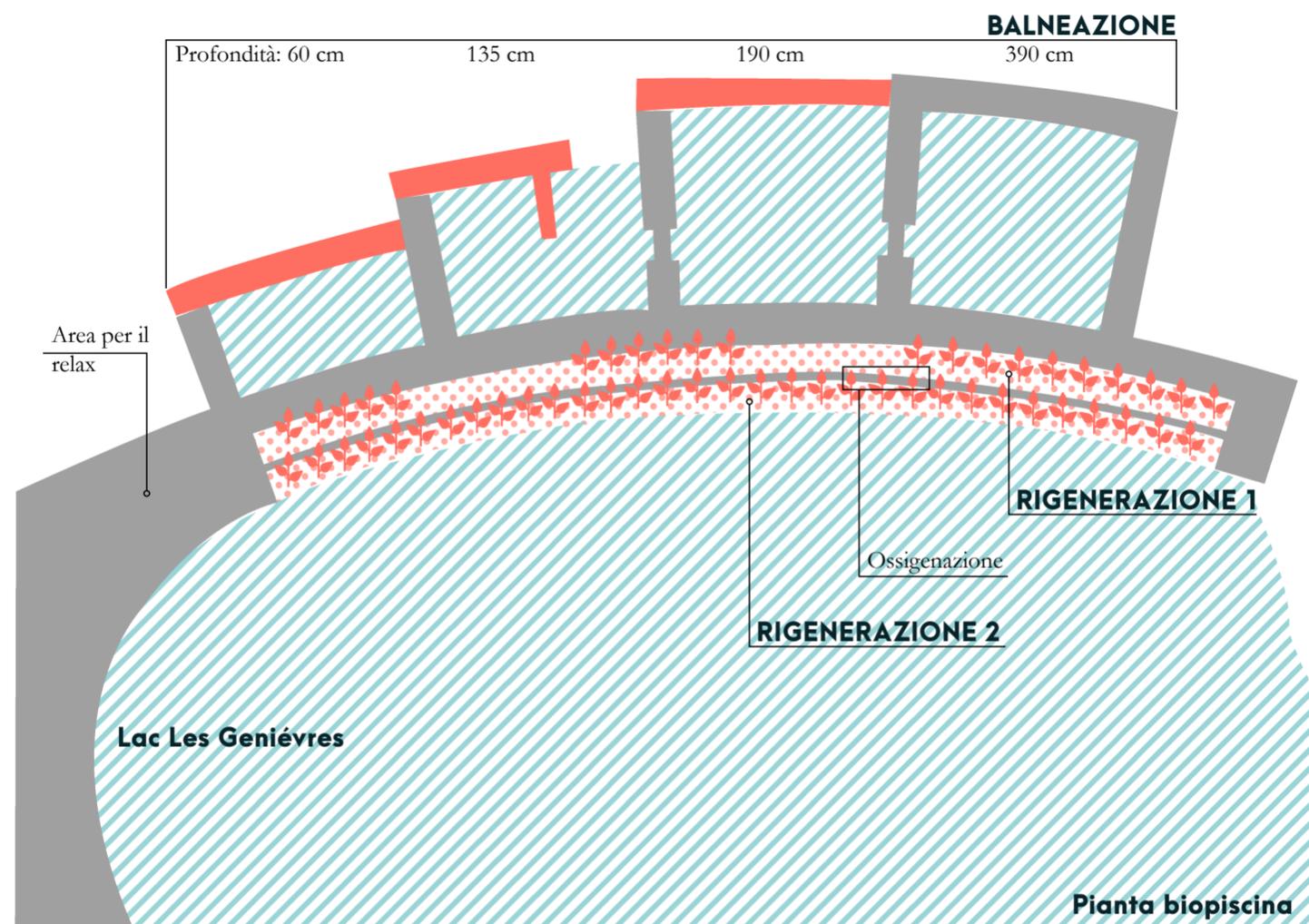
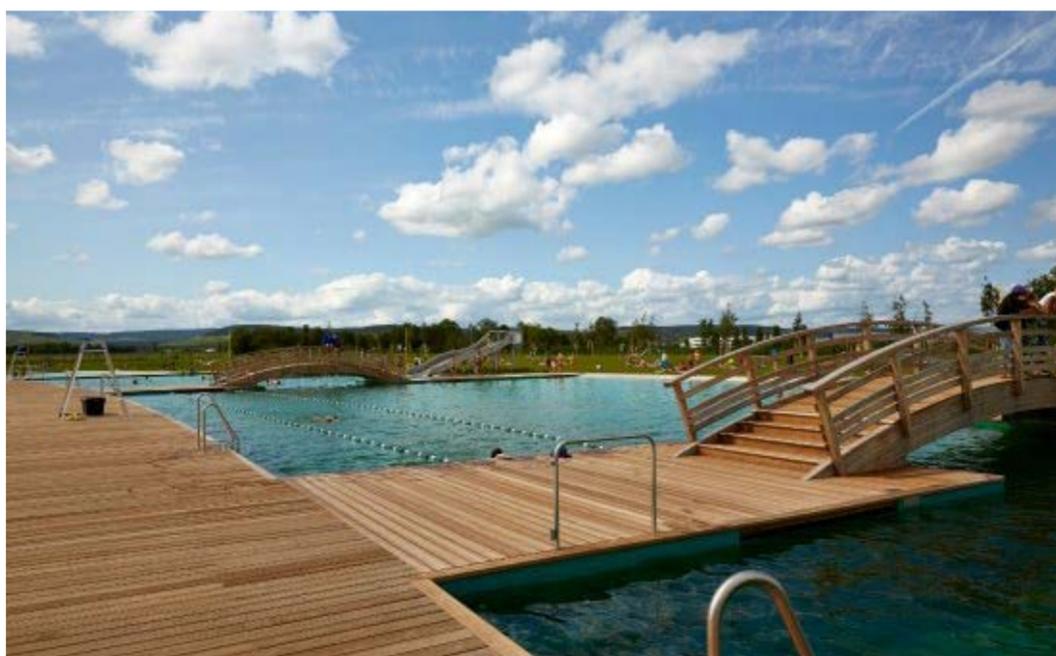
Tipologia	Obiettivo	Zona di rigenerazione			Zona di rigenerazione		Manutenzione	Costi	
		Composizione	Superficie minima	% area	Profondità	% area		Costruzione	Manutenzione
1° tipo - Bacino senza impianto	Senza parte tecnica	Zona piantumata e letti substrati	>/= 120 m ²	>/= 60%	Almeno 65% dell'area balneabile a 2 m o più	>/= 40%	Pulizia delle zone piantumate in cui lo sporco viene tolto a mano.	80-200 €/m ²	-
2° tipo - Bacino con corrente superficiale	Facile manutenzione	Zona piantumata e letti substrati	>/= 100 m ²	>/= 50%	Almeno 65% dell'area balneabile a 2 m o più	>/= 50%	Aspirazione di sedimenti dalla parte baleabile: 1 volta per anno. Pulizia delle zone piantumate. Sono da pulire i cestelli degli skimmer e le griglie sopra le zanelle.	150-250 €/m ²	150-250 €/m ²
3° tipo - Bacino con circolazione forzata nell'area di rigenerazione	Facile manutenzione e migliore rigenerazione dell'acqua	Zona piantumata e letti substrati con circolazione forzata	>/= 80 m ²	>/= 40%	Almeno 60% dell'area balneabile a 2 m o più	>/= 60%	Aspirazione di sedimenti dalla parte baleabile: 1 volta per anno. Pulizia dei filtri o cambio dei materiali di filtraggio. Aspirazione di sedimenti dalla parte baleabile: 1-2 volte per anno.	200-350 €/m ²	300-400 €/m ²
4° tipo - 2 o più bacini con circolazione forzata nell'area di rigenerazione, parzialmente separata dall'area balneabile	Facile manutenzione e migliore rigenerazione dell'acqua	Zona piantumata e letti substrati con circolazione forzata. Una parte di rigenerazione è esterna alla zona balneabile	>/= 60 m ²	>/= 40%	Almeno 40% dell'area balneabile a 2 m o più	>/= 60%	Pulizia delle pompe e dei filtri o cambio dei materiali di filtraggio. Aspirazione di sedimenti della parte baleabile: 1-4 volte per anno.	250-400 €/m ²	700-1200 €/m ²
5° tipo - 2 o più bacini con circolazione forzata nell'area di rigenerazione, completamente separata dall'area balneabile	Facile manutenzione e migliore rigenerazione dell'acqua	Zona piantumata e letti substrati con circolazione forzata. Tutta la rigenerazione è esterna alla zona balneabile	>/= 50 m ²	>/= 30%	-	>/= 70%	Manutenzione e controllo dell'impianto tecnico. Aspirazione di sedimenti della parte baleabile: 8-12 volte per anno.	300-700 €/m ²	1200-2000 €/m ²



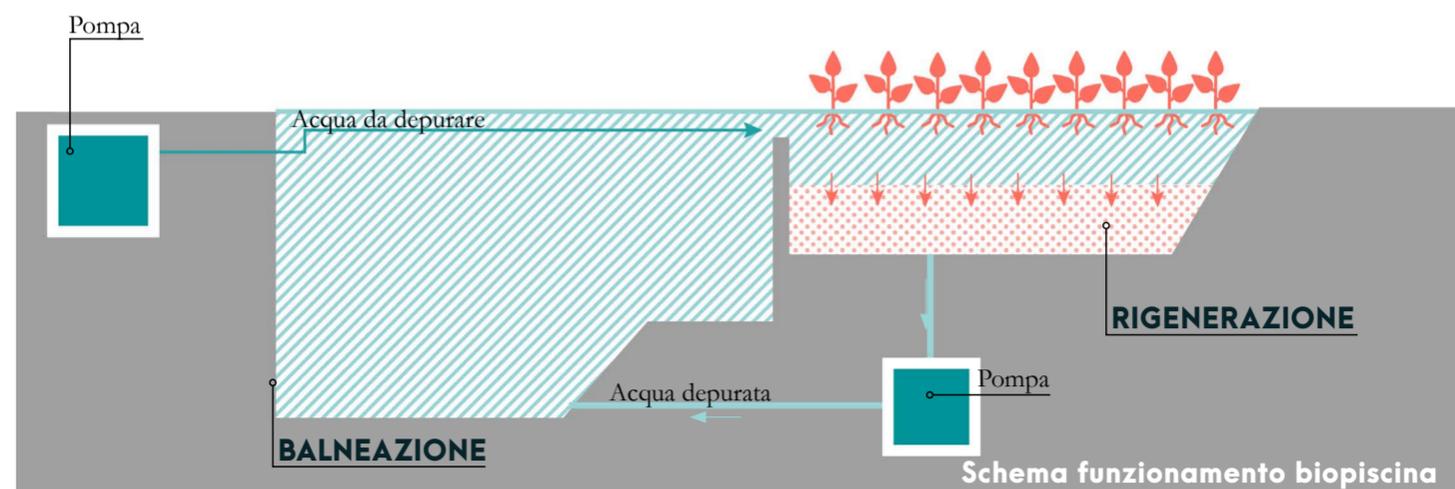
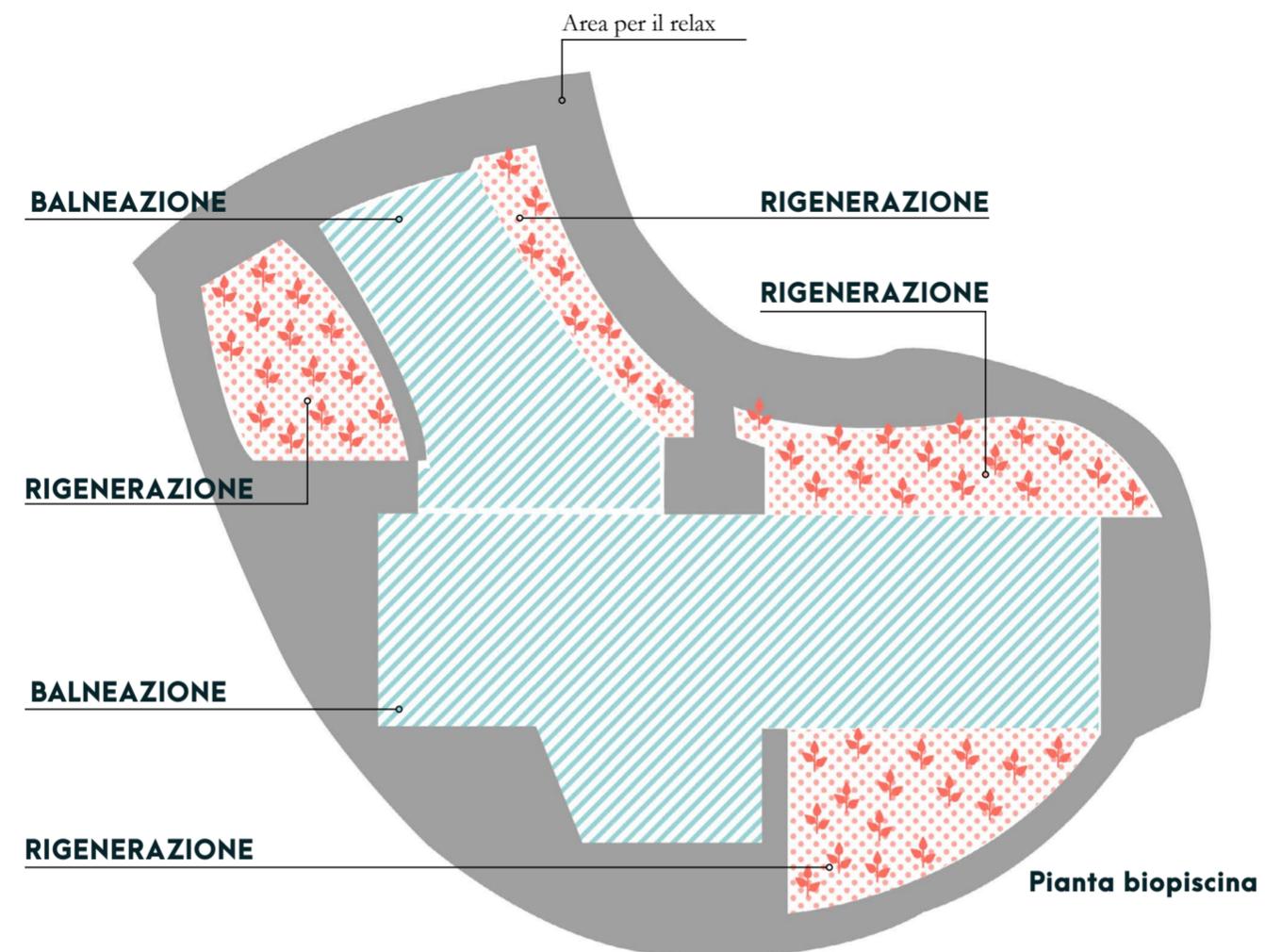
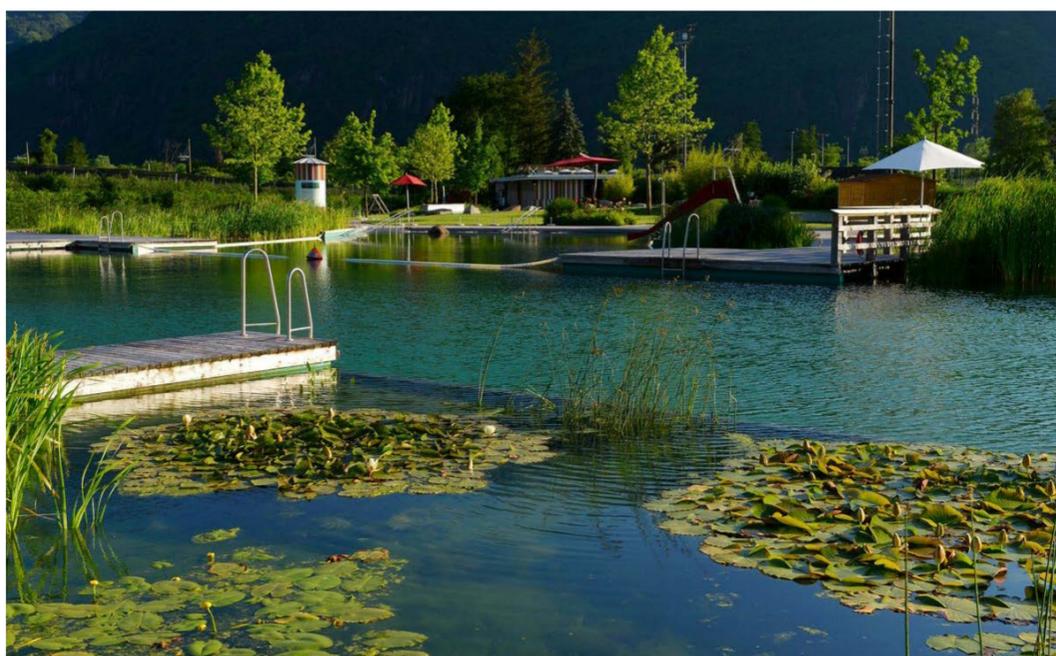
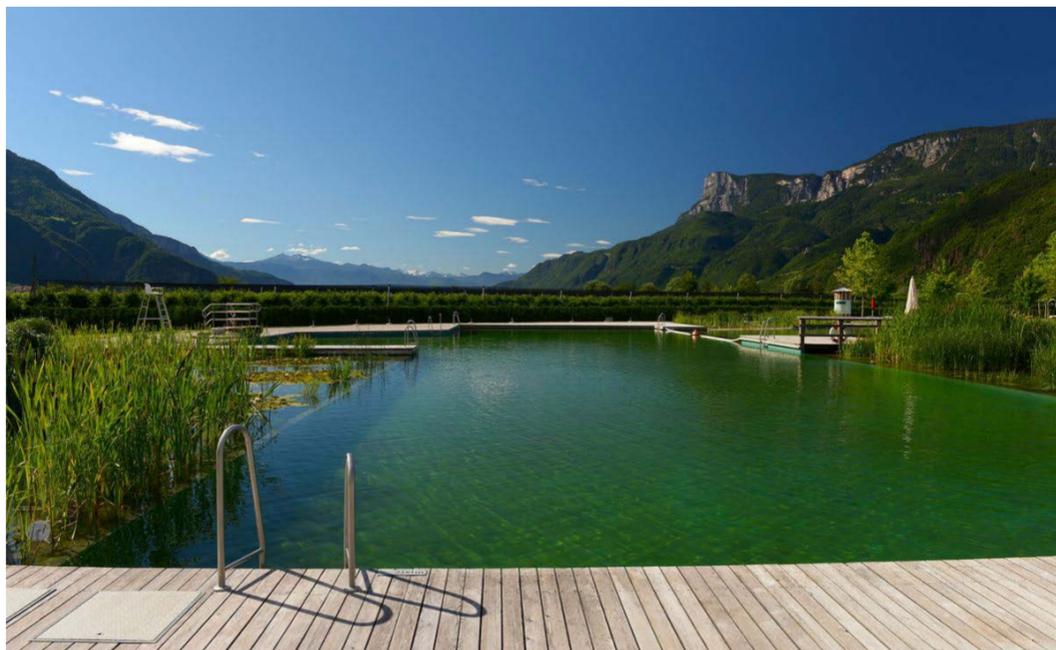
Combloux, Francia | Elaborazione dati e fotografie: Combloux - <https://ete.combloux.com/equipement/1/202175-plan-d-eau-biotope.html>
A destra: schema funzionamento della biopiscina e rielaborazione in pianta dell'area

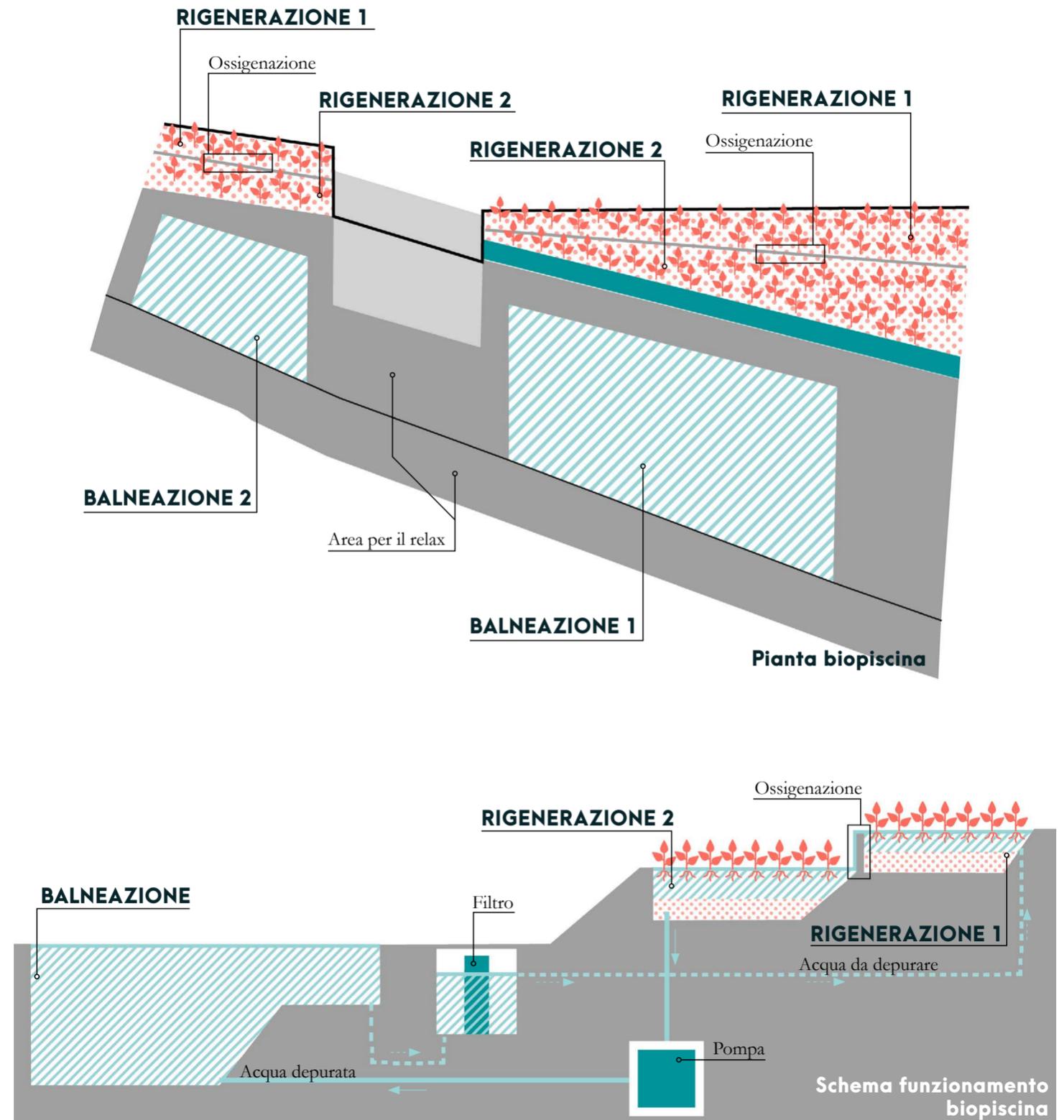
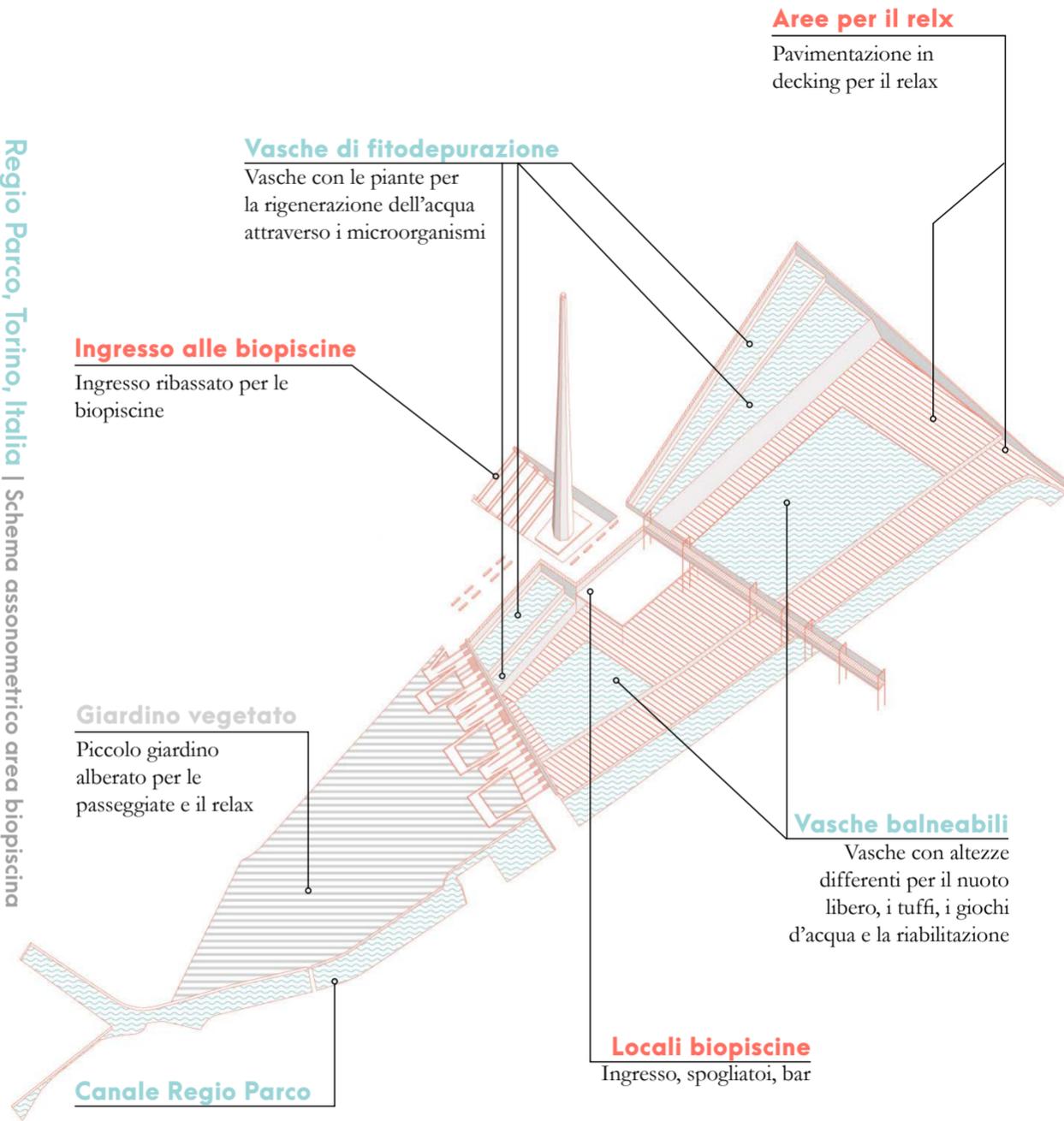


Beaune, Francia | Elaborazione dati: Beaune, Coté Plage, <http://beaunecoteplage.com/fr/>. Fotografie: BioNova, 26/05/14: La première base de loisirs BioNova ouvre ses portes ce jeudi 29 mai en Côte d'Or - <https://www.bionova.fr/260514-la-premiere-base-de-loisirs-bionova-ouvre-ses-portes-ce-jeudi-29-mai-en-cote-dor>
 A destra: schema funzionamento della biopiscina e rielaborazione in pianta dell'area



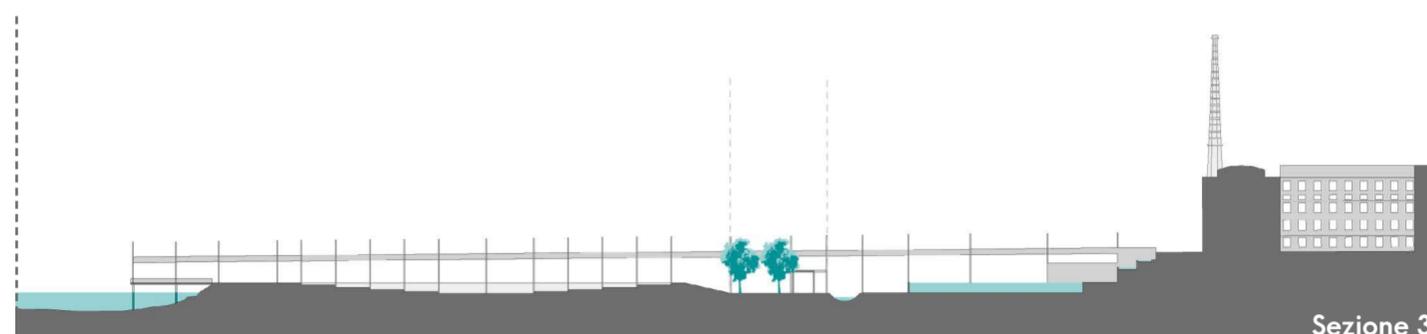
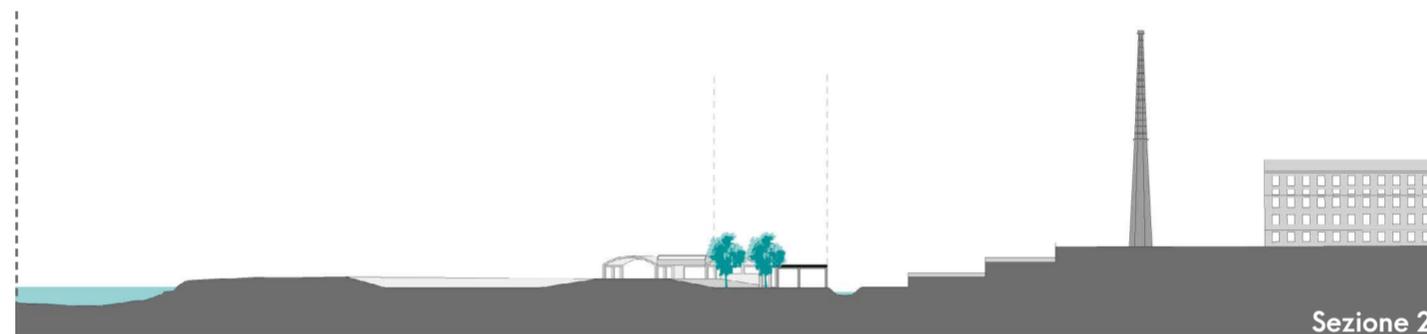
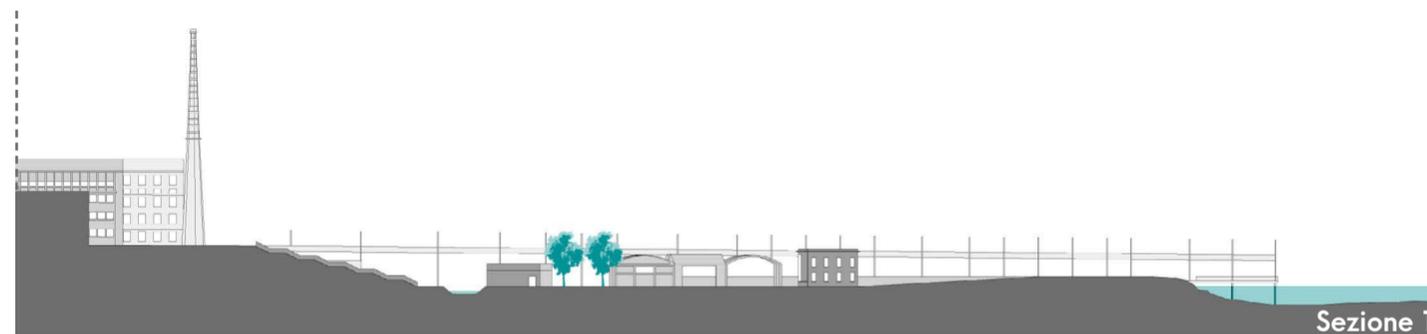
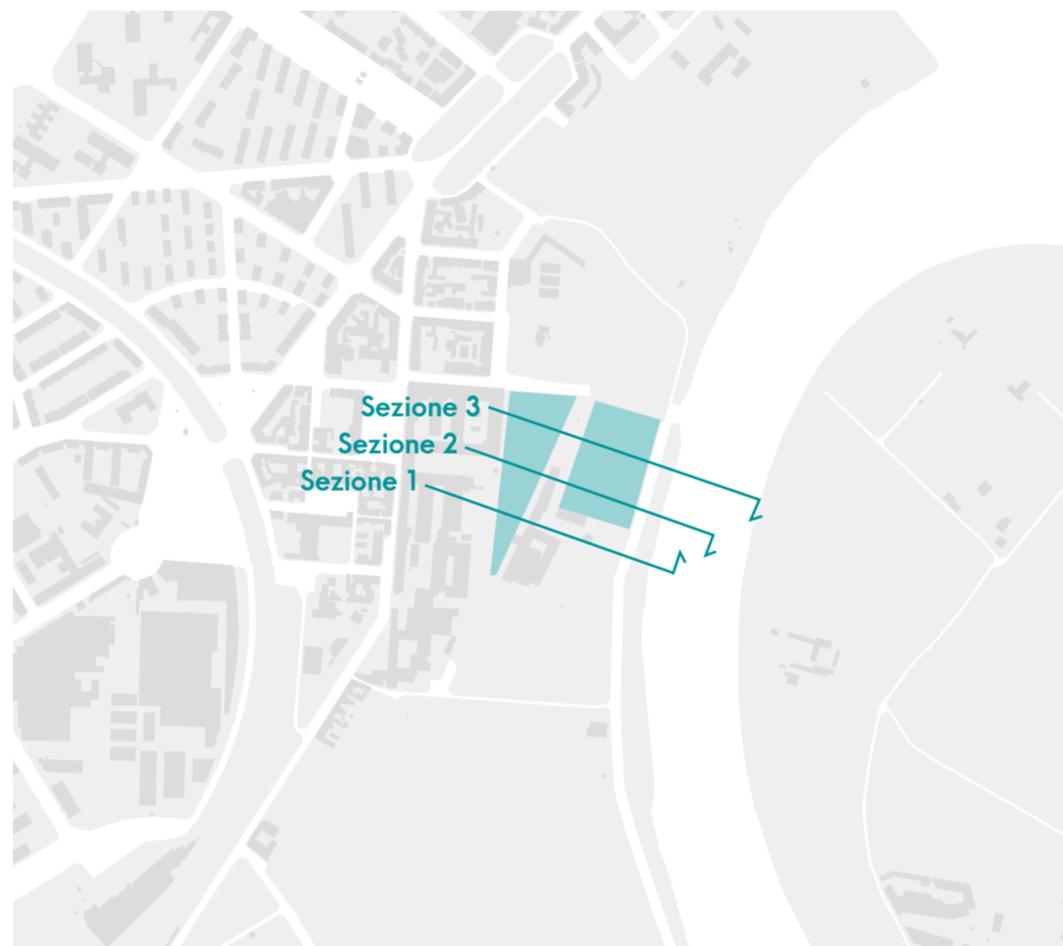
Gargazzone, Bolzano, Italia | Elaborazione dati e fotografie: Piscina naturale Gargazzone - <https://www.naturbad-gargazon.it/it>
 A destra: schema funzionamento della biopiscina e rielaborazione in pianta dell'area







Navigatore delle sezioni delle biopiscine e dell'area di laminazione | Elaborazione dati: propria



Laminazione: un'alternativa di qualità agli argini. Come è risaputo le città nel Novecento hanno **rivolto le spalle ai fiumi** a favore di un importante **avanzamento industriale**. I fiumi ne hanno risentito e oggi ne paghiamo le conseguenze, in quanto costretti a subire **esondazioni fluviali** spesso catastrofiche in periodi di tempo sempre più ristretti rispetto al passato. Per risolvere il problema non basta evitare di restringere gli argini con interventi di cementificazione delle sponde, ma è necessario **cambiare strategia** e creare **aree di naturale espansione** del fiume per ovviare alla sconosciuta edificazione delle rive. Per l'area in questione, la **zona di naturale espansione** è il **Parco del Meisino**, situato sulla riva opposta ma sempre protetto da argini. Le analisi delle esondazioni passate (vedi capitolo 2 - eventi alluvionali da p.219 a p.222)

L'area occupata dai capannoni industriali della FIMIT lascia spazio ad una nuova area di naturale espansione per il fiume, in modo da contenere le esondazioni.

mostrano però quanto anche l'area depressa retrostante la Manifattura Tabacchi sia facilmente soggetta a esondazioni, situazione che contrasta fortemente con la presenza di edifici industriali di pregio che potrebbero essere valorizzati. Può essere dunque necessario lavorare per tutta la lunghezza del fiume con un nuovo **sistema di bacini di laminazione** utili alla riduzione della portata in caso di piena in modo da evitare situazioni sgradevoli per la città, analogamente ai murazzi che a lungo hanno permesso l'espansione fluviale nelle aree più urbanizzate della città. Si possono osservare a riguardo diversi casi studio volti ad esemplificarne il funzionamento: il **Zaragoza Waterpark**, realizzato a Saragozza per l'Expo del 2008 e progettato da Ecosistema Urbano, il progetto **Lifelines** di OpenFabric per la città Berat in Albania e **The Hiriya Landfill**, o Ariel Sharon Park, a Tel Aviv.

Il caso di **Saragozza** è esemplare proprio perché realizzato in un'area spesso inondata dal fiume e utile a proteggere la città da esondazioni disastrose. Il progetto viene sviluppato per l'**Expo del 2008**, il cui tema "**Acqua e sviluppo sostenibile**" rispecchiava la volontà della città di creare conoscenza sul tema della **gestione sostenibile** dell'acqua e allo stesso tempo dava la possibilità di **riconfigurare** il suo ruolo a livello



Latz+Partners, Hiri: The Hiriya Landfill, Tel Aviv - <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/hiriya-tel-aviv-2/>



Latz+Partners, Hiri: The Hiriya Landfill, Tel Aviv - <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/hiriya-tel-aviv-1/>

provinciale e regionale²⁵. Pertanto venne realizzato il *Parco metropolitano dell'acqua*, con la nascita di un vero e proprio parco pubblico flessibile in cui viene aumentato il rapporto con il fiume immediatamente vicino, in quanto si **incanalano** le sue acque nel caso in cui avvenga una piena e, una volta attraversati una serie di bacini, vengono **reimmesse** sempre **nel bacino fluviale**, ma più a valle, così da riuscire a **diminuire la portata** che altrimenti allagherebbe altre zone della città. Questo metodo sfrutta le fasce fluviali, che diventano veri e propri **corridoi di connessione** tra i vari spazi che compongono la città²⁶. Sono state inoltre realizzate delle **zone di trattamento** dell'acqua che utilizzano le **aree vegetate**²⁷. Oltre alla funzione

pratica, il parco ospita attività di tipo ludico, sempre legate all'acqua, e di tipo ricettivo.

Un altro caso è un progetto pensato per il **distretto di Berat** in Albania, area attraversata dal fiume, il quale crea **scenari** sempre diversi grazie all'**innalzamento** e **abbassamento** delle acque. Questo progetto, non ancora realizzato, dovrebbe sfruttare a suo vantaggio proprio questa caratteristica che conferisce unicità all'isola, che tenta in questo modo di riavvicinarsi alla città adiacente²⁸. L'idea è che, in base ad un **diverso livello** dell'acqua, la nuova isola possa essere utilizzata in più modi: per **eventi temporanei** o per **usi fissi**, per **attività ricreative** o **sportive**. Inoltre,

I progetti di riferimento prevedono nuovi bacini che raccolgono l'acqua per canalizzarla, in modo da creare una gestione sostenibile delle piene, in alcuni casi anche con la sua depurazione.

svolge la funzione di **bacino di raccolta delle piene**, per cui riduce i rischi legati alle esondazioni, grazie anche alle **piante** utilizzate sia sulle rive, che vengono inondate in alcuni periodi e servono per **rallentare la velocità** della piena e **diminuire l'erosione del suolo**, sia all'interno dell'acqua, usate per la sua **pulizia**. È un intervento che unisce più punti a favore di un **uso consapevole** della risorsa acqua.

Infine, come ultimo esempio è stato studiato **The Hiriya Landfill** di Tel Aviv, definito dal progettista *postindustrial landscapes*²⁹ creato al posto di una **discarica**, che ha determinato con la sua realizzazione un **luogo naturale** per il **tempo libero** al di fuori della città densamente popolata in continua

espansione. La **canalizzazione** del fiume *Ayalon* passante all'interno della città e affiancato dalla ferrovia e dall'autostrada, ha comportato numerosi **problemi** riguardanti le **inondazioni**, tanto da non poter aumentare le dimensioni del sedime ospitante il fiume e dover ben presto risolvere la situazione creando **nuovi spazi di ritenzione idrica**: alla montagna, che ospita il parco *Hiri*, è stata affiancata quindi una zona pianeggiante allagabile, con grandi alberi, sentieri e ruscelli³⁰.

Un sistema simile può essere realizzato anche nell'area di progetto, la cui conformazione prevede però **bacini naturali di esondazione** in tutta l'area dell'ex FIMIT e in tutto il Parco del Meisino. L'intervento è volto a **ridisegnare l'area** di esondazione creando un **nuovo bacino chiuso** e **inondabile** delimitato da un apposito **argine di contenimento** a stretto contatto con il fiume che permetta la sua espansione in caso di piena ma riduca la probabilità di allagamento di tutta l'area depressa della FIMIT e dei suoi fabbricati. In questo modo si otterrà un **paesaggio** che **cambia** in base alle stagioni, sia grazie all'acqua che al colore della vegetazione presente, e consentirà ai visitatori di arrivare in un luogo che offre diverse occasioni di svago ed esperienze sempre diverse.

Vista dalla passerella dell'area di laminazione





Aldayover, Zaragoza Water Park, Zaragoza - <http://www.aldayover.com/en/component/articulo/?id-categoria=17&idarticulo=431>



Aldayover, Zaragoza Water Park, Zaragoza - <http://www.aldayover.com/en/component/articulo/?idcategoria=17&idarticulo=431>

Lamination: a quality alternative to embankments.

As is well known, cities in the twentieth century **turned their backs on rivers** in favour of an important **industrial advancement**. Rivers have suffered and today we pay the consequences, as they are forced to suffer **river overflows** often catastrophic in periods of time that are more and more restricted than in the past. In order to solve the problem, it is not enough to avoid narrowing the banks by cementing the banks, but it is necessary to **change strategy** and **create areas of natural expansion** of the river in order to avoid the reckless construction of the banks. For the area in question, the **area of natural expansion** is the **Meisino Park**, located on the opposite bank but always protected by embankments. The analysis of past flooding shows (see chapter 2 - eventi alluvionali from p.219 to p.222), however, how easily the depressed area behind the *Manifattura Tabacchi* is subject to flooding, a situation that strongly contrasts with the presence of valuable industrial buildings that could be enhanced. It may therefore be necessary to work along the entire length of the river with a new **system of rolling basins** useful for reducing the flow rate in the event of flooding in order to avoid unpleasant situations for the city, similar to the walls that for a long time allowed river expansion in the most

The area occupied by FIMIT's industrial warehouses makes way for a new natural expansion area for the river to contain flooding.

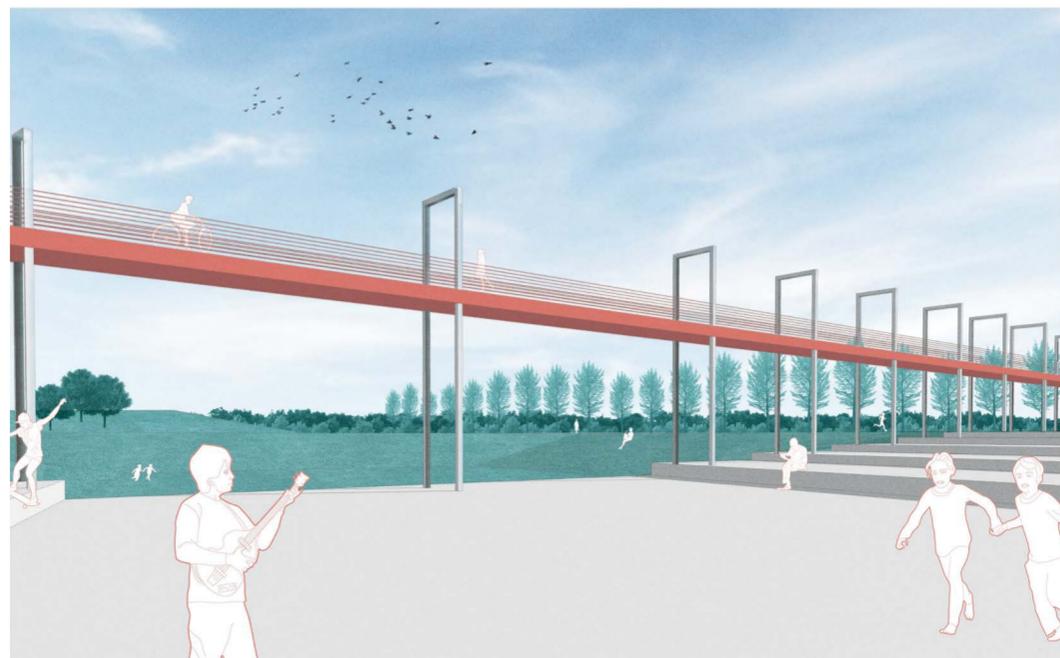
urbanized areas of the city. Several case studies can be observed to exemplify its functioning: the **Zaragoza Waterpark**, built in Zaragoza for the 2008 Expo and designed by Ecosistema Urbano, the OpenFabric **Lifelines** project for the city Berat in Albania and **The Hiriya Landfill** or Ariel Sharon Park in Tel Aviv.

The case of **Zaragoza** is exemplary precisely because it was built in an area often flooded by the river and useful to protect the city from disastrous flooding. The project was developed for the **2008 Expo**, whose theme “**Water and sustainable development**” reflected the city's desire to create knowledge on the theme of **sustainable water management** and at the same time gave it the opportunity to reconfigure its role at provincial and regional level²⁵. Therefore, the *Metropolitan Water Park* was created, with the creation of a real flexible public park in which the

relationship with the river immediately next to it is increased, as its waters are **channelled** in case of a flood and, once crossed a series of basins, they are always **returned** to the **river basin**, but further downstream, so as to **decrease the flow** that would otherwise flood other areas of the city. This method exploits the river belts, which become real **corridors of connection** between the various spaces that make up the city²⁶. Water treatment zones have also been created that use **vegetated areas**²⁷. In addition to the practical function, the park hosts recreational activities, always related to water, and receptive activities.

The reference projects include new reservoirs that collect water to channel it, so as to create sustainable flood management, in some cases with its purification.

Another case is a project designed for the **district of Berat** in Albania, an area crossed by the river, which creates different scenarios thanks to the **raising**



Vista della passerella e della zona dedicata alla laminazione, dal percorso ribassato che ci passa dentro

and **lowering** of water. This project, not yet realized, should take advantage of this very characteristic that gives uniqueness to the island, which tries in this way to get closer to the adjacent city²⁸. The idea is that, based on a **different water level**, the new island can be used in several ways: for **temporary events** or for **fixed uses**, for **recreational or sports activities**. In addition, it acts as a **flood catchment area**, thus reducing the risks associated with flooding, thanks also to the **plants** used both on the banks, which are flooded at certain times and serve to **slow down the speed** of the flood and **reduce soil erosion**, and inside the water, used for its cleaning. It is an intervention that combines several points in favour of a **conscious use** of the water resource.

Finally, as a last example, **The Hiriya Landfill** of Tel Aviv was studied, defined by the post-industrial landscape designer²⁹ created in place of a **landfill**, which determined with its realization a **natural place** for **leisure** outside the densely populated city in continuous expansion. The **canalisation** of the **Ayalon River** passing through the city and flanked by the railway and the motorway, has led to numerous **problems** regarding **flooding**, so much so that it was not possible to increase the size of the sediment hosting the river

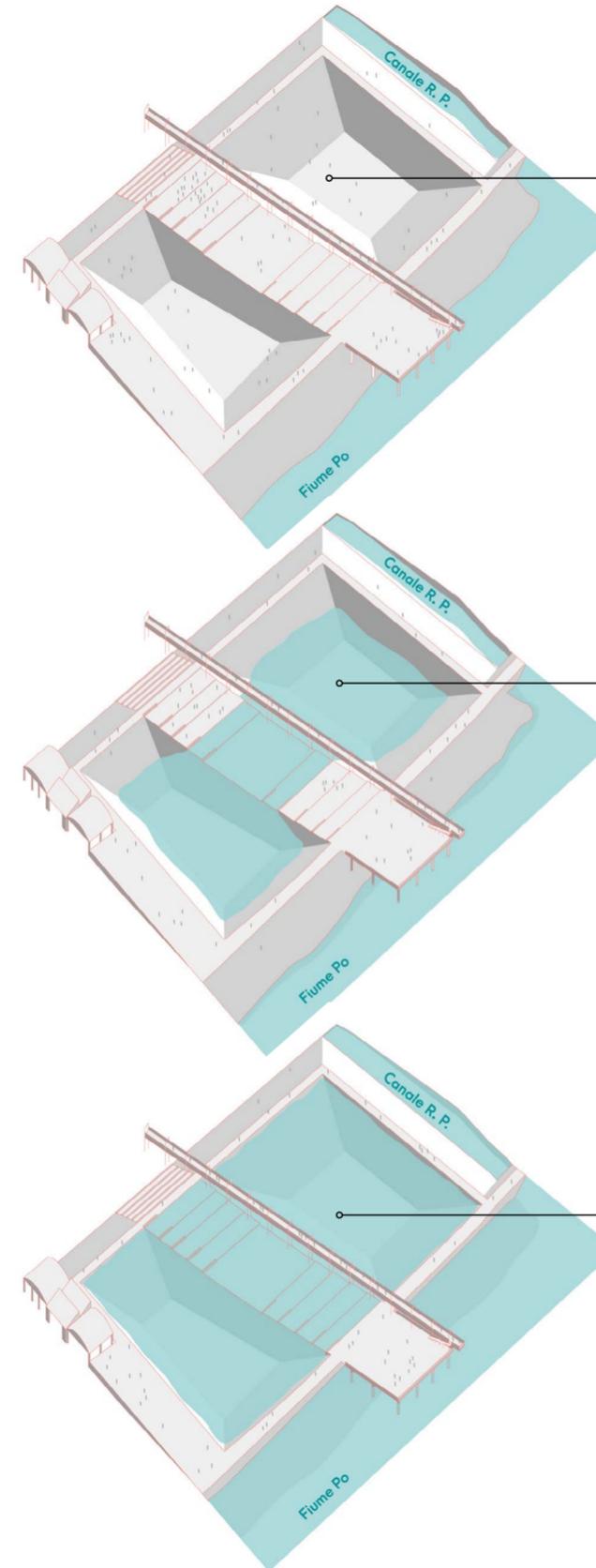


OpenFabric, progetto: *Ljilinas*, Berat - <http://www.openfabric.eu/projects/ljilinas-berat-albania/>

and soon had to resolve the situation by creating **new water retention areas**: the mountain, which houses the *Hiri Park*, was then flanked by a flat floodable area with large trees, paths and streams³⁰

A similar system can also be realized in the project area, whose conformation, however, **foresees natural flooding basins** in the whole area of the former FIMIT and in the whole Meisino Park. The intervention is aimed at **redesigning the flooding area** by creating a new **closed and flood-proof basin** delimited by a special **containment embankment** in close contact with the river that allows its expansion in case of flooding but reduces the probability of flooding of the entire depressed area of the FIMIT and its buildings. In this way a **landscape** that **changes** according to the seasons will be obtained, both thanks to the water and the colour of the vegetation present, and will allow visitors to arrive in a place that offers various opportunities for recreation and always different experiences.

- 25 - Mazzotta A., *Corso di principi di progettazione tecnologico-ambientale - lezione 3, sostenibilità e paesaggio costruito - documento integrativo A*, 2016-2017, p.1
- 26 - *Ibidem*
- 27 - Aldayjover, *Inaugurated the Metropolitan Water Park, Expo 2008, Zaragoza*, 01/07/2008 - <http://www.aldayjover.com/en/news-a-events/19-categoria-1/115-se-ha-inaugurado-el-parque-metropolitano-del-agua-expo-2008-zaragoza>
- 28 - Openfabric, *Lifelines. Berat, Albania* - <http://www.openfabric.eu/projects/lifelines-berat-albania/>
- 29 - Latz+Partner, *Hiri* - <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/hiriya-tel-aviv-il/>
- 30 - *Ibidem*



Fiume Po nella norma

Vasche di laminazione asciutte, percorsi e area totalmente fruibili

Portata del fiume Po media

Vasche di laminazione parzialmente allagate, percorsi fruibili in base alla quantità di acqua

Fiume Po in piena

Vasche di laminazione completamente allagate, unici percorsi fruibili a quota +2m

3.5.4 Il percorso dell'acqua come elemento artistico.

Possiamo ora affermare di aver realizzato una **nuova identità** per l'area incentrata sulla creazione di un grande **giardino acquatico**, ovvero una nuova polarità urbana che, a sistema con gli altri progetti pensati per questo Atelier di tesi può aiutare a **riconfigurare la città** secondo nuovi piani strategici, attraverso strategie utili a tenere assieme aspetti non ancora considerati. Il lavoro di ricerca svolto ha permesso, infatti, la produzione di un **progetto** non astratto ma ben **contestualizzato**, non solo a livello urbano ma anche a livello territoriale, grazie anche alla collaborazione con la facoltà di Pianificazione. Il **nuovo giardino acquatico** progettato non è solo funzionale per l'area ma si **lega**

Verrà creato, quindi, un giardino acquatico, in modo da connettersi con i grandi sistemi usati per valorizzare il territorio e per creare il nuovo polo del *loisir*, che riguarderà aspetti sia culturali che naturalistici.

territorialmente con i grandi **sistemi di valorizzazione territoriale** individuati nel primo capitolo funzionando da possibile **nuova centralità** capace di incentivare un **nuovo turismo** non per forza catalizzato nel centro storico, ma anche **legato al loisir** sia **culturale** che **naturalistico**. Se la tematica del giardino all'italiana si lega principalmente alle valenze storiche dell'area di progetto, non è da escludere una sua possibile inclusione nel circuito della Corona di Delizie e della Corona Verde in quanto **nodo** virtuale del **sistema di residenze reali** che strutturano la città.

In aggiunta, il **tema dell'acqua** permette una maggior **valorizzazione** degli **ambiti fluviali** e **naturalistici** oltre alla **promozione culturale** di alcuni segni urbani e il Trincerone ne è l'esempio lampante. L'allagamento di una sua parte consente al visitatore di comprenderne le dimensioni in rapporto all'area circostante, cosa che oggi risulta difficile a causa della vegetazione infestante. Per avere una diversa visione di questa parte del **Trincerone**, ma anche delle altre zone che prevedono la presenza di acqua, si è lavorato con il **tema delle passerelle**, in modo da permettere al visitatore di avere sempre **nuovi punti di vista** per ammirare l'area. Può, infatti, risultare interessante e spettacolare l'**idea** di **passeggiare** al di **sopra** di **vasche**

L'acqua diventa l'elemento unificatore del progetto: valorizza ed evidenzia lo spazio pubblico altrimenti frammentato, in modo da far scoprire ai cittadini un'area dal carattere chiuso.

inondabili e di **fitodepurazione**, con insolite visuali sugli ex spazi industriali della FIMIT e sulle nuove geometrie che segnano l'area.

In conclusione, l'**acqua** finisce per assolvere la **funzione unificante** di tutto il progetto, utilizzata in maniera **flessibile** in base alla diversa configurazione dello **spazio pubblico** frammentato per **segnare, evidenziare** e al contempo **valorizzare** le caratteristiche del territorio. Se infatti, a inizio progetto questa sembrava il punto di arrivo da raggiungere attraversando un tessuto urbano molto frammentato, il progetto trasporta questo segno verso la città permettendogli di **far scoprire** ai cittadini che escono dalla fermata Cimarosa-Tabacchi un **carattere racchiuso** al suo interno che viene spesso visto come

secondario e **poco esplorato** (vedi immagini da p.430 a p.432).

The path of water as an artistic element.

We can now say that we have created a **new identity** for the area centred on the creation of a large **water garden**, that is, a new urban polarity which, together with the other projects designed for this Thesis Atelier, can help to **reconfigure the city** according to new strategic plans, through strategies useful to keep together aspects not yet considered. The research work carried out has allowed, in fact, the production of a **project** that is not abstract but well **contextualized**, not only at an urban level but also at a territorial level, thanks also to the collaboration with the Faculty of Planning. The **new water garden**

A water garden will be created, therefore, in order to connect with the great systems used to enhance the territory and to create the new pole of the loisir, which will cover both cultural and naturalistic aspects.

designed is not only functional for the area, but is territorially **linked** to the great **systems of territorial valorization** identified in the first chapter, working as a possible **new centrality** able to stimulate a **new tourism** not necessarily catalyzed in the historical centre, but also **linked to the cultural and naturalistic loisir**. If the theme of the Italian garden is mainly linked to the historical values of the project area, its possible inclusion in the circuit of the Crown of Delights and the Green Crown as a virtual node of the **system of real residences** that structure the city cannot be excluded.

In addition, the **theme of water** allows a greater **valorization** of the **river and naturalistic areas** as well as the **cultural promotion** of some urban signs and the *Trincerone* is a clear example. The

Water becomes the unifying element of the project: it enhances and highlights the otherwise fragmented public space, so that citizens can discover an area with a closed character.

flooding of a part of it allows the visitor to understand its dimensions in relation to the surrounding area, which today is difficult due to the weeds. In order to have a different vision of this part of the **Trincerone**, but also of the other areas that foresee the presence of water, we have worked with the **theme of the walkways**, so that the visitor can always have **new points of view** to admire the area. In fact, the **idea of walking above flooded and phyto-purification tanks** can be interesting and spectacular, with unusual views of the former industrial spaces of *FIMIT* and the new geometries that mark the area.

In conclusion, the **water** ends up fulfilling the **unifying function** of the whole project, used **flexibly** according to the different configuration of the fragmented **public space** to **mark, highlight** and at the same time **enhance** the characteristics of the territory. If, in fact, at the beginning of the project, this seemed to be the arrival point to be reached by crossing a very fragmented urban fabric, the project transports this sign towards the city allowing the citizens leaving the *Cimarosa-Tabacchi* stop to **discover a character enclosed** within it that is often seen as **secondary** and **little explored** (see pictures from p.430 to p.432).

Il Percorso dell'acqua | pp.400-401

-  Acqua
-  Percorso dell'acqua



LUOGHI

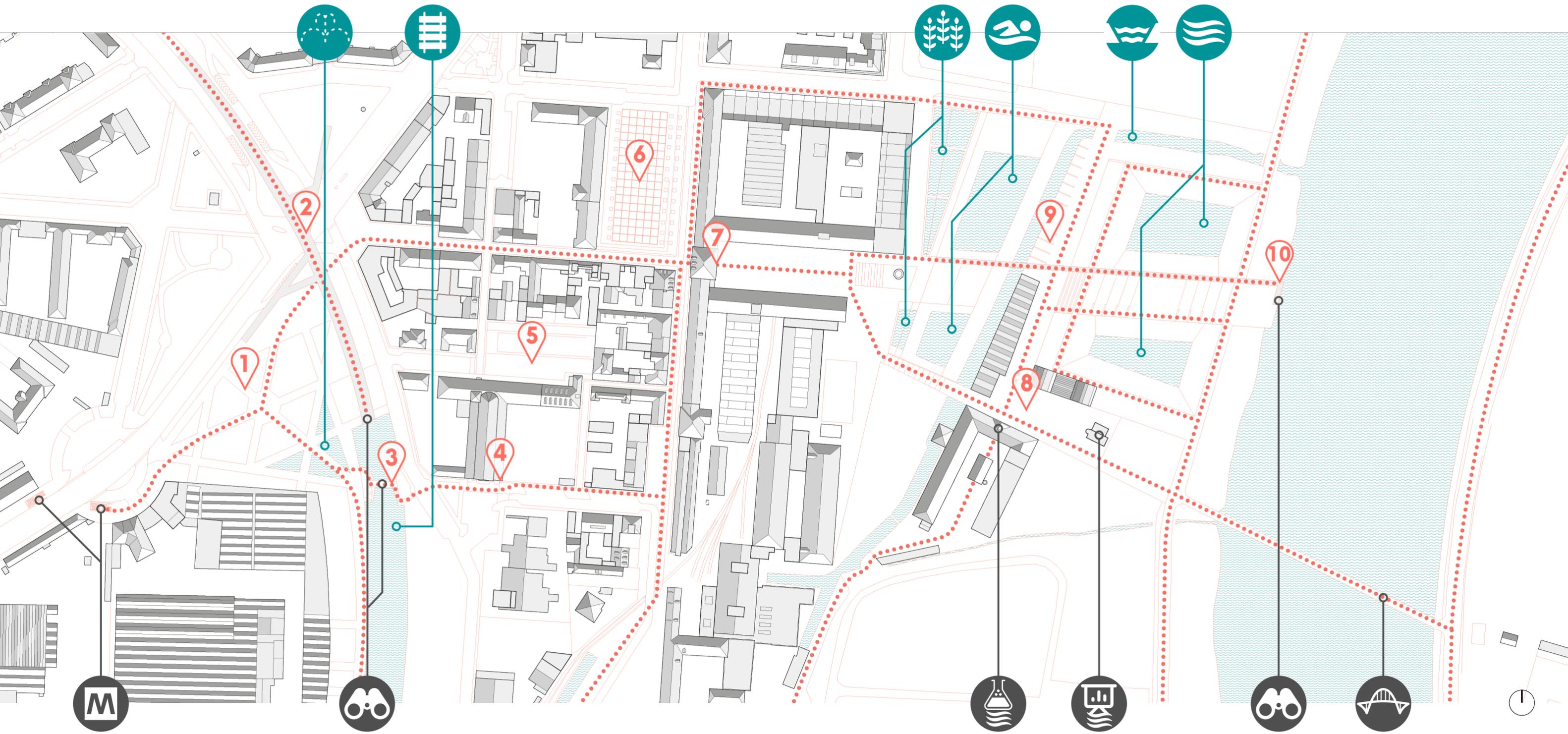
- | | |
|--|--|
| 1 Piazzale Croce Rossa Italiana | 6 Piazza Abba |
| 2 Ponte in <i>roccailles</i> | 7 Ingresso <i>Welfare City</i> |
| 3 Passerella sul Trincerone | 8 Piazza della nuova FIMIT |
| 4 Chiesa di San Gaetano da Thiene | 9 Attività e svago negli ex capannoni |
| 5 Parchetto San Gaetano | 10 Passerella sopra il giardino acquatico |

ELEMENTI ACQUATICI

-  Raffrescamento estivo e giochi d'acqua al Piazzale CRI
-  Lama d'acqua per la spettacolarizzazione del Trincerone
-  **Giardino acquatico.** Biopiscine: vasche per la fitodepurazione
-  **Giardino acquatico.** Biopiscine: vasche per la balneazione
-  **Giardino acquatico.** Canale del Regio Parco riqualificato e valorizzato
-  **Giardino acquatico.** Bacini di laminazione fluviale per arginare le piene del Po

VALORIZZAZIONE DELL'ACQUA

-  Cimarosa-Tabacchi, fermata della seconda linea metropolitana
-  Punti panoramici dalla passerella del Trincerone, dal Ponte in *Rocailles* e dalla passerella sopra in giardino acquatico
-  Centro di ricerca sull'acqua nell'ex Filatoio Vanzina
-  Centro didattico sull'acqua nel piccolo edificio del complesso FIMIT
-  Passerella di collegamento tra il giardino acquatico e il Parco del Meisino





3.5.6 La proposta progettuale.

Una volta sviscerate tutte le parti del progetto e comprese le relazioni che si sviluppano all'interno e al di fuori dell'area progettuale la proposta progettuale risulta completa: se ne può ora osservare un quadro d'unione capace di tenere assieme tutti gli aspetti discussi. La fermata, il piazzale Croce Rossa Italiana, il Trincerone, Borgo Regio Parco, la Welfare City e il nuovo giardino dedicato all'acqua, assumono ora un nuovo significato, si discostano definitivamente dall'idea di abbandono e degrado dovuta alla dismissione della Manifattura Tabacchi, si supera l'idea di un borgo basato sull'industria e si torna a dare importanza al tempo libero e agli spazi naturalistici. Tutto ciò viene ora espresso in un secondo masterplan che intende recepire tutte le informazioni finora proposte, mostrando un possibile futuro per l'area che sappia sfruttare le potenzialità storiche, naturalistiche e culturali presenti e ancora non valorizzate.

The design proposal. Once all the parts of the project have been dissected and the relationships that develop inside and outside the design area have been understood, the project proposal is complete: we can now observe a picture of union capable of holding together all the aspects discussed. The stop, the Piazzale Croce Rossa Italiana, the Trincerone, Borgo Regio Parco, the Welfare City and the new garden dedicated to water, now take on a new meaning, they definitively move away from the idea of abandonment and decay due to the divestment of the Manifattura Tabacchi, they overcome the idea of a village based on industry and return to giving importance to leisure and naturalistic spaces. All this is now expressed in a second masterplan that intends to incorporate all the information proposed so far, showing a possible future for the area that knows how to exploit the historical, naturalistic and cultural potential present and still untapped.

Masterplan della proposta di progetto

- Zona 30
- Verde urbano
- Aree pedonali
- Pista ciclabile
- Passerelle ciclopedonali
- Acqua

0 50 100 200 300 m



3.6 Verso una possibile realizzazione. La Stakeholder Analysis

A causa dell'interconnessa natura del mondo contemporaneo, in cui ogni azione è aperta a critiche e la cui esecuzione coinvolge soggetti numerosi e di diversa natura, la *Stakeholder Analysis* diventa uno degli **strumenti** più importanti per la **gestione** delle **politiche** e delle **relazioni** tra le **parti interessate** che ruotano attorno a ogni **iniziativa**. È difficile immaginare oggi di intervenire, soprattutto nel campo urbano, senza una gestione efficiente delle relazioni di potere inerenti all'**attuazione del progetto**. Possiamo, quindi, descrivere gli stakeholder come³¹:

- qualsiasi **gruppo**, o **individuo**, che può **influenzare**, o **essere influenzato**, dal raggiungimento degli **obiettivi** del progetto;
- qualsiasi **persona**, **gruppo** o **organizzazione** che può presentare un **reclamo** all'attenzione, alle risorse o all'output del progetto;
- **persone** o **piccoli gruppi** che hanno il potere di **commentare**, **negoziare** e **cambiare** il futuro del **progetto**;
- **individui** o **gruppi** che sono **correlati** al progetto e **dipendono** da questo per raggiungere il loro **obiettivo** e viceversa dai quali dipende il progetto.

La Stakeholders Analysis è significativa, in quanto permette la riuscita del progetto, la sua gestione e le politiche che vi ruotano intorno, considerando quelli che sono gli attori che entrano in gioco.

L'**attenzione** verso gli **stakeholder** durante il processo di definizione del progetto è fondamentale per il **successo** e la **sopravvivenza** del progetto stesso. L'**insoddisfazione** degli stakeholders può comportare **risposte restrittive** come: cambiamento del budget, perdita di lavoro per alcuni titolari, abbandono di alcune parti o dell'intera iniziativa. L'analisi allora dovrebbe **aiutare l'esecutore e il promotore** del progetto a capire quali siano gli **stakeholder chiave**, cosa li **soddisfarebbe**, quali siano le **relazioni** tra di loro e come si possano **sfruttare i loro interessi** per promuovere il valore pubblico e il bene comune.

Questa analisi segue la **metodologia** utilizzata per l'analisi è di **Ackermann**

ed **Eden**³², che descrivono diverse fasi tra cui l'**identificazione** degli stakeholders e i loro **obiettivi** in base al **contesto** in cui si opera, in modo da comprendere il **tipo di coinvolgimento futuro** nel progetto, l'**impatto** che questi possono avere in termini di **potere** e **interesse** e le successive **dinamiche** che si instaurano **tra** i vari **attori** che si sono studiati, sia quelli **principali** sia quelli **potenziali**. Infine, si deve capire qual è lo **Stakeholder principale** che possa diventare il soggetto **chiave** per la **gestione** del progetto, e quindi si devono trovare i relativi interessi e i poteri che può mettere in gioco per la sua realizzazione.

Towards a possible realization: the Stakeholder Analysis. Due to the interconnected nature of the contemporary world, in which every action is open to criticism and whose execution involves numerous and diverse subjects, Stakeholder Analysis becomes one of the most important **tools** for the **management of policies and relations between stakeholders** that revolve around every **initiative**. It is difficult to imagine today to intervene, especially in the urban field, without an efficient management of the power relations inherent in the **implementation of the project**. We can, therefore, describe stakeholders as³¹:

- any **group**, or **individual**, that can **influence or be influenced** by the achievement of the project **objectives**;
- any **person**, group or organization that can make a **complaint** to the attention, resources or output of the project;
- any **person** or **small group** that has the power to **comment**, **negotiate** and **change** the future of the **project**;
- **individuals** or **groups** who are related to and **dependent** on the project to achieve their **goal** and vice versa on which the project depends. **Attention to stakeholders** during the project definition process is crucial for the **success** and **survival** of the project. Stakeholder **dissatisfaction** can lead to **restrictive responses** such as: change of budget, loss of work for some owners, abandonment of some

The Stakeholders Analysis is significant, as it allows the success of the project, its management and the policies that revolve around it, considering the actors that come into play.



parts or the whole initiative. The analysis should then **help the executor and the project promoter** to understand who the **key stakeholders** are, what would **satisfy** them, what the **relationship** between them is and how their **interests can be exploited** to promote public value and the common good.

This analysis follows the **methodology** used for the analysis is by **Ackermann and Eden**³², which describe different phases including the **identification** of stakeholders and their **objectives** according to the **context** in which they operate, in order to understand the **type of future involvement** in the project, the understanding of the **impact** they may have in terms of **power and interest** and the subsequent **dynamics** that are established **between** the various **actors** that have been studied, both the **main ones** and the **potential ones**. Finally, it is necessary to understand which is the **main Stakeholder** that can become the **key for the management** of the project, and therefore the related interests and powers that can be put at stake for its implementation.

31 - Bryson J.M., *What to do when Stakeholders matter. Stakeholder identification and analysis techniques*, vol.6, Routledge, 2004, p. 22-25

32 - Ackermann F., Eden C., *Strategic Management of Stakeholders: Theory and Practice*, Long Range Planning, 2010, p.2

La scelta degli stakeholder.

L'analisi degli *stakeholders* inizia con il processo di **individuazione dei soggetti** che potrebbero essere **coinvolti**, interrogandosi su come possa avvenire il coinvolgimento e fino a che punto. Pertanto, è stata stilata una lista in cui vengono brevemente spiegati i soggetti che potrebbero essere **interessati** al progetto di **riqualificazione dell'area** all'interno del quartiere Regio Parco e alla valorizzazione di precise parti di questo: a partire dalla progettazione della nuova fermata della metropolitana e della Manifattura Tabacchi, fino alla ripresa dell'area dismessa dell'ex FIMIT; arrivando a comprendere quale potrebbe essere il loro **grado di coinvolgimento** nei confronti dello stesso (vedi lista da p.441 a p.445).

Questo processo ha permesso di farsi una prima idea di quelli che potrebbero essere i **possibili investitori** all'interno dell'area e di identificare un loro **ruolo** particolare all'interno del progetto. I ruoli assegnati possono essere riassunti in³³ (vedi tabella a p.446):

- **promotore**, attore che solleva il problema per affermare la necessità del progetto e/o attore che propone una soluzione, ovvero un progetto;
- **regista**, attore che promuove il progetto dalla proposta iniziale fino alla sua esecuzione;

- **oppositore**, attore che impegna tutte le sue risorse per impedire la realizzazione del progetto;
- **alleato**, attore che ha obiettivi congruenti con quelle del promotore e che utilizza le sue risorse per promuovere il progetto.
- **mediatore**, attore che può contribuire al progetto attraverso l'utilizzo delle sue connessioni, per convincere due o più attori a promuovere il progetto.

I ruoli degli attori sono quasi sempre dipendenti dalle **risorse** che hanno a **disposizione**, le quali sono riassumibili in quattro categorie³⁴ (vedi tabella a p.446):

- **risorse politiche**, dipendono dalla quantità di consenso che un attore è in grado di mobilitare, in riferimento all'intera popolazione o su specifici gruppi sociali coinvolti nelle politiche pubbliche;
- **risorse economiche**, dipendono dalla capacità di mobilitare denaro o qualsiasi tipo di ricchezza, che comporta la possibilità di cambiare il comportamento di altri attori;
- **risorse legali**, dipendono dai poteri o dalle posizioni di vantaggio e svantaggio derivanti dalle norme giuridiche e dalle decisioni prese da parte delle autorità legislative e amministrative;
- **risorse conoscitive**, dipendono dalla disponibilità di informazioni o modelli

concettuali rilevanti utili a definire il processo decisionale del progetto.

The choice of stakeholders.

Stakeholder analysis begins with the process of **identifying those** who might be **involved**, asking how the involvement can take place and to what extent. Therefore, a list has been drawn up in which the subjects that could be **interested in the redevelopment project** of the area within the *Regio Parco* district and in the enhancement of specific areas are briefly explained: starting from the design of the new underground station and the *Manifattura Tabacchi*, up to the recovery of the former *FIMIT* disused area; arriving to understand what could be their **degree of involvement** in the same (see lists from p.441 to p.445).

This process allowed to get a first idea of what could be the **possible investors** within the area and to identify their particular **role** within the project. The assigned roles can be summarized in³³ (see table on p.446):

- **promoter**, actor raising the issue to state the need for the project and/or actor proposing a solution, i.e. a project;
- **director**, actor who promotes the project from the initial proposal until its execution;
- **opponent**, actor who commits all his

resources to prevent the project from being carried out;

- **ally**, actor who has objectives congruent with those of the promoter and who uses his resources to promote the project.
- **mediator**, an actor who can contribute to the project through the use of its connections, to convince two or more actors to promote the project.

The roles of the actors are almost always dependent on the **resources** they have **available**, which can be summarised in four categories³⁴ (see table on p.446)

- **political resources**, they depend on the amount of consensus that an actor is able to mobilise, with reference to the whole population or specific social groups involved in public policies;
- **economic resources**, depend on the ability to mobilise money or any kind of wealth, which implies the possibility of changing the behaviour of other actors;
- **legal resources**, depend on the powers or positions of advantage and disadvantage resulting from the legal rules and decisions taken by the legislative and administrative authorities;
- **cognitive resources**, depend on the availability of relevant information or conceptual models useful to define the decision-making process of the project.

33 - Dente B., *Understanding Policy Decision*, Springer, Berlino, 2014, pp.35-40
 34 - Ivi, pp.45-52

Gli stakeholder



Agenzia del demanio



Ente economico pubblico della Repubblica Italiana impegnato nella promozione e nel supporto tecnico dei processi di valutazione della proprietà pubblica di proprietà dello Stato e delle autorità locali. Attualmente è proprietario della Manifattura Tabacchi e dell'area della FIMIT.



Interesse Professionale

Promuovere e sviluppare un progetto che contribuirà al recupero e alla valorizzazione di immobili non utilizzati



Comune di Torino



Autorità responsabile dell'area, il cui compito è quello di prendersi cura del benessere dei residenti della città di Torino. Questo attore ha l'opportunità di contribuire a facilitare le procedure burocratiche cercando il consenso della popolazione attraverso processi di informazione del pubblico, di negoziazione e tramite la ricerca di finanziamenti.



Interesse Politico ed Economico



Opportunità per il miglioramento delle condizioni delle strade e del traffico nella zona del progetto e incentivazione economica della zona che porterà alla creazione di nuovi posti di lavoro che porteranno al potenziamento delle attività economiche ed alla creazione di una nuova polarità urbana.



R.E.A.M sgr



La **Real Estate Asset Management SGR S.p.A.** ("REAM SGR") è una Società di Gestione del Risparmio specializzata nell'istituzione e gestione di Fondi di Investimento Alternativi Immobiliari.



Interesse Economico

Interessata a sviluppare il progetto della Welfare City, che include la realizzazione di una casa di riposo e di residenze per studenti nel complesso della Manifattura Tabacchi. Il miglioramento dell'area attorno alla Manifattura è essenziale per il successo della sua iniziativa.



Investitori privati



Giocatori che vogliono investire in piccole iniziative private e inserirle in aree che il progetto sta riqualificando.



Interesse Economico

Cercano di guadagnare attraverso piccoli interventi economici nei nuovi spazi pubblici sviluppati nel progetto.



Espropriati



Proprietari dei beni immobili che vengono destinati dal Comune a funzioni differenti tramite esproprio. La promozione del progetto porta alla chiusura delle attività dei proprietari e avrà conseguenze economiche.



Interesse Economico

Ricavare un utile adeguato a non incorrere in una perdita economica in seguito alla chiusura dell'autorimessa presente tra la Manifattura Tabacchi e la FIMIT a causa dello sviluppo del progetto.



AxTo nord



Un progetto avviato dal comune che si occupa delle azioni per le periferie nord torinesi che includono eventi, spettacoli, incontri, laboratori e corsi. Inoltre, promuove il miglioramento dello spazio pubblico, il recupero funzionale e il riutilizzo dei manufatti previa rigenerazione.



Interesse Professionale



Promuovere il rinnovo dello spazio pubblico nella periferia settentrionale della città, aumentando la domanda di attività nell'area e il numero di luoghi che ne consentano la creazione di reti tra i cittadini, a seguito della creazione di un nuovo complesso di Welfare City.



AiPo



L'Agencia Interregionale per il fiume Po è stata istituita nel 2003 con quattro leggi approvate dai Consigli delle Regioni del Po di Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto. AiPo cura la gestione del reticolo idrografico principale del Po, occupandosi di sicurezza idraulica, demanio idrico e navigazione fluviale.



Interesse professionale

Migliorare il rapporto città-fiume e gestire gli eventi alluvionali che riguardano le zone di espansione fluviale, attraverso la supervisione delle zone di laminazione situate nell'area del progetto e il supporto per le attività di ricerca ed educazione pianificate.



Regione Piemonte



Autorità responsabili dell'area che si occupa di tutte le tematiche relative allo sviluppo del territorio e delle attività ad esso collegate.

Interesse Politico

Aumentare il numero delle zone verdi nell'area in accordo con i progetti a livello regionale ed europeo e migliorare il sistema di mobilità e le connessioni con le periferie e i comuni limitrofi, così da portare alla riduzione dell'utilizzo dei mezzi privati, al miglioramento della qualità dell'aria e alla diminuzione del traffico nella città metropolitana.



Gruppo Torinese Trasporti (GTT)



Società di pubblica utilità responsabile dei trasporti pubblici nelle province di Alessandria, Cuneo, Asti e la Città Metropolitana di Torino, che gestisce il trasporto pubblico urbano e suburbano che comprende il sistema tranviario di Torino, la rete di autobus, il servizio di metropolitana di Torino e 3 linee ferroviarie.



Interesse Economico: Creare profitto con l'aumento dell'uso del trasporto pubblico da parte dei residenti e dei pendolari, sviluppando l'accessibilità e l'attrattività del trasporto pubblico con nodi di interscambio tra diverse modalità di trasporto esistenti in città.



Urban LAB



Un'associazione autonoma istituita per aiutare a guidare le trasformazioni di Torino e dell'area metropolitana. È uno strumento di comunicazione, ricerca e promozione, nonché un luogo di dibattito e informazione ad utilizzo dei residenti locali, degli esperti del settore e delle imprese locali.



Interesse Professionale

Interesse dal punto di vista della ricerca su un'area periferica in fase di sviluppo urbano; per questo attore il progetto rappresenta un'opportunità per esplorare l'efficienza dello sviluppo delle aree pubbliche della città.



Compagnia di San Paolo



Associazione bancaria con finalità di sviluppo sociale, culturale ed economico, che utilizza il proprio patrimonio per valorizzare e promuovere interventi all'interno della Città di Torino. Attualmente parte dell'Associazione delle fondazioni di origine bancaria del Piemonte.



Interesse Economico

Creare profitto attraverso la realizzazione di progetti atti a valorizzare edifici e spazi di carattere storico e culturale.



Residenti



Possono definirsi a favore o contro il progetto dando feedback al Comune e alle associazioni che lavorano con il pubblico.



Interesse Generale

Richiesta di riduzione di problematiche legate al traffico e alla mancanza di servizi e di miglioramento degli spazi pubblici per aumentare la qualità della vita.



Proprietari immobiliari



I proprietari di immobili dell'area che non fanno necessariamente parte del gruppo dei residenti della zona.



Interesse Economico

Sostenere un progetto che include il miglioramento delle infrastrutture e degli spazi pubblici attorno alla loro proprietà, in modo da aumentare il valore del terreno e dell'immobile.



Attività commerciali



Le aziende e le imprese locali situate nell'area.



Interesse Economico

Migliorare le condizioni delle strade e del traffico nell'area che includa lo sviluppo della mobilità dolce lungo gli assi commerciali. Gli interventi dovranno portare più fruitori di servizi all'interno dell'area.



Organizzazioni Green



Organizzazioni che lavorano per cambiare o sensibilizzare l'opinione pubblica sull'ambiente ed educare il pubblico a uno stile di vita più ecologico e sostenibile.



Interesse Professionale

Incoraggiare lo sviluppo di spazi verdi in città nelle aree industriali e abbandonate, sviluppando un sistema di piscine ecologiche e aumentando la permeabilità del suolo. Incoraggiare la mobilità sostenibile e l'utilizzo di trasporti pubblici.



PoliTo e UniTo



Istituzioni universitarie pubbliche della Città di Torino.



Interesse Economico

Promuovere il progetto di Welfare City, in quanto include residenze per studenti che saranno facilmente collegate alle sedi universitarie tramite la nuova linea di metropolitana.



Servizi di mobilità dolce



To Bike, GoTorino e BluTorino sono solo alcune delle aziende private che si occupano dallo sviluppo di sistemi di sharing e di mobilità sostenibile.



Interesse Economico

Aumentare il raggio di attività offerte dai servizi di trasporto, offerta incentivata dalla connessione tra le piste ciclabili esistenti, dalla creazione di nuovi parcheggi per veicoli elettrici e stalli per le biciclette adiacenti alla nuova linea della metropolitana.



Centri sportivi



Proprietari o gestori dei complessi sportivi della zona che includono anche le piscine.



Interesse Economico

Disincentivare lo sviluppo di ulteriori aree sportive acquatiche analoghe nella zona per ridurre la concorrenza. Favorire lo sviluppo di centri con caratteristiche uniche e diverse dalla propria come ad esempio il nuovo impianto di biopiscine.

Attori	Interesse	Ruolo	Risorsa
Agenzia del Demanio	Professionale	Alleato	Legale
Comune di Torino	Economico/politico	Regista	Politica
R.E.A.M. sgr	Economico	Promotore	Economica
Investitori privati	Economico	Alleato	Economica
Espropriati	Economico	Oppositore	Legale
AxTo Nord	Professionale	Mediatore	Conoscitiva
AiPo*	Professionale	Mediatore	Conoscitiva
Regione Piemonte	Politico	Promotore	Legale
GTT	Economico	Alleato	Economica
Urban Lab	Professionale	Mediatore	Conoscitiva
Compagnia di San Paolo	Politico	Alleato	Economica
Residenti	Generale	Alleato	Politico/cnoscitiva
Proprietari immobiliari	Economico	Alleato	Legale
Attività commerciali	Economico	Alleato	Economica
Organizzazioni Green	Professionale	Alleato	Politica
Università	Economico	Alleato	Economica
Servizi di mobilità dolce	Economico	Alleato	Economica
Centri Sportivi	Economico	Oppositore	Economica

* All'AiPo colleghiamo anche il Ministero dei beni culturali e la Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Torino, anche se non sono spiegate nella lista degli attori, vengono considerate come enti con interesse, ruolo e potere simili all'AiPo.

Power/Interest grid. Il passaggio successivo alla definizione del ruolo che gli attori avrebbero nel progetto e delle risorse che questi possono mettere in campo per la realizzazione dello stesso è quello di creare una *power/interest grid*, ovvero una **matrice** in cui vengono collocati gli stakeholder, in base all'**interesse** nell'**intervenire** o meno che hanno verso il progetto e al **potere più o meno elevato** che possono impiegare per riuscire ad influenzare lo stesso³⁵. Anche in questo caso la griglia viene suddivisa in **quattro quadranti** in cui vengono posizionati gli attori che si possono definire come³⁶ (vedi grafico a p.451):

- **folla** (*crowd*), soggetti che non hanno né interesse né potere, ma che potrebbero guadagnare interesse o potere senza sforzi elevati o tempi lunghi;
- **soggetti** (*subjects*), soggetti che hanno elevato interesse ma poco potere, quindi anche se molto interessati, hanno poca influenza e possono incoraggiare possibili coalizioni;
- **contestualizzatori** (*context setters*), soggetti che hanno scarso interesse ed elevato potere, possono permettersi di influenzare il contesto in cui si inserisce il progetto, non puntando alla gestione;
- **giocatori** (*players*), soggetti che hanno elevato interesse ed elevato potere, quindi possono decidere di sostenere o sabotare il progetto.

Dal grafico si può notare come facciano parte dei *players*, ovvero gli stakeholder con **maggior interesse e potere**, la **R.E.A.M. SGR**, dalla quale nasce il progetto di **riqualificazione** dell'area grazie al rilevamento della Manifattura Tabacchi per la realizzazione della *Welfare City*³⁷, il **Comune di Torino**, che come in ogni grande progetto per la città deve essere in **prima linea** per eventuali problemi decisionali legati anche a visioni strategiche di ampia scala, e l'**Agenzia del Demanio** che è in **possesso** di buona parte degli **immobili** utili alla R.E.A.M. per portare avanti l'iniziativa. Questa si trova a poca distanza, pur mantenendo sempre elevati standard, insieme ad **AxTo Nord**, in quanto progetto del comune interessato ai residenti delle **periferie torinesi**³⁸, e i **servizi di mobilità dolce** che, grazie alla continuazione delle piste ciclabili e l'inserimento di hub di interscambio sia all'interno del vecchio passante ferroviario sia nella piazza adiacente, potrà **inserire nuove postazioni** per lo *sharing* ciclabile, che attualmente non raggiungono l'area (vedi capitolo 1 - Bike sharing e car sharing p.80). Con **meno interesse ma tanto potere** a loro disposizione si trovano i *context setters*, ovvero coloro che potrebbero, in un secondo momento, diventare portatori di interesse; tra questi ci sono la **Compagnia di San Paolo**, che è

sempre attiva nei confronti di **iniziative culturali** per il territorio torinese, e le **università**, che, con l'inserimento nell'area di strutture destinate alle residenze studentesche, potrebbero essere motivate a intraprendere **nuove iniziative** nell'area. Spostandosi verso la parte di attori con **meno potere** a loro disposizione, ci si trova tra i *subjects*, i quali potrebbero avere interessi non dissimili dai *context setters*; per il progetto si possono prendere come esempio i **centri sportivi**, in particolare quelli che gestiscono anche impianti natatori e che, pur non avendo alcun potere in termini di decisioni, potrebbero essere **ostili** alla realizzazione di un ulteriore impianto di tipo specializzato e unico nel suo genere come le biopiscine, ma potrebbero intraprendere delle **relazioni** con i *players* interessandosi all'iniziativa o ostacolandola. Diverso il caso degli **espropriati dell'autorimessa** tra le due fabbriche abbandonate, interessati solamente ad ottenere un ottimo risarcimento in modo da continuare la loro attività, o dei **proprietari immobiliari** e delle **attività commerciali**, la cui trasformazione potrebbe compromettere la loro attività o aumentare il valore immobiliare in tutto il quartiere. In questo quadrante si inseriscono anche l'**AiPo**, il **Ministero dei beni culturali** e la **Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio**

per la Città Metropolitana di Torino, enti interessati alla **valorizzazione paesaggistica e culturale** dell'area che però possono solamente fornire alcune **direttive** utili alla corretta realizzazione di un progetto. Infine, l'ultimo quadrante riguarda i *crowd*, ovvero la folla, coloro che non possono che essere soggetti alle scelte degli attori principali: troviamo i **residenti della zona**, che non hanno alcun potere decisionale e neanche troppo interesse nel progetto, e per poter esprimere una propria posizione possono **appoggiarsi ad organizzazioni** o **seguire iniziative** del comune. Fra queste ultime possiamo trovare **organizzazioni green** quali *Fridays for Future* ed *Extinction Rebellion*, le più attive e influenti negli ultimi periodi, che puntano a far sentire la loro voce ancor prima che il progetto prenda avvio, in modo da rendere **consapevoli** i poteri forti dei **rischi ambientali** che corrono, e l'**Urban Lab**, il laboratorio promosso dal Comune di Torino che **dialoga** tra i diversi stakeholder presenti nella città per **promuovere iniziative** e **informare** i cittadini di quello che sta succedendo in tutta l'area metropolitana³⁹.

Power/interest grid. The next step after the definition of the role that the actors would have in the project and the resources that they can put in place for the realization of the project is to



create a *power/interest grid*, i.e. a **matrix** in which stakeholders are placed, based on their **interest in intervening** or not in the project and **the more or less high power** they can use to be able to influence it³⁵. Also in this case the grid is divided into **four quadrants** in which the actors that can be defined as³⁶ (see graph on p.451):

- **crowds**, subjects who have neither interest nor power, but who could gain interest or power without high effort or long time;
- **subjects**, subjects who have high interest but little power, so even if they are very interested, they have little influence and can encourage possible coalitions;
- **context setters**, subjects who have little interest and high power, can afford to influence the context of the project, not aiming at management;
- **players**, who have high interest and high power, so they can decide to support or sabotage the project.

From the graph it can be seen that the **players**, i.e. the stakeholders with the **greatest interest and power**, are the **R.E.A.M. SGR**, from which the **redevelopment** project for the area was born thanks to the takeover of the *Manifattura Tabacchi* for the construction of the Welfare City³⁷, the **City of Turin**, which as in any major project for the city

must be in the **front line** for any decision-making problems related to strategic visions of large scale, and the **Agenzia del Demanio**, which is in **possession** of a large part of the **properties** useful to the R.E.A.M. SGR to carry the initiative forward. The latter is located a short distance away, while still maintaining high standards, together with **AxTo Nord**, as a project of the municipality interested in the residents of the **Turin suburbs**³⁸, and the **soft mobility services** which, thanks to the continuation of cycle paths and the insertion of interchange hubs both inside the old railway link and in the adjacent square, will be able to **insert new bike sharing stations**, which currently do not reach the area (see chapter 1 - Bike sharing and car sharing p.80). With **less interest but a lot of power** at their disposal are the **context setters**, i.e. those who could, at a later date, be bearers of interest; among these are the **Compagnia di San Paolo**, which is always active in **cultural initiatives** for the Turin area, and the **universities**, which, with the inclusion of facilities for student residences in the area, could be motivated to undertake **new initiatives** in the area. Moving towards the part of **actors with less power** at their disposal, one finds oneself among the **subjects**, who could have interests not dissimilar to those of the context setters; for the project one can

take as an example the **sports centres**, in particular those that also manage swimming facilities and that, even if they have no power in terms of decisions, could be **hostile** to the realization of an additional specialized and unique type of facility such as the biopools, but they could undertake **relations** with the players taking an interest in the initiative or hindering it. This is not the case of the **expropriated garage** between the two abandoned factories, who are only interested in obtaining a very good compensation in order to continue their activity, or of the **real estate owners** and **commercial activities**, whose transformation could compromise their activity or increase the real estate value in the whole neighborhood. This quadrant also includes the **AiPo**, the **Ministry of Cultural Heritage and the Archaeological, Fine Arts and Landscape Superintendence for the Metropolitan City of Turin**, entities interested in the **landscape and cultural enhancement** of the area that can only provide some useful **guidelines** for the proper implementation of a project. Finally, the last quadrant concerns the **crowds**, those who can only be subject to the choices of the main actors: we find the **residents of the area**, who have no decision-making power and not even too much interest in the project, and to be able to express their position

they can **rely on organizations or follow initiatives** of the municipality. Among the latter we can find **green organizations** such as *Fridays for Future* and *Extinction Rebellion*, the most active and influential in recent times, which aim to make their voice heard even before the project starts, so as to make them **aware** of the strong powers of the **environmental risks** they run, and the **Urban Lab**, the laboratory promoted by the City of Turin that **dialogues** between the different stakeholders present in the city to **promote initiatives and inform** citizens of what is happening throughout the metropolitan area³⁹.

35 - John M. Bryson, *Wath to do when Stakeholders matter. Stakeholder identification and analysis techniques*, vol.6, Routledge, 2004, p. 30-31

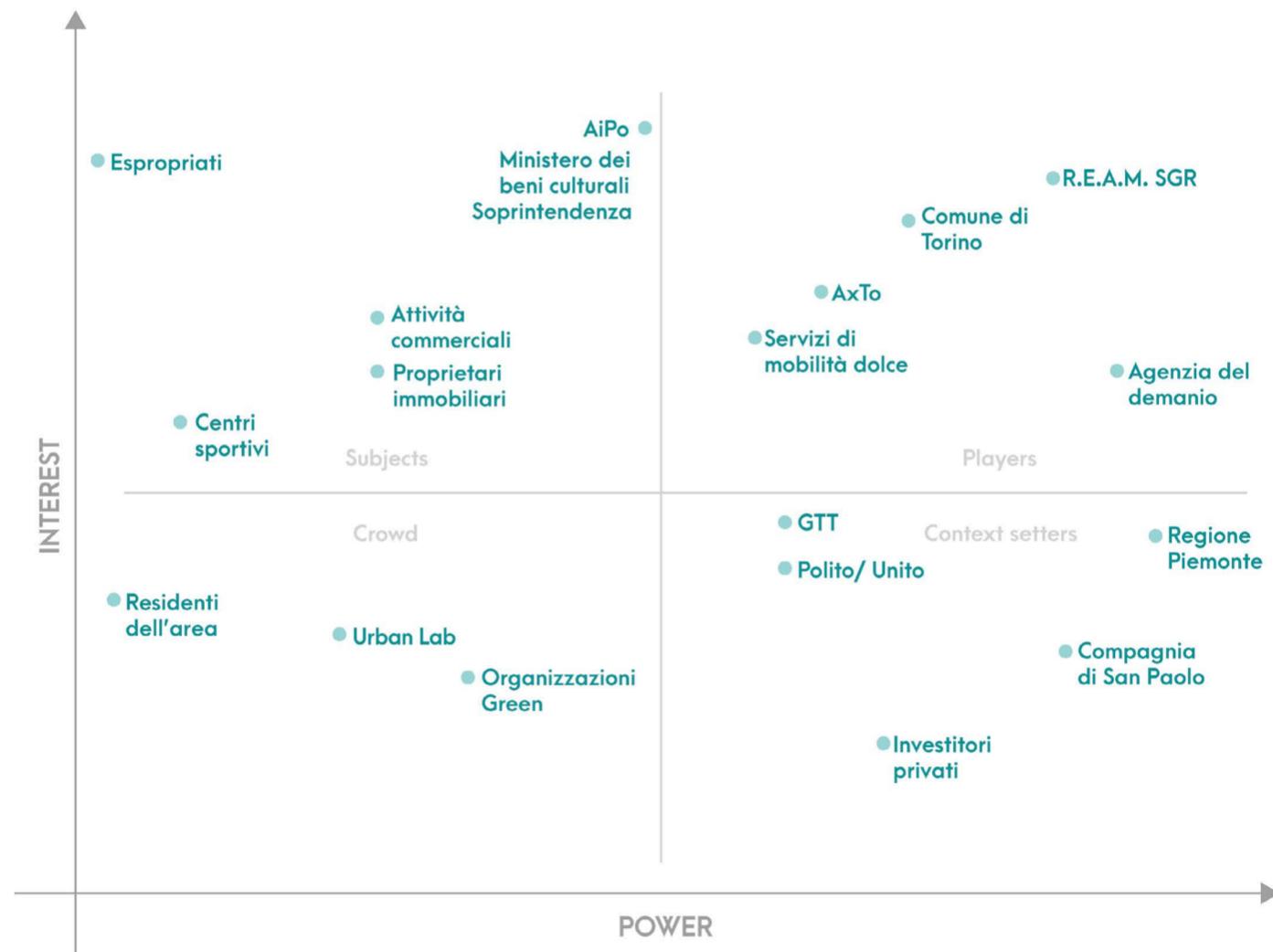
36 - Ackermann F., Eden C., *Strategic Management of Stakeholders: Theory and Practice, Long Range Planning*, 2010, p.5

37 - REAM sgr, *Valorizzazione Piemonte. Fondo valorizzazione e Innovazione Piemonte, Studio di fattibilità – Progetto di Valorizzazione*, 2018

38 - AxTo Nord, *AxTo nel 2020*, 30/12/2019 - <https://www.axto.it/axto-nel-2020/>

39 - Urban Lab, *Torino report 2018-2019* - http://www.urbancenter.to.it/wp-content/uploads/2019/01/Presentazione_attivita%CC%802019_def.pdf

Power/interest grid



Influence Network Diagram.

Proseguendo con l'analisi diventa utile comprendere le **relazioni** che si creano tra diversi attori, considerando che alla base dei diagrammi e delle scelte fatte c'è sempre il progetto. Tra loro possono avvenire **due tipologie di connessioni**, quelle formali e quelle informali⁴⁰. Quelle **formali** si riflettono nei **rapporti** che prevedono un resoconto e una documentazione a supporto della relazione e in caso di accordi che vengono presi tra le parti, caratteristici degli ambienti di **tipo lavorativo** e istituzionale, avvengono da parte di un impiegato verso il suo supervisore, o da un'agenzia verso il dipartimento governativo, ecc... e si identificano con una **linea continua**; quelle **informali** prevedono invece **rapporti semplici** tra persone che si conoscono, al di fuori dell'ambito istituzionale, e vengono segnalate con una **linea tratteggiata**. Inoltre, queste possono essere **a senso unico** o **a doppio senso**, in base alla relazione che si crea tra gli attori che, a prescindere dalla prima suddivisione, può dipendere **da ambo le parti** o **da solo uno di essi** (vedi grafico a p.456).

La **relazione** che salta subito all'occhio è quella **tra il Comune di Torino** e la **R.E.A.M.**, in quanto **promotori** dei cambiamenti che avverranno sul territorio. Questi due portatori di

interesse sono fondamentali per la realizzazione del progetto, pertanto **intrattengono il maggior numero di relazioni** con gli altri stakeholder. Mentre le **relazioni della R.E.A.M.** viaggiano per lo più sul **piano economico**, con investitori privati e fondazioni bancarie, e con enti che possono vincolare il progetto, come AiPo e il ministero dei beni culturali, il **Comune di Torino** intraprende **connessioni con enti** di natura differente, i quali **possono o no portare un utile** al progetto. Vengono intraprese relazioni formali a senso unico con gli espropriati, i quali non hanno altra alternativa se non lasciare la loro autorimessa, mentre ci sono relazioni a doppio senso nel caso della GTT e dei servizi di mobilità dolce che porteranno un positivo miglioramento al quartiere e ai dintorni, in cambio di un'intesa a favore dell'inserimento dei loro sistemi di trasporto nell'area.

Altri legami importanti si formano con le organizzazioni green, in particolare con quelle più attive in questo periodo quali il *Fridays for Future*⁴¹ e *Extinction Rebellion*⁴², in quanto le iniziative di **protesta pacifica** e propaganda sui **temi del clima**, adeguatamente supportate dai cittadini, stanno sensibilizzando l'opinione pubblica e quella di enti quali il Comune di Torino, la Regione Piemonte⁴³ e la Compagnia di San



Paolo. In questo caso si tratta, però, di collegamenti informali che partono dalle organizzazioni stesse e che influenzano in modo indiretto le scelte dei players per lo più tramite rapporti a senso unico.

Stakeholders quali gli investitori privati e la Compagnia di San Paolo potranno sicuramente essere interessati a impiegare denaro nel fondo di investimento proposto da R.E.A.M. ma ipotizziamo che molto probabilmente solamente la **Compagnia di San Paolo** sarà un **investitore chiave** capace di portare avanti il fondo di investimento e di relazionarsi con il Comune poiché condivide con quest'ultimo alcuni **interessi** legati alla **valorizzazione della città e del suo patrimonio**⁴⁴. Diverso è il caso delle università pubbliche che non sembrerebbero molto interessate alla trasformazione ma potrebbero essere coinvolte dall'Urban Lab se si presentasse l'occasione di investire in maniera vantaggiosa nell'area del progetto.

Per quanto riguarda i **residenti** del quartiere, questi hanno la possibilità di **comunicare** maggiormente con le **associazioni** presenti sul territorio capaci di creare opportunità di dialogo e di organizzare eventi fatti apposta per far conoscere le tematiche del progetto. Un esempio è il residente che partecipa attivamente alle **iniziative di AxTo** che

spesso si trasformano in vere e proprie **progettazioni partecipate**, oppure altri esempi sono gli **incontri** e i **dibattiti pubblici** o i **forum online** organizzati dalla città di Torino per promuovere il progetto preliminare della linea 2⁴⁵.

Influence Network Diagram.

Continuing with the analysis it becomes useful to understand the relationships that are created between different actors, considering that at the basis of the diagrams and the choices made there is always the project. **Two types of connections** can occur between them, formal and informal⁴⁰. The **former** are reflected in the **relationships** that provide a report and documentation to support the relationship and in the case of agreements that are made between the parties, characteristic of **working and institutional environments**, are made by an employee to his supervisor, or by an agency to the government department, etc. ... and are identified with a **continuous line**; the **informal** ones provide instead **simple relationships** between people who know each other, outside the institutional environment, and are marked with a **dotted line**. Moreover, these can be **one-way or two-way**, depending on the relationship that is created between the actors, which, regardless of the first subdivision, can depend on **both sides or on only one**

of them (see graph on p.456).

The **relationship** that immediately catches the eye is that between the **City of Turin** and the **R.E.A.M.**, as **promoters** of the changes that will take place in the territory. These two stakeholders are fundamental for the realization of the project, therefore they **have the greatest number of relationships** with other stakeholders. While **R.E.A.M.'s relationships** are **mostly economic**, with private investors and banking foundations, and with entities that may bind the project, such as *AiPo* and the Ministry of Cultural Heritage, the **City of Turin** undertakes **connections with entities** of different nature, which **may or may not bring a profit** to the project. Formal one-way relationships are undertaken with expropriated people, who have no alternative but to leave their garage, while there are two-way relationships in the case of *GTT* and soft mobility services that will bring a positive improvement to the neighbourhood and its surroundings, in exchange for an understanding that will be useful to promote the inclusion of their transport systems in the area.

Other important links are being formed with green organisations, in particular with the most active ones in this period such as the *Fridays for Future*⁴¹ and

*Extinction Rebellion*⁴², as peaceful **protest** and propaganda initiatives on **climate issues**, adequately supported by citizens, are raising public awareness and that of bodies such as the City of Turin, the Piedmont Region⁴³ and the Compagnia di San Paolo. In this case, however, these are informal links that start from the organizations themselves and indirectly influence the choices of the players mostly through one-way relationships.

Stakeholders such as private investors and the Compagnia di San Paolo may certainly be interested in investing in the investment fund proposed by R.E.A.M. but we hypothesize that most likely only the **Compagnia di San Paolo** will be a **key investor** able to carry on the investment fund and to relate with the Municipality since it shares with the latter some **interests** related to the **development of the city and its heritage**⁴⁴. Different is the case of the public universities that would not seem very interested in the transformation but could be involved by the Urban Lab if the opportunity to invest in the project area in a profitable way.

As far as the **residents** of the neighbourhood are concerned, they have the possibility to **communicate** more with the **associations** present in the area, which are able to create opportunities

Stakeholder Management Web.

In conclusione, osservando i *players* e le loro **relazioni all'interno della griglia**, è possibile **determinare** quale sia lo **stakeholder chiave** per la riuscita del progetto, andando poi a determinare la **rete di gestione** che gli ruota attorno secondo una **base di potere** e una **di interesse**⁴⁶. La prima riguarda le azioni che deve intraprendere e, quindi, **come deve agire**, anche in base alle relazioni e alle influenze con gli altri attori identificati precedentemente; mentre la seconda riguarda gli **interessi che deve avere**, utili all'avanzamento del progetto, e quindi ciò che lo porta a prendere determinate decisioni.

In questo caso si è deciso di indicare non uno ma **due stakeholder chiave**, uno identificato nella **R.E.A.M. SGR**, in quanto primo promotore dell'intervento in grado di aprire un fondo di investimento, il secondo nel **Comune di Torino**, l'ente pubblico che possiede più contatti in relazione al progetto e che, interessato alla sostenere quello per la Manifattura, possiede il più alto numero di interconnessioni in grado di favorirne il successo nella realizzazione.

Nel primo caso la **R.E.A.M. SGR** ha potere nell'acquisto dell'area in quanto utile all'avanzamento del fondo di investimento e, per questo,

in contatto sia con l'Agenzia del Demanio, lo stakeholder proprietario della Manifattura Tabacchi, sia con il Comune di Torino, in possesso dell'area della FIMIT, area che potrebbe in futuro diventare parte di un nuovo fondo di investimento. L'**intenzione** del fondo è quello di **valorizzare il patrimonio edilizio e naturale** piemontese con la realizzazione della *Welfare City* e, in futuro, del parco pubblico e del centro di ricerca nell'area della FIMIT in modo da trarne un ritorno economico. La causa si sposa con quella del Demanio e del Comune, proprietari di immobili da loro difficilmente valorizzabili, con quella della Compagnia San Paolo, interessata allo sviluppo del patrimonio torinese e capace di investire nel fondo, e con quella dell'AiPo, del Ministero dei beni culturali e delle Soprintendenze, enti che possono indirizzare il progetto tramite imposizioni normative e indicazioni utili. Un possibile **interesse** può essere quello di avere, nei pressi dell'area di progetto, una futura **fermata della metropolitana**, avvenimento che potrebbe **influire** di molto nel **successo dell'investimento**; per questo è intuibile una possibile relazione con la GTT che in cambio ne ricaverebbe importanti flussi di viaggiatori (vedi grafico a p.461).

Diverso il caso del Comune di Torino, anch'esso interessato alla potenziare il

patrimonio della città in quanto capace di **migliorarne l'immagine** e di portare possibili **ritorni economici**. Questo lo mette in stretta relazione con R.E.A.M. SGR e con la Compagnia di San Paolo, entrambi interessati allo scopo, e con i proprietari dell'autorimessa, espropriati per poter valorizzare un importante ambito urbano. I **poteri** del Comune in questo caso riguardano la possibilità di **vendere e acquistare terreni** o di **espropriarli** per il pubblico interesse in base alle scelte strategiche fatte, mentre un **interesse** è di puntare sulla **sostenibilità ambientale e culturale** della città, appoggiandosi alle scelte della Regione e imponendo decisioni che possono influire fortemente sulla riuscita del progetto. Fra queste scelte ricade quella sulla **mobilità pubblica e sostenibile** per cui si rivolge alle società di mobilità dolce o al Gruppo Torinese Trasporti (GTT); il **potere** più rilevante in questo campo è quello relativo alla **realizzazione della nuova linea di metropolitana**. Alcuni interessi vengono condivisi anche con organizzazioni *green* e prevedono la **lotta ai cambiamenti climatici** e il **miglioramento della qualità dell'aria**, ottenuti tramite scelte progettuali legate anch'esse alla mobilità e al ripensamento degli spazi pubblici. Infine, si può citare l'interesse del Comune di **migliorare la vita dei cittadini** tramite interventi pubblici e la ricerca dei

relativi fondi per l'investimento, motivo per cui sono state istituite agenzie quali Urban Lab, il laboratorio capace di far dialogare diversi stakeholder per il bene della città e AxTo, l'agenzia adibita al dialogo con i cittadini e all'ascolto utile a indirizzare l'investimento verso direzioni preferenziali (vedi tabella a p.462).

Stakeholder Management Web.

In conclusion, by observing the *players* and their **relationships within the grid**, it is possible to **determine** which is the **key stakeholder** for the success of the project, then going on to determine the **management network** that revolves around it according to a **power base** and one of **interest**⁴⁶. The first concerns the actions it must take and, therefore, **how it must act**, also on the basis of the relationships and influences with the other *players* identified previously; while the second concerns the **interests it must have**, useful for the progress of the project, and therefore leads it to take certain decisions.

In this case it was decided to indicate not one but **two key stakeholders**, one identified in the **R.E.A.M. SGR**, as the first promoter of the intervention able to open an investment fund, the second in the **City of Turin**, the public body that has more contacts in relation to the



project and that, interested in supporting the one for the *Manifattura*, has the highest number of interconnections able to promote its success in the realization.

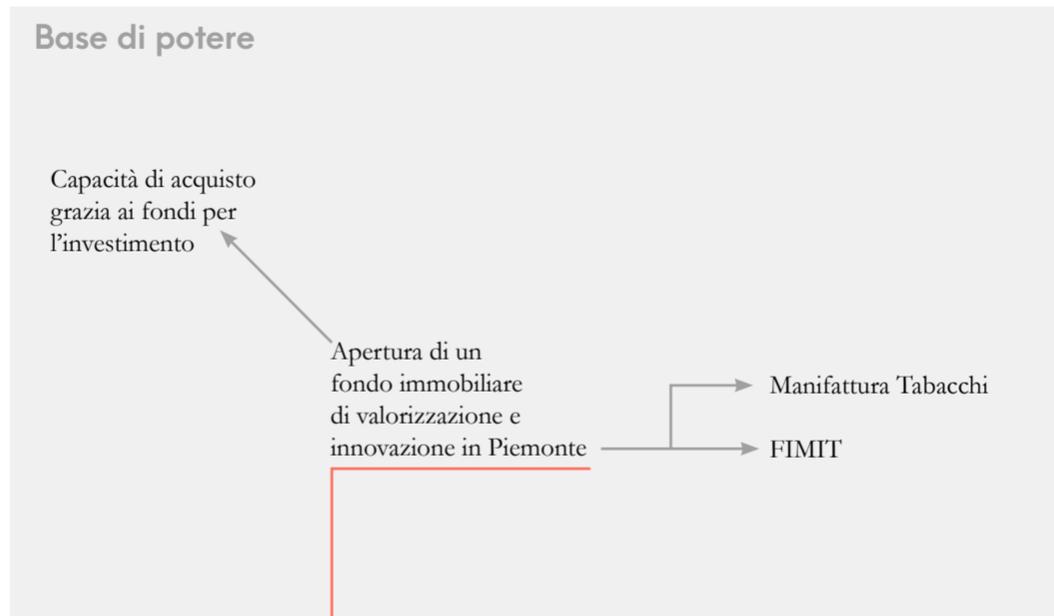
In the first case, **R.E.A.M. SGR** has the power to purchase the area as it is useful for the progress of the investment fund and, for this reason, in contact both with the *Agenzia del Demanio*, the stakeholder that owns the *Manifattura Tabacchi*, and with the City of Turin, in possession of the *FIMIT* area that could in the future become part of a new investment fund. The **intention** of the fund is to **enhance the building and natural heritage** of Piedmont with the creation of the Welfare City and, in the future, the public park and research centre in the *FIMIT* area in order to obtain an economic return. The cause is in line with that of the State Property and the Municipality, owners of properties that are difficult for them to enhance, with that of *Compagnia San Paolo*, interested in enhancing Turin's heritage and able to invest in the fund, and with that of *AiPo*, the Ministry of Cultural Heritage and the Superintendence, bodies that can direct the project through regulatory requirements and useful indications. A possible **interest** may be that of having, near the project area, a future **underground station**, an event that could have a great **influence on the**

success of the investment; for this reason, a possible relationship with *GTT* is intuitable, which in return would gain important flows of travellers (see graph on p.461).

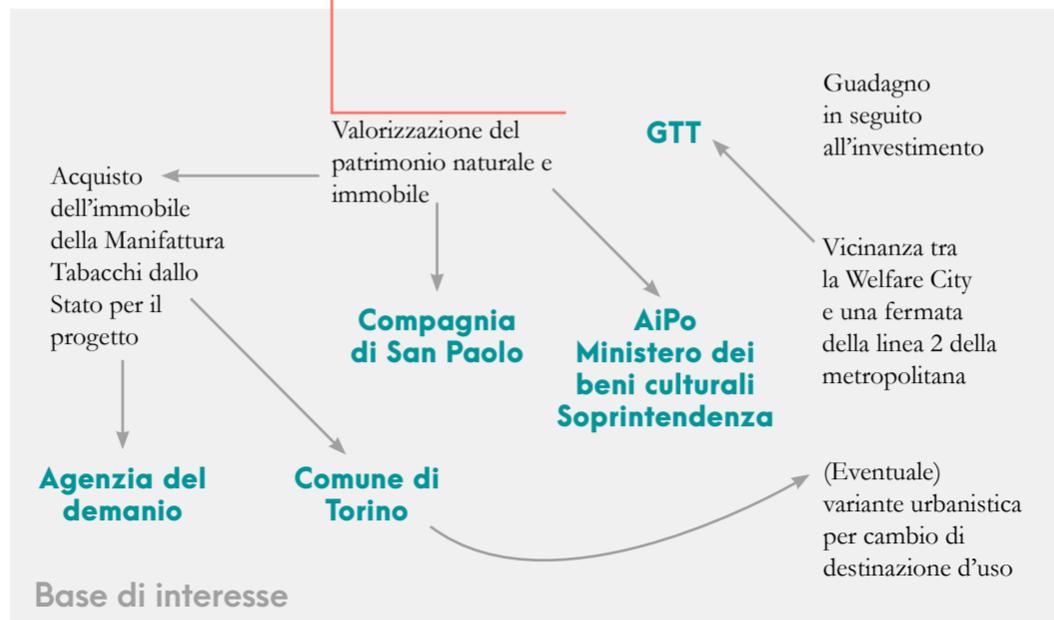
The case of the **City of Turin**, which is also interested in the enhancement of the city's heritage as it is able to **improve the image** of the city and bring possible **economic returns**, is different. This puts it in close relationship with *R.E.A.M. SGR* and the *Compagnia di San Paolo*, both interested in the purpose, and with the owners of the garage, expropriated in order to enhance an important urban area. The **powers** of the Municipality in this case concern the possibility of **selling and buying land or expropriating** it for the public interest based on the strategic choices made. Another **interest** of the Municipality is to focus on the **environmental and cultural sustainability** of the city, relying on the choices of the Region and imposing decisions that can strongly influence the success of the project. Among these choices is the one on **public and sustainable mobility**, for which it addresses the soft mobility companies or the Turin Transport Group (*GTT*); the most relevant **power** in this field is that relating to the **construction of the new metro line**. Some interests are also shared with organizations include

the **fight against climate change** and the **improvement of air quality**, obtained through design choices also related to mobility and the rethinking of public spaces. Finally, we can mention the interest of the Municipality to **improve the life of citizens** through public interventions and the search for the related investment funds, which is why agencies such as *Urban Lab*, the laboratory capable of bringing together different stakeholders for the good of the city, and *AxTo*, the agency dedicated to dialogue with citizens and listening useful to direct investment in preferential directions, have been set up.

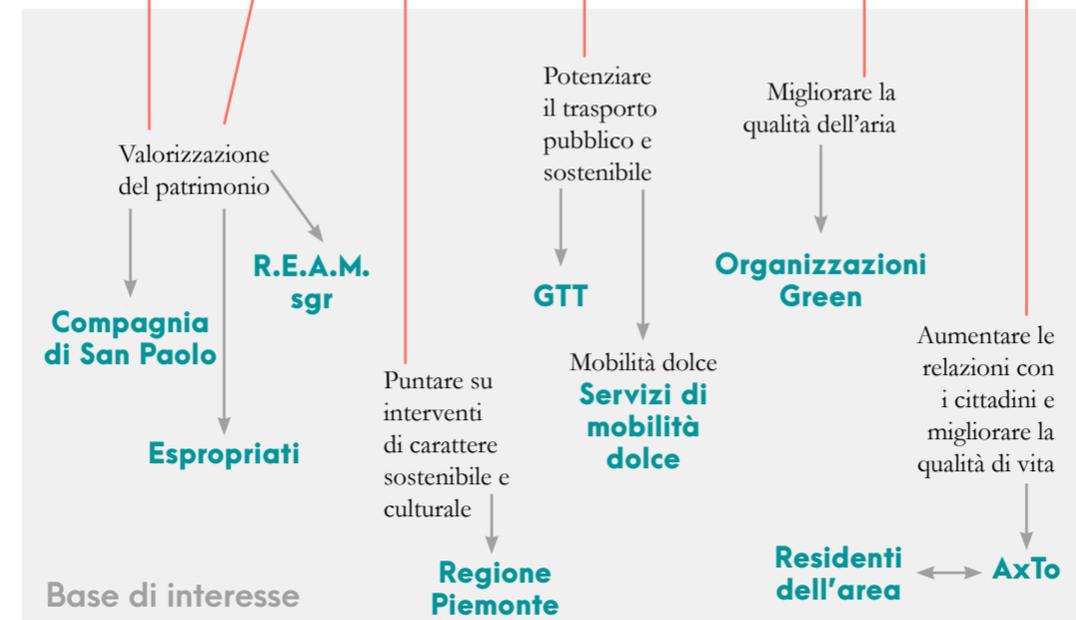
46 - Ackermann F., Eden C., *Strategic Management of Stakeholders: Theory and Practice, Long Range Planning*, 2010, pp.10-11



R.E.A.M. SGR



Comune di Torino



Conclusione

Conclusion

L'intero percorso progettuale è stato utile a conoscere e approfondire le **dinamiche di progettazione urbana** che **influiscono** sui **singoli progetti locali** e che ne sono **influenzati**, vedendo la città anche con un'ottica diversa grazie alla collaborazione con gli studenti di pianificazione. È stato possibile trattare la **linea di metropolitana** non solo come un semplice asse di mobilità che influenza la fruizione della città, ma anche come un **potenziale accentratore di investimenti** che può arricchirla e creare nuove occasioni per il ripensamento e il potenziamento dei piani strategici urbani. La scelta di un'**area poco conosciuta** della città, ma ricca di tematiche molto diverse tra loro, ha permesso di pensare a **specifiche soluzioni** capaci di **risolvere** la grande **eterogeneità di situazioni** che si sono presentate secondo un progetto coerente nel suo insieme. Questo è stato in grado di definire non solo una **scelta progettuale univoca** da applicare a un preciso contesto urbano, ma anche a proporre uno **schema di interventi** da cui è possibile trarre progetti diversificati. Il tutto deriva da un approfondito **processo conoscitivo** che può essere visto come una **risposta** al progressivo **complessificarsi dei tessuti urbani periferici** a cui risulta difficile dare una definizione: si tratta di una modalità progettuale capace di tenere in considerazione aspetti diversi e inconciliabili in modo da dedurne in modo logico e coerente alcune precise scelte utili a valorizzare l'intera area cittadina.

Studiando le dinamiche della progettazione urbana è stato possibile comprendere come la linea metropolitana possa ritrovarsi portatore di investimenti per un'area poco conosciuta.

Il processo conoscitivo ha permesso di definire degli schemi di intervento, da usare come modello e spunto progettuale, e allo stesso tempo di vedere i legami esistenti nell'area utili a proporre un progetto a livello urbano.

È stato poi interessante concretizzare più in **dettaglio**, a seguito di un apposito studio finalizzato a una maggiore conoscenza dei possibili finanziatori, alcuni **aspetti del progetto**, proponendo interventi puntuali e coordinati a livello di linguaggio in modo da dare una certa **continuità all'interno dell'area**, anche in relazione alle nuove funzioni decise per la Manifattura Tabacchi. Anche se la scelta di lavorare in adiacenza all'intervento della *Welfare City* ha permesso di **suggerire interventi** funzionanti come **modello** e come **spunti progettuali** per il futuro investimento nell'area, è stato deciso di non focalizzarsi sul singolo edificio della Manifattura, proponendo, invece, **soluzioni** per le **aree più problematiche** della FIMIT. Per una futura azione nell'area sarebbe quindi interessante poter usufruire delle specifiche dell'intervento della R.E.A.M. per approfondire le azioni progettuali e integrarle al progetto di *Welfare City* coordinando così un **progetto d'area più completo** e scendendo al dettaglio tecnologico dove necessario. Questo permetterebbe sicuramente di **governare meglio il progetto** nel suo dettaglio ma avrebbe **difficoltà** nel **relazionarlo** al complesso **contesto urbano** in cui è situato, proponendo **soluzioni** non sempre pertinenti con una complessa visione a livello urbano. Il **processo conoscitivo** portato avanti in questa tesi ha infatti **permesso di vedere i legami esistenti** tra l'area in questione e la complessità della città in cui è situata, **proponendo un progetto** meno dettagliato ma più **coerente a livello urbano**. Tutto il complesso percorso svolto ha permesso di **raccontare** e **comprendere un'area** poco conosciuta, ma **ricca di potenzialità** che il Comune potrebbe enfatizzare in modo da portare avanti l'**idea** di una **città più sostenibile** e capace di puntare sulla **cultura** e sul **tempo libero**.

The whole project path has been useful to know and deepen the **dynamics of urban design** that **affect individual local projects** and that are **influenced by them**, seeing the city also from a different point of view thanks to the collaboration with planning students. It was possible to treat the **metro line** not only as a simple axis of mobility that influences the city's fruition, but also as a **potential centralizer of investments** that can enrich it and create new opportunities for rethinking and strengthening urban strategic plans. The choice of a **little-known area** of the city, but rich in very different themes, has made it possible to think of **specific solutions** capable of **resolving** the great **heterogeneity of situations** that have arisen according to a coherent project as a whole. This was able to define not only a **univocal design choice** to be applied to a precise urban context, but also to propose a **scheme of interventions** from which it is possible to draw diversified projects. All this derives from an in-depth **cognitive process** that can be seen as a **response** to the progressive **complexing of the peripheral urban fabric**, which is difficult to define: it is a design method capable of taking into account different and irreconcilable aspects in order to deduce in a logical and coherent way some precise choices useful to enhance the entire city area. It was then interesting to concretize in more **detail**, following a special study aimed at a greater knowledge of possible financiers, some **aspects of the project**, proposing timely and coordinated interventions at the level of language in order to give a certain **continuity within the area**, also in relation to the new functions decided for the *Manifattura Tabacchi*. Even if the choice to work adjacent to the Welfare City intervention allowed to **suggest interventions** working as a **model** and as **design ideas** for the future investment in the area, it was decided not to focus on the single building of the *Manifattura*, proposing, instead, **solutions** for the most **problematic areas** of *FIMIT*. For a future action in the area it would therefore be interesting to take advantage of the specifications of the *R.E.A.M.* intervention to deepen

By studying the dynamics of urban design, it has been possible to understand how the metro line can be the bearer of investment for a little-known area.

The cognitive process has made it possible to define schemes of intervention, to be used as a model and design inspiration, and at the same time to see the existing links in the area useful to propose a project at urban level.

the project actions and integrate them into the Welfare City project, thus coordinating a **more complete area project** and going down to the technological details where necessary. This would certainly allow to better **govern** the **project** in its details but it would be **difficult to relate** it to the **complex urban** context in which it is located, **proposing solutions** that are not always relevant with a complex vision at urban level. The **cognitive process** carried out in this thesis has in fact made it possible to **see the links existing** between the area in question and the complexity of the city in which it is located, **proposing** a less detailed but more **coherent project at urban level**. The whole complex process has allowed to **tell** and **understand** a little known **area**, but **rich in potential** that the Municipality could emphasize in order to carry on the **idea** of a city more **sustainable** and able to focus on **culture** and **leisure**.

Bibliografia

Bibliography

Arte

Andina T., *Tra Lichtenstein e Warhol - Il pop fiabesco di Ugo Nespolo*, in “Rivista di estetica”, supplemento al n. 58, 2015

Gambardella C., Ottieri S., Sinigaglia A., *Passeggiata sotterranea. A walk underground*, in “Domus”, n. 953, Dicembre 2011

Perelli L., *Arte che non sembra arte*, FrancoAngeli s.r.l., Milano, 2017

Biopiscine

Archalp, *Architetture dell'acqua. Energia, benessere, territori*, 13 luglio 2017

Guillet P., *La guide des piscines naturelles et écologiques*, éditions Eyrolles, Paris, 2010

Lajo M., Luther P., *Biopiscine. Progettazione ed esecuzione: tecniche, normativa*, Sistemi Editoriali, Napoli, 2009

Mazzotta A., *Corso di principi di progettazione tecnologico-ambientale - lezione 3, sostenibilità e paesaggio costruito - documento integrativo A*, 2016-2017

Borgo Regio Parco e Manifattura Tabacchi

Angeli L., Castrovilli A., Seminara C., *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo: 1860-1945*, Associazione culturale “Officina della memoria”, Stargrafica, Grugliasco, 1999

Bassignana L., *Vitalità di un edificio della protoindustria: la “Pista da riso” del Regio Parco*, in *Le culture della tecnica*, Torino, 1996, pp. 101-108

Chierici P., Palmucci L., *La Manifattura Dei Tabacchi Di Torino Al «Regio Parco»*, Imprenditoria Di Stato E Architettura, in *Arte Lombarda*, Amilcare Pizzi S.p.a., Cinisello Balsamo, 1993

Città di Torino, Direzione Urbanistica E Territorio, *Deliberazione Della Giunta Comunale, Proposta Progettuale Relativa Al Compendio Ex Manifattura Tabacchi. Presa D`Atto*, 26 Febbraio 2019

Comoli Mandracci V., Goy F., Rocca R., *Piazza Abba*, Torino, Celid, gennaio 1998

Davico P., Devoti C., Lupo G.M., Viglino M., *La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere borghi e borgate di Torino*, Nuova Stampa Tipolitografica, Revello (CN), 2014

Spagnesi G., *“L'architettura a Roma e in Italia (1580-1621)”: Atti del XXIII Congresso di Storia dell'Architettura*, Roma, 24-26 marzo 1988, Volume II, Centro di Studi per la Storia dell'Architettura, Roma, 1989

Vittonetto E., *Torino, forme e colori: grandi motori Fiat e Manifattura Tabacchi*, Elede, Milano, 2003

Città di Torino

Bonamico F., Defabiani V., Jaretti S., Maffioli M., Re L., Roggero Bardelli C., Vinardi M. G., *I giardini a Torino*, Lindau s.r.l., Torino 1991

Capello C., Semi G. (a cura di), *Torino. Un profilo etnografico*, Meltemi, Milano, 2018

Cardoza A.L., Symcox G.W., *A history of turin – Storia di Torino*, Einaudi, Torino, 2006

Ioli G., *Torino città narrata*, Vienneperre edizioni, Milano, 2015

Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile*

transizione, Angelo Manzoni, Torino, 2009

Loisir

Comoli Mandracci V., Rocca R. (a cura di), *Torino città di loisir: Viali, parchi e giardini tra Otto e Novecento*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1996

Gerald A. Carlino, *Beautiful City: Leisure Amenities and Urban Growth*, Albert Saiz Wharton School University of Pennsylvania, 30/9/2008

Mobilità torinese, milanese, napoletana ed europea

Comune di Napoli, Metropolitana di Napoli S.p.A., *La metropolitana di Napoli, nuovi spazi per la mobilità e la cultura*, Electa, Napoli, 2000

De Risi A., *The Three "As" of the Naples Metro System*, in "Engineering", n. 4, Aprile 2018

Lotus 150, *Landscape Urbanism*, Editoriale Lotus, Milano, 2012

Mendini A., *Metropolitana Linea 1: Stazione Materdei*, in "Abitare", n. 439, Maggio 2004

MetroTorino, GTT Gruppo Torinese Trasporti, Città di Torino, *La metropolitana automatica di Torino. Quindici parole per raccontare una grande opera*, GTT, Torino, 2006

Montaldo C., Socco C., *La strategia delle "zone 30": sicurezza, multifunzionalità e qualità ambientale delle strade urbane*, Angeli, Milano, 2005

Piani per la città e il territorio

Autorità di bacino del fiume Po, *Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI). Interventi sulla rete idrografica e sui versanti, 7. Norme di attuazione, Titolo II – Norme per le fasce fluviali, Allegato 3 – Metodo di delimitazione delle fasce fluviali*

Cappelletti N. B. (a cura di), *Corona verde: Torino città d'acque, il verde editoriale*, Milano, 2001

Cornaglia P., Lupo G. M., Poletto S. (a cura di), *Paesaggi fluviali e verde urbano: Torino e*

l'Europa tra Ottocento e Novecento, Celid, Torino 2008

Gabbianelli A., *Spazi residuali. La vegetazione nei processi di rigenerazione urbana*, Gotoeco, Gorizia, 2017

R.E.A.M. sgr, *Valorizzazione Piemonte. Fondo valorizzazione e Innovazione Piemonte, Studio di fattibilità – Progetto di Valorizzazione*, 2018

Stakeholder Analysis

Ackermann F., Eden C., *Strategic Management of Stakeholders: Theory and Practice*, Long Range Planning, 2010

Bryson J.M., *What to do when Stakeholders matter. Stakeholder identification and analysis techniques*, vol.6, Routledge, 2004, p. 22-25

Dente B., *Understanding Policy Decision*, Springer, Berlino, 2014

John M. Bryson, *What to do when Stakeholders matter. Stakeholder identification and analysis techniques*, vol.6, Routledge, 2004

Sitografia

Sitography

Arte

Art Map, *Art on the Underground*

<https://art.tfl.gov.uk/wp-content/uploads/2017/05/web-download.pdf>

Officine Grandi Riparazioni, *William Kentridge: Procession of Reparationists*

<http://www.ogrtorino.it/events/william-kentridge-procession-of-reparationists>

Biopiscine

Beaune Cote Plage

<http://beaunecoteplage.com/fr/>

Naturbad, Gargazon

<https://www.naturbad-gargazon.it/it>

Borgo Regio Parco e Manifattura Tabacchi

I canali di Torino, *Il canale del Regio Parco, dai Molassi e dal ponte delle Benne al Regio Parco* <https://www.icanaliditorino.it/canale-del-regio-parco>

Museo Torino, *Stabilimento ex Manifattura Tabacchi*

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

Laminazione

Aldayjover, *Inaugurated the Metropolitan Water Park, Expo 2008, Zaragoza*, 01/07/2008

<http://www.aldayjover.com/en/news-a-events/19-categoria-1/115-se-ha->

[inaugurado-el-parque-metropolitano-del-agua-expo-2008-zaragoza](#)

Latz+Partner, *Hiri*

<https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/hiriya-tel-aviv-il/>

Openfabric, *Lifelines. Berat, Albania*

<http://www.openfabric.eu/projects/lifelines-berat-albania/>

Mobilità torinese, milanese, napoletana ed europea

Anello Verde, *L'Anello Verde: a piedi fra natura e meraviglia*

<http://www.anelloverde.org/>

ANM azienda napoletana mobilità s.p.a., *Linee metropolitane*

http://www.anm.it/index.php?option=com_content&task=view&id=30&Itemid=42

Bravo D., *Norreport Station. Public Space*

<https://www.publicspace.org/works/-/project/j057-n-rreport-station>

C40 cities

<https://www.c40.org/about>

C40 cities, *World Mayors Summit*, 2019

<https://c40summit2019.org/about/about-the-venue/>

Città di Torino, *Piano della mobilità ciclabile (Biciplan)*, 2013

http://www.comune.torino.it/trasporti/bm~doc/all1_piano-della-mobilit-ciclabile_emend.pdf

Città di Torino, Divisione infrastrutture e mobilità, *Linea 2 Metro. Studio di fattibilità*, 2008

<http://www.comune.torino.it/trasporti/bm~doc/dossierlinea2completo-2.pdf>

Copenhagenize Index 2019, *The Most Bicycle-Friendly Cities of 2019*

<https://copenhagenizeindex.eu/>

DecidiTorino, *Linea 2 metro*, 17/06/2018
<https://www.deciditorino.it/debates/91-linea-2-metro>

Gruppo Torinese Trasporti, GTT e la storia delle tranvie di Torino, 2011
http://www.provincia.torino.gov.it/ambiente/file-storage/download/mobilita_sostenibile/pdf/convegno_110325/Barbieri.pdf

ICS (Iniziativa Car Sharing), Ministero dell'ambiente e della tutela della salute del territorio e del mare, *Breve storia del car sharing in Italia*
<https://www.icscarsharing.it/breve-storia-del-car-sharing-in-italia/>

Mobilita.org, Garbin A., *“Io Guido” chiude dopo 15 anni di attività*, 17 marzo 2017
<http://torino.mobilita.org/2017/03/17/io-guido-chiude-dopo-15-anni-di-attivita/>

Museo dell'automobile di Torino, *Automobile e l'uomo*
<http://www.museoauto.it/website/it/percorsi-espositivi/automobile-e-luomo>

Scotto di Vettimo O., *Napoli, aperta la stazione Municipio della Metropolitana dell'Arte*, Il giornale dell'arte
<https://www.ilgiornaledellarte.com/articoli/2015/5/124357.html>

VENTO, *VENTO è un progetto di territorio*
<http://www.progetto.vento.polimi.it/territorio.html>

Piani a scala comunale e regionale

Autorità di bacino del fiume Po, *Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI). Interventi sulla rete idrografica e sui versanti, 7. Norme di attuazione, Titolo II – Norme per le fasce fluviali, Allegato 3 – Metodo di delimitazione delle fasce fluviali*
<http://extranet.regione.piemonte.it/pai/dwd/normePAI.pdf>

Geoportale del Comune di Torino, Piano Regolatore Generale, *Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione. Volume I. Art.15: Zone urbane di trasformazione*, 2019
<http://geoportale.comune.torino.it/web/governo-del-territorio/piano-regolatore-generale/norme-urbanistiche-edilizie-di-attuazione>

Geoportale del Comune di Torino, Piano Regolatore Generale, *Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione, Volume I, allegato B, Norme sull'assetto idrogeologico e di adeguamento al P.A.I.*, testo coordinato al 30.06.2019
<http://geoportale.comune.torino.it/web/governo-del-territorio/piano-regolatore-generale/norme-urbanistiche-edilizie-di-attuazione>

Geoportale del Comune di Torino, Piano Regolatore Generale, *Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione, Volume II schede normative*, testo coordinato al 30.06.2019
<http://geoportale.comune.torino.it/web/governo-del-territorio/piano-regolatore-generale/norme-urbanistiche-edilizie-di-attuazione>

Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, *Rete Natura 2000*
<https://www.minambiente.it/pagina/rete-natura-2000>

Piemonte Expo, *Corona Verde. Rete di natura, storia e città*
<https://www.piemontexpo.it/turismo/corona-verde/>

Regione Piemonte, Ambiente e territorio, *Beni paesaggistici*
<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/paesaggio/beni-paesaggistici-0>

Regione Piemonte, Ambiente e territorio, *Piano d'Area del Parco Fluviale del Po. Il Progetto Territoriale Operativo (PTO) “Progetto Po”*
<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/biodiversita-aree-naturali/parchi/piano-darea-parco-fluviale-po>

Regione Piemonte, Ambiente e territorio, *Progetto Territoriale Operativo del Po. Relazione Generale del Piano d'Area del Parco Fluviale del Po Torinese*
<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/biodiversita-aree-naturali/parchi/progetto-territoriale-operativo-po>

Regione Piemonte, Ambiente e territorio, *Rete Natura 2000*
<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/biodiversita-aree-naturali/rete-natura-2000>

Regione Piemonte, Aree protette del Po Torinese, *CollinaPo Riserva della Biosfera del Programma Man and Biosphere (MAB) Unesco*

<http://www.areeprotettepotorinese.it/pagina.php?id=195>

Regione Piemonte, *Rete Natura 2000. Piemonte Parchi*, p.3

http://www.piemonteparchi.it/cms/images/guida_natura2000web.pdf

Sistema dei fiumi torinesi

Panarella S., *“L'allegria regna (regnava) in quest'angolo di terra*, Il Giornale del Po, 7/09/2018

<http://www.ilgiornaledelpo.it/sul-po-stabilimenti-balneari-attrezzati-di-tutto-punto/>

Parella M., *Quando a Torino si andava in spiaggia*, Mole24, 13 giugno 2014

<http://mole24.it/2014/06/13/la-spiaggia-di-torino/>

Sistema del verde torinese

Città di Torino, *Il verde a Torino. Breve storia del verde a Torino: da capitale sabauda a città industriale*

<http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/verdeto/storia.shtml>

Città di Torino, *Un milione di euro per la cura dei viali alberati*, 30 ottobre 2018

<http://www.comune.torino.it/verdepubblico/2018/alberi18/oltre-un-milione-di-euro-per-la-cura-dei-viali-alberati.shtml>

Città di Torino, *Verde pubblico. Il sistema di verde urbano*

<http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/verdeto/sistemidelverde.shtml>

Guida Torino, *Torino è la città più verde d'Italia e una delle più “green” del mondo*, 4 aprile 2018

<https://www.guidatorino.com/torino-citta-piu-verde-italia/>

Museo Torino, *Parco Dora*

<http://www.museotorino.it/view/s/2393d480122c41b4bf77b05b373abf7e>

Latz+Partner, *Turi. Parco Dora*, Turin

<https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/>

TorinoClick, *La cura delle alberate. Un patrimonio da difendere*, 01 aprile 2016

http://www.torinoclick.it/?page_id=47324

Verde Comune di Torino, *Un nuovo parco “smart” nel cuore di Barriera di Milano, dedicato ad Aurelio Peccei*, 20/10/2015

<http://www.comune.torino.it/verdepubblico/2015/parchigiardini15/nuovo-parco-aurelio-peccei.shtml>

Sostenibilità

Copenhagen, welcome to Denmark, *Copenhagen welcomes the UN SDG'S*

<https://international.kk.dk/artikel/copenhagen-welcomes-un-sdgs>

Secretariat for management and Communication, *The capital of sustainable development. The City of Copenhagen's action plan for the sustainable development goals*

Sustainable Development Goals, *Goals 11: Make cities inclusive, safe, resilient and sustainable*

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>

Treepedia, *Exploring the Green Canopy in cities around the world*

<http://senseable.mit.edu/treepedia>

Visitcopenhagen, *Go green: A sustainability guide to Copenhagen*

<https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/activities/go-green-sustainability-guide>

Stakeholder Analysis

AxTò Nord, *AxTò nel 2020*, 30/12/2019

<https://www.axto.it/axto-nel-2020/>

Compagnia di San Paolo, *Bando Restauro Ambiente Sostenibile*, 25/11/2019

<https://www.compagniadisanpaolo.it/ita/Bandi-e-scadenze/Bando-Restauro-Ambientale-Sostenibile>

Guida Torino, *Meeting mondiale dei FFF 2020: a Torino il maxi evento con attivisti e scienziati*
<https://www.guidatorino.com/eventi-torino/meeting-mondiale-fridays-for-future-torino-2020/>

Presenza. International press agency, Maffioletti F., *Flash mob di Extinction Rebellion (XR) a Torino*, 15/12/2019
<https://www.presenza.com/it/2019/12/flash-mob-di-extinction-rebellion-xr-a-torino/>

Regione Piemonte, *Fridays for future: una giornata "social" per sensibilizzare sui cambiamenti climatici*, 14/03/2019
<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/fridays-for-future-una-giornata-social-per-sensibilizzare-sui-cambiamenti-climatici>

Urban Lab, *Torino report 2018-2019*
http://www.urbancenter.to.it/wp-content/uploads/2019/01/Presentazione_attivita%CC%802019_def.pdf

