

Politecnico di Torino  
Dipartimento di Architettura e Design

Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città  
A.A. 2022/2023

# **Ipotesi di valorizzazione e rinnovamento urbano**

dell'area prossima  
all'ex Fonderia Caratteri  
Nebiolo, Torino

Relatrice: Prof. ssa Arch. Elena Vigliocco  
Candidata: Raffaella Paola

# indice

|          |   |    |
|----------|---|----|
|          | <b>PREMESSA</b>   | 7  |
|          | <b>ABSTRACT</b>   | 9  |
| <b>1</b> | <b>CASO STUDIO DI PROGETTO</b>  |    |
|          | Presentazione dell'area oggetto di interesse  | 15 |
|          | Stato di fatto con relativi dati  | 17 |
| <b>2</b> | <b>TRASFORMAZIONI URBANE</b>  |    |
|          | <i>Sintesi delle principali trasformazioni urbane che hanno investito la città di Torino al fine di comprendere la storia dell'area in esame.</i>                       |    |
|          | Introduzione  | 24 |
|          | Principali trasformazioni urbane di Torino a partire dal 1790 al 1995   | 27 |
|          | Principali trasformazioni urbane nel comparto Nord di Torino dal 1800 al 1995   | 45 |
|          | Conclusione   | 60 |
| <b>3</b> | <b>L'INDUSTRIA</b>  |    |
|          | <i>Scansione storica dei principali eventi connessi alla fase di industrializzazione che ha interessato la città di Torino ma più nello specifico il comparto Nord.</i> |    |
|          | Introduzione  | 64 |
|          | L'urbanizzazione industriale che investì la città di Torino   | 67 |
|          | Il fenomeno della dismissione industriale   | 69 |
|          | I piani per la riqualificazione delle aree industriali dismesse   | 70 |

## 4 CASI STUDIO COMPARABILI

*Presentazione di 15 casi studio comparabili con l'area in esame finalizzati a comprendere come in altre Nazioni e in altri contesti si è scelto di operare su preesistenze.*

|   |     |
|---|-----|
| Introduzione                                    | 74  |
| In Europa                                       |     |
| Tate Modern, Londra                             | 78  |
| Red Dot Design, Essen                           | 80  |
| Ex Fabbrica Izrael Poznasnki, Lodz              | 82  |
| La Fabbrica di Ricardo Bofill, San Just Desvern | 84  |
| I 4 Gasometri, Vienna                           | 86  |
| In Italia                                       |     |
| Ex Officine Meccaniche Ansaldo, Milano          | 90  |
| Ex Vetreria, Murano                             | 92  |
| Ex Zuccherificio Eridania, Parma                | 94  |
| Ex Stabilimento Birrifico Peroni, Roma          | 96  |
| Ex Zuccherificio, Cesena                        | 98  |
| Torino  |     |
| Officine Grandi Riparazioni                     | 102 |
| Ex Fiat Corso Dante                             | 104 |
| Stabilimento Carpano                            | 106 |
| Ex Stabilimento Fiat Lingotto                   | 108 |
| Ex Fonderie Limone                              | 110 |
| Conclusione                                     | 112 |

## 5 PROGETTO

*Proposta di progetto di rinnovamento e valorizzazione.*

|   |     |
|---|-----|
| Introduzione                              | 116 |
| Analisi urbane e diagrammi interpretativi | 118 |
| Masterplan                                | 129 |
| Approfondimento 1: Ex Fonderie Nebiolo    | 132 |
| Approfondimento 2: Nuovo Parco urbano     | 138 |

## 6 BIBLIOGRAFIA

## premessa

La presente tesi ha come oggetto una proposta progettuale volta alla valorizzazione e al rinnovamento urbano dell'area prossima all'ex Fondèria Nebiolo Torino. L'interesse per il tema deriva dalla lettura dell'articolo intitolato "Cities within the city" riportato all'interno della rivista Lotus n.19. Nel suddetto articolo viene esplicitata una riflessione compiuta dall'architetto O.M.Ungers sulle principali complessità cui la capitale tedesca era soggetta dalla seconda metà del XX secolo al fine di suggerire una nuova proposta in grado di arrestarne la sua decadenza. Ungers giunge a presentare la sua idea attraverso la stesura di undici tesi che partano da una premessa generale: il rilevante calo demografico cui Berlino versava. È proprio tale criticità a rappresentare, secondo l'architetto tedesco, un nuovo incipit per ripensare le modalità e tecniche di progettazione urbana. Egli infatti ricorda come sino ad allora gli architetti e urbanisti si siano sempre occupati del problema contrario ovvero dell'incremento della popolazione e come quest'ultimo potesse essere gestito attraverso sperimentazioni progettuali. Secondo Ungers, in quel momento invece occorreva riflettere su un nuovo e cruciale tema ovvero quello della "riduzione controllata della densità di popolazione". La soluzione suggerita dall'autore è quella di immaginare spazi, che si differenzino da altri per importanza simbolica o formale, per le loro "caratteristiche grafiche, spaziali, funziona-

li e sociali diverse<sup>1</sup>", intesi come degli "arcipelaghi verdi". Ciò che vuole evocare con tale termine è quello di rinunciare all'idea di continua edificazione a favore della creazione di nuove aree naturali proprio in queste zone specifiche ormai prive di funzioni di cui la città di Berlino era dotata. Riprendendo il concetto di "arcipelago verde", di spazio dismesso con una nuova vocazione naturale, si è scelto di riproporlo come argomento della presente tesi. Difatti, l'aria di indagine ingloba al suo interno tredici lotti, di dimensione e caratteristiche morfologiche dell'edificato abbastanza eterogenee, posti nel tessuto urbano nord della città di Torino (tra i quartieri Regio Parco e Barriera di Milano). L'area, così come buona parte del contesto, è stata per anni segnata dal processo di industrializzazione e, dalla seconda metà del ventesimo secolo, da una fase di dismissione. Così la realtà in cui versa comparto nord di Torino è caratterizzata da una serie di costruzioni e spazi privi attualmente di una specifica funzione e in stato di abbandono.

Partendo da tale premessa, la tesi mostra come si è giunti all'elaborazione di un Masterplan generale in grado di soddisfare i nuovi bisogni della città contemporanea.

---

<sup>1</sup> Oswald Mathias Ungers, *Cities within the city*, in "Lotus", 1978, N°19, p. 88.

## abstract

L'obiettivo della tesi è quello di proporre un nuovo disegno per un'area di matrice industriale, collocata nella zona nord di Torino, in un'ottica di recupero e valorizzazione urbana. L'idea di base è quella di partire da un territorio che attualmente si presenta "spento" per donargli una nuova linfa vitale, in grado di rappresentare un punto attrattore non solo per l'immediato intorno della città. Per tentare di raggiungere tale obiettivo si è pensato da un lato ad un recupero e trasformazione di un edificato preesistente, oggi dismesso, e dall'altro al ridisegno di spazi esterni al fine di accogliere nuove funzioni in grado di attrarre e aprirsi al contesto.

Per sviluppare una proposta di progetto si è partiti da un'analisi storica, prima riferita all'intera città di Torino e di seguito riguardante il comparto Nord. Il primo capitolo riporta dunque il lavoro di ricerca storica svolto attraverso il ridisegno di mappe storiche riguardanti un arco temporale che va dai primi anni dell'Ottocento ai tempi più recenti. La lettura di tali mappe ha permesso di raccontare, in maniera grafica, le principali trasformazioni urbane che hanno interessato la città, dal periodo napoleonico ai più recenti Piani Regolatori Generali.

Alla parte storica segue una fase di indagine di casi studio comparabili all'oggetto della tesi. Tali esempi sono stati selezionati in funzione della loro posizione geografica (cinque casi studio ricercati in Europa, cinque in Italia e cinque a Torino), della loro storia (la funzione originaria per la quale vennero costruiti) e infine la loro trasformazione (interpretare in maniera critica gli aspetti positivi e

negativi scaturiti dai progetti di recupero e riqualificazione che li hanno interessati). Nel secondo capitolo si è scelto di analizzare una varietà di approcci utilizzati nelle diverse Nazioni e a seconda delle differenti tipologie edilizie.

A questa seconda fase, segue una terza di indagine sul contesto e assetto urbano dell'area in esame. Questo lavoro si concretizza attraverso la presentazione di schemi grafici che concettualmente descrivono lo stato di fatto del contesto (come l'individuazione dei principali e secondari assi viari così come il ritmo e la morfologia degli isolati) per giungere all'individuazione dei diversi trattamenti di superficie, di funzione e attività che connotano l'area oggetto di indagine. Il risultato finale di tale lavoro ha permesso di descrivere un territorio collocato in una posizione nevralgica del tessuto urbano torinese. Gli assi stradali che attraversano l'area gli consentono il diretto collegamento più a sud con il centro storico di Torino mentre a nord con i quartieri periferici. Allo stesso tempo, è connotata da un edificato disomogeneo (riconducibile a tre categorie: edificato di bordo, pieno e rarefatto) che rimanda a disomogenei interventi (ristrutturazione urbana, consolidamento e trasformazione).

Solo attraverso tale lavoro si è potuto giungere, nella fase conclusiva, alla presentazione di una proposta di masterplan generale dell'area e a due più specifici approfondimenti su isolati ritenuti maggiormente emblematici del caso studio in esame.

presentazione del caso studio di progetto

---

# capitolo 1



via Bologna

Corso Brescia

corso Novara

corso Regio Parco

Dora Riparia

po



## presentazione

L'area oggetto di indagine è collocata nella zona Nord-Est di Torino, all'incrocio di due quartieri ovvero quello di Barriera di Milano e Aurora. Più nello specifico, comprende gli isolati racchiusi ad est dal fiume Dora Riparia, a nord da Corso Novara, a ovest dallo slargo stradale in cui sboccano via Monte Rosa, Corso Palermo e via Aosta (oltre che lo stesso Corso Novara) e infine a sud da Via Padova e via Carlo Michele Buscalioni. L'area si presenta dunque in una posizione nevralgica di Torino. Di fatti, una serie di arterie stradali principali la attraversano consentendo così di creare forti collegamenti persino con il centro storico. L'area è attraversata da Corso Regio Parco che dalla rotonda posta più a sud, dinanzi i Musei Reali, inizia la sua corso sino a giungere più a nord, arrestandosi in prossimità di Piazza Sofia. Un'ulteriore importante asse viario che taglia l'area è Via Bologna. Anche quest'ultima consente di creare un cruciale collegamento con punti strategici della città. Infatti, essa a sud parte dal fiume Dora Riparia, attraversa Largo Brescia sino a giungere in Corso Novara e poi ancora proseguire per terminare, come Corso Regio Parco, in Piazza Sofia. Ma oltre a questi assi viari appena descritti, che proseguono da sud a nord, gioca un ruolo fondamentale l'asse di Corso Novara che avanza invece nella direzione est-ovest. Per quanto concerne le funzioni inserite nei piani terra dell'area selezionata è possibile riconoscere come siano prevalentemente a carattere residenziale (pallazine di 8 -10 piani fuori terra) e commerciale. In prossimità di Corso Novara è possibile riconoscere anche altri tipi di servizi come scuole (l'istituto IPSIA Dalmazio Birago e scuola primaria Grazie Deledda), centri di aggregazione e per lo sport, biblioteca (la biblioteca civica Primo Levi) e centri culturali (come l'Associazione culturale Variante Bunker). Appena oltrepassato il fiume Dora Riparia, più a est dell'area in esame, vi è inoltre il Campus Luigi Einaudi con a fianco una serie di servizi come le residenze universitarie, giardini e attività commerciali. È importante citare due presistenze con le quali il progetto che segue ha dovuto confrontarsi e che segna il tratto più a est del medesimo asse stradale: si tratta del Cimitero Monumentale<sup>1</sup> e dell'ex Scalo merci Vanchiglia<sup>2</sup>.

1 Il Cimitero Monumentale di Torino presenta un impianto planimetrico quadrato con angoli smussati, è opera dell'architetto Gaetano Lombardi, realizzato nel 1828 e ampliato nel 1882. Museo Torino, Cimitero Monumentale: <https://www.museotorino.it/view/s/8f169cbe7d574ffc9ea243dd53311b25> (ult. cons. 17.06.2023)

gli<sup>2</sup>. Quest'ultimo oggi si presenta come un vuoto che si confronta con un contesto piuttosto denso come quello appena descritto. È possibile definire tale spazio come *"una barriera fra due parti di città che non riescono a parlare tra di loro. È lasciato a sé stesso, parte delle costruzioni che lo componevano sono state demolite e il resto è stato recintato con una rete metallica provvisoria<sup>3</sup>".* L'area è dunque inserita all'interno di un contesto urbano che attualmente è in una fase precaria, sotto l'attenzione delle amministrazioni locali e non solo. Una serie di proposte di rigenerazione e recupero di edifici e aree dismesse (come appunto l'ex Scalo merci Vanchiglia) si sono susseguite negli ultimi anni del secolo scorso in seguito alla dismissione industriale. Allo stesso tempo *"negli ultimi decenni, però, con l'affacciarsi della nuova crisi economica il processo di rinnovo della città si è interrotto mostrando un sistema di attori, processi e trasformazioni spaziali, culturali ed economiche più complesso, stratificato e fitto, rivelando visioni contrastanti e mai abbandonate<sup>4</sup>".* Nel contesto in esame è possibile riconoscere una discreta quantità di aree verdi, in parte ad uso pubblico<sup>5</sup> (come parchi e aree gioco per bambini), e in parte ad uso privato come giardini condominiali. File di alberi inoltre connotano Corso Novara mentre altre aree verdi stradali sono posizionate in prossimità di snodi fra vie.

2 Si tratta di un ex scalo ferroviario realizzato nei primi anni del Novecento e dismesso nel 1990. Piccato Marta, Un nuovo scalo per Torino: proposta progettuale di rigenerazione urbana per l'area dell'ex Scalo merci Vanchiglia, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile, anno accademico: 2019- 2020, pag.30-33.

3 Piccato Marta, Un nuovo scalo per Torino: proposta progettuale di rigenerazione urbana per l'area dell'ex Scalo merci Vanchiglia, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile, anno accademico: 2019- 2020, pag.18

4 Marta Lucia Giancane, Lo spazio tra le cose. Un'esplo-razione degli interstizi urbani, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e città, anno accademico: 2018- 2019, pag. 58

5 Non molto distante dall'area in esame, si trovano due importanti parchi come il parco della Confluenza e parco Pietro Colletta. Parchi di minore nell'immediato contesto sono: Giardini Giuseppe Saragat, Giardino di via Bologna e Giardino di via Como (quest'ultimo posto all'interno dell'area in esame).

## dati generali

**206.623**  
**mq**

### 1. Superficie Territoriale

"Superficie reale di una porzione di territorio oggetto di intervento di trasformazione urbanistica. Comprende la superficie fondiaria e le aree per dotazione territoriali ivi comprese quelle esistenti" (Regolamento Edilizio Tipo, Principi Generali e Disciplina Generale dell'attività edilizia, parte prima, 20 ottobre 2016).

**59.000**  
**mq**

### 3. Superficie coperta

"Superficie risultante dalla proiezione sul piano orizzontale del profilo esterno perimetrale della costruzione fuori terra, con esclusione degli aggetti e sporti inferiori a 1,50 m". (Regolamento Edilizio Tipo, Principi Generali e Disciplina Generale dell'attività edilizia, parte prima, 20 ottobre 2016).

**30.584**  
**mq**

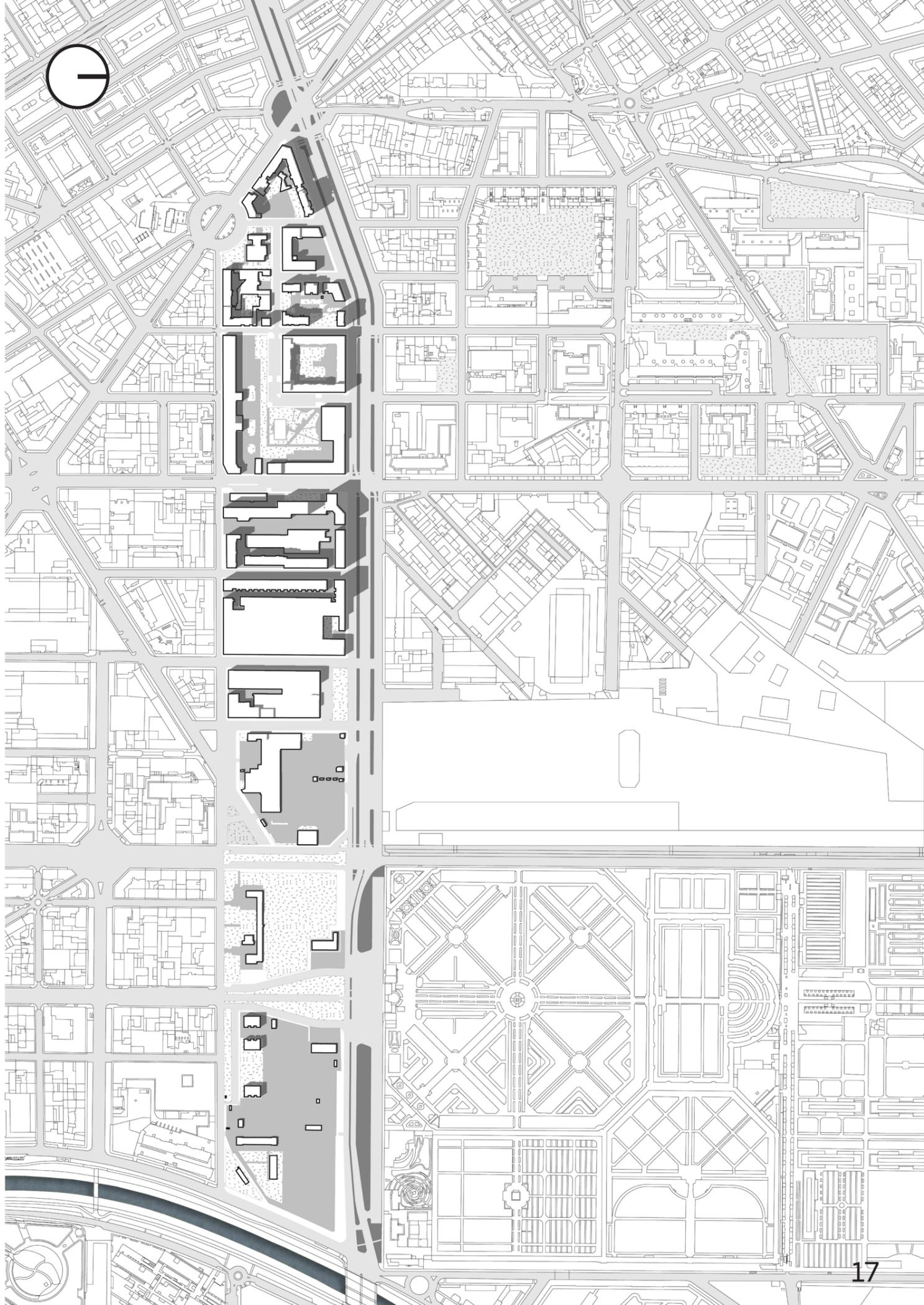
### 4. Superficie permeabile

"Porzione di superficie territoriale o fondiaria priva di pavimentazione o di altri manufatti permanenti, entro o fuori terra, che impediscano alle acque meteoriche di raggiungere naturalmente la falda acquifera". (Regolamento Edilizio Tipo, Principi Generali e Disciplina Generale dell'attività edilizia, parte prima, 20 ottobre 2016).

**117.039**  
**mq**

### 5. Superficie impermeabile

verde   
superficie  
asfaltate   
verde  
strada 



# APPROFONDIMENTO 1

## stato di fatto

### Ex Fonderie Nebiolo

Di fianco viene presentato il piano terra dello stato di fatto dell'isolato racchiuso fra Corso Novara, via Bologna e via Padova. A livello planimetrico, l'isolato presenta una forma ad L che abbraccia una palazzina residenziale di impianto quadrato con corte interna di sette piani. All'interno dell'area sono ospitate tre costruzioni (di una attualmente è presente solo la struttura portante e la copertura) che facevano parte del complesso delle ex Fonderie Nebiolo. Più nello specifico: in corrispondenza di via Bologna 47 sorge l'Ex Fonderia Caratteri Nebiolo<sup>1</sup> mentre in via Bologna 55 vi era l'Ex Fonderia Ghisa Nebiolo<sup>2</sup>.

Gli accessi principali a tali edifici sono garantiti prevalentemente da via Padova e Corso Novara mentre un solo ingresso secondario è visibile lungo via Como e consente di entrare nell'ex Fonderia Caratteri Nebiolo.

Tale complesso è frutto di una serie di eventi storici che videro parti del costruito trasformati<sup>3</sup>, ampliati e bombardamenti sino alla loro dismissione alla fine del secolo scorso, negli anni Settanta. In particolare, nel 1977 viene chiusa la Fonderia Ghisa e l'anno dopo la Fonderia Caratteri.

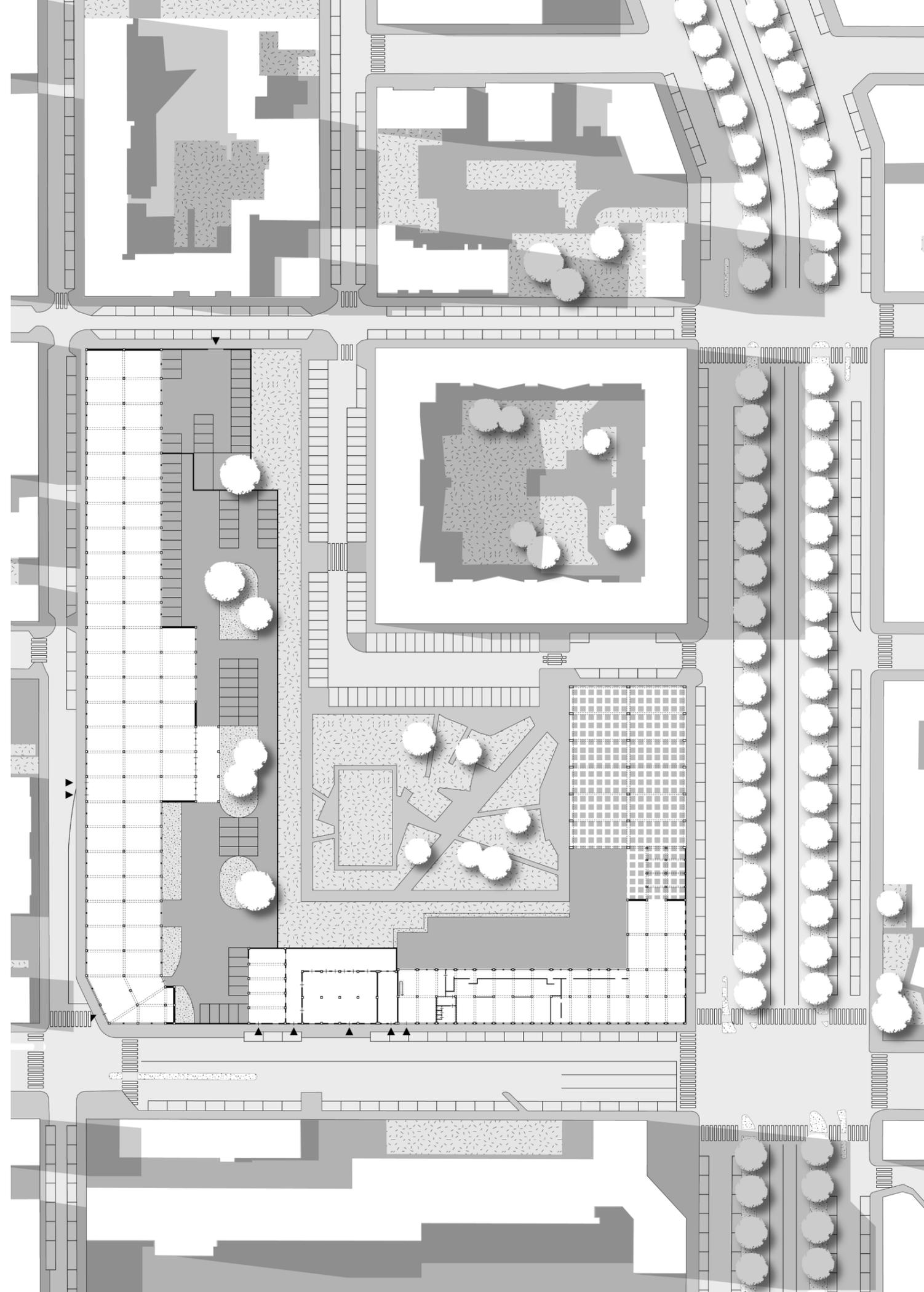
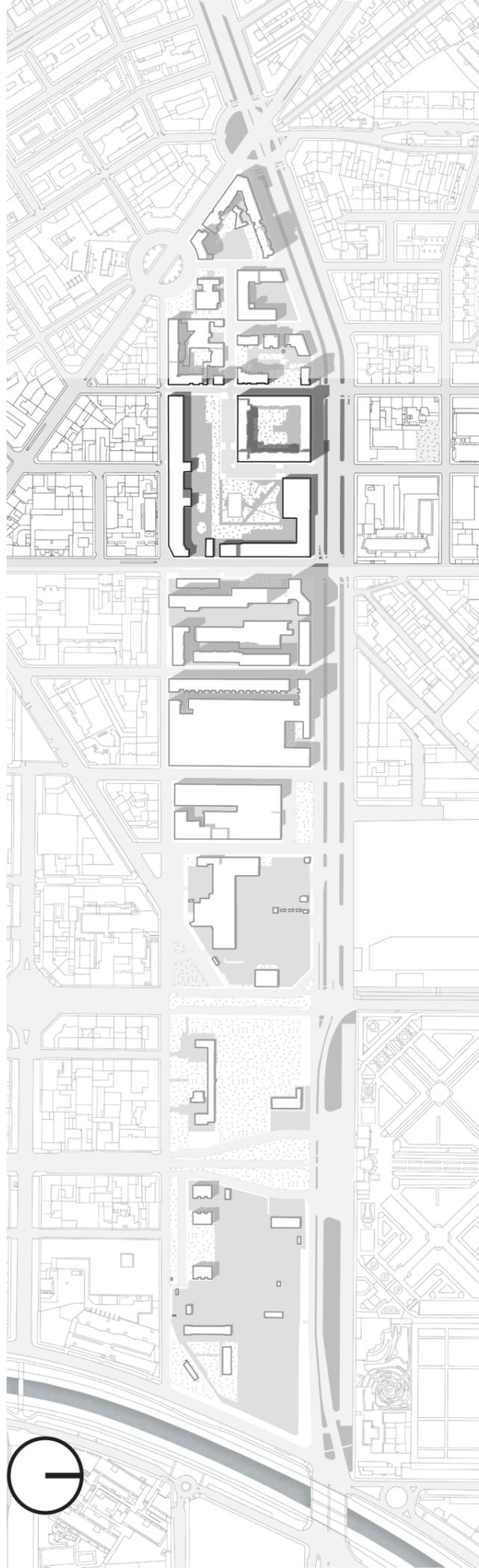
Ciò che dunque attualmente è possibile visitare è un'area che, seppur sia presente un piccolo parco (Giardino di Via Como), è in attesa di una riqualificazione.

- aree a verde
- percorsi pedonali asfaltati
- area pavimentata
- area pavimentata/ asfalto
- aiuole spartitraffico

1 L'Ex Fonderia Caratteri Nebiolo viene costruita nel 1922 dall'ingegnere Ugo Fano. Si tratta di un edificio che si estende per 35.000 mq e si innalza per tre piani fuori terra. I prospetti sono caratterizzata da una serie regolare di aperture vetrate. Durante la seconda guerra mondiale l'edificio subì bombardamenti ma che non comportarono la sua totale scomparsa. Di fatti, smise di essere in funzione solo negli anni '70 del XX secolo. Oggi all'interno vi è la sede del Tribunale e dell'ufficio di sorveglianza.

2 L'Ex Fonderia Ghisa Nebiolo viene costruita nel 1906. All'interno dell'edificio un tempo si fondeva la ghisa che serviva alla costruzione delle macchine di stampa. La struttura, come nel caso precedente, presenta prospetti caratterizzati da aperture vetrate regolari che si innalzano per tre livelli. Anche tale costruzione nel corso della Seconda Guerra Mondiale venne bombardato e negli anni Settanta dismesso. Attualmente all'interno è privo di funzioni.

3 Nel 1959 viene ampliato la struttura che affaccia lungo via Padova arrivando a intercettare via Como. Circa dieci anni dopo vengono costruite delle tettoie ad uso deposito sempre lungo via Como.



## APPROFONDIMENTO 2

### stato di fatto

#### parco

Il secondo approfondimento tratta l'ultimo isolato, più ad est, dell'area oggetto di indagine. Tale approfondimento è stato ritenuto emblematico in quanto è collocato in un punto strategico. Di fatti a nord confina con Corso Novara, ad ovest con via Catania, a sud con via Carlo Michele Buscalioni mentre a est con il Lungo Dora Firenze.

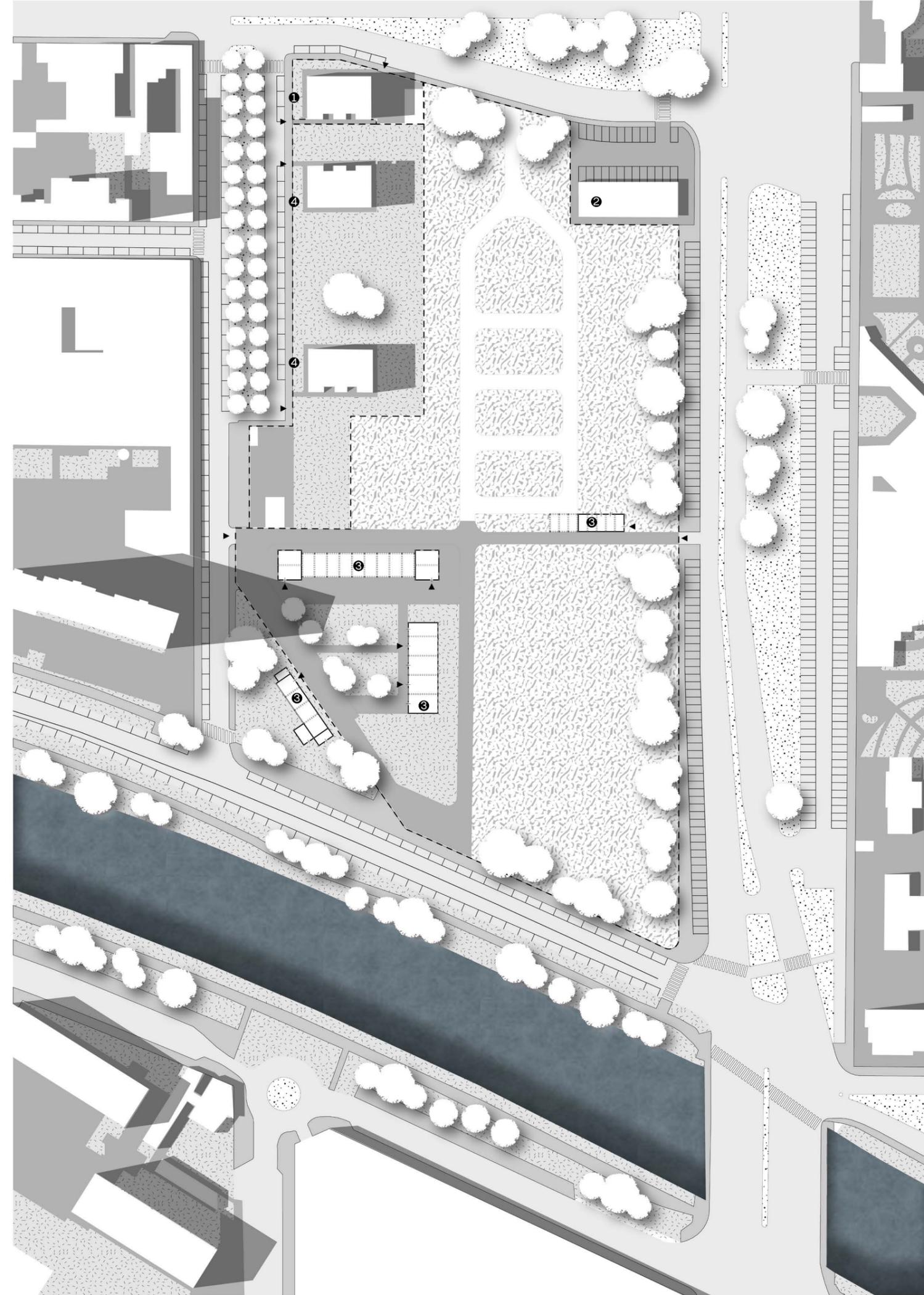
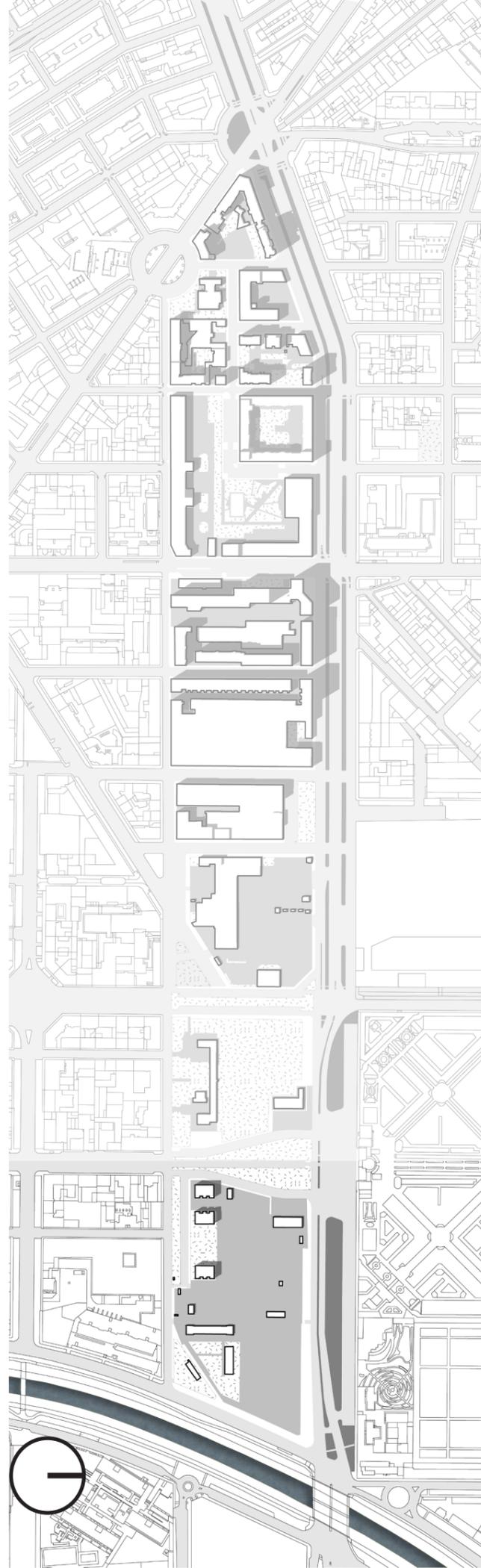
All'interno dell'area attualmente sono locate undici costruzioni, di dimensione variabile e che accolgono altrettante differenti funzioni al loro interno<sup>1</sup>. Le tre costruzioni di forma rettangolare che si affacciano nella parte più a ovest di via Carlo Michele Buscalioni si innalzano di tre piani fuori terra mentre le restanti sono monopiano. Ne fra essi e nei confronti del costruito che vi sta intorno appaiono esserci elementi di collegamento (come percorsi pedonali e ciclabili), ancor meno con il fiume Dora Riparia che vi sta accanto.

Le superfici non costruite appaiono anch'esse disomogenee e a tratti riconducibili ad aree dismesse, prive di una specifica funzione. Infine, il perimetro dell'isolato in esame appare chiuso in sé stesso in quanto circoscritto da alte alberature che non lo lasciano intravedere dall'esterno.

-  aree a verde
-  percorsi pedonali asfaltati
-  area di cantiere/ terra compatta
-  area pavimentata/ asfalto
-  percorsi non asfaltati
-  aiuole spartitraffico

- 1** Caserma dei Carabinieri
- 2** Attività commerciale/ fiorista
- 3** Edifici di proprietà della divisione ambiente e mobilità, settore suolo pubblico, magazzini materiali lapideo della Città di Torino

<sup>1</sup> L'edificio posta all'angolo fra Corso Novara e Corso Catania attualmente è una attività commerciale mentre la costruzione posta all'angolo fra via Carlo Michele Buscalioni e Corso Catania è un Comando Stazione Carabinieri.



racconto delle principali trasformazioni urbane attraverso una sequenza di mappe storiche che hanno interessato la città di Torino e più nello specifico il comparto Nord.

---

# capitolo 2

## introduzione

Quanto segue mostra graficamente e sinteticamente le principali fasi di sviluppo urbano della città di Torino all'interno di un arco temporale ben specifico che va dai primi anni dell'Ottocento sino alla fine del XX secolo. Si è scelto di approfondire tale periodo storico perché strumentale a inquadrare i caratteri del caso studio oggetto della tesi. Facendo riferimento al testo di Vera Comoli Mandracci "Torino", la prima data cruciale all'interno di tale quadro storico che vale la pena ricordare è il 23 Giugno 1800. Con l'editto di Napoleone, Torino perde la sua cinta muraria e di conseguenza diviene una città aperta e pronta ad espandersi nell'immediato intorno. Durante l'occupazione francese (1800-1814) vengono realizzate importanti opere infrastrutturali e immobiliari fra le quali è importante annoverare: il ponte in pietra sul Po<sup>1</sup> e la realizzazione di piazza Vittorio Veneto<sup>2</sup>.

Nel 1853, la città di Torino si dota di una possente cinta daziaria realizzata su progetto dell'Ingegnere Edoardo Pecco. Tale opera rientra all'interno di un Piano di Ingrandimento che era stato concepito da Carlo Promis<sup>3</sup>. Lo scopo principale della cinta daziaria era quello di garantire un maggior controllo sulle merci che entravano nella città. Con la riscossione dell'imposta del dazio, il comune poté così contare su una fonte di guadagno che a lungo gli permise di rientrare nei bilanci economici. Ma la costruzione di una cinta permise anche di riconoscere una sostanziale differenziazione di aree all'interno del medesimo comune ovvero: comune chiuso (che asserisce a tutto lo spazio che rientra nella cinta) e il restante territorio suburbano<sup>4</sup>. Questa netta spaccatura ricopre un ruolo fondamentale nella lettura delle trasformazioni urbane torinesi poiché definisce due differenti modi di sviluppo del territorio dunque per le aree che stanno dentro e fuori la cinta.

Nella 1862 viene approvato (ma entrerà in vigore solo l'anno successivo) il *Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia della Città di Torino*<sup>5</sup>. Tale pia-

1 Il Ponte Vittorio Emanuele I sul Po venne realizzato fra il 1808 e il 1814 su progetto di Claude-Yves Joseph La Ramée Pertinchamp. Venne costruito in sostituzione a impalcato in legno che in precedenza vennero innalzati per consentire l'attraversamento del fiume e tale infrastruttura viene ricordate come fra le principali opere realizzate durante l'Impero francese. A. Magnaghi, M. Monge, L. Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Lindau, Torino, 1982, pag.14.

2 Viene realizzata fra il 1825 e il 1830 su progetto di Giuseppe Frizzi. A. Magnaghi, M. Monge, L. Re, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Lindau, Torino, 1982, pag.18.

3 Fu un architetto, storico dell'architettura e insegnante presso la Scuola di Ingegneri di Torino. Museo Torino, *Carlo Promis*: <https://www.museotorino.it/view/s/50063b9a329740ae97e85acbebb-3bfc9> (ult. cons. 17.06.2023)

4 Leonardo Gambino, *Il sogno della città industriale. Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri, Milano, 1994, pagina 29

5 ASCT, Decreti Reali 1849- 1863, serie 1k, n.11, f. 273, 18 giugno 1862, allegato f. 295

no ha come obiettivo primario la riunificazione e la riorganizzazione di tutti i progetti e regolamenti edilizi della città che dalla costruzione della cinta daziaria si erano susseguiti. Di fatti, il piano in questione, parte dal riconoscimento di una specifica area urbana rinchiusa all'interno di una poligonale contrassegnata da lettere dell'alfabeto (dalla A alla Q) all'interno della cinta daziaria. È proprio a partire da questi anni che sempre più si inizia ad avvertire la forte distinzione di interesse da parte delle autorità comunali fra le aree residenziali borghesi e le aree suburbane. Queste ultime, a differenza delle prime, erano meno appetibili per i privati dal punto di vista d'investimento economico.

Qualche anno dopo, nel 1887, viene approvato un nuovo piano: *Piano regolatore per il prolungamento dei corsi e vie principali fuori la cinta daziaria della Città di Torino*<sup>6</sup>. Con tale piano, il Comune decide di intervenire principalmente sull'assetto viario. Nello specifico si prevedeva il prolungamento in linea retta di alcune vie oltre il territorio circoscritto della cinta daziaria. Allo stesso tempo poneva attenzione all'edificato che connotava tali fronti stradali. Infatti, all'interno del nuovo Piano viene definito un regolamento edilizio che riguardava il costruito presente su ambo i lati dei principali passaggi. Importante notare come, attraverso l'approvazione di questo nuovo piano, le autorità comunali scelsero definitivamente di rinunciare al tracciato ortogonale che aveva contraddistinto il tessuto urbano del centro storico per favorire una crescita più funzionale che richiamasse diversi orientamenti.

Nei primi anni del Novecento, il comune di Torino avverte sempre più la necessità di dotare la città di un piano regolatore capace di controllare la vertiginosa crescita urbana. Così nel 1906 si giunge alla stesura del *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento*<sup>7</sup>, approvato solo nel 1908. A differenza dei piani precedentemente citati, quest'ultimo non aveva come scopo primario quello di regolare il territorio cittadino bensì di ridefinire la struttura urbana sulla base della sempre più fiorente industria che trova spazio nella città sabauda. " *Il piano si propone di adeguarsi strettamente ai piani settoriali di fabbricazione già predisposti e spesso avviati nei decenni appena precedenti, sanzionando i criteri dello sviluppo in atto sulla base di regolamentazioni riferite principalmente alla viabilità e alla lottizzazione destinata alla residenza*<sup>8</sup>".

6 ASCT, serie 1k, num. 11, tav. 295.

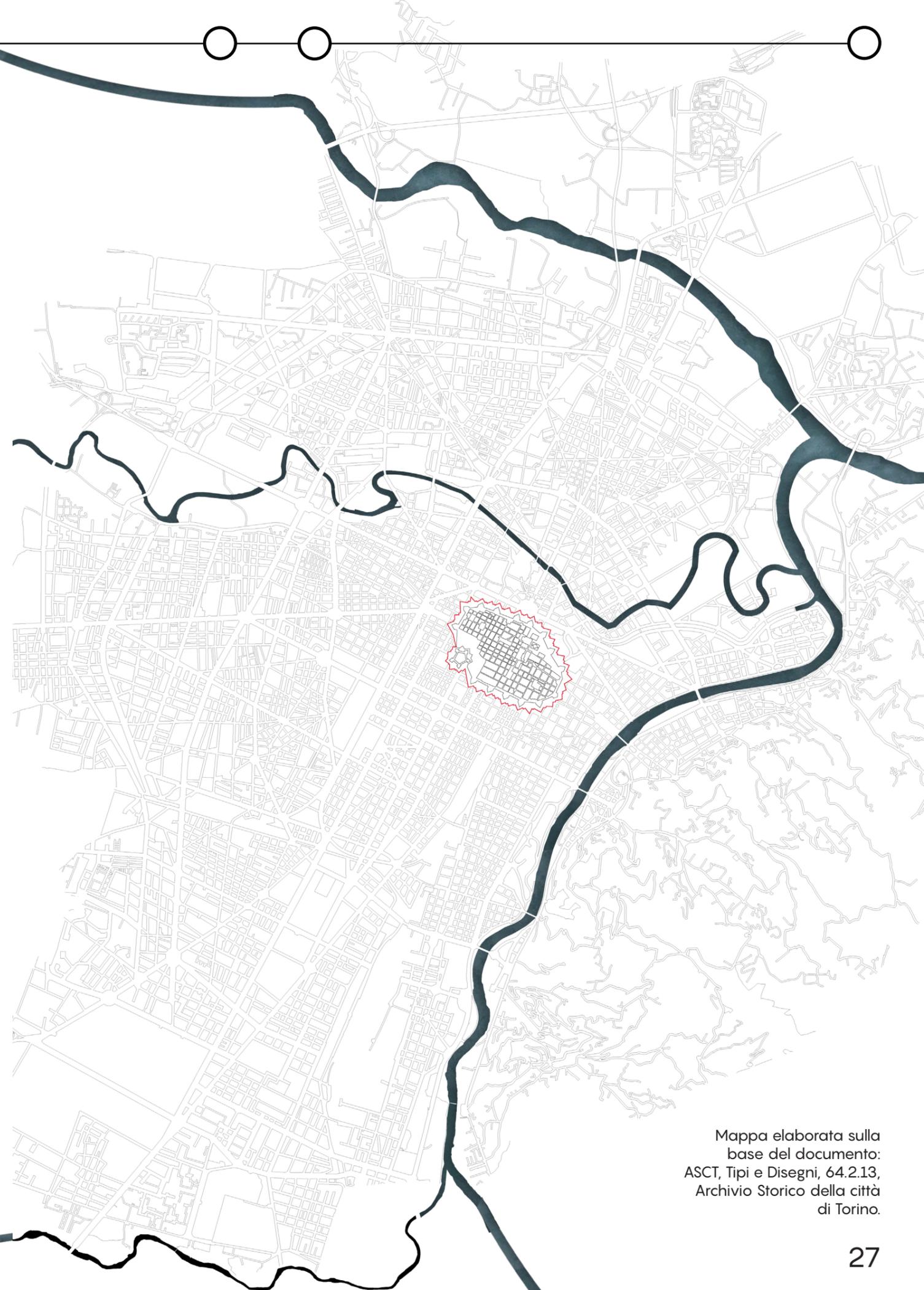
7 ASCT, Decreti Reali 1899- 1901, serie 1k, n. 14, f. 53, aprile 1908.

8 Alice Pozzati, *Torino, 1853- 1890: nuove norme per uno sviluppo urbano programmato tra la cinta daziaria e la città storia*, Politecnico di Torino, Dipartimento di Architettura e Design, 2018.

Il Comune si rende ben presto conto che il disegno di un nuovo piano come quello delineato nel 1906 sarebbe stato presto schiacciato dalla vertiginosa espansione urbana di Torino così, dopo l'Esposizione Universale del 1911, si scelse di ripensare ad un nuovo progetto di espansione controllata. Il nuovo piano doveva essere in grado di soddisfare le crescenti esigenze di ampliamento non solo delle aree interne alla cinta bensì anche dei territori suburbani che, grazie alla spinta industriale, acquistano sempre più importanza. Nel 1912, il Comune approva il progetto di una nuova cinta denominata cinta Rossi che, a differenza della precedente, comprende un'area più grande e dunque in grado di inglobare al suo interno i sobborghi. Va da sé che sempre più popolazione torinese sarebbe stata costretta all'obbligo del dazio e ciò rappresentava più entrate per il Comune.

Alla fine del Novecento il Comune di Torino si dota di un nuovo Piano Regolatore. Alla fine del secolo scorso la città di Torino è colpita da una profonda crisi industriale. Per tale ragione, fra gli obiettivi principali del nuovo PRG, si sceglie di partire proprio dalle aree industriali ormai dismesse per poterle restaurare e rifunzionalizzare.

A fine Settecento il nucleo più antico della città di Torino è circoscritto all'interno delle mura difensive. Nel 1802 Napoleone annette il Piemonte alla Francia e come prima decisione decide di abbattere le mura lasciando in piedi solo la Cittadella militare.



Mappa elaborata sulla base del documento:  
ASCT, Tipi e Disegni, 64.2.13,  
Archivio Storico della città  
di Torino.

Successivamente all'abbattimento delle fortificazioni, nel 1853 la città di Torino si dota di una cinta daziaria in grado di comprendere al suo interno un'area di: **16.60 kmq** di cui solo 1/5 sono costruiti, tutto il resto fa riferimento ad un territorio rurale.

La costruzione della cinta consente la distinzione tra:

**comune chiuso**  
(corrispondete all'area interna alla cinta)

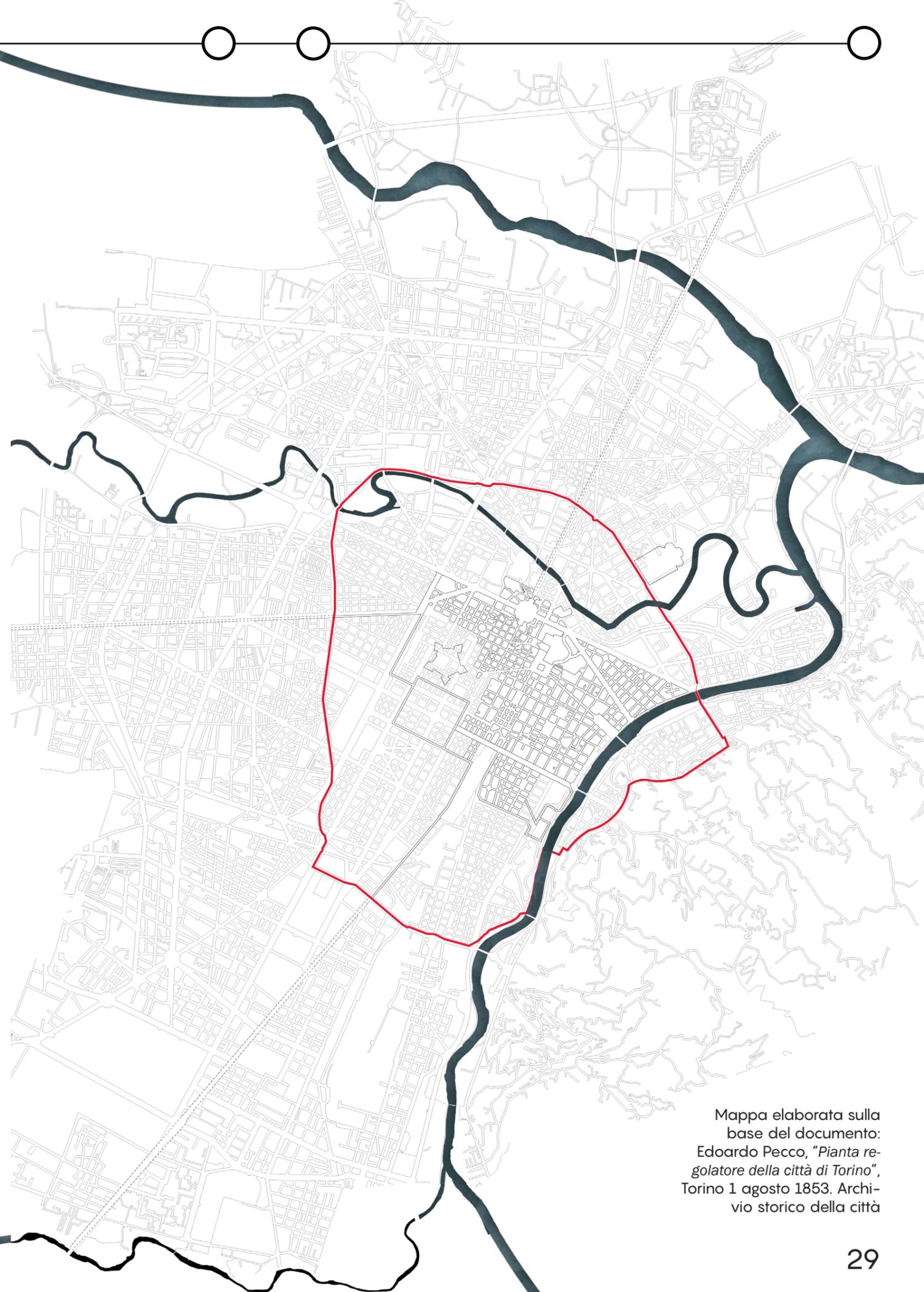
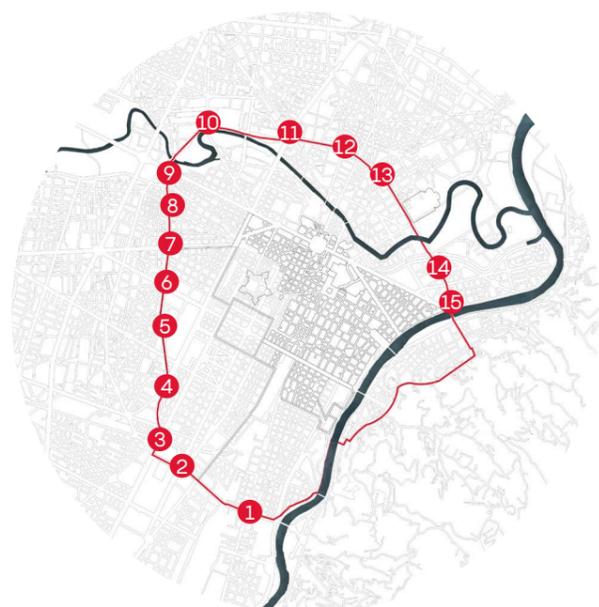
**territorio suburbano**  
(tutto il resto)

## CONFINE CINTA

Corso Bramante  
Corso Lepanto  
Corso Pascoli  
Corso De Nicola  
Corso Mediterraneo  
Corso Ferrucci  
Corso Tassoni  
Corso Svizzera  
Corso Vigevano  
Corso Novara  
Corso Tortona

## APERTURE DELLA CINTA

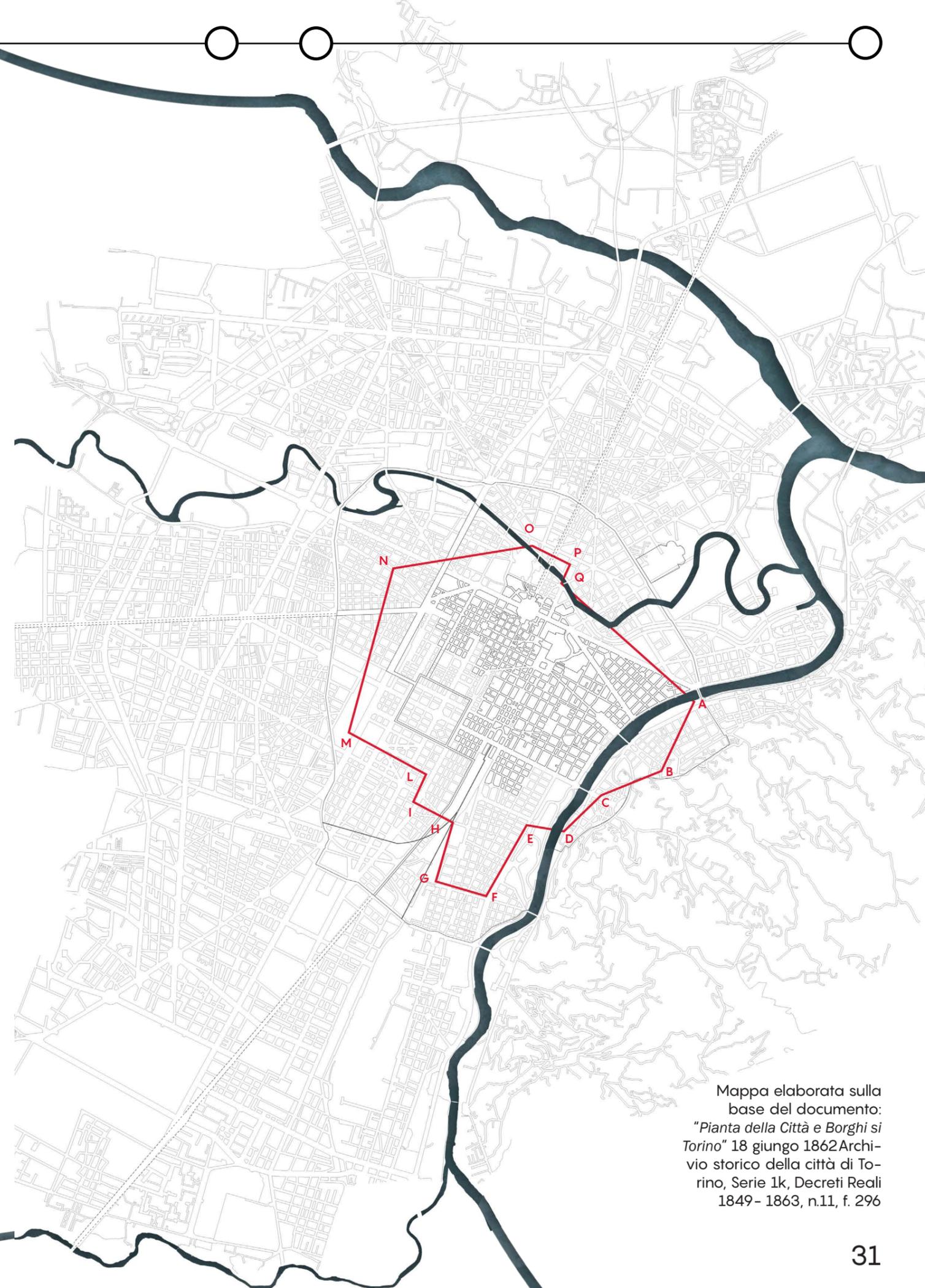
- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| 1. Piazza Carducci                         | 10. Piazza Piero della Francesca     |
| 2. Corso Lepanto-<br>Corso Filippo Turati  | 11. Piazza Baldissero                |
| 3. Corso De Gasperi-<br>Via Fratelli Carle | 12. Piazza Crispi                    |
| 4. Corso Mediterraneo                      | 13. Corso G. Cesare-<br>Corso Novara |
| 5. Via Monginevro- Cor-<br>so Ferrucci     | 14. Corso Tortona- Lun-<br>go Dora   |
| 6. Piazza Adriano                          | 15. Po incrocio Lungopo              |
| 7. Piazza Bernini                          | 16. Po incrocio Corso<br>Belgio      |
| 8. Via Cibrario- Corso<br>Tassoni          |                                      |
| 9. Sbocco di via San<br>Donato             |                                      |



Mapa elaborata sulla base del documento:  
Edoardo Pecco, "Pianta regolatore della città di Torino",  
Torino 1 agosto 1853. Archivio storico della città

Nel 1863 entra in vigore il **Regolamento per l'ornamento e la Polizia Edilizia della Città di Torino**. Si tratta di uno strumento normativo che, basandosi sulla delimitazione segnata dalla cinta daziaria del 1853, circoscrive un territorio in cui verrà adottato il nuovo regolamento.

Nel territorio all'interno della spezzata A-Q "diventavano cogenti i presupposti dell'espansione per assi regolari, ortogonali, in saldatura e prosecuzione degli assi e delle direttrici storiche della città, con l'esclusione dei soli nuclei (storicamente a vocazione produttiva e dalla forte connotazione morfologica) rappresentati dai borghi Dora, San Donato e Po, peraltro già esterni all'antico perimetro della fortificazione."<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Pia Davico, Chiara Devoti, Giovanni Maria Lupo, Micaela Vigliano, *La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino, 2014, p. 40

Mappa elaborata sulla base del documento: "Pianta della Città e Borghi si Torino" 18 giugno 1862 Archivio storico della città di Torino, Serie 1k, Decreti Reali 1849- 1863, n.11, f. 296

Alla fine degli anni '70 del XIX secolo, **dentro la cinta daziaria** si assiste ad una prima forma di espansione urbana. In particolare:

In direzione ovest, lungo la via di San Donato (**BORGO SAN DONATO**). Tale territorio è caratterizzato da corsi d'acqua che consentono la costruzione di manifatture. Già alla metà dell'Ottocento, quanto ancora quest'area non era urbanizzata, iniziano a sorgere tre importanti industrie: l'antica fabbrica d'armi di Valdocco, una fabbrica di maioliche e alcune concerie all'interno di una serie di cascine.

**BORGO SAN SALVARIO**: si tratta di un'area principalmente residenziale ed industriale. Il suo sviluppo "è determinato da una serie di fattori interagenti fra di loro, quali la presenza di n asse viario di grande comunicazione, come via Nizza (...), la vicinanza allo scalo ferroviario di Porta Nuova ed alle sue infrastrutture per il carico e scarico merci, la facilità delle comunicazioni non solo con l'esterno della città ma anche con il centro, la presenza di qualche canale atto a fornire forza motrice idraulica alle industrie, la scelta del Castello del Valentino e poi di tutta l'area circostante come sede di grandi esposizioni nazionali ed internazionali (...) ed infine il parco del Valentino, importante per uno sviluppo residenziale destinato anche a ceti medio-alti."<sup>1</sup>

Una prima forma di espansione urbana si registra anche nell'Oltredora, in prossimità della strada di Lanzo e di quella di Vercelli.

<sup>1</sup> Stefano Musso, Leonardo Gambino, *Il sogno della città industriale, Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri editori, 1994, p.31



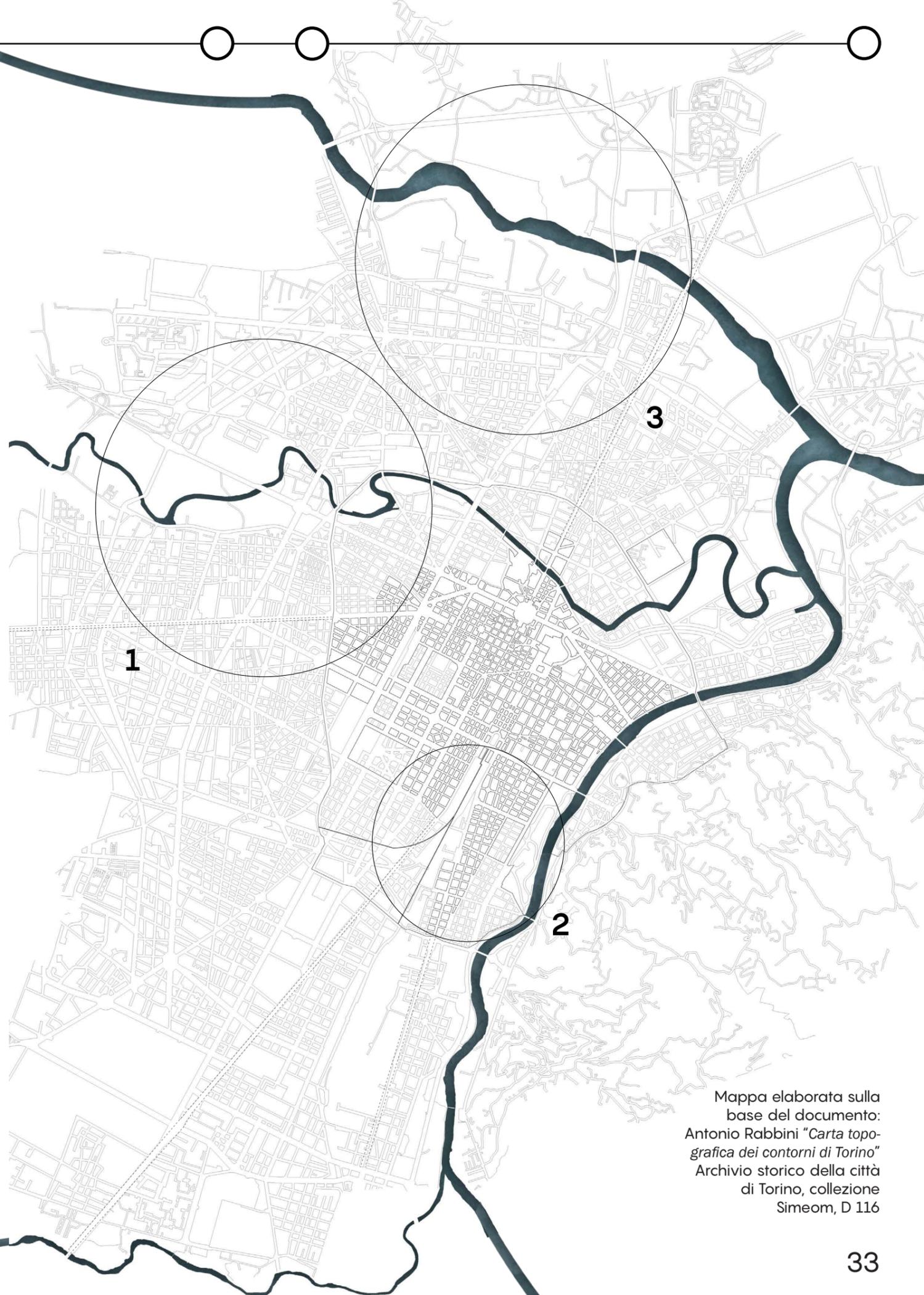
1



2



3



Mappa elaborata sulla base del documento: Antonio Rabbini "Carta topografica dei contorni di Torino" Archivio storico della città di Torino, collezione Simeom, D 116



1880

Nel 1880, seppur l'area entro cinta fosse lontana dalla sua saturazione, si inizia ad avvertire una prima forma di espansione nei territori oltre, in prossimità delle barriere. I principali addensamenti territoriali oltre cinta daziaria furono:

**BORGATA CERONDA, LUCENTO, BARRIERA VITTORIA, MADONNA DI CAMPAGNA.** L'espansione urbana in tale territorio è favorita dalla vicinanza al fiume Dora e la Stura che quindi garantisce l'inse-diamento di poli industriali.



1

**CAMPIDOGLIO,** in prossimità della barriera del Martinetto. In tale territorio di fondamentale importanza per la sua urbanizzazione è la presenza del polo industriale del Martinetto e di San Donato e Valdocco.

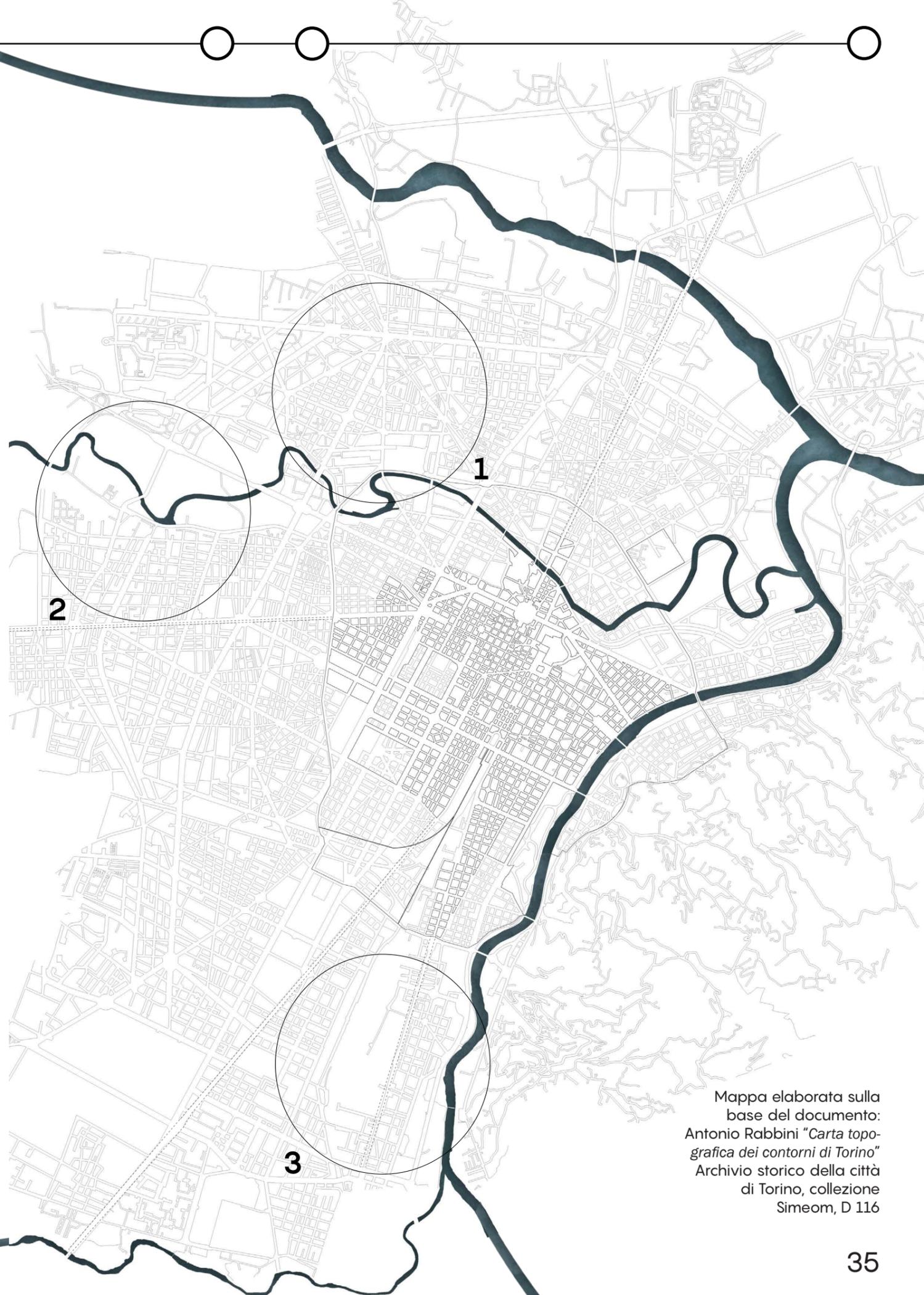


2

**BORGATA DELLA MOLINETTE,** oltre la barriera di Nizza e Lingotto. Lo sviluppo di tale area è assicurato della vicinanza all'asse viario di Via Nizza e alle industrie che su di essa si affacciano. Non distante vi è la stazione Porta Nuova e lo scalo merci Vallino



3



Mappa elaborata sulla base del documento: Antonio Rabbini "Carta topografica dei contorni di Torino" Archivio storico della città di Torino, collezione Simeom, D 116

I territori oltre cinta daziaria non furono interessati da nessun serio provvedimento normativo da parte della municipalità fino alla fine dell'Ottocento. Nel 1887 il Comune di preoccupa del "prolungamento o la regolarizzazione di alcune strade radiali importanti oltre la cinta daziaria (...) ci si limita a decretare il prolungamento in linea retta di tali vie e l'estensione dei regolamenti edilizi alla costruzione su ambo i lati di esse (come pure sul lato esterno della strada di circonvallazione) per una profondità di 30 metri."<sup>1</sup>

#### STRADE GIÀ ESISTENTI

per le quali viene prevista una loro regolarizzazione

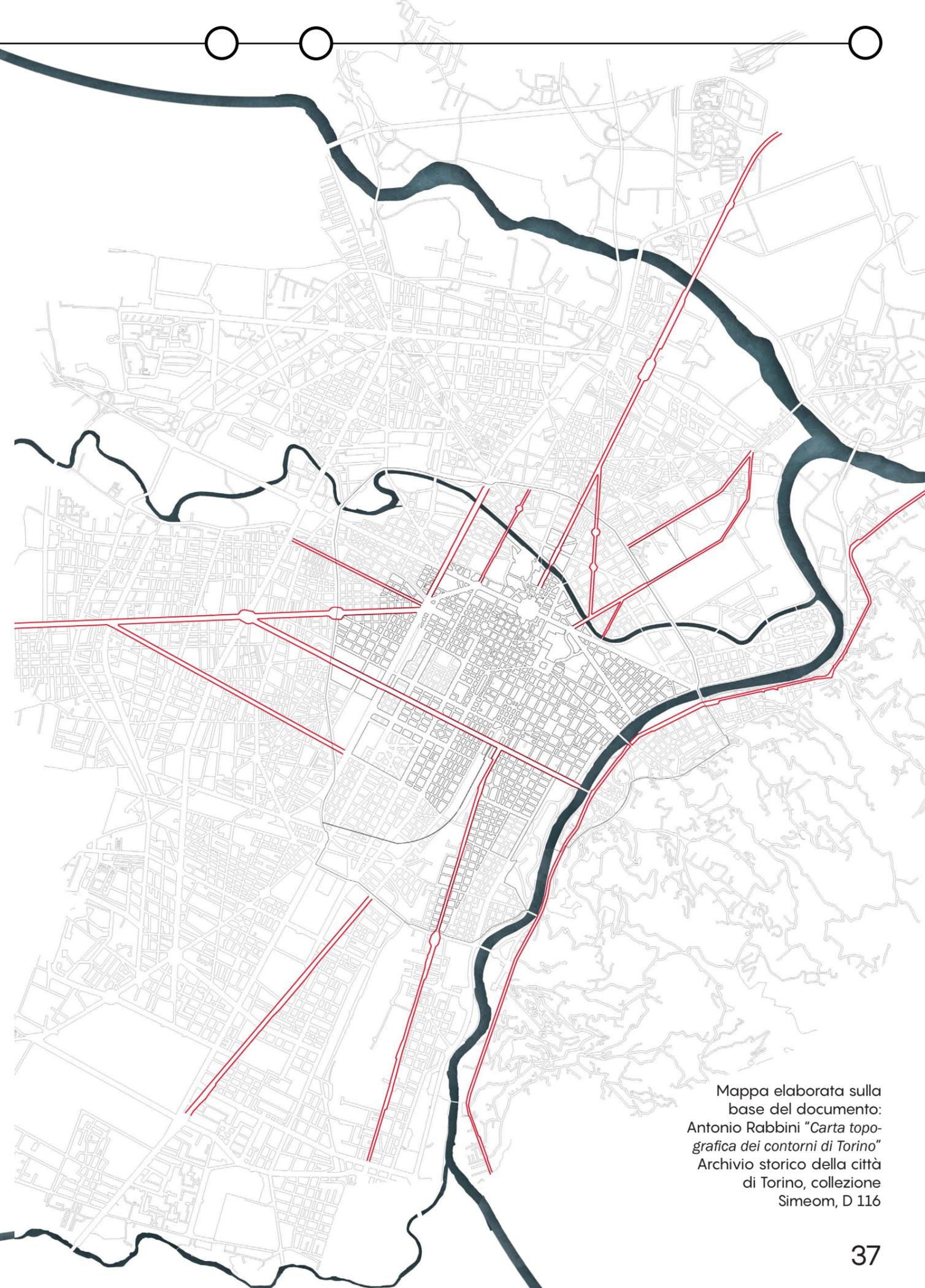
1. Via Nizza
2. Corso Unione Sovietica
3. Corso Orbassano
4. Corso Francia
5. Via Giachino-Stradella
6. Provinciale di Vercelli
7. Corso Regio Parco
8. Corso Casale
9. Corso Moncalieri

#### STRADE DA REALIZZARE

il tratto da regolarizzare non esisteva ancora

1. Corso Peschiera
2. Corso Vittorio
3. Via Cibrario
4. Corso Principe Oddone
5. Via Cigna
6. Corso Giulio Cesare
7. Corso Palermo
8. Via Bologna
9. Via Frontanesi

<sup>1</sup> Stefano Musso, Leonardo Gambino, *Il sogno della città industriale, Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri editori, 1994, p.35



Mappa elaborata sulla base del documento:  
Antonio Rabbini "Carta topografica dei contorni di Torino"  
Archivio storico della città di Torino, collezione Simeom, D 116

L'area all'interno della nuova cinta (denominata Frola, dal nome del sindaco che al tempo governava) comprende **39 kmq** ottenuti dalla somma dei quasi 17 (compresi nella cinta) più 15 (interessati da piani parziali fuori cinta) e altri 7 e mezzo inglobati nel nuovo piano di ampliamento.

## CONFINE CINTA

Corso Caduti sul Lavoro

Corso Giambone

Corso Cosenza

Corso Siracusa

Corso Trapani

Corso Potenza

Corso Lecce

Corso Lecce

Corso Grosseto

## LA FORMA DELLA CITTA'

Con tale piano si sceglie di dare una nuova forma alla città ed in particolare di disegnare "una rete lasca, deformata e stiracchiata non solo dalle strade e costruzioni già esistenti nel suburbio, ma ancor più dall'interazione di una serie di informi tangenziali, derivate dal tracciato della cinta daziaria ottocentesca e dalle (varie successive) proposte della sua amplificazione".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Stefano Musso, Leonardo Gambino, *Il sogno della città industriale, Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri editori, 1994, p.43

Mappa elaborata sulla base del documento: "Piano colle varianti approvate successivamente sino a marzo 1926" Archivio storico della città di Torino, Serie 1k, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1911-1931, n.15, tavola 5.

Il piano del 1906 non venne mai realizzato siccome si ci rende ben presto conto che il perimetro che esso circoscriveva sarebbe stato presto superato per via dell'accelerata espansione urbana che al tempo si registrava. Così nel 1912 il Consiglio Comunale approva un piano (CINTA ROSSI) che disegna un nuovo perimetro, più ampio del precedente. Tale piano però venne dopo poco tempo scartato grazie ad una legge speciale dello Stato. Tale legge prevedeva invece il recupero del piano del 1906 ma ampliandolo così da includere all'interno di esso altri sobborghi. La cinta Rossi è lunga 32 km e comprende un'area di 57 kmq.

### CONFINE CINTA

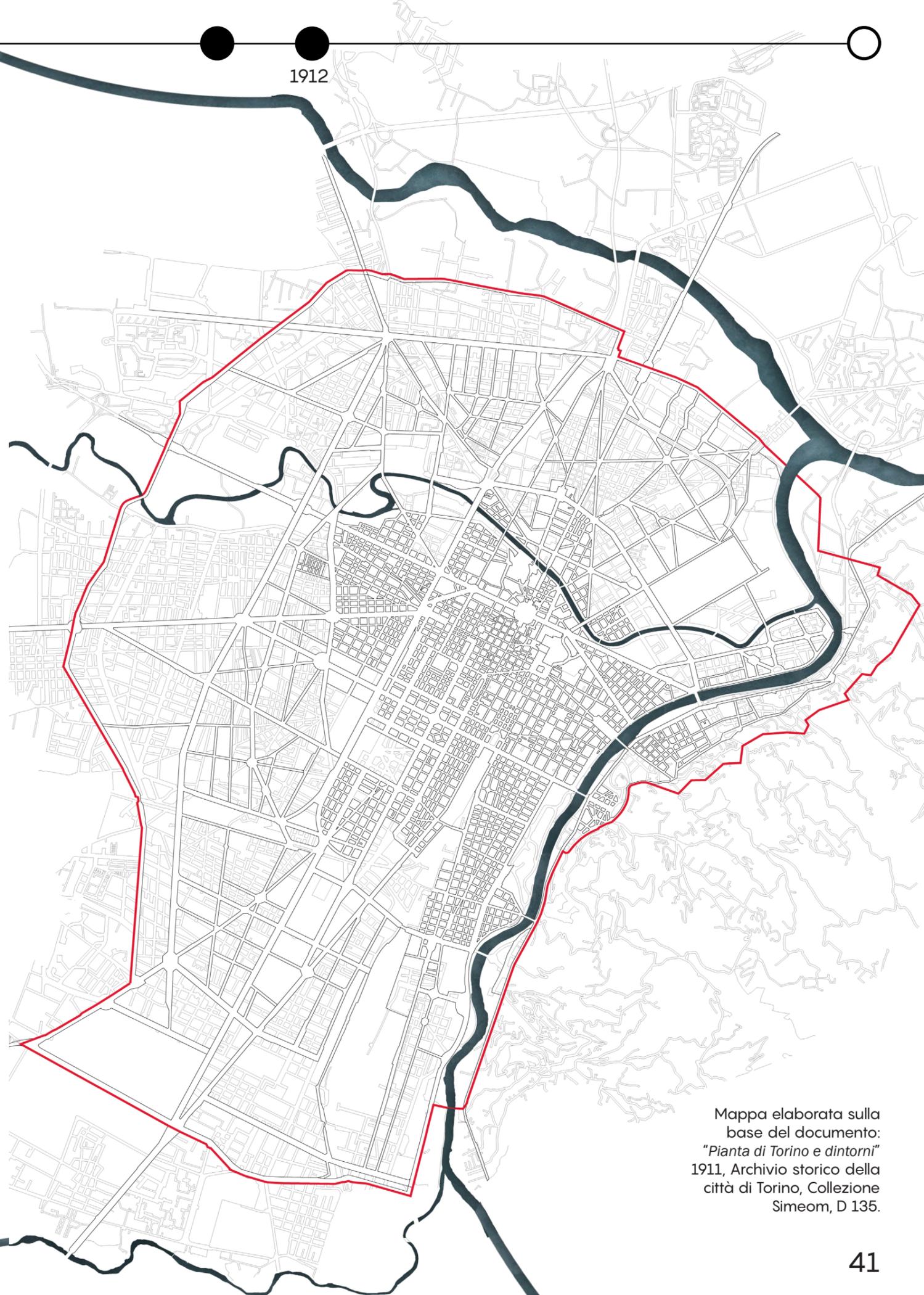
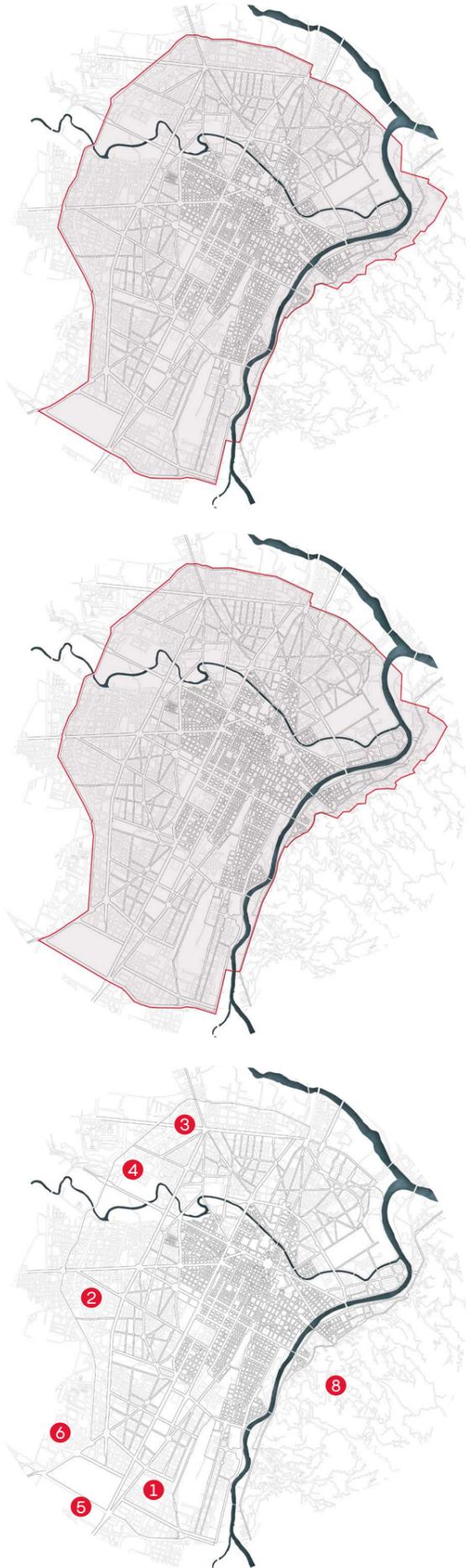
- Via Corradino
- Via Vigliani
- Via Settembrini
- Via Reni
- Via Mazzarello
- Via Botticelli
- Via Veronese
- Via Sansovino
- Via Cossa
- Via De Santics

### SONO INCLUSI NEL PIANO

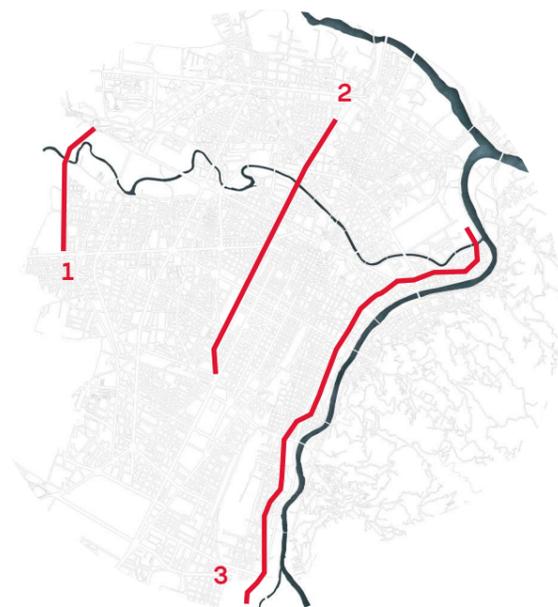
- 1. Lingotto
- 2. Pozzo Strada
- 3. Ceronda
- 4. Lucento

### SONO ESCLUSI DAL PIANO

- 5. Mirafiori
- 6. Gerbido
- 7. La zona lungo la Stura e tutto l'Oltrestura
- 8. La collina



Mappa elaborata sulla base del documento: "Pianta di Torino e dintorni" 1911, Archivio storico della città di Torino, Collezione Simeom, D 135.



Il progetto preliminare pubblicato nel 1991 del PRG (attuato successivamente nel 1995) mostra l'obiettivo che si intende perseguire ovvero quello delle riqualificazione del tessuto urbano torinese.

In particolare tale progetto mostra l'individuazione di 3 assi viari principali lungo i quali si focalizzano gli interventi:

1. Corso Marche: viene riconosciuto come l'asse viario lungo il quale si affacciano le attività produttive, terziarie e residenziali
2. Spina Centrale: in cui si focalizzano i principali interventi contenuti nel piano
3. Asse del Po: area intesa come luogo di loisir e dedicata alla cultura e al tempo libero

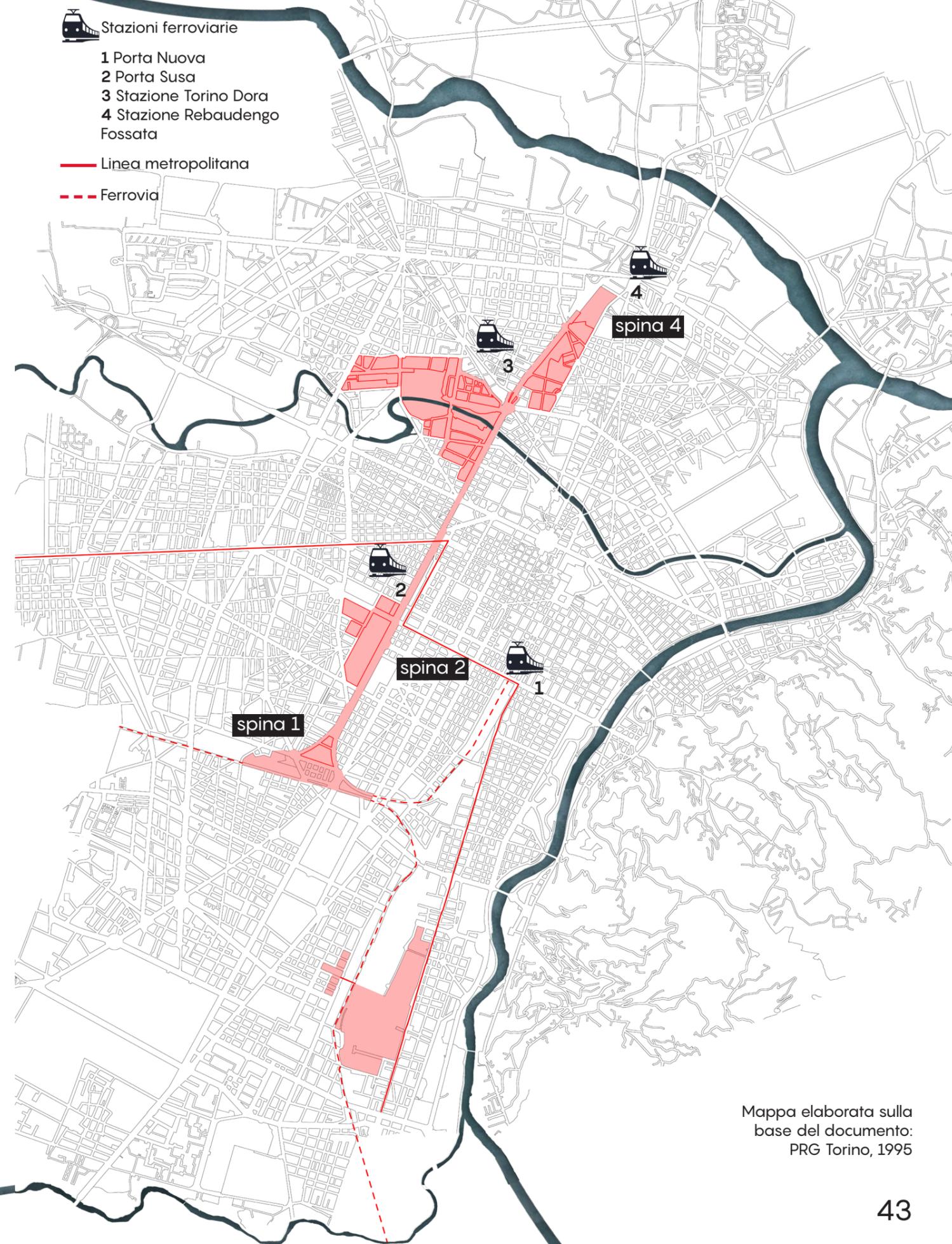
Il Piano Regolatore di Torino, approvato nel 1995 dalla Regione Piemonte, si articola in 4 ambiti:

**spina 1** fa riferimento all'area compresa fra corsi: Lione, Mediterraneo, Rosselli e Tirreno. La sua riqualificazione prevede il cambio di destinazione d'uso delle aree dismesse in edifici residenziali. Tali modifiche vennero eseguite fra il 1995 e il 2000.

**spina 2** fa riferimento all'area compresa tra Corso Pescheria e Piazza Statuto. Prevede la costruzione della nuova stazione ferroviaria di Porta Susa, la riqualificazione delle ex Officine Grandi Riparazioni e il rifacimento di Corso Inghilterra.

**spina 3** fa riferimento ad un territorio più ampio e per questo di più difficile gestione. In tale area un tempo sorgevano importanti stabilimenti industriali come le Ferriere Fiat, le Officine Savigliano, la Paracchi e la Michelin.

**spina 4** fa riferimento al comparto nord della città di Torino. Il piano prevede l'inserimento in corrispondenza di corso Vigevano di attività commerciali mentre lungo via Cigna di residenze. Inoltre, il piano per questa specifica area contempla la costruzione di una nuova stazione ferroviaria così da facilitare il collegamento con le linee metropolitane.



# comparto nord

Quanto segue è il lavoro di analisi storica riguarda il comparto nord, territorio entro il quale si localizza l'oggetto di interesse della presente tesi. Quest'area è stata oggetto di importanti trasformazioni che si sono principalmente susseguite dall'Ottocento in avanti e che ne hanno definito i suoi connotati, ancora oggi riconoscibili. Per tale ragione si è scelto di raccontare i rilevanti sviluppi attraverso una time line (che rimanda al medesimo arco temporale evidenziato nelle pagine precedenti).

Le mappe che seguono mostrano come lo sviluppo e le trasformazioni che riguardano il comparto nord siano state influenzate, in maniera preponderante, dal periodo di industrializzazione. È proprio l'industria a rappresentare il traino di questo territorio che nei primi anni dell'Ottocento non era altro che un'area suburbana costellata da piccole abitazioni rurali. A queste, nei primi anni dell'Ottocento, iniziano ad aggiungersi piccoli opifici tessili (vicini ai corsi d'acqua poiché rappresentava la loro forza motrice) e una serie di attrezzature urbane come un nuovo cimitero e una grande piazza urbana (Porta Palazzo). Dunque, tale territorio può essere sinteticamente descritto come un paesaggio prevalentemente rurale e scandito da prime infrastrutture. Alla fine del XIX secolo, il borgo San Donato è il territorio che maggiormente risente dello sviluppo industriale poiché è proprio qui che vengono costruite le principali fabbriche fra le quali si ricordano: due birrifici Metzger e Bosio- Caratsch, la conceria Fiorio, la fabbrica di cioccolato Caffarel e Talmone e infine i Mulini del Martinetto. Nei primi anni del Novecento iniziano a trovare spazio sempre più nuove industrie soprattutto specializzate nel settore metalmeccanico. Si ricorda la Fiar Ferriere, la CIMAT e Michelin Dora. È inevitabile che tale urbanizzazione industriale diventasse di interesse dell'amministrazione pubblica. Quest'ultima allora decide di intervenire ripensando innanzitutto al sistema infrastrutturale giungendo alla realizzazione nel 1919 dello Scalo Merci Vanchiglia. Successivamente alla prima guerra mondiale i maggiori opifici ricevano una forte spinta tanto che le principali industrie torinesi riescono a soddisfare le esigenze belliche.

Un'ulteriore occasione di sviluppo è data dalla ricostruzione post bellica che permette di introdurre nuove tecnologie nei processi industriali ed edilizi. Tra gli anni 30 e 50 del XX secolo, in questo territorio si registra così un'espansione edilizia data dalla sempre maggior richiesta di abitazioni per operai ma anche da un ridisegno dell'assetto viario che ora fa i conti con un sistema produttivo sempre più esteso. Ma ben presto però le cose

cambiano<sup>1</sup>. Le industrie iniziano ad abbandonare i loro insediamenti produttivi in quest'area mentre un'intensa attività edilizia residenziale e di servizi affiora.

<sup>1</sup> "Negli anni '30 la copertura dei canali, in funzione di salubrità e di accrescimento delle vie carrabili, porta ad una quasi totale perdita di un patrimonio tipico del lavoro, sedimentato nei cinque secoli precedenti, sia in termini di paesaggio produttivo che di tecnologie costruttive (...)". Rossella Maspoli, Agata Spaziante, Fabbriche, borghi e memoria. Processi e riuso post-industriale a Torino Nord, Alinea, 2012, pag. 96

"Strada della Venaria"

Alla fine del Settecento, l'area nord presenta un paesaggio rurale in quanto caratterizzato da case agricole con i relativi coltivi.

"Strada di Vercelli"

La "Strada del Regio Parco" è caratterizzata da un viale alberato. Tale strada fiancheggia un'estesa area dedicata alla piantagione e del tabacco che veniva successivamente lavorato nella Manifattura

"Regia Manifattura Tabacchi" realizzata nel 1758. Al suo interno accoglie la fabbrica della macine con annessi laboratori e magazzini. La struttura è caratterizzata da una serie di corti e ampi spazi che si sviluppano su più piani.



Mappa elaborata sulla base del documento: "Città e Territorio di Torino", architetto Carlo Randoni, 1790 c.a, ASCT, Collezione Simeom, serie D, n. 1799

- Edificato
- Assi viari
- Corsi d'acqua minori
- Fiume

La città di Torino, inseguita dall'occupazione napoleonica, perde la sua cinta muraria ed inizia così ad espandersi nei territori circostanti.

Nei primi anni dell'Ottocento la Manifattura Tabacchi viene ampliata poiché si assiste ad un miglioramento tecnico nella produzione e ad un aumento della domanda del prodotto.

Rettificata l'alveo del fiume Dora nella parte nord-est



Mappa elaborata sulla base del documento: "Catasto Napoleonico o Francese per mosse di coltura", Ingegnere Sappa, 1805, ASTO, Sezioni Riunite, Ministero delle Finanze, Catasto Napoleonico, f. VIII e IX.

- Edificato
- Assi viari
- Corsi d'acqua minori
- Fiume

La nuova grande piazza urbana di Porta Palazzo diviene il centro produttivo e dei servizi a nord della città in fase di espansione

Le turbine e i motori degli opifici già presenti erano approvvigionati dal canale del Martinetto dalla diga della Pellerina

Viene costruito nel 1830 il Ponte Mosca per consentire il passaggio lungo la "Strada" principale e il ponte Benne locato lungo l'asse della strada del Regio Parco

Tra gli anni '30 e '70 dell'Ottocento si pensa all'importanza e alla costruzione della ferrovia

I corsi d'acqua scorrono quasi paralleli al fiume Dora fino ad incontrare la Strada del Regio Parco.



Mappa elaborata sulla base del documento: "Carta Topografica dei contorni di Torino", Geometra Antonio Rabbini, 1867, ASCT, Collezione Simeom, serie D, n. 1812.

- Edificato
- Assi viari
- Corsi d'acqua minori
- Fiume

Il "Piano di Ampliamento" prevede la costruzione di slarghi ed intersezioni diagonali delle strade

Il "Piano di Ampliamento" definisce una perdita dell'ortogonalità che caratterizza la città più antica per così favorire la costruzione di isolati più ampi ed irregolari che avrebbero accolto l'insediamento industriale

1906

All'interno del piano di Ampliamento un ruolo importante è giocato dagli spazi a verde poiché sono utilizzati da un lato come fondale prospettico (vedi l'attuale piazzale Croce Rossa Italiana) e sia come elemento connettivo e residuale (vedi i giardini posti intorno allo scalo merci Vanchiglia e al cimitero)

L'attuale via Bologna diviene l'asse principale del comparto nord della città e determina l'apertura di un tridente viario che prosegue ad est verso la Manifattura Tabacchi.

Mappa elaborata sulla base del documento: "Piano colle varianti approvate successivamente sino a marzo 1926" Archivio storico della città di Torino, Serie 1k, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1911-1931, n.15, tavola 5.

- Slarghi stradali realizzati
- - - Corsi d'acqua minori cementificati
- Fiume

1912

Lungo l'attuale via Bologna iniziano a sorgere case popolari a servizio degli operai che lavorano nella zona ed in particolare lungo la fascia sud est della medesima strada si localizzano principalmente stabilimenti tessili, meccanici e militari.

La modifica del corso dell'alveo del fiume Dora nella parte di confluenza con il Po consente l'ampliamento del Cimitero Monumentale

La Manifattura Tabacchi occupa, in seguito a integrazioni e demolizioni per potersi adattare alle nuove esigenze produttive, agli inizi del Novecento una superficie di 32.000 metri quadrati ed è composta da 15 edifici.

Mappa elaborata sulla base del documento: "Pianta di Torino e dintorni" 1911, Archivio storico della città di Torino, Collezione Simeom, D 135.

— Strade e isolati presenti nel 1912  
■ Fiume

Fra via Cigna e la ferrovia e fra Corso Vercelli e corso Novara si localizzano principalmente le industrie siderurgiche e metalmeccaniche.

Negli anni '30 per ragioni di salubrità molti canali vengono coperti favorendo la costruzione di vie carrabili.

Da notare come lo scalo merci Vanchiglia si sceglie di farlo raccordare alla Manifattura Tabacchi così da facilitare l'approvvigionamento e la distribuzione del tabacco.



— Strade e iso-  
lati presenti  
nel 1930

■ Fiume

Il PRG del 1995 ha previsto per questa specifica area (denominata Spina 3) la riqualificazione di 121 ettari di territorio di stampo industriale. In particolare qui vi sorgevano i seguenti stabilimenti: le Ferriere Fiat, la Michelin, la Savigliano e la Paracchi. Secondo il piano in questa area sono previste l'inserimento:

1. Un parco tecnologico, Environment Park

2. Edifici per il commercio

3. Residenze temporanee e destinate dopo l'evento delle Olimpiadi del 2006 a residenza, commercio, strutture alberghiere e attività terziarie

4. Parco Dora, il polmone verde di tutto il PRG

5. Chiesa del Santo Volto progettata da Mario Botta

Anche quest'area è stata dai primi anni del '900 occupata da stabilimenti industriali dismessi negli anni '80. Il progetto proposto nel PRG per la spina 4 prevede la realizzazione principalmente di edifici residenziali e della costruzione di una nuova stazione ferroviaria "Rebaudengo".

■ Superficie interessata dal PRG del 1995

■ Fiume

## in conclusione

Dall'esame della cartografia storica della città di Torino, che è stata ridisegnata al fine di valutare i principali sviluppi e trasformazioni che l'hanno investita, è possibile notare come il comparto nord abbia rappresentato a lungo il centro di una vertiginosa crescita indotta dall'attività industriale. Questo territorio, essendo ricco di acqua, si è rivelato particolarmente funzionale per gli scopi produttivi precedenti all'elettrificazione industriale<sup>1</sup>. Quest'ultimo evento ha rappresentato un elemento cruciale per le sorti di questo territorio poiché provocò la dismissione e il trasferimento delle principali fabbriche altrove. A partire dagli anni '80 in avanti, a Torino, così come stava già accadendo anche in altre città italiane e non solo, si iniziano a identificare dei "vuoti urbani". "I vuoti urbani cominciavano ad aumentare e non erano solamente le aree industriali ad essere dismesse ma anche le infrastrutture, come parti aree ferro-

---

1 "Agli svantaggi della forza motrice idraulica, dovuti alla variabilità della portata d'acqua dei torrenti e delle bealere, si era rimediato con motori a vapore, cercando però di limitare l'uso, dato dall'alto costo del carbone che doveva essere importato (perciò erano meno svantaggiati gli stabilimenti più vicini alla ferrovia). L'energia elettrica dal 1896- poco dopo che è stata resa tecnicamente applicabile come forza motrice ai motori industriali (mentre prima era usata solo per l'illuminazione) - viene prodotta e distribuita a Torino dalla S.A. Alta Italia". Leonardo Gambino, *Il sogno della città industriale. Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri, Milano, 1994, pag. 35.

viarie, depositi, scuole, ospedali, caserme<sup>2</sup>". I Piani di Ampliamento e Sviluppo che si sono susseguiti negli anni non sono stati tutti in grado di affrontare in maniera consapevole ed efficace le effettive difficoltà di un territorio che muta i suoi connotati così velocemente. Solo alla fine del secolo scorso una nuova prospettiva, e sicuramente consapevole, appare evidenziare un cambio di rotta. Di fatti, il PRG del 1995 ci mostra come si inizia a far sempre più spazio a prospettive di sviluppo urbano che contemplano il riuso di aree ed edifici abbandonati che, nel caso torinese, presentano un carattere industriale.

---

2 Maria Vanessa Barraco, *Mappatura delle aree industriali dismesse a Torino*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico- ambientale, anno accademico 2020-2021, pag. 15.

dal processo di urbanizzazione alla dismissione e  
riqualificazione industriale di Torino

---

# capitolo 3

## introduzione

Lo studio affrontato nel terzo capitolo è strettamente finalizzato alla valutazione di fenomeni storici ritenuti rilevanti che hanno comportato un mutamento sostanziale non solo a livello urbano<sup>1</sup> (nel contesto in esame) ma anche a livello culturale e sociale nei riguardi del patrimonio industriale.

Questo lavoro è raccontato attraverso una timeline che consente di descrivere, in maniera sintetica, quelli che sono stati i principali eventi riguardanti la storia dell'industria torinese dunque partendo dagli ultimi anni del XIX secolo sino al giorno d'oggi.

L'intenzione alla base di questo studio è quella di mostrare come il processo di industrializzazione abbia orientato l'assetto urbano della città verso nuovi scenari e come la successiva fase di dismissione abbia posto nuovi quesiti.

---

<sup>1</sup> Alla metà del secolo scorso, il Piemonte si classifica come seconda regione più industrializzata. Molte di queste industrie è a Torino che sorgevano e più nello specifico nel comparto Nord. Di fatti, il censimento del 1881 dimostra come il 27% della popolazione era impiegato nel settore industriale. Il fatto che il maggior numero di fabbriche trovasse spazio proprio nella zona settentrionale della città è spiegato dalla presenza di numerosi corsi d'acqua che, fino al periodo dell'elettrificazione, rappresentavano la loro forza motrice. Quando le industrie iniziano ad abbandonare tale territorio, negli anni Ottanta del XX secolo è possibile calcolare circa 2,5 milioni di metri quadrati di aree dismesse.

Il racconto dunque si sviluppa partendo dal fenomeno dell'urbanizzazione industriale alla sua dismissione, ricordando le principali Convenzioni e Rapporti che dal secolo scorso si sono susseguiti e che hanno trattato il tema dell'archeologia industriale e dello sviluppo sostenibile al fine di comprendere quelle che possano essere le migliori strategie e approcci da utilizzare per la riconversione dell'area oggetto di indagine. Infatti, la presente narrazione termina con l'introduzione degli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.

## 1880

Un censimento compiuto nel 1881 mostra come il 27 % della popolazione torinese è impiegata nel settore industriale più particolarmente in quello metalmeccanico. Le principali industrie alla fine dell'Ottocento sono situate nel comparto nord della città.

1. Officine Savigliano
2. Ansaldo Automobili
3. Nebiolo
- 4.
5. Ferriere Piemontesi
6. FIAT

## 1880 - 1936

Quando nei primi del Novecento venne introdotta la corrente elettrica nel settore industriale, iniziarono a sorgere stabilimenti anche in aree distanti dai corsi d'acqua. Negli anni '20 e '30 vengono costruiti tre principali stabilimenti industriali appartenenti al gruppo FIAT:

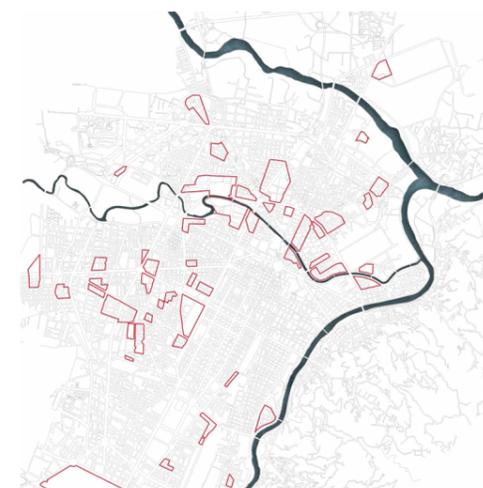
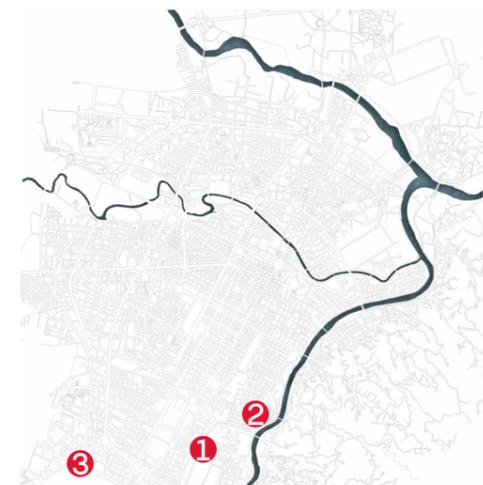
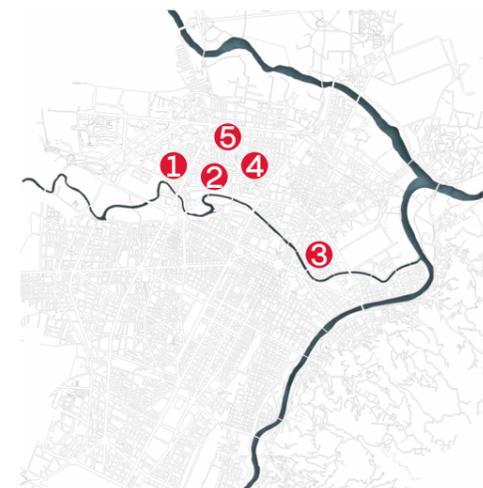
1. FIAT Lingotto
2. FIAT in corso Dante
3. FIAT Mirafiori

## 1890 - 1955

La mappa accanto illustra dove sono localizzate principali aree e impianti industriali nel 1947.

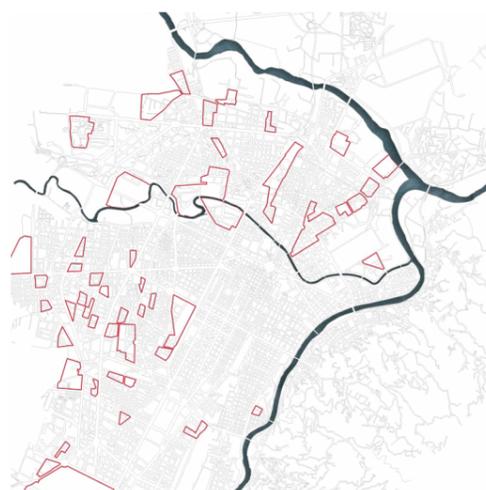
## 1955

Intanto, in Europa e non solo, inizia ad emergere il tema della dismissione industriale che innesca una serie di riflessioni e dibattiti soprattutto negli anni seguenti. Il primo a parlare di *archeologia industriale* fu un professore dell'università di Birmingham, Michael Rix, quando scrisse un articolo pubblicato nella rivista *The Amateur Historian*.



## 1955- 1972

Fino agli anni '70, l'Italia è investita dal boom economico e la città di Torino vede sempre più realizzare industrie nel suo territorio. La mappa di fianco riporta le principali aree e impianti industriali in Torino nel 1971.



## 1972- 1987

Già a partire dagli anni '70, ma in modo particolare nei primi anni '80 inizia il fenomeno della dismissione industriale. Le cause di questo fenomeno sono molteplici e possono essere di seguito sintetizzate:

1. Obsolescenza degli stabilimenti industriali
2. Calo di domande di un determinato prodotto
3. Aumento dei costi per il sostentamento dell'industria
4. Inquinamento dei territori
5. Mancanze di materie prime
6. Crisi energetiche del 1973
7. Sviluppo negli anni '80 di nuove tecnologie e delle possibilità di utilizzo di infrastrutture nuove in grado di consentire l'allargamento sul mercato globale.

Nella città di Torino tale fenomeno può esser fatto coincidere convenzionalmente con la dismissione nel 1982 della FIAT Lingotto a cui seguiranno successivamente quella di tanti altri stabilimenti industriali sempre nella parte settentrionale del capoluogo piemontese. La mappa accanto mostra le principali aree industriali dismesse a Torino nel 1989.



## 1972

Nel 1972, l'UNESCO adotta la Convenzione sul patrimonio mondiale culturale e naturale. Proprio all'interno di questo clima storico si anima sempre più il dibattito sui beni da tutelare e salvaguardare. Nasce allora la disciplina archeologia industriale con l'obiettivo di studiare, valutare e conservare (qualora fosse il caso) il patrimonio industriale. Tale disciplina viene descritta nell'Enciclopedia Treccani come:

"Scienza che studia le origini e lo sviluppo della civiltà delle macchine e i segni lasciati dal processo di industrializzazione nella vita quotidiana, nella cultura e nella società". (Bruno Corti, Enciclopedia Italiana, V appendice, Treccani, 1991).

## 1987

Nel 1987 viene introdotto all'interno del rapporto Brundtland il concetto di *sviluppo sostenibile* per indicare "quello sviluppo che consente alla generazione presente di soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri".<sup>1</sup>

A partire dagli anni '80 si inizia a pensare che le aree ormai dismesse possono rappresentare una effettiva risorsa in quanto, cariche di potenziale costruttivo quanto rispetto alla posizione centrale (e molto spesso sono locate in prossimità di stazioni ferroviarie) che occupano nei centri urbani, sono in grado di accogliere nuove funzioni.

## 1987- 1990

E' possibile riassumere in una tabella il quadro del fenomeno di dismissione industriale che ha colpito la città di Torino a partire dagli anni '80.

Tabella rielaborata personalmente, fonte: E. Danse-  
ro (a curi di), Working Papers. Le aree urbane di-  
smesse: un problema, una risorsa, n.7).

| Anno di dismissione | Numero di stabilimenti | Area di calpestio in mq |
|---------------------|------------------------|-------------------------|
| 1978                | 1                      | 16.000                  |
| 1979                | 2                      | 5.330                   |
| 1980                | 1                      | 650                     |
| 1981                | 2                      | 59.980                  |
| 1982                | 4                      | 128.140                 |
| 1983                | 8                      | 203.002                 |
| 1984                | 10                     | 15.102                  |
| 1985                | 15                     | 239.209                 |
| 1986                | 16                     | 81.183                  |
| 1987                | 23                     | 48.627                  |
| 1988                | 19                     | 89.839                  |
| 1989                | 4                      | 80.258                  |

<sup>1</sup> Admin.ch, 1987: *Rapporto Brundtland*: www.admin.ch.com (ult. cons. 2023.04.30)

# dismissione industriale

# riqualificazione

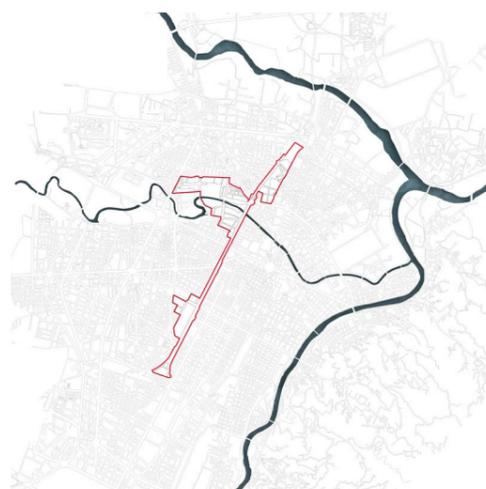
→ 2015

193 Paesi appartenenti all'ONU hanno deciso, nel 2015, di perseguire gli obiettivi inseriti nell'Agenda 2030 volti allo sviluppo sostenibile e fra questi vi rientra il contenimento di consumo di suolo. Ciò mostra come a livello mondiale è sempre più forte e vivo la volontà di intervenire su un patrimonio oggi dismesso per così limitare l'utilizzo di suolo oggi vergine. Per far ciò è dunque utili e indispensabile far leva su politiche di riuso e riqualificazione.

**1990-1995** →

Il progetto preliminare per il nuovo PRG di Torino viene approvato nel 1991 e prevedeva il recupero di ingenti parti di città in corrispondenza di tre assi viari (Corso Marche, Spina Centrale, Asse del Po).

Obiettivo del piano era quello di riqualificare il territorio in quanto risultava impossibile un ulteriore consumo di suolo e di fatti le parti non costruite rimangono solo i parchi urbani e le aree lungo i fiumi insieme alle zone collinari.



**1995-2013** →

Nel 2013 viene approvato il Piano "Lo Russo" che comprende un insieme di progetti volti alla riqualificazione di aree dismesse presenti nel territorio torinese. Gli interventi contenuti nel piano riguardano esclusivamente aree già insediate in grado di essere rifunzionalizzate. In particolare, fra gli interventi previsti dal suddetto piano si ricordano:

1. L'operazione immobiliare "Variante 200"
2. Palazzo del Lavoro
3. Area Tne Mirafiori
4. Ex Thyssen
5. Area Combi
6. Variante Patrimonio 2013
7. Biotecnologie molecolari scalo Vallino
8. Piano città- Falchera
9. Immobili Gtt
10. Protocollo caserme
11. Ex Ogr

casi studio comparabili in Europa, in Italia e a Torino

---

# capitolo 4

## introduzione

Nel quarto capitolo sono stati selezionati quindici casi studi ritenuti emblematici di trasformazione e valorizzazione di ex edifici industriali.

L'obiettivo principale affrontato in questa quarta parte era quella di descrivere la storia e i processi che hanno interessato importanti industrie dismesse per poter così trarne delle conclusioni utili al presente lavoro di tesi. Gli esempi sono stati ricercati in Europa, in Italia e, più nello specifico, nel territorio torinese. Inoltre, si è tentato di individuare un panorama di differenti tipologie edilizie. Di fatti, vengono descritte ex centrali elettriche di grandi dimensioni così come ex vetrerie, zuccherifici, birrifici etc. Alcune di questi edifici sono posizionati nel cuore pulsante di importanti città mentre altre locate nelle periferie più distanti dal centro cittadino.

Questo tipo di lavoro di indagine si basa sulla volontà di comprendere come a partire dal secolo scorso si è tentato di metter mano a dei "ruderì" col fine di valorizzarne i loro aspetti e renderli nuovamente funzionali. Per ogni caso studio viene riportata di seguito una scheda. Ciascuna scheda racconta brevemente i principali eventi che hanno interessato l'edificio in questione in ordine cronologico e descrive in maniera sintetica la sua storia, dunque la sua funzione originaria per la quale era stata progettata. Viene inoltre descritto

anche il suo processo di recupero successivo alla sua dismissione e dunque la sua funzione attuale. Infine è riportata una breve presentazione della struttura stessa, i materiali tanto quanto i suoi aspetti caratteristici costruttivi.

## CASI STUDIO\_Europa

I casi studio di seguito riportati fanno riferimento ad alcuni esempi di recupero e rifunzionalizzazione di ex edifici industriali tra i più rilevanti nel panorama europeo. Questo genere di lavoro ha l'obiettivo di mostrare come si è tentato di agire nei confronti di una preesistenza che (nella maggior parte dei casi studio selezionati) ricopre un ruolo cruciale nell'assetto urbano. La scelta di tali casi studio è stata determinata dalla volontà di ricercare da un lato delle *best practice* di riutilizzo industriale ma anche, e soprattutto, di riconoscere una serie di progetti che, ognuno in maniera differente, sono riusciti a delineare un cambio di rotta nella cultura architettonica europea.

Si pensi per esempio al caso della Tate Modern ovvero ad un ex centrale elettrica locata nel cuore della città di Londra, sulle sponde del fiume Tamigi e dinanzi uno dei monumenti più importanti inglesi nonché la Cattedrale di San Paolo. Il progetto di ristrutturazione portato avanti dallo studio di Herzog & de Meuron *"ha rispettato pienamente il carattere originale dell'edificio, conservandone l'involucro in muratura e le sembianze di un tempo."*<sup>1</sup> Caso molto simile è rappresentato dai quattro Gasometri di Vienna che distano dalla piazza principale della capitale austriaca (Piazza di Santo Stefano) pochi metri.

Altro ex edificio industriale posizionato nel centro urbano è la Fabbrica di Poznanski, riconosciuto oggi come il più grande complesso nel suo genere (ospita al suo interno un museo, centro commerciale e di intrattenimento) dell'intera Polonia.

Si ricorda ancora il caso di Essen per il Red Dot Design Zentrum. Si è scelto di riutilizzare parte di un complesso industriale al cui interno, un tempo, si estraeva e si lavorava il carbone. Di fatti, seppur il complesso sia composto da numerosi volumi, in questo caso l'intervento di Norman Foster del 1989 ha riguardato una sala caldaie (chiamate in tedesco Kesselhaus) al cui interno viene inserito un nuovo Centro del Design.

Infine, si è scelto di riportare un'ulteriore caso emblematico di riuso industriale però decentrato ma che manifesta, questa volta, la sensibilità e l'interesse nutrito da parte di un privato nei con-

fronti di un edificio destinato all'abbattimento. Ci troviamo in una piccola città (Sant Just Desvern) non molto distante da Barcellona. In questo caso, l'architetto Ricardo Bofill riconosce in un ex cementificio il luogo perfetto per il suo atelier e dimora personale. Attraverso un'importante azione di restauro, è riuscito a mantenere in vita un bene ormai dismesso e oggetto di degrado.

1 Federica Angelucci, Antonio Binetti, *Le ex fonderie Nebiolo: da patrimonio industriale ad occasione di rinnovo urbano*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile, anno accademico: 2014-2015, pag.

# 01 /05

**TATE MODERN**  
Londra, Regno Unito



# 02 /05

**RED DOT DESIGN ZENTRUM**  
Essen, Germania



# 03 /05

**FABBRICA POZNANSKI**  
Lodz, Polonia



# 04 /05

**LA FABRICA DI BOFILL**  
Sant Just Desvern, Spagna



# 05 /05

**I 4 GASOMETRI**  
Vienna, Austria



Figura 1  
 Interno dell'ex centrale elettrica  
[www.tateorg.uk](http://www.tateorg.uk)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 Interno dell'ex centrale elettrica  
[www.tateorg.uk](http://www.tateorg.uk)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Interno dell'ex centrale elettrica  
[www.tateorg.uk](http://www.tateorg.uk)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

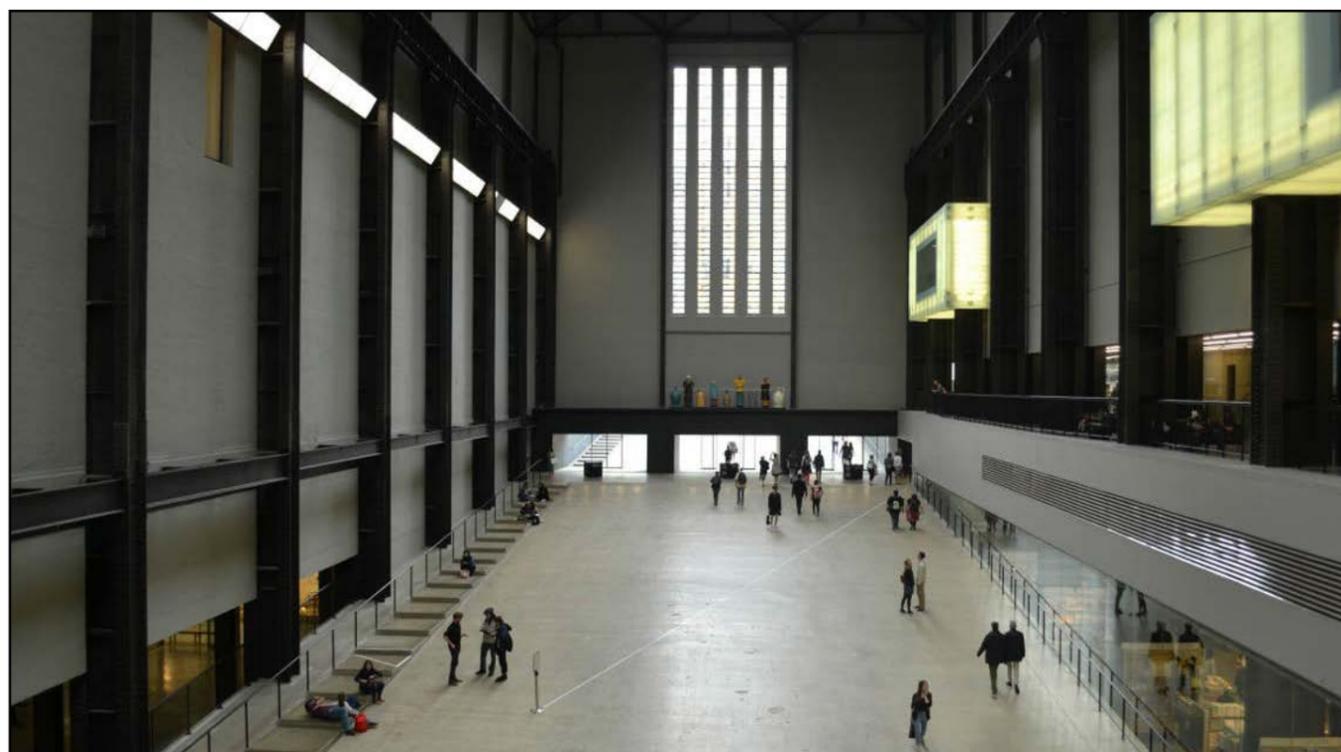
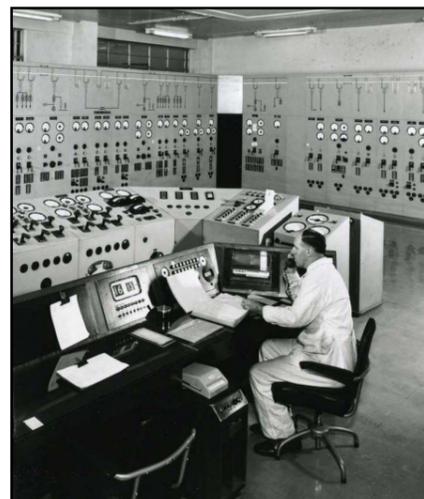


Figura 4  
 Interno del museo Tate Modern, foto di Simona Denise Deiana,  
[www.Lifegatedaly.it](http://www.Lifegatedaly.it)  
 (ult. cons. 11.06.2023)

## CRONOLOGIA

- 1947: inizio della costruzione
- 1963: ripresa della costruzione
- 1981: dismissione della centrale elettrica
- 1996: l'agenzia English Partnership finanzia con 12 milioni di sterline la rigenerazione dell'ex centrale
- 1997: inizio lavori di cantiere
- 2000: la Tate Modern apre le porte al pubblico
- 2012: realizzazione del primo ampliamento
- 2016: realizzazione del secondo ampliamento

## ATTUALMENTE

Oggi, nell'ex centrale elettrica, trova spazio una grande galleria di arte moderna, un auditorium (in grado di garantire 260 posti a sedere), una terrazza panoramica, un ristorante, e delle sale per conferenze, proiezioni e laboratori d'arte.

## STORIA

L'edificio viene realizzato tra il 1947 e il 1963 su progetto dell'architetto Giles Gilbert Scott con lo scopo di accogliere al suo interno una centrale elettrica nominata Bankside Power Station. Per via della sua posizione nel cuore della città londinese, più nello specifico dinanzi la Cattedrale di St. Paul e il fiume Tamigi, il progettista dovette porre maggior attenzione alla forma che tale centrale elettrica avrebbe dovuta avere. Fondamentale era riuscire a realizzare una struttura meno impattante possibile e dunque dotata di un solo, ma imponente, camino. Nel 1981 la centrale elettrica cessa la sua produzione e si iniziano così a susseguire una serie di proposte per riutilizzare gli spazi ormai dismessi fin tanto che, nel 1994 la Tate Trustees decise di stabilire nell'ex centrale elettrica la galleria d'arte moderna e contemporanea internazionale. Affinché tale idea divenne realtà, venne bandito nel 1995 un corso internazionale.

## LA STRUTTURA

La struttura originaria venne realizzata in acciaio con tamponamento in mattoni. Delle ampie finestre, lunghe e strette, connotano l'edificio mentre all'interno è possibile riconoscere uno spazio aperto suddiviso in tre navate che corrono parallele rispetto al fiume. Herzog e de Meuron quando si occupano della riconversione dell'ex centrale elettrica in museo, tentano di mantenere quanto più possibile il carattere industriale della struttura e ciò è possibile notarlo dall'utilizzo dei materiali stessi come per esempio del metallo a vista. Gli architetti svizzeri ripensano alla distribuzione degli spazi interni per tentare di dare connessione e continuità alle diverse aree che accolgono la galleria d'arte. L'esterno non riceve importanti modifiche e di fatti mantiene quelli che erano i prospetti originari con mattoni scuri a vista. Sul tetto invece si sceglie di intervenire in maniera più netta attraverso l'inserimento di una nuova copertura trasparente che permette un'ingente quantità di luce di giorno.

Fonti consultate:

TATE, *Storia della Tate Modern*: <https://www.tate.org.uk/about-us/history-tate/history-tate-modern> (ult. cons. 14.06.2023)

Wikipedia, *Tate Modern*: [https://it.wikipedia.org/wiki/Tate\\_Modern](https://it.wikipedia.org/wiki/Tate_Modern) (ult. cons. 14.06.2023)

TEKNORIG, *Riuso del patrimonio ex industriale: la nuova Tate Modern di Londra*: <https://www.teknoring.com/news/progettazione/riuso-patrimonio-ex-industriale-nuova-tate-modern-londra/> (ult. cons. 14.06.2023)

Luogo: Essen, Germania

Periodo di costruzione: 1927- 1932  
 Progettista: Martin Kremmer e Fritz Schupp  
 Destinazione d'uso originaria: Fabbrica di carbone

Periodo della riqualificazione: 1989  
 Progettista: Norman Foster  
 Nuova destinazione d'uso: Centro espositivo e museo

Figura 1  
 Norman Foster durante il cantiere  
[www.red-dot-design-museum.org](http://www.red-dot-design-museum.org)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 L'ex fabbrica di carbone allo stato di rovina  
[www.red-dot.org](http://www.red-dot.org)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Interno del Red Dot Design Zentrum  
[www.red-dot.org](http://www.red-dot.org)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



## CRONOLOGIA

- 1927- 1932: periodo di costruzione della fabbrica
- 1989: progetto di restauro di Norman Foster.

## STORIA

Originariamente all'interno della struttura veniva estratto e preparato il carbone della Zollverein di Essen. Quando la fabbrica venne dismessa, si occupò della sua riqualificazione Norman Foster. Egli dovette ripensare gli spazi affinché fossero in grado di accogliere un nuovo centro del Design tedesco.

## LA STRUTTURA

La struttura si compone di una serie di fabbricati che sono disposti in corrispondenza di due assi ortogonali. Quando Norman Foster si occupò della riqualificazione l'obiettivo primario era quello di conservare la natura dell'edificio tanto al suo interno quanto all'esterno. Per tale ragione, vennero mantenute una considerevole parte di strutture e macchinari della produzione di carbone. Le caldaie ricoprono un ruolo cruciale nel progetto tanto che l'architetto scelse di mantenerne solo una intatta mentre le altre ripensarle come degli spazi vuoti in cui è possibile accedere e osservare la loro altezza. La struttura portante dell'edificio venne mantenuta mentre, i nuovi ambienti sono sostenuti da una struttura indipendente dalla prima, di fatto è autoportante. I percorsi interni sono garantiti da passerelle in cemento che per via della loro sottile sezione sembrano sospesi nel vuoto.



## ATTUALMENTE

Oggi, all'interno della struttura, trovano spazio: centri espositivi, aree per fiere e museo.

Fonti consultate:

NORD RHEIN WEST FALEN, *Red Dot Design Museum presso lo Zollverein, patrimonio dell'umanità di Essen*, <https://www.nrw-tourism.com/a-red-dot-design-museum-essen> (ult. cons. 14.06.2023)

FOSTER+PARTNERS, *Museo del Design Red Dot*: <https://www.fosterandpartners.com/projects/red-dot-design-museum> (ult. cons. 14.06.2023)

Figura 1  
 Esterno della fabbrica prima del restauro  
[www.neosnet.it](http://www.neosnet.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 Ingresso dell'ex fabbrica tessile  
[www.polonia.travel.it](http://www.polonia.travel.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

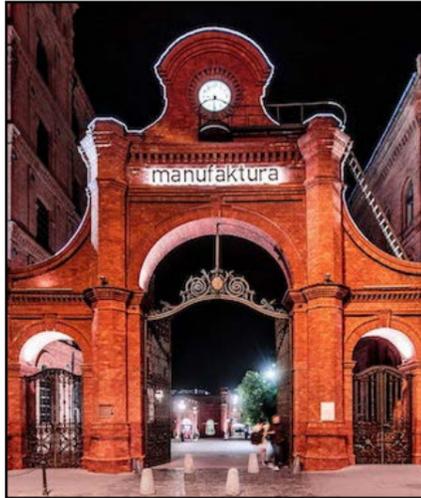


Figura 3  
 Esterno del nuovo centro commerciale,  
[www.polonia.travel.it](http://www.polonia.travel.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

## EX FABBRICA POZNANSKI

### CRONOLOGIA

- 1829: anno di costruzione dell'industria
- 2006: anno di avvio del progetto di restauro

### STORIA

L'edificio venne realizzato nel 1829 su volontà del ricco e illuminato Poznański il quale prevedeva di inserire al suo interno non solo la sua industria tessile ma anche la sua dimora, casa dei dipendenti insieme ad una serie di ulteriori servizi come un piccolo ospedale e una chiesa. Questo faceva sì che all'interno del complesso industriale ci fosse il transito quotidiano di numero persone.

### LA STRUTTURA

La struttura che nell'Ottocento accoglieva la fabbrica tessile, si estendeva per oltre 10 ettari di terreno. Nel complesso, la struttura parla diversi linguaggi architettonici. In particolare ricorda lo stile neogotico, neo rinascimentale e neo barocco. I prospetti sono connotati da mattoni rossi e richiamano la natura industriale del posto. Il progetto di restauro ha tentato di preservare tale carattere e, per tale ragione, i nuovi elementi contemporanei inseriti si integrano con l'originaria struttura.

### ATTUALMENTE

Attualmente la struttura, situata nel cuore della città, ospita al suo interno un grande centro commerciale (in grado di contare sino a 300 negozi). Inoltre, sono presenti aree per eventi culturali e di intrattenimento mentre all'interno dell'ex dimora dell'industriale (posta all'interno del medesimo isolato della fabbrica) oggi vi un museo.

Fonti consultate:

POLISH TOURISM ORGANISATION, *Manufaktura, il più grande centro commerciale in Polonia*: <https://www.polonia.travel/it/cosa-fare/shopping/acquisti-solo-in-polonia/manufaktura-il-pi%C3%B9-grande-centro-commerciale-in-polonia> (ult. cons. 14.06.2023)

WIKIPEDIA, *Manufaktura*: <https://it.wikipedia.org/wiki/Manufaktura> (ult. cons. 14.06.2023)

Figura 1  
 Esterno dell'ex fabbrica prima del restauro  
[www.buildingcue.it](http://www.buildingcue.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 Esterno dell'ex fabbrica dopo il restauro  
[www.repubblica.it](http://www.repubblica.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Vista dall'alto della fabbrica dopo il restauro  
[www.living.corriere.it](http://www.living.corriere.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 4  
 Interno dell'ex fabbrica dopo il restauro,  
[www.wired.it](http://www.wired.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

## CRONOLOGIA

- Negli anni '20 del Novecento venne costruita la fabbrica
- 1973: avvio del progetto di recupero della fabbrica
- 1974: vengono completati le operazioni di demolizione di parti del complesso
- 1975: conclusione del progetto di riqualificazione dell'ex fabbrica.

## STORIA

La struttura un tempo accoglieva un cementificio a Sant Just Desvern, comune vicino Barcellona. Venne realizzata nei primi anni del Novecento, in un periodo florido per l'industria catalana. Mantiene tale funzione fino alla seconda metà del Novecento quando, nel 1973, l'edificio catturò l'attenzione dell'architetto Ricardo Bofill. All'epoca l'ex fabbrica versava in cattive condizioni ed era già in programma una sua totale demolizione. L'architetto Bofill allora decise di intervenire e realizzarvi il suo nuovo studio e la sua dimora.

## LA STRUTTURA

L'ex fabbrica si estendeva su 31.000 mq e contava 30 imponenti silos in cemento armato e 4 km di gallerie sotterranee. Quando la struttura venne acquistata dall'architetto Bofill, come prima operazione egli scelse di demolire e ricostruire alcune parti della fabbrica che erano ormai diventate obsolete lasciando in vita solo quelle ritenute da egli utili per il suo studio di architettura e per la sua residenza privata. Oggi non tutti e 30 i silos sono ancora in piedi, solo 8 vennero mantenuti. Il progetto generale comunque tenta di rievocare quella che era la natura del posto così che il proprietario scelse di utilizzare materiali allo stato grezzo dunque lasciando i muri in cemento a vista, eccetto per gli uffici che invece presentano pareti intonacate. Lo spazio esterno è ricco di vegetazione infatti il progetto prevedeva una attenta scelta delle specie arboree.

## ATTUALMENTE

Oggi l'ex fabbrica è lo studio e residenza dell'architetto Bofill e di suo figlio. Essi impiantarono al loro interno: uffici, aree per lavori manuali come laboratori per la produzione di plastici, una biblioteca e sale per riunioni e proiezioni. Infine, una parte del complesso è dedicata ad eventi culturali, concerti e ad archivio.

Fonti consultate:  
 Chiara Cussa, *Recupero aree industriali dismesse in Europa e nel mondo. Il caso della fabbrica Agnesi di Imperia*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile, anno accademico: 2019-2020, pag. 30-34

ARCHITECTURE AND WONDER, *Ricardo Bofill, La Fabbrica*: <https://architectureandwonder.com/ricardo-bofill-la-fabrica/> (ult. cons. 14.06.2023)

Julia Capella, *Ricardo Bofill e la continua trasformazione de La Fábrica*, in "Domus", 8 marzo 2021.

Periodo di costruzione: 1896  
 Progettista: Schimming  
 Destinazione d'uso originaria: Serbatoio gas

Periodo della riqualificazione: 1995  
 Progettista: Jean Nouvel, Himmelbau, Wedhorn  
 Nuova destinazione d'uso: Residenze e commercio

Figura 1  
 Esterno dei Gasometri prima del restauro  
[www.triesteallnews.it](http://www.triesteallnews.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 Corte interna del gasometro dopo il restauro  
[www.wien.info](http://www.wien.info)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Vista esterna dei Quattro Gasometri,  
[www.area-arch.it](http://www.area-arch.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

## CRONOLOGIA

- 1896: anno di costruzione dei Gasometri
- 1984: dismissione dei Gasometri
- 1988: i Gasometri venivano utilizzati per ospitare all'interno mostre e party rave e techno
- 1995: bando di concorso per il recupero dei Gasometri
- 2001: l'area viene aperta al pubblico
- 2013: all'interno dei Gasometri vengono aperti 3 istituti musicali

## ATTUALMENTE

Attualmente i Gasometri ospitano al loro interno 615 appartamenti privati, delle residenze universitarie (che garantiscono sino a 247 posti letto), uffici, sale per eventi e conferenze, parcheggi, un archivio nazionale e ancora un hotel e un istituto musicale.

## STORIA

In origine i Gasometri erano dei serbatoi per l'accumulo di gas per il fabbisogno cittadino, dunque per produrre energia elettrica per usi domestici e per l'illuminazione. Vengono costruiti nel 1896 su decisione del Consiglio Comunale e in quegli anni erano considerati i gasometri più grandi d'Europa. La dismissione di tale struttura avvenne gradualmente (a causa dell'introduzione di una nuova forma di energia ovvero quella elettrica) fino a quando nel 1984 si giunge alla loro effettiva chiusura. Siccome il complesso presenta una rilevante importanza per la città di Vienna, per via della loro posizione e della loro ingente dimensione, vennero dichiarati come monumento nazionale. Nel tempo, gli spazi interni vennero comunque dati in gestione a diversi enti per ospitare eventi e mostre. Nel 1995 però si pensò di valorizzarli maggiormente e dunque mettere mano alla struttura. Venne così indetto un concorso internazionale vinto da Jean Nouvel, Himmelbau e Wedhorn. Nel 2001 l'area venne aperta al pubblico seppur ulteriori modifiche continuano ancora oggi ad essere apportate.

## LA STRUTTURA

I serbatoi presentano un volume pari a 90.000 metri cubi e una altezza di 72,5 metri con un diametro di 64,9 metri. In complesso, i Gasometri si estendono lungo un'area di 220.000 metri quadrati perciò sono considerati come delle città nella città di Vienna.

Fonti consultate:

WIKIPEDIA, *Gasometer*: <https://it.wikipedia.org/wiki/Gasometer> (ult.cons. 14.06.2023)

WIEN.INFO, *I gasometri di Vienna*: <https://www.wien.info/it/ giro-turistico-a-vienna/architettura-design/i-gasometri-di-vienna-358382> (ult. cons. 14.06.2023)

RITAGLI DI VIAGGI, *Vienna originale: alla scoperta di Gasometer city*: <https://ritaglidiviaggio.it/2013/11/05/alla-scoperta-di-gasometer-city/> (ult. cons. 14.06.2023)

## CASI STUDIO\_Italia

Dopo aver indagato una serie di casi studio rilevanti nel panorama europeo, si è scelto di esaminare quanto accaduto in Italia dal Novecento sino agli anni più recenti nei confronti del patrimonio industriale dismesso. Difatti, questo genere di ricerca ha permesso di compiere un confronto fra le azioni e approcci adottati in Italia rispetto le altre Nazioni.

Fra gli esempi maggiormente emblematici si ricorda il caso delle Ex Officine Ansaldo di Milano. Essa viene ricordata come *"uno dei luoghi simbolo dell'industria milanese"*<sup>1</sup>. Quando lo stabilimento venne dismesso negli anni Ottanta del Novecento, venne acquistato dal Comune di Milano che scelse di mettere presto mano sull'intera area per donargli nuova linfa vitale. Venne bandito un concorso internazionale che aveva come obiettivo principale quello di rendere tale zona un nuovo centro culturale per ospitare mostre ed eventi ma comunque preservando quelli che erano i suoi tratti iconici nonché tipici di un edificio di stampo industriale. *"Oltre al MUDEC - Museo delle Culture e ai Laboratori del Teatro alla Scala, oggi il complesso ospita il nuovo polo culturale cittadino BaseMilano. L'area che si sviluppava nell'altro lato di via Tortona è stata occupata da Superstudio Più."*<sup>2</sup>

Un esempio simile alla trasformazione che ha interessato l'ex Officine Ansaldo di Milano, è il caso dello zuccherificio Eridania di Parma. Il complesso, come nel precedente esempio, viene rifunzionizzato per rimanere aperto al pubblico e difatti si trasforma in un Auditorium.

Altro caso simile è quello dell'ex Birrificio Peroni a Roma, oggi Museo di Arte Contemporanea (MACRO). Si tratta di un complesso di edifici che occupano tre isolati realizzati in un arco temporale relativamente esteso che prende i primi venti anni del Novecento. Negli anni '70 però l'industria si trasferisce altrove e dunque fu soggetta a dismissione fino a quando, negli anni '80 del secolo scorso il Comune di Roma decide di intervenire per riqualificare i vecchi stabili ormai fuori uso.

Infine, si è scelto di riportare un riferimento che ha previsto una trasformazione differente rispetto ai quattro casi studio sopra citati e si tratta dell'ex vetreria di Murano. Questa differenziazione con-

siste nella valutazione del tipo di committenza e di conseguenza l'azione che ne scaturisce nei riguardi della preesistenza storica è differente. Il caso veneto vede la conversione di un ex stabilimento industriale in un hotel di lusso, come deciso dalla Giunta comunale di Venezia, con l'intento di valorizzare non solo l'edificio in sé ma l'intera area limitrofa.

1 Officine Ansaldo- CGE, MUMI ecomuseo: <https://www.mumi-ecomuseo.it/infodiscs/view/150> (ultima consultazione 11.06.2023)

2 ibidem

# 01 /05

EX OFFICINE ANSALDO  
Milano, Lombardia



# 02 /05

EX VETRERIA  
Murano, Veneto



# 03 /05

ZUCCHERIFICIO ERIDANIA  
Parma, Emilia Romagna



# 04 /05

BIRRIFICIO PERONI  
Roma, Lazio



# 05 /05

EX ZUCCHERIFICIO  
Cesena, Emilia Romagna



Figura 1  
Foto storica delle Officine Ansaldo  
[www.mumi-ecomuseo.it](http://www.mumi-ecomuseo.it)  
(ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
Area ristoro interna all'ex officine Ansaldo  
[www.italia.it](http://www.italia.it)  
(ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
Sala per eventi dopo il restauro  
[www.archilovers.com](http://www.archilovers.com)  
(ultima consultazione 11.06.2023)

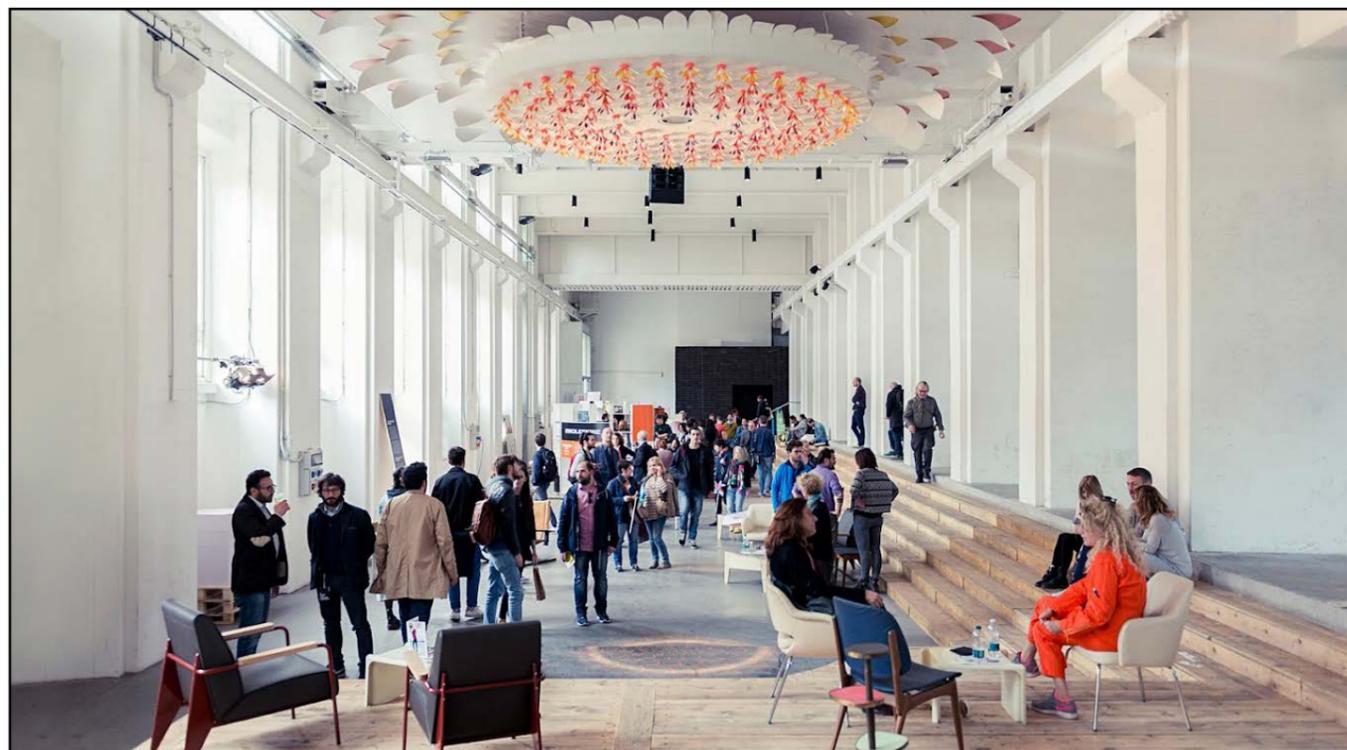
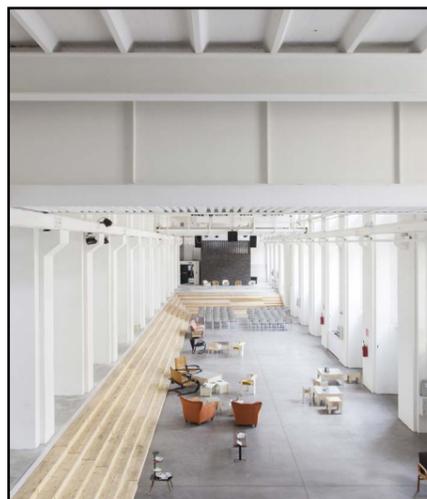


Figura 4  
Interno dell'ex officine Ansaldo dopo il restauro,  
[www.artribune.it](http://www.artribune.it)  
(ultima consultazione 11.06.2023)

## EX OFFICINE ANSALDO

### CRONOLOGIA

- 1904: anno di costruzione dell'edificio sotto la guida della società Züst
- 1908: l'edificio diviene di proprietà dell'Azienda elettrica Galileo che ne trasforma parti di esso
- 1915: la società elettrica Galileo amplia le dimensioni della struttura estendendosi lungo l'intero lotto.
- 1917- 1920: vengono realizzate nuove costruzioni
- 1966: la struttura diviene di proprietà della società Ansaldo.
- 1986: definitiva chiusura della struttura.
- 1988: diviene proprietario del complesso il Comune.
- 1999-2000: viene bandito un concorso internazionale per la costruzione di un nuovo Centro delle culture extraeuropee

### ATTUALMENTE

Oggi l'area ospita il Museo delle Culture (MUDEC), il laboratorio del Teatro alla Scala ed un nuovo polo culturale (BaseMilano).

### STORIA

Nel 1904 la struttura ospitava un opificio di proprietà di Roberto Züst mentre dal 1908 della società elettrica Galileo. Quest'ultima, all'interno di tale spazio, produceva componenti elettrici e dinamo. Successivamente, nel 1915, l'opificio viene acquistato dalla società elettrica Ferraris che amplia sempre più il complesso, estendendolo lungo tutto l'isolato. La società Ansaldo subentra negli anni '70 del Novecento e apporta una serie di trasformazioni atte a rispondere alle nuove esigenze di produzione in particolare di locomotive, tranvie e carrozze ferroviarie.

### LA STRUTTURA

L'area in cui sorge il complesso è caratterizzata da un tessuto edilizio composto da insediamenti produttivi e residenziali. Nel lotto si trovano una serie di grandi capannoni a pianta rettangolare con pilastri realizzati in cemento armato accanto a degli edifici di dimensione minore ad uso residenziale. Questi ultimi presentano una distribuzione a ballatoio e cortili, all'interno dei quali sorgono dei fabbricati produttivi.

Fonti consultate:

ART BONUS, *Base Milano- Spazio Ex Ansaldo*: <https://artbonus.gov.it/spazio-ex-ansaldo-progetto-base-milano.html> (ult. cons. 14.06.2023)

MUMI, *Officine Ansaldo- CGE*: <https://www.mumi-ecomuseo.it/infodiscs/view/150> (ult. cons. 14.06.2023)

TEKNORING, *L'Ex Ansaldo diventa 'fabbrica culturale': il progetto di recupero*: <https://www.teknoring.com/news/restauro/lex-ansaldo-diventa-fabbrica-culturale-il-progetto-di-recupero/> (ult. cons. 14.06.2023)

ARCHEOLOGIAINDUSTRIALE.NET, *Milano, Base: Inside Out, The People's Art Project alla ex Ansaldo*: [https://archeologiaindustriale.net/5561\\_milano-base-inside-out-the-peoples-art-project-alla-ex-ansaldo/](https://archeologiaindustriale.net/5561_milano-base-inside-out-the-peoples-art-project-alla-ex-ansaldo/) (ult. cons. 14.06.2023)

Periodo di costruzione: 1700  
 Progettista: -  
 Destinazione d'uso originaria: vetreria

Periodo della riqualificazione: 2021  
 Progettista: H&A associati e Feiffer & Raimondi  
 Nuova destinazione d'uso: hotel

Figura 1  
 Esterno dell'ex vetreria prima del restauro  
[www.tevgroup.it](http://www.tevgroup.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 Esterno dell'ex vetreria prima del restauro  
[www.tevgroup.it](http://www.tevgroup.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Esterno dell'ex fabbrica dopo il restauro  
[www.missionline.it](http://www.missionline.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

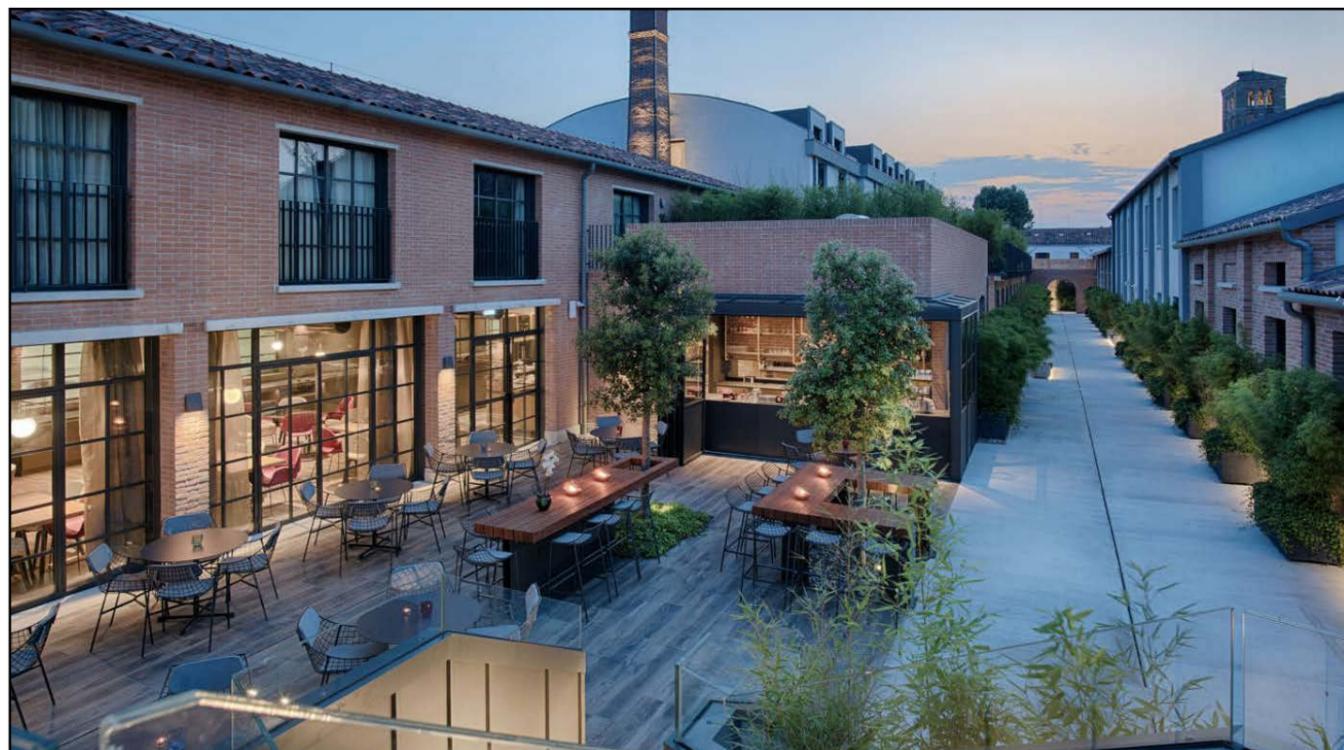


Figura 4  
 Esterno dell'ex fabbrica dopo la sua conversione in hotel  
[www.architonic.com](http://www.architonic.com)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

## CRONOLOGIA

- 1700: anno di costruzione della struttura.
- 1993: dismissione della fabbrica
- 2021: progetto di rifunzionalizzazione in hotel a quattro stelle

## STORIA

La fabbrica viene realizzata nel 1700 ma registra il suo massimo sviluppo solo nella seconda metà dell'Ottocento mentre un calo produttivo si avvia nel Novecento quando nel 1993 si arresta del tutto. La struttura, ormai dismessa, due anni dopo la sua chiusura viene acquistata dal Comune di Venezia. Solo negli anni più recenti l'ex fabbrica viene acquistata dal gruppo NH Collection per ospitare all'interno un hotel a quattro stelle

## LA STRUTTURA

Seppur oggi la struttura ospiti al suo interno un hotel, la facciata nord del complesso conserva i suoi tratti originari. Difatti, la distribuzione interna degli alloggi è adattata al ritmo interno delle bucaie preesistenti. Le nuove costruzioni riguardano la realizzazione di due blocchi che al loro interno ospitano otto alloggi e un'area commerciale. Inoltre, viene realizzata una nuova piazza coperta.

Fonti consultate:

COSTANZA FRANCESCONI, *Murano, l'antica vetreria dismessa diventerà un resort da 130 milioni*, in "Corriere del Veneto": [https://corrieredelveneto.corriere.it/notizie/veneziana-mestre/economia/23\\_maggio\\_20/murano-l-antica-vetreria-dismessa-diventera-un-resort-da-130-milioni-41e-8e7e9-94d7-4be0-94a2-c05305f79x1k.shtml](https://corrieredelveneto.corriere.it/notizie/veneziana-mestre/economia/23_maggio_20/murano-l-antica-vetreria-dismessa-diventera-un-resort-da-130-milioni-41e-8e7e9-94d7-4be0-94a2-c05305f79x1k.shtml) (ult. cons. 14.06.2023)

ViaggiOff, *Murano, da ex vetreria a hotel sotto le insegne Nh Collection*: <https://www.viaggiioff.it/murano-da-ex-vetreria-a-hotel-sotto-le-insegne-nh-collection/> (ult. cons. 14.06.2023)

CHIARA SCALCO, *La vecchia Fornace De Majo di Murano convertita in hotel*, in "AREA": <https://www.area-arch.it/la-vecchia-fornace-de-majo-di-murano-convertita-in-hotel/> (ult. cons. 14.06.2023)

## ATTUALMENTE

Attualmente la struttura ospita un hotel.

Periodo di costruzione: 1899  
 Progettista: -  
 Destinazione d'uso originaria: zuccherificio

Periodo della riqualificazione: 1999  
 Progettista: Renzo Piano  
 Nuova destinazione d'uso: Auditorium

Figura 1  
 Foto storica dell'esterno dell'ex zuccherificio  
[www.teatroregioparma.it](http://www.teatroregioparma.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

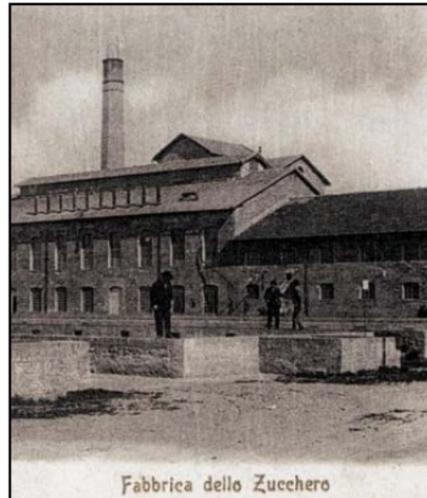


Figura 2  
 Interno dell'Auditorium  
[www.gazzettadiparma.it](http://www.gazzettadiparma.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



## ZUCCHERIFICIO ERIDANIA

Figura 3  
 Prospetto principale dell'Auditorium  
[www.teatroregioparma.it](http://www.teatroregioparma.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

### CRONOLOGIA

- 1899: anno di costruzione della fabbrica
- 1968: chiusura della fabbrica
- 1980: il Comune acquista l'area per poter realizzare un parco pubblico per i suoi cittadini
- 1999: anno di inizio lavori per trasformare la storica fabbrica in un auditorium.

### STORIA

In origine, lo stabilimento ospitava la storica fabbrica per la lavorazione e il raffinazione dello zucchero Eridania.

### LA STRUTTURA

Quando lo stabilimento venne trasformato in sale per l'ascolto della musica, si scelse di mantenere gli spessi muri laterali mentre vennero aggiunti all'interno delle superfici trasversali trasparenti per consentire la visione del verde circostante la struttura. Una serie di accorgimenti tecnici vennero utilizzati per rendere quanto più performante lo spazio per l'ascolto della musica e per tale ragione vennero inseriti dei pannelli acustici in vetro e legno e poi ancora un controsoffitto riflettente. Sopra la sala è locato un bar mentre, nella parte bassa trovano spazio i guardaroba e locali tecnici.

### ATTUALMENTE

Attualmente all'interno vi è un auditorium musicale e una serie di spazi di servizio con impianti tecnici insieme ad una sala prove.

Fonti consultate:

TEATRO REGIO PARMA, *Auditorium Paganini*: <https://www.teatroregioparma.it/auditorium-paganini/> (ult. cons. 14.06.2023)

FONDAZIONE RENZO PIANO, *Auditorium Niccolò Paganini*: <https://www.fondazionezenzo-piano.org/it/project/auditorium-niccolo-paganini/> (ult. cons. 14.06.2023)

FONDAZIONE TOSCANINI, *Auditorium Paganini*: <https://www.fondazionetoscანი.it/it/luoghi/auditorium-paganini/> (ult. cons. 14.06.2023)

GRETA MAGAZZINI, *La firma di Renzo Piano a Parma: armonia di vetro e legno all'Auditorium Paganini*, in "il Parmense": <https://www.ilparmense.net/renzo-piano-auditorium-paganini-parma/> (ult. cons. 14.06.2023)

Periodo di costruzione: 1901- 1922  
 Progettista: Gustavo Giovannoni e Alfredo Panopoli  
 Destinazione d'uso originaria: birrificio

Periodo della riqualificazione: 1999  
 Progettista: Odile Decq  
 Nuova destinazione d'uso: Museo di Arte Contemporanea

Figura 1  
 Fronte del lotto A prima del restauro  
[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 Fronte del lotto A dopo il restauro  
[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Angolo dell'ex birrificio Peroni dopo il restauro  
[www.rerumromanarum.com](http://www.rerumromanarum.com)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

## BIRRIFICIO PERONI

### CRONOLOGIA

- 1901- 1922: periodo di costruzione del birrificio
- 1971: dismissione del birrificio
- 1999: progetto di riqualificazione

### STORIA

Nel 1864, la società Francesco Peroni decide di costruire una fabbrica di birra a Roma. Successivamente tale azienda si fonde con la Società Romana per la produzione del ghiaccio e di neve artificiale. Nel 1901 la sede della nuova società venne trasferita a Porta Pia ovvero in quella che oggi è nota come piazza Alessandria.

### LA STRUTTURA

L'originario complesso venne realizzata da Gustavo Giovannoni mentre Alfredo Panopoli si occupò della costruzione delle scuderie. Questo complesso industriale è stato più volte soggetto a trasformazioni e ampliamenti poichè di volta in volta si sentiva il bisogno di adattare la struttura ai cambiamenti dettati dal ciclo di fabbricazione e commercializzazione del prodotto. Nel lotto A si trovano gli spazi per la lavorazione della birra, il lotto B era dedicato al mercato della birra fuori Roma e in quest'area successivamente venne introdotto un nuovo volume per la produzione del ghiaccio. Infine, il lotto C era l'area di deposito dei carri e locali di servizio. Tale configurazione del birrificio rimase la medesima fino al 1971 quando il Comune di Roma decide di acquistarlo per poterlo rifunzionizzare.

### ATTUALMENTE

Oggi all'interno dell'ex birrificio è possibile trovare una serie di differenti servizi: uffici, attività commerciali ed abitazioni private. A partire dal 2010, in quelle che un tempo erano delle scuderie, oggi ospitano una Galleria Comunale di Arte Moderna e Contemporanea.

Fonti consultate:

WIKIPEDIA, *Ex stabilimento Birra Peroni*: [https://it.wikipedia.org/wiki/Ex\\_stabilimento\\_Birra\\_Peroni](https://it.wikipedia.org/wiki/Ex_stabilimento_Birra_Peroni) (ult. cons. 14.06.2023)

RERUM ROMANARUM, *Ex Stabilimento Birra Peroni*: <https://www.rerumromanarum.com/2019/08/ex-stabilimento-birra-peroni.html> (ult. cons. 14.06.2023)

Periodo di costruzione: fine Ottocento  
 Progettista: -  
 Destinazione d'uso originaria: zuccherificio

Periodo della riqualificazione: 1996- 2005  
 Progettista: -  
 Nuova destinazione d'uso: Residenza e uffici

Figura 1  
 Foto storica dall'alto dell'ex zuccherificio  
[www.facebook.com](http://www.facebook.com)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

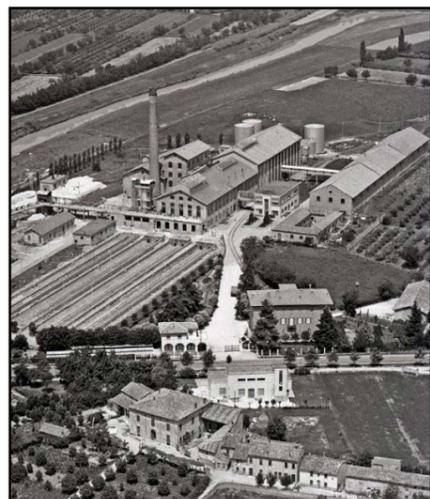


Figura 2  
 Esterno dell'ex fabbrica dopo il restauro  
[www.focchi.it](http://www.focchi.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Esterno dell'ex fabbrica dopo il restauro  
[www.focchi.it](http://www.focchi.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 4  
 Esterno dell'ex zuccherificio dopo il restauro  
[www.focchi.it](http://www.focchi.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

## EX ZUCCHERIFICIO

### CRONOLOGIA

- Alla fine dell'Ottocento viene realizzato il complesso
- 1970: il complesso viene chiuso
- 1987: il complesso diviene di proprietà della Cassa di Risparmio di Cesena
- 1992: redazione di un piano particolareggiato per la conversione dell'area in un insediamento in grado di accogliere servizi misti e l'università.
- 1994: approvazione del piano sopracitato.
- 1996- 2005: periodo di costruzione della sede per la Cassa di Risparmio di Cesena.

### ATTUALMENTE

Oggi il complesso ospita l'Università degli studi di Bologna, edifici popolari e sede della Cassa di Risparmio di Cesena.

### STORIA

Il complesso, realizzato alla fine dell'Ottocento, sino agli anni '70 del XX secolo era la sede dello zuccherificio cittadino.

### LA STRUTTURA

Il complesso, posizionato in un lotto dalla forma a cuneo irregolare con lunghezza e larghezza rispettivamente pari a 250 metri e 700 metri, si componeva in origine di tre blocchi edificati. Il nucleo principale del complesso subì nel tempo una serie di trasformazioni infatti venne integrato con due capannoni. Nell'area nord-est del lotto si trovavano degli edifici di servizio mentre un'ampia area del lotto era dedicata alla lavorazione dello zucchero all'aperto. Oggi l'area a nord e sud del lotto è riservata alle residenze mentre nella parte centrale trovano spazio i locali commerciali così come attività terziarie e universitarie. I prospetti degli edifici sono connotati da mattone a vista e da un rigore geometrico che si riconosce anche nel disegno degli spazi esterni.

Fonti consultate:

ELISABETTA BONINSEGNA, *Ex Zuccherificio, la polemica: "Siamo spettatori non paganti di spettacoli poco gratificanti"*, in "Cesena Today": <https://www.cesenatoday.it/cronaca/ex-zuccherificio-la-polemica-siamo-spettatori-non-paganti-di-spettacoli-poco-gratificanti.html> (ult. cons. 14.06.2023)

CORRIERE ROMAGNA, *Cesena, l'ex Zuccherificio nella top 11 regionale delle costruzioni*: <https://www.corriereromagna.it/cesena-l-ex-zuccherificio-nella-top-11-regionale-delle-costruzioni/> (ult. cons. 14.06.2023)

FRANCESCA SIROLI, *La ciminiera dell'ex Zuccherificio è diventata proprietà comunale*, in "Corriere Cesenate": <https://www.corrierecesenate.it/Cesena/La-ciminiera-dell-ex-Zuccherificio-e-diventata-proprietaria-comunale> (ult. cons. 14.06.2023)

## CASI STUDIO\_Torino

Successivamente all'indagine compiuta in ambito europeo e italiano, si è scelto di investigare, più nello specifico nel territorio torinese per poter, ancora una volta, compiere una serie di valutazioni e confronti sulle tecniche e approcci utilizzati nei riguardi del patrimonio industriale. I casi studio selezionati sono esempi di rifunzionalizzazione di edifici che hanno lasciato un segno nel tessuto urbano della città, alcuni per la loro posizione centrale e strategica altri per la loro notevole dimensione.

Fra gli esempi ritenuti maggiormente emblematici si ricorda il caso delle Officine Grandi Riparazioni. Tale complesso industriale è situato a pochi passi dal centro storico di Torino e dalla stazione ferroviaria Porta Susa. Il progetto di riutilizzo rappresenta *"il più grande investimento diretto su un unico progetto della Fondazione CRT per la crescita e lo sviluppo del territorio."*<sup>1</sup> Attualmente, all'interno di quelle che un tempo erano le grandi officine per la riparazioni di locomotive ferroviarie, è possibile trovare ampi spazi espositivi, un ristorante, aree per eventi, riunioni e intrattenimento.

Un ulteriore esempio di riutilizzo di spazi industriali di notevole dimensione, paragonabile con il precedente caso, è il Lingotto. Anche quest'ultimo assume nuova vita grazie all'inserimento di spazi culturali, aggregativi, commerciali e di intrattenimento.

Si ricorda ancora quello dell'ex FIAT in corso Dante. Venne realizzato anni prima rispetto alla sede del Lingotto e aveva dimensione molto più contenute, per tale ragione dopo non molto tempo venne abbandonato dall'azienda per trasferirsi nella parte più a sud della città. Oggi, l'ex sede in Corso Dante ospita al suo interno un museo e un archivio della società FIAT.

Ancora un altro caso studio riportato è quello dell'ex Pastificio italiano e dell'ex stabilimento Carpano, un edificio dal gusto eclettico realizzato alla fine dell'Ottocento per la produzione del Vermuth, ristrutturato poi nei primi anni 2000 da un privato per inserire attività commerciali.

Infine, viene riportato il caso delle ex Fonderie Limone che si trovano nel comune di Moncalieri (rientrante nella città metropolitana di Torino).

*"Le Fonderie Limone (...), rappresentando per oltre cinquanta anni (...) un importante punto di riferimento per molti lavoratori dell'area metropolitana di Torino<sup>2</sup>." Come nei primi due casi, tali spazi ex industriali vennero riconvertiti in aree per eventi e centri di aggregazione.*

<sup>1</sup> Il progetto delle nuove OGR: presentazione al Teatro Carignano di Torino, OGR Torino: <https://ogrtorino.it/updates/presentazione-delle-nuove-ogr-al-teatro-carignano> (ultima consultazione 11.06.2023).

<sup>2</sup> Fonderie Limone Moncalieri, Teatro Stabile Torino, <https://www.teatrostabiletorino.it/fonderie-limone-moncalieri/>, ultima consultazione 11.06.2023.

# 01 /05

OGR  
Corso Castelfidardo, 22



# 02 /05

EX FIAT CORSO DANTE  
Corso Dante, 35



# 03 /05

STABILIM. CARPANO E  
PASTIFICIO ITALIANO  
Via E. Fenoglietti, 14



# 04 /05

FIAT LINGOTTO  
Via E. Fenoglietti, 230



# 05 /05

EX FONDERIE LIMONE  
Via Pastrengo 88, Moncalieri



Figura 1  
Foto storica dall'alto dell'ex industria  
[www.museotorino.it](http://www.museotorino.it)  
(ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
Foto storica dell'esterno dell'ex Officina  
[www.museotorino.it](http://www.museotorino.it)  
(ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
Interno dopo la sua rifunzionalizzazione  
[www.comune.torino.it](http://www.comune.torino.it)  
(ultima consultazione 11.06.2023)

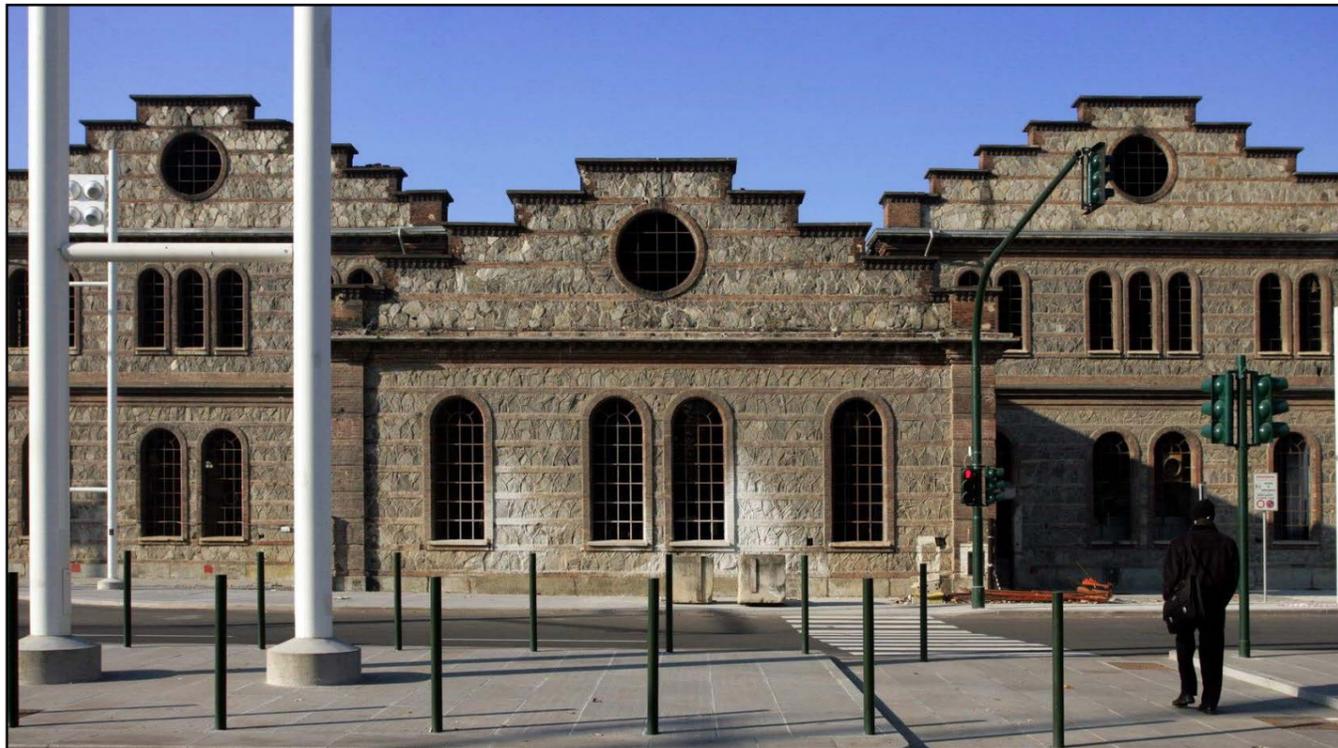
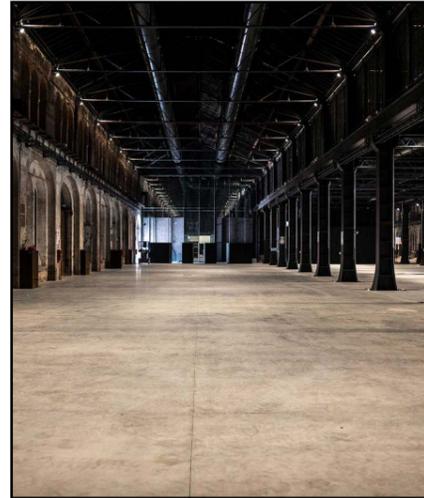


Figura 4  
Uno dei prospetti principali dell'ex Officine Grandi Riparazioni  
[www.zero.eu](http://www.zero.eu)  
(ultima consultazione 11.06.2023)

## CRONOLOGIA

- 1885- 1895: periodo di costruzione del complesso
- 1942: il complesso è soggetto a forti danneggiamenti provocati dai bombardamenti
- 1900: chiusura del complesso
- 2008- 2017: rifunzionalizzazione del complesso

## STORIA

Originariamente, dalla metà del XIX secolo, il complesso ospitava le officine ferroviarie. In questi spazi si riparavano e costruivano pezzi di locomotive e di veicoli ferroviari.

## LA STRUTTURA

Il complesso si compone di una serie di fabbricati che vennero costruiti in un arco temporale esteso. Difatti, gli edifici più antichi sono i Fabbricati Calde-ria, Dipendenza e Montaggio Locomotive, che si estendono su una superficie coperta di 20 000 metri quadrati, presentano una pianta ad H. In questa area sorgono degli edifici rettangolari, disposti parallelamente fra loro con lunghezza e larghezza rispettivamente di 183 e 28 metri e messi in comunicazione fra loro grazie ad un corpo centrale con dimensioni 40 X 39 metri. Il Fabbricato Torneria viene invece realizzato nel 1889 ed oggi ospita la mensa del Politecnico di Torino. Occupa un'area di 10 000 metri quadrati e presenta una pianta a croce. Il Fabbricato Fonderie e Fucine viene costruito nel 1895 e con una pianta a forma di U, si estendeva lungo una superficie di 4.900 metri quadrati. Nel tempo tale struttura venne completamente demolita così come anche il Fabbricato Montaggio veicoli che venne abbattuto nel 1992 per consentire l'ampliamento dell'Università adiacente.

Fonti consultate:  
ALESSANDRO MARTINI, *Officine Grandi Riparazioni: Fucina di treni e di vite, Torino*, in "Periodico di Museo Torino", Città di Torino divisione cultura, comunicazione e promozione della città, Torino, Gennaio 2011.

## ATTUALMENTE

Attualmente le ex officine grandi riparazioni sono diventate un centro di produzione culturale con una serie di spazi espositivi, per eventi, mostre e aree commerciali.

FONDAZIONE CRT, *OGR Torino*: <https://www.fondazioneocr.it/fondazione/ogr-torino/> (ult. cons. 14.06.2023)

Periodo di costruzione: 1899  
 Progettista: Enrico Marchesi  
 Destinazione d'uso originaria: fabbrica autoveicolo

Periodo della riqualificazione: 2011  
 Progettista: Gabetti e Isola  
 Nuova destinazione d'uso: Uffici e Museo

Figura 1  
 Foto storica dall'alto dell'ex industria prima  
 del restauro, [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 Dettaglio decorativo dell'ex fabbrica dopo il  
 restauro, [www.pinterest.it](http://www.pinterest.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Esterno dell'ex stabilimento FIAT dopo il restauro  
[www.museotorino.it](http://www.museotorino.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

## CRONOLOGIA

- 1899: viene costruito il primo stabilimento FIAT
- 1900: data dell'inaugurazione del nuovo stabilimento
- 1922: cessa la produzione all'interno dello stabilimento
- 1945: lo stabilimento diviene la sede della Scuola Allievi Fiat
- 1961: lo stabilimento ospita l'archivio della storia della Fiat ed un museo
- 2011: gli archivi vengono ampliati

## STORIA

Lo stabilimento in una prima fase contava solo 120 operai, arrivò nel giro di poco tempo ad accogliere sino a 1500 persone per via dell'incremento della produzione del settore automobilistico registrato nei primi anni del Novecento. Per tale ragione, la struttura fu più volte soggetta a trasformazioni ed ampliamenti. Fino al 1922 fu operativa come sede FIAT, dopodiché si trasferì più a sud della città di Torino, a Lingotto. Dopo la seconda guerra mondiale nell'edificio trova spazio la Scuola di Allievi Fiat e poi ancora un centro di formazione. Nel 1961 si pensa di inserire all'interno anche un archivio della stessa società e un museo, per promuovere la storia della celebre azienda automobilistica torinese.

## LA STRUTTURA

La struttura originaria venne progettata dall'ingegnere Marchesi. L'edificio era dotato di una grande sala macchine. L'esterno del fabbricato presenta un linguaggio liberty ma contenuto, senza particolari eccessivi elementi decorativi. La struttura venne restaurata in occasione dei cento anni dell'Azienda Fiat, nel 1999. Di tale progetto se ne occuparono gli architetti Gabetti e Isola. Un ulteriore intervento sulla struttura venne eseguito nei primi anni 2000 quando al suo interno vennero introdotti nuove funzioni come quella di archivio e museo, dunque venne consentito l'accesso al pubblico.

## ATTUALMENTE

Attualmente lo stabilimento accoglie al suo interno una serie di loft, uffici e un museo.

Fonti consultate:

MUSEO TORINO, *Ex Fiat di corso Dante*: <https://www.museotorino.it/view/s/d1f382e-adfcb4ed2875165474526b47a> (ult. cons. 14.06.2023)

WIKIPEDIA, *Centro Storico Fiat*: [https://it.wikipedia.org/wiki/Centro\\_Storico\\_Fiat](https://it.wikipedia.org/wiki/Centro_Storico_Fiat) (ult. cons. 14.06.2023)

MUSEO TORINO, *Edificio adibito a loft, già primo stabilimento FIAT*: <https://www.museotorino.it/view/s/c34a429342b24a69b62e1151bb4b-74bc> (ult. cons. 14.06.2023)

Periodo di costruzione: primi anni dell'Ottocento  
 Progettista: Bellia  
 Destinazione d'uso originaria: fabbrica Vermuth

Periodo della riqualificazione: 2005-2006  
 Progettista: Negozio Blu Architetti Associati  
 Nuova destinazione d'uso: Attività commerciali

Figura 1  
 Foto storica su via Nizza dell'ex stabilimento  
[www.museotorino.it](http://www.museotorino.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 Esterno su corso Nizza dell'ex stabilimento  
[www.museotorino.it](http://www.museotorino.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Interno dell'ex stabilimento dopo il restauro  
[www.negoziobluarchitetti.it](http://www.negoziobluarchitetti.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

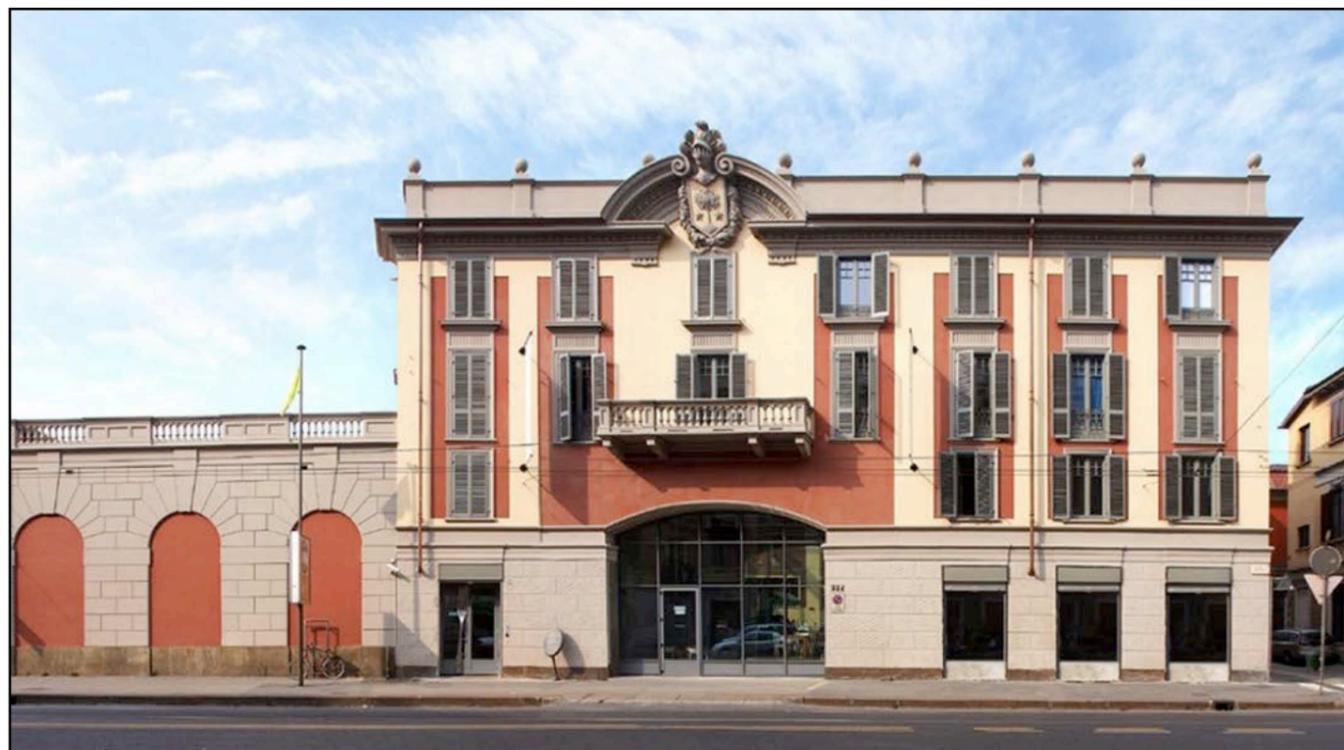


Figura 4  
 Prospetto su via Nizza dell'ex stabilimento  
[www.negoziobluarchitetti.it](http://www.negoziobluarchitetti.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

## STABILIMENTO CARPANO E PASTIFICIO ITALIANO

### CRONOLOGIA

- Nei primi anni del XIX secolo viene costruito lo stabilimento
- 1923: lo stabilimento subisce alcune prime modifiche in corrispondenza della manica sud mentre nella zona nord-est viene realizzato un nuovo salone
- 1929: lo stabilimento si dota di una nuova sopraelevazione
- 1943: lo stabilimento è soggetto a bombardamenti
- 1947: vengono ricostruiti parti dello stabilimento andate perdute
- 2003- 2005: l'ex pastificio italiano viene rifunzionalizzato in albergo a 5 stelle
- 2005- 2007: l'ex stabilimento Carpano come centro enogastronomico Eataly
- 2006-2007: sistemazione piazza pedonale

### ATTUALMENTE

Attualmente lo stabilimento ospita al suo interno un hotel, un centro enogastronomia e una serie di attività commerciali come ristoranti tematici e punti vendita di prodotti tipici. Vi sono inoltre uffici e aule riunioni e conferenze. Inoltre è presente anche il museo Carpano.

### STORIA

Originariamente lo stabilimento accoglieva la produzione del Vermuth Carpano. Tra il 2003 e il 2005 su committenza di AC Hoteles viene recuperato ex pastificio italiano ormai dismesso per inserire all'interno un hotel a cinque stelle. Tra il 2005 e il 2007 l'ex stabilimento Carpano venne rifunzionalizzato, su committenza di Eataly distribuzione S.r.l., per diventare centro enogastronomico Eataly su progetto degli architetti Negozio Blu Architetti Associati.

### LA STRUTTURA

Lo stabilimento Carpano si compone di una serie di edifici che si sviluppano da est a ovest lungo via Nizza e la ferrovia. L'edificio originario industriale presenta una manica semplice scandita da un cortile interno. L'intero stabilimento, nei primi anni del Novecento, venne progettato dall'ingegnere Bellia ed è caratterizzato da una struttura in cemento armato con tamponamenti esterni in mattoni a vista.

Fonti consultate:

MUSEO TORINO, Società Carpano in via Nizza 224: <https://www.museotorino.it/view/s/fc0490fb35a34f8ea3446cfb9237a5ed> (ult. cons. 14.06.2023)

MUSEO TORINO, Eataly, già Società Carpano: <https://www.museotorino.it/view/s/69dc222841e44050ad534471ba92bff5> (ult. cons. 14.06.2023)

NEGOZIO BLU ARCHITETTI ASSOCIATI, Ex Carpano - Centro enogastronomico Eataly: <https://www.negoziobluarchitetti.it/it/portfolio/ex-carpano-centro-enogastronomico-eataly.html> (ult. cons. 14.06.2023)

Figura 1  
 Foto storica dall'alto dell'ex fabbrica  
[www.formulapassion.it](http://www.formulapassion.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 2  
 Interno dell'ex fabbrica Lingotto, scale elicoi-  
 dali, [www.atlantetorino.it](http://www.atlantetorino.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

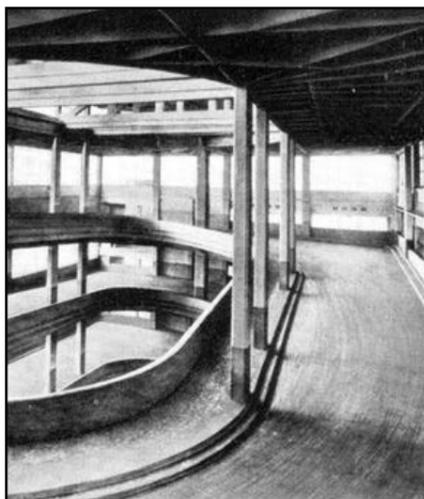


Figura 3  
 Interno dell'ex stabilimento dopo il restauro  
[www.centrocommercialelingotto.it](http://www.centrocommercialelingotto.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 4  
 Prospetto su via Nizza dell'ex stabilimento dopo il restauro  
[www.mondointasca.it](http://www.mondointasca.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

## CRONOLOGIA

- 1912- 1923: periodo di costruzione della fabbrica
- 1982: la fabbrica viene dismessa.
- 1983: riqualificazione dello stabilimento

## STORIA

Nel 1915 la FIAT acquista nella parte sud di Torino 378 000 metri quadri per costruire un nuovo stabilimento industriale poiché la sede di corso Dante non era più in grado di affrontare le esigenze di mercato. Il progetto venne affidato all'ingegnere Giacomo Matté Trucco e Porcheddu.

## LA STRUTTURA

La struttura è realizzata in cemento armato ed è caratterizzata da una maglia strutturale di 6X6 metri che prefigurano lunghe maniche di 500 metri. La fabbrica si alza su 5 piani fuori terra mentre imponenti rampe elicoidali consentivano il transito del veicolo lungo lo sviluppo verticale. Infine, sulla copertura è presente una pista di collaudo panoramica caratterizzata da due strade rettilinee che terminano con due curve paraboliche.

## ATTUALMENTE

Attualmente, l'ex fabbrica FIAT ospita al suo interno una serie di differenti servizi. Di fatti vi sono attività commerciali, strutture ricettive, spazi leisure e di intrattenimento, uffici, aule universitarie e spazi per eventi.

Fonti consultate:

Marco Prusicki, *Renzo Piano e la seconda vita del Lingotto di Torino*, in "Domus": <https://www.domusweb.it/it/dall-archivio/2023/05/23/progetto-lingotto-di-renzo-piano-torino---dallarchivio-di-domus.html> (ult. cons. 14.06.2023)

MUSEO TORINO, *Recupero del Lingotto*: <https://www.museotorino.it/view/s/1aaf554a-75ca4b2eb7acc11254eea90b> (ult. cons. 14.06.2023)

EP&S, *Lingotto Torino*: <https://eps-group.it/progetti/lingotto/> (ult. cons. 14.06.2023)

WIKIPEDIA, *Lingotto (compensorio)*: [https://it.wikipedia.org/wiki/Lingotto\\_\(compensorio\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Lingotto_(compensorio)), (ult. cons. 14.06.2023)

FOCCHI, *Lingotto Exhibition Center*: <https://www.focchi.it/it/progetti/lingotto-exhibition-center> (ult. cons. 14.06.2023)

Periodo di costruzione: 1921  
 Progettista: -  
 Destinazione d'uso originaria: fonderia

Periodo della riqualificazione: 2005  
 Progettista: -  
 Nuova destinazione d'uso: Polo culturale e commerciale

Figura 1  
 Foto storica dall'alto dell'ex fabbrica  
[www.artslife.com](http://www.artslife.com)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

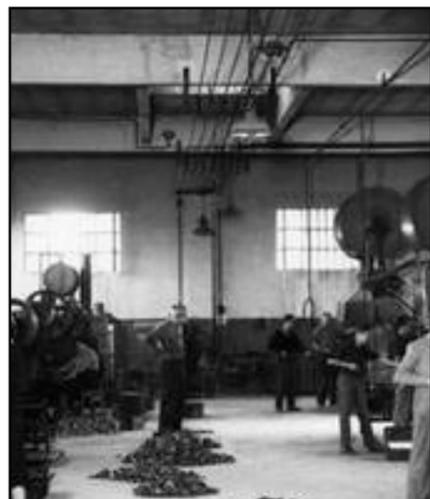


Figura 2  
 Interno dell'ex fabbrica prima della sua rifun-  
 zionalizzazione, [www.arte.it](http://www.arte.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



Figura 3  
 Interno dell'ex stabilimento dopo il restauro  
[www.oato.it](http://www.oato.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)



## EX FONDERIE LIMONE

Figura 4  
 Prospetto su via Nizza dell'ex stabilimento dopo il restauro  
[www.promozioneacciaio.it](http://www.promozioneacciaio.it)  
 (ultima consultazione 11.06.2023)

### CRONOLOGIA

- 1921: anno di costruzione dello stabilimento
- 1977: lo stabilimento viene dismesso
- 2005: lo stabilimento viene rifunzionalizzato.

### STORIA

Giuseppe Limone, nel 1924, fonda le fonderie Limone a Moncalieri che nel periodo di massima crescita arrivò a contare sino a 500 dipendenti. In origine la fabbrica era costituita da una serie di capannoni industriali accanto a dormitori.

### LA STRUTTURA

La struttura si compone di grandi volumi realizzati in cemento armato sviluppati lungo maglie rettangolari con coperture a shed. La fabbrica era circoscritta all'esterno da un possente muro di confine ed è stato proprio quest'elemento il primo ad essere abbattuto nel progetto di riqualificazione dell'area per consentire una maggiore fruibilità da parte dei visitatori. Il rispetto della preesistenza è comunque evidente, infatti alcuni volumi industriali vennero ripristinati mentre si scelse di utilizzare materiali e finiture differenti per enfatizzare la dicotomia fra nuovo e vecchio.

### ATTUALMENTE

Attualmente all'interno vi sono spazi per eventi e in cui svolgere attività culturali. Sono presenti anche punti vendita, una foresteria e spazi per aggregazione.

Fonti consultate:

TEATRO STABILE TORINO, *Fonderie Limone Moncalieri*: <https://www.teatrostabiletorino.it/fonderie-limone-moncalieri/> (ult. cons. 14.06.2023)

LAURA DELLA BADIA, *Teatro "Ex Fonderie Limone"*, in "Fondazione Promozione Acciaio": <https://www.promozioneacciaio.it/realizzazioni/teatro-ex-fonderie-limone/> (ult. cons. 14.06.2023)

## in conclusione

Dai casi studio presi in esame emerge come a partire dal secolo scorso si appropria in maniera differente a preesistenze di matrice industriale. È possibile asserire come tali differenze di recupero e trasformazione, a cui sono state soggetti ex impianti industriali, siano state dettate dal momento storico e dalle committenze. Infatti, seppur la disciplina dell'archeologia industriale venne introdotta negli anni Cinquanta del XX secolo, ancora oggi rimane al centro di importanti dibattiti. Dalla metà del secolo scorso ad oggi la cultura, e di conseguenza gli approcci progettuali nei confronti di edifici industriali dismessi, ha subito importanti mutamenti e ha prodotto altrettanti differenti risultati. È possibile spiegare ciò proprio attraverso alcuni casi studio riportati nelle pagine precedenti. Se ci soffermiamo a valutare la casistica europea, potremmo confrontare due esempi emblematici: il caso di San Just Desvner dell'ex fabbrica di cemento e l'ex centrale elettrica di Londra. Ci troviamo dinanzi a due complessi industriali che hanno subito un'importante processo di recupero ma in momenti storici abbastanza distanti tra loro e attualmente ospitano al loro interno funzioni differenti. L'ex cementificio spagnolo così come l'ex centrale elettrica sono stati realizzati entrambi nella prima metà del Novecento e hanno rappresentato a lungo, per la città e i Paesi limitrofi, un importante luogo di lavoro. Dopo qualche anno vennero dismessi dunque persero la loro comune

funzione. È proprio a partire da questo momento che le sorti dei due edifici iniziano a prendere una piega differente. Infatti, l'ex fabbrica di cemento negli anni Settanta viene acquistata dall'architetto spagnolo Ricardo Bofill che vi installerà all'interno il suo studio e residenza privata. L'ex centrale elettrica londinese solo alla fine del secolo scorso muove i primi passi verso un suo ripristino quando, nel 1996, l'agenzia English Partnership finanzia con 12 milioni di sterline il recupero dell'ex centrale con l'obiettivo di inserire all'interno una galleria di arte moderna che a differenza del caso spagnolo, è aperta al pubblico. Ciò permette ancora oggi ai visitatori di contemplare quelli che un tempo erano gli spazi interni di un luogo di lavoro industriale.

Per quanto riguarda il panorama italiano, è interessante paragonare due casi molto distanti fra loro (sia per ragioni temporali che di attività che oggi accolgono al loro interno) e sono: il caso delle ex officine Ansaldo Milano e l'ex vetreria di Murano. Si tratta di due importanti complessi industriali che però risalgono a periodi storici differenti. Le officine Ansaldo Milano vennero costruite nei primi anni del Novecento, mentre l'ex vetreria di Murano risale ai primi del Settecento. Persino il periodo in cui si scelse di intervenire per recuperare tale strutture è molto distante poiché le ex officine milanesi vennero riqualificate a partire dalla fine del secolo scorso, mentre il secondo caso riguarda un progetto risalente al 2021. La scelta di comparare questi due ex complessi industriali risulta interessante nel momento in cui

si valuta il prodotto finale dato dal progetto di rifunzionalizzazione che li ha interessati. I due spazi ex industriali assumano nuova vocazione ma molto differente fra loro. Le ex officine milanesi oggi accolgono al loro interno spazi aperti al pubblico come un museo, laboratori e polo culturale che consentono al visitatore, che frequenta questi luoghi, di cogliere le caratteristiche di quell'ex industria. Al contrario, l'ex vetreria di Murano venne acquistata dal gruppo alberghiero NH Collection per ospitare all'interno un hotel.

Infine, un ulteriore paragone può essere compiuto nella valutazione dei casi studio emblematici presenti nel territorio torinese. Le Officine Grandi Riparazioni così come l'ex fabbrica Fiat in Corso Dante, la FIAT Lingotto, lo stabilimento Carpano e le ex fonderie Limone sono solo alcune fra le principali industrie che dalla fine dell'Ottocento iniziarono a modificare l'assetto urbano della città di Torino. Così quanto la loro costruzione e fase di massimo sviluppo sono stati determinanti, anche il loro successivo processo di dismissione ha rappresentato un evento cruciale nella storia della città. Questi cinque casi studio però mostrano come la loro rifunzionalizzazione ha prodotto esiti abbastanza differenti. Le Officine Grandi Riparazioni, da grande cattedrale industriale, situata oggi in un contesto urbano denso e limitrofo al centro della città, oggi rappresenta uno spazio polivalente. Accoglie spazi espositivi, per eventi e mostre così come attività commerciali (discoteca e ristorante). Tale progetto ha permesso di donare nuova vita ad un importantepertutto a

livello complesso industriale e mantenendo vivi quelli che erano i suoi tratti caratteristici di luogo un tempo del lavoro. Il caso delle ex sede Fiat di corso Dante e Lingotto, insieme alle ex fonderie Limone, come accaduto nell'esempio delle Officine Grandi Riparazioni, sono state interessate da un progetto di recupero che ha previsto da un lato il mantenimento del carattere industriale dell'edificio e dall'altro la creazione di spazi interni che potessero essere quanto più fruibili dal pubblico. Lo stabilimento Carpano e il Pastificio Italiano afferiscono ad un gruppo di edifici industriali che vennero realizzata nel Novecento nel comparto sud di Torino ma alla fine degli anni Ottanta dismessi. Nei primi anni del XXI secolo su committenza di privati, lo stabilimento Carpano e il Pastificio Italiano furono soggetti a progetti di recupero e trasformazione in spazi per il commercio, precludendo in parte la possibilità al pubblico di vivere e frequentare quei luoghi.

Elaborazione di un ipotesi progettuale di rinnovamento e valorizzazione  
dell'area intorno all'ex Fonderie Nebiolo Torino

---

# capitolo 5

## introduzione

Quanto segue è il lavoro di analisi urbana svolto attraverso la sovrapposizione di layers. Si parte da una serie di considerazioni e valutazioni del contesto per poi giungere, più nello specifico negli isolati che compongono l'area generale oggetto della presente tesi.

Questo genere di ridisegno dello stato di fatto del tessuto urbano preso in considerazione, ha permesso di giungere ad un masterplan che mira a donare un nuovo impulso non solo agli isolati che riguardano l'area bensì all'intero circondario. Infatti, l'idea sottesa al masterplan è quella di ripensare tanto al recuperare di edifici oggi privi di funzione quanto agli spazi aperti che oggi non appaiono particolarmente permeabili alla vista e alla fruizione.

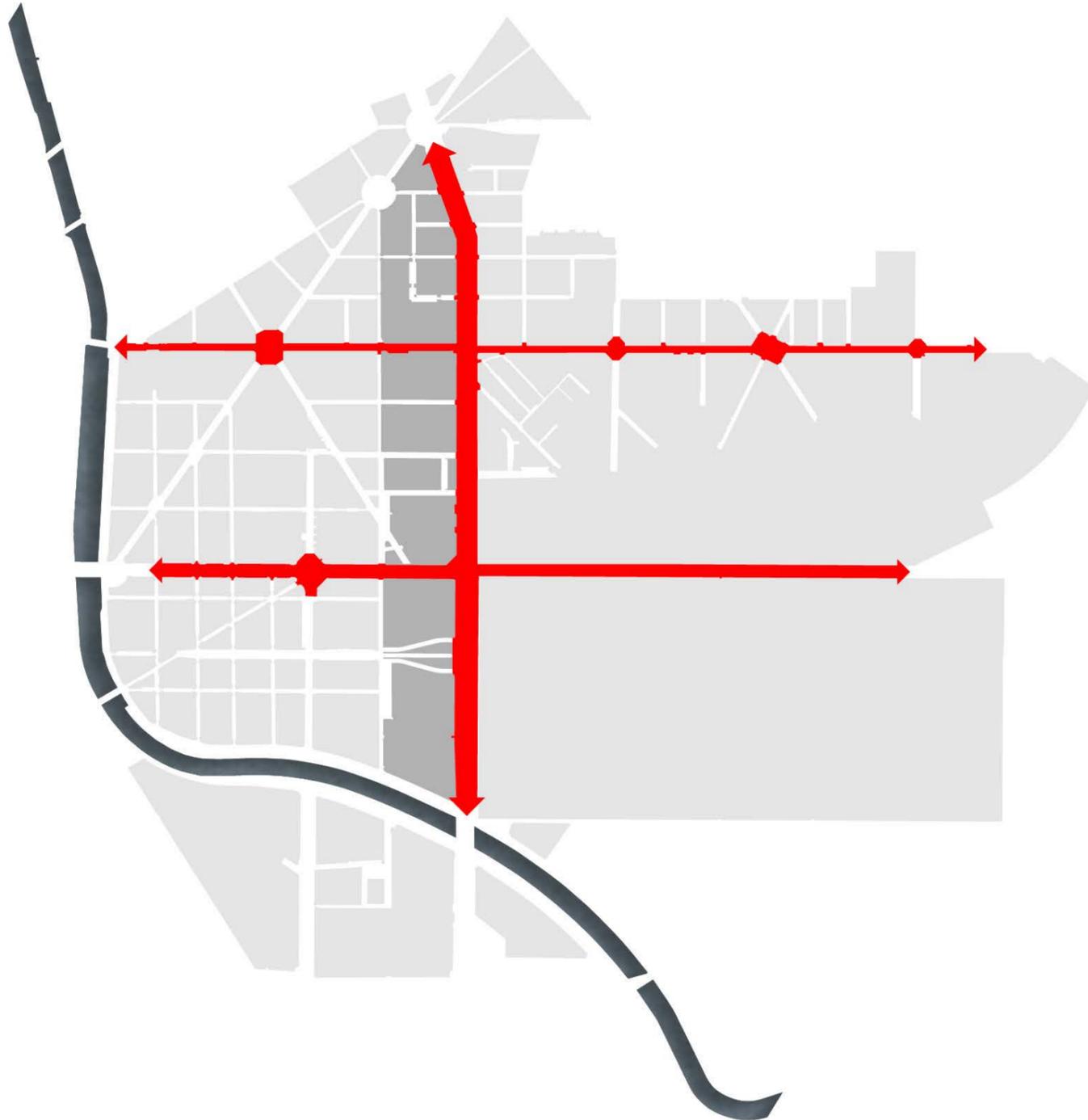
Oltre al disegno di un Masterplan generale, si è scelto di approfondire due isolati ritenuti emblematici. Si tratta:

- Approfondimento 1. L'ex Fonderia Nebiolo. Si tratta di un complesso di edifici (ex Fonderia Caratteri Nebiolo e l'ex Fonderia Ghisa Nebiolo) costruiti nel 1922 e fanno riferimento all'area circoscritta più a nord da Corso Novara, a sud da via Padova, a est via Bologna mentre a ovest da via Como.

- Approfondimento 2. L'isolato più a est, circoscritto dai seguenti assi viari: Corso Novara, via Carlo Michele Buscalioni, via Catania e Lungo Dora Firenze.

# 01 tensioni principali

In prossimità dell'area oggetto di analisi è possibile riconoscere tre principali assi viari che consentono il collegamento con dei nodi nevralgici della città. I due assi stradali orizzontali (Corso Regio Parco e via Bologna) attraversano l'area mentre l'asse verticale (Corso Novara), di sezione notevolmente maggiore, costeggia gli isolati in esame.



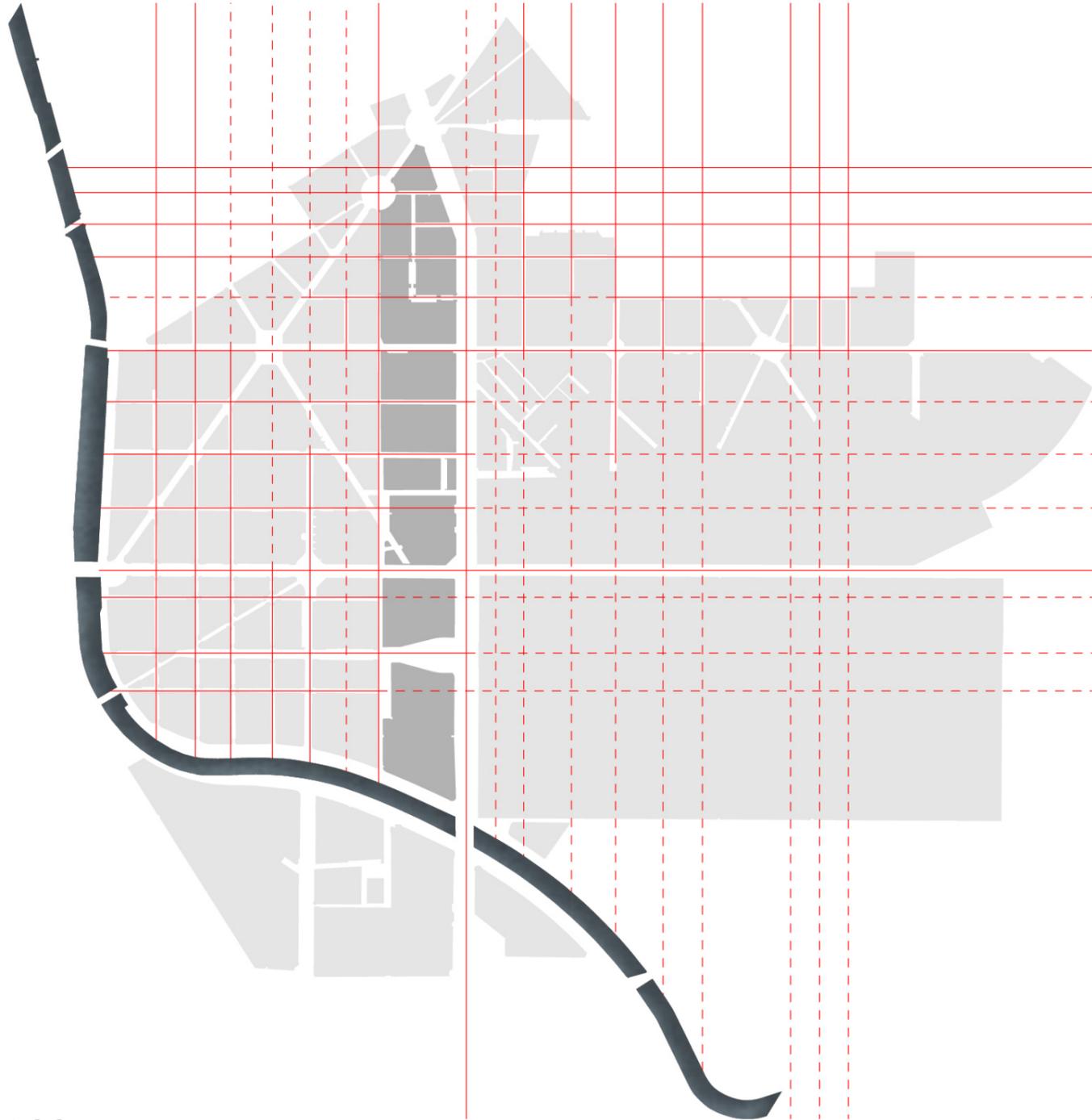
# tensioni secondarie 02

Oltre ai tre principali assi viari (riconosciuti come tensioni principali) è possibile rintracciare una serie di strade secondarie che concorrono alla caratterizzazione dell'assetto urbano. Difatti, il disegno sotto mostra come l'area viene attraversata da percorsi orizzontali di portata e importanza minore molti sfociano in corrispondenza di Corso Novara e solo in pochi proseguono oltre, in direzione nord.



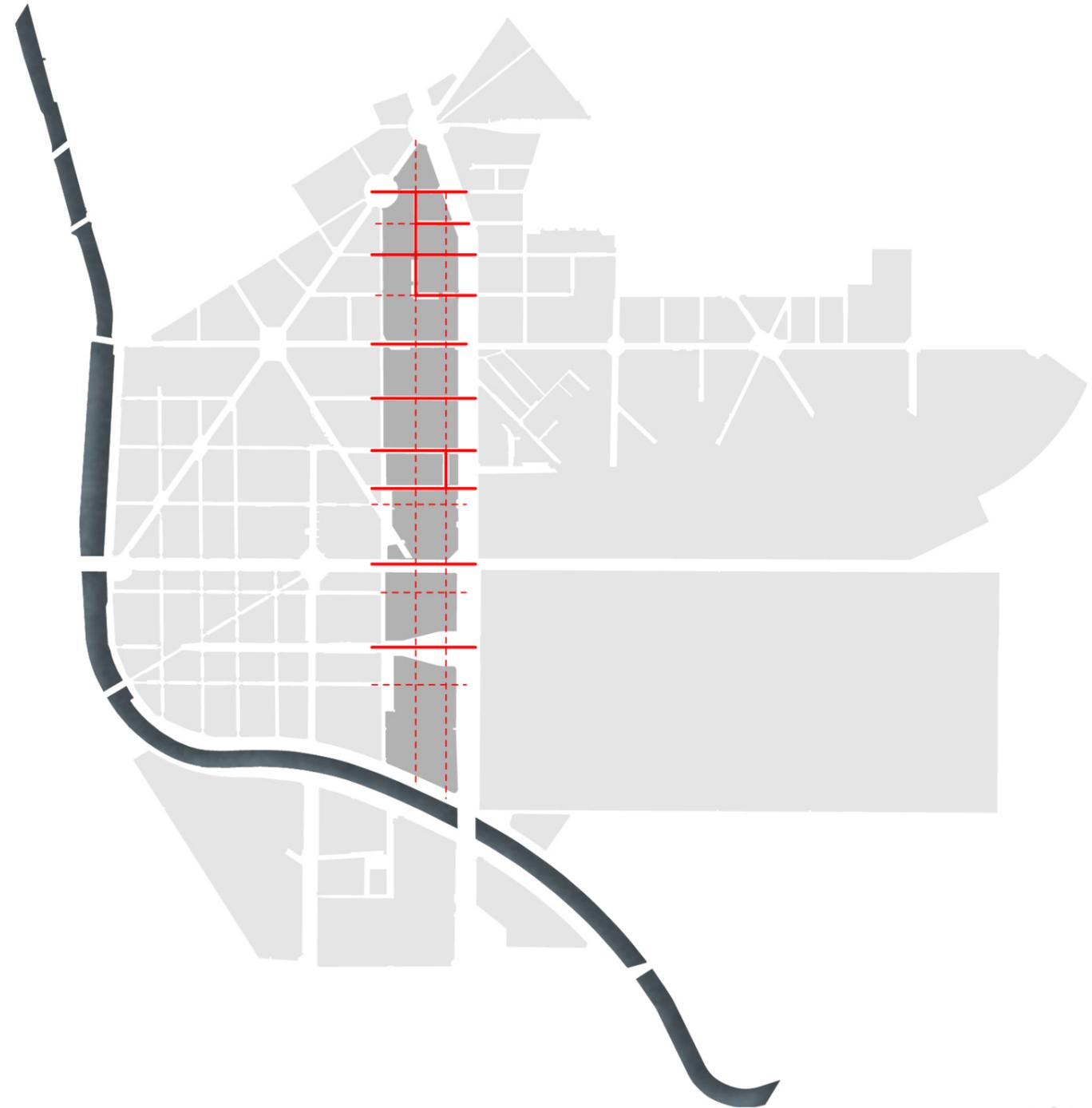
# 03 ritmo esterno

Il sottostante disegno tenta di illustrare, attraverso delle rette rosse, come gli assi viari, orizzontali e verticali, presenti nel contesto concorrono a definire un determinato ritmo, passo degli isolati. L'assetto urbano del contesto si presenta prevalentemente regolare, con moduli che tendono a ripetersi.



# ritmo interno 04

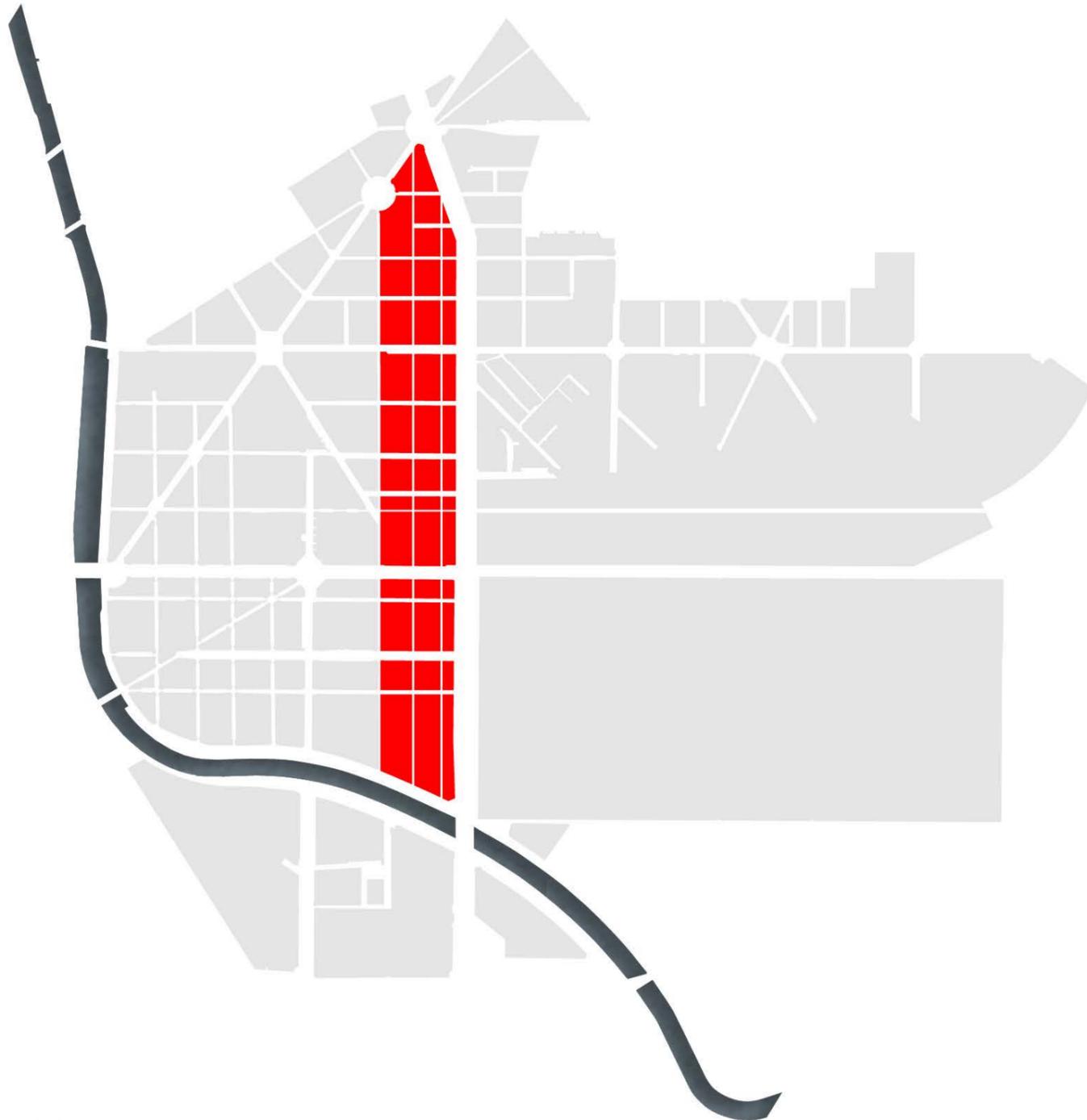
Successivamente, lo stesso lavoro di indagine è stato compiuto nell'area in esame. Difatti, il disegno sotto mostra come anche negli isolati evidenziati in grigio più scuro sono presenti dei tratti verticali e orizzontali. Alcuni assi stradali si arrestano all'incrocio con l'isolato adiacente mentre altri proseguono senza interruzione. Il tratto rosso più spesso evidenzia la strada che è attualmente presente mentre la linea tratteggiata rappresenta il prolungamento che si vorrebbe ottenere nel masterplan finale.



# 05 nuova trama

L'intenzione di far proseguire gli assi, verticali e orizzontali, negli isolati oggetto in esame consente da un lato di creare un maggior senso di permeabilità nell'area e di conseguenza di disegnare una nuova trama. Quest'ultima è caratterizzata da un passo costante in direzione est-ovest mentre nel senso nord-sud si allarga. Da corso Novara arriva in via Padova e Busca-

lioni dilatandosi, triplicando circa il suo modulo di partenza.



# nuovi gradienti 06

Dopo aver identificato una nuova trama che contraddistingue e attraversa tutti gli isolati oggetto d'esame, si è scelto di trattare le superfici dei piani terra in maniera differente. Ciò permette così di individuare tre nuovi gradienti. Partendo da corso Novara, il piano terra è trattato con del verde incolto, segue del verde colto (prato) e poi ancora delle pavimentazioni drenanti.

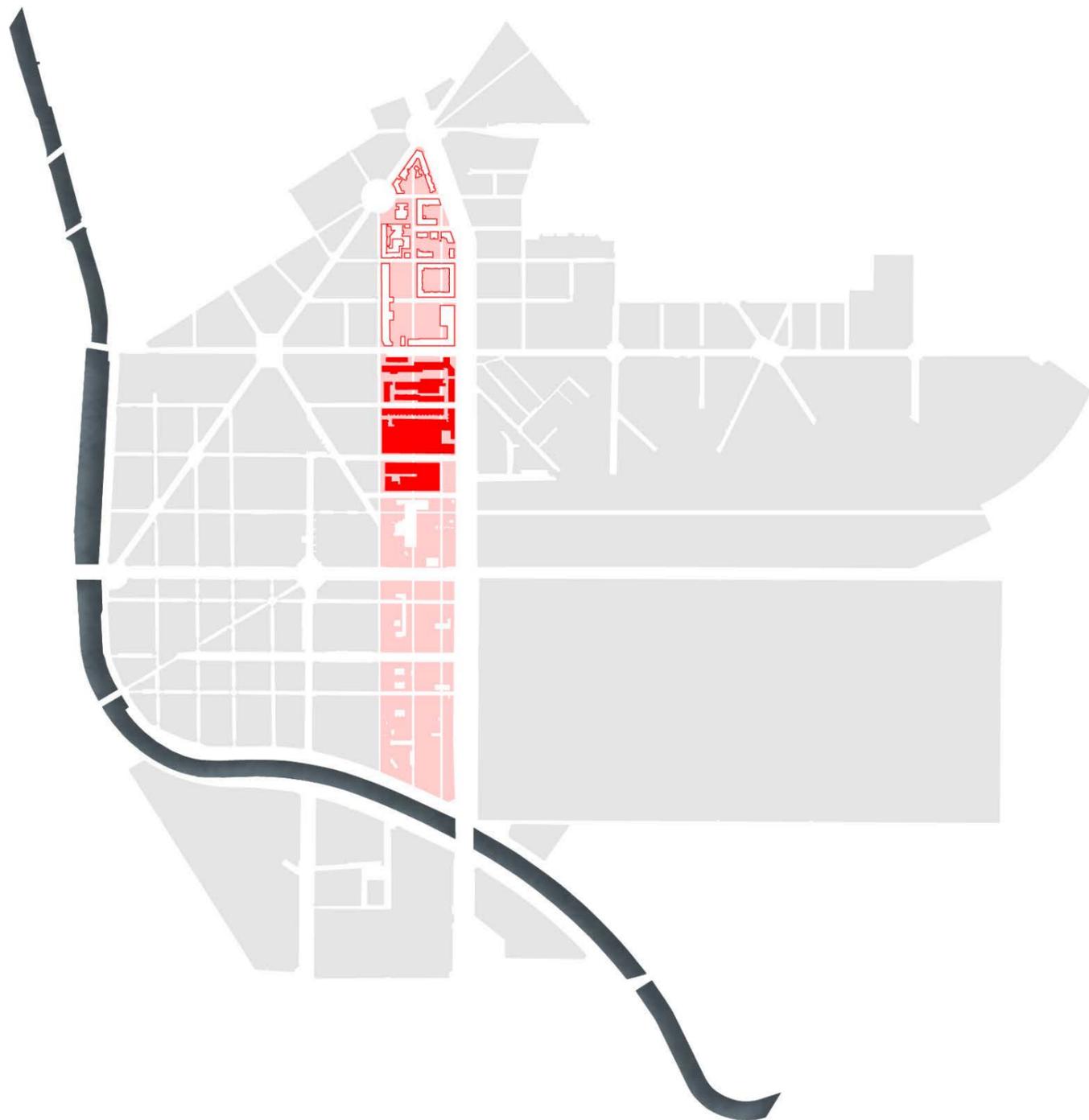
-  Verde prato  
altezza media, bassa manutenzione
-  Verde prato  
altezza bassa, maggioe manutenzione
-  Pavimentazione  
drenante



# 07 tre diverse densità

La nuova trama e i nuovi gradienti identificati negli isolati in esame, si confrontano con un'edificato preesistente che può essere suddiviso in tre macro-gruppi. Il primo, più a est, è possibile definirlo come "edificazione di bordo" in quanto connotato da un costruito che lungo la strada avanza linearmente, con continuità per poi aprirsi internamente all'isolato.

Segue poi un costruito classificabile come "edificazione compatta" per poi giungere, in prossimità del fiume Dora Riparia, ad un costruito definibile come "rarefatto".

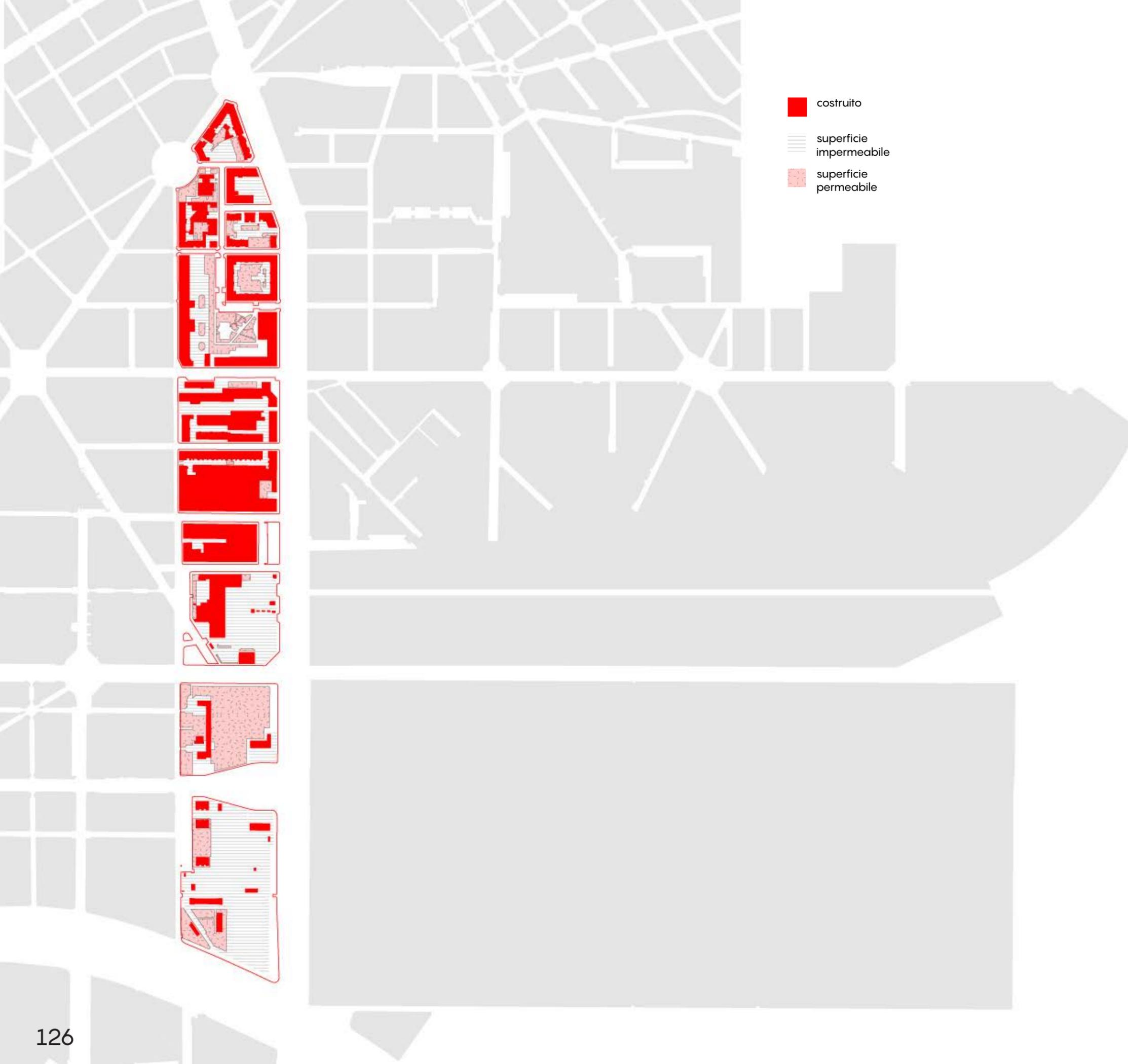


# 08 tre diversi interventi

Dopo aver suddiviso in tre gruppi il diverso tipo di costruito che connota gli isolati oggetto di esame, si è scelto di adottare nei loro confronti tre diverse modalità di intervento, differenti caso per caso. In particolare, per quanto riguarda l'"edificato di bordo" si interviene attraverso una ristrutturazione urbana. Nei confronti invece dell'edificato compatto, si interviene tramite un consolidamen-

to e infine, per l'area più a est in prossimità del fiume, si è scelto di trasformare alcuni volumi. Molti di questi sono di dimensione notevolmente minore rispetto a quelli presenti negli altri due gruppi e attualmente sono anche privi di un effettiva funzione interna. Per tale ragione sarebbe possibile pensare ad una loro rifunzionalizzazione.





- costruito
- superficie impermeabile
- superficie permeabile

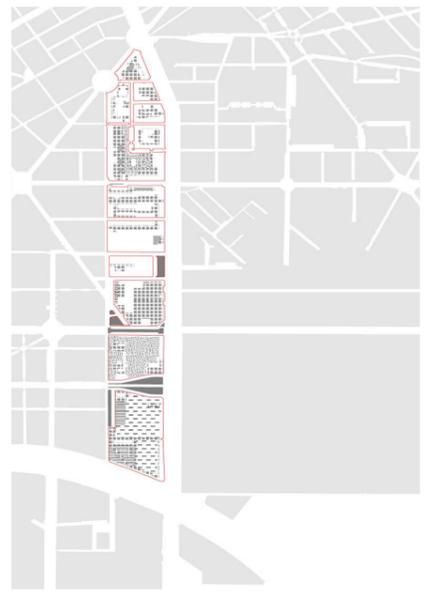
### funzioni costruito

- residenza pubblica
- residenza privata
- magazzini
- attività commerciale
- servizi pubblici
- edifici dismessi



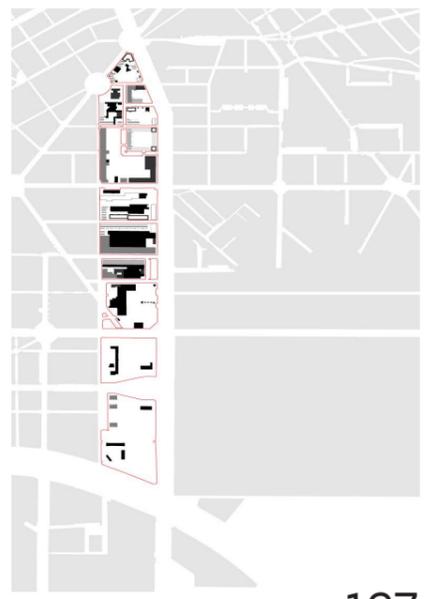
### superfici

- aree pavimentate/ asfalto
- verde spartitraffico
- parchi urbani
- area di cantiere
- verde privato



### numero piani

- 1 piano
- 2 piani
- 3 piani
- 4 piani
- 5 piani
- 6 piani
- 7 piani
- 9 piani
- 10 piani



## il masterplan

Il masterplan finale è frutto di una serie di valutazioni e riflessioni che sono emerse durante la fase di analisi urbana. Lo studio dell'assetto viario, tanto quanto la morfologia degli isolati, sono stati i due principali temi che hanno permesso la configurazione di un nuovo disegno per l'area in esame.

Partendo dallo studio dello stato di fatto, è emerso come una serie di assi viari, principali e secondari, attraversano l'area e come, in particolare, Corso Novara rappresenti un'arteria cruciale non solo per gli isolati interessati ma anche per il contesto stesso. Da tale premessa, si è scelto di prolungare le tracce stradali provenienti da nord e sud sino a raggiungere Corso Novara di modo che permeassero all'interno dell'area in questione. Stessa sorte ha riguardato gli assi già presenti nell'area in esame che corrono in direzione est-ovest. Questa scelta ha consentito di ridefinire un nuovo ritmo interno agli isolati scandito da percorsi stradali, pedonali e ciclabili. In aggiunta, le suddette nuove tracce consentono altresì di unificare i tredici isolati che attualmente non appaiono messi in relazione gli uni con gli altri.

Il disegno di nuovi tracciati introduce il discorso dei gradienti. Infatti, la seconda fase progettuale si è soffermata maggiormente sul riconoscimento di nuovi trattamenti superficiali in grado di accoglie-

re nuove funzioni. Come si evince dal masterplan, sono presenti tre diversi gradienti che cambiano natura in direzione nord-sud mentre in direzione est-ovest rimangono costanti. In particolare, le aree prossime a corso Novara danno luogo a del verde incolto, ad esso segue del verde prato ed infine delle superfici con pavimentazioni drenanti e aiuole così da progettare delle piazze urbane di cui lo stato di fatto ne è privo.

Infine, si è scelto di approfondire due casi emblematici interni all'area in esame. In particolare si parla dell'isolato che ingloba in esso le ex Fonderie Nebiolo e l'ultimo isolato più ad est. Tali approfondimenti tentano di spiegare come l'idea sottesa all'intero masterplan si confronta, nel primo caso, con preesistenze storiche e, nel secondo zoom, con la volontà di progettare un nuovo parco urbano quanto più fruibile e accessibile per l'intera città.

## dati generali

**206.623**  
mq

### 1. Superficie Territoriale

"Superficie reale di una porzione di territorio oggetto di intervento di trasformazione urbanistica. Comprende la superficie fondiaria e le aree per dotazione territoriali ivi comprese quelle esistenti" (Regolamento Edilizio Tipo, Principi Generali e Disciplina Generale dell'attività edilizia, parte prima, 20 ottobre 2016).

**59.000**  
mq

### 3. Superficie coperta

"Superficie risultante dalla proiezione sul piano orizzontale del profilo esterno perimetrale della costruzione fuori terra, con esclusione degli aggetti e sporti inferiori a 1,50 m". (Regolamento Edilizio Tipo, Principi Generali e Disciplina Generale dell'attività edilizia, parte prima, 20 ottobre 2016).

**59.000**  
mq

**30.584**  
mq

### 4. Superficie permeabile

"Porzione di superficie territoriale o fondiaria priva di pavimentazione o di altri manufatti permanenti, entro o fuori terra, che impediscano alle acque meteoriche di raggiungere naturalmente la falda acquifera". (Regolamento Edilizio Tipo, Principi Generali e Disciplina Generale dell'attività edilizia, parte prima, 20 ottobre 2016).

**80.112**  
mq

**117.039**  
mq

### 5. Superficie impermeabile

**67.511**  
mq

aree a verde/  
prato media- alta altezza

aree a verde/  
prato bassa altezza

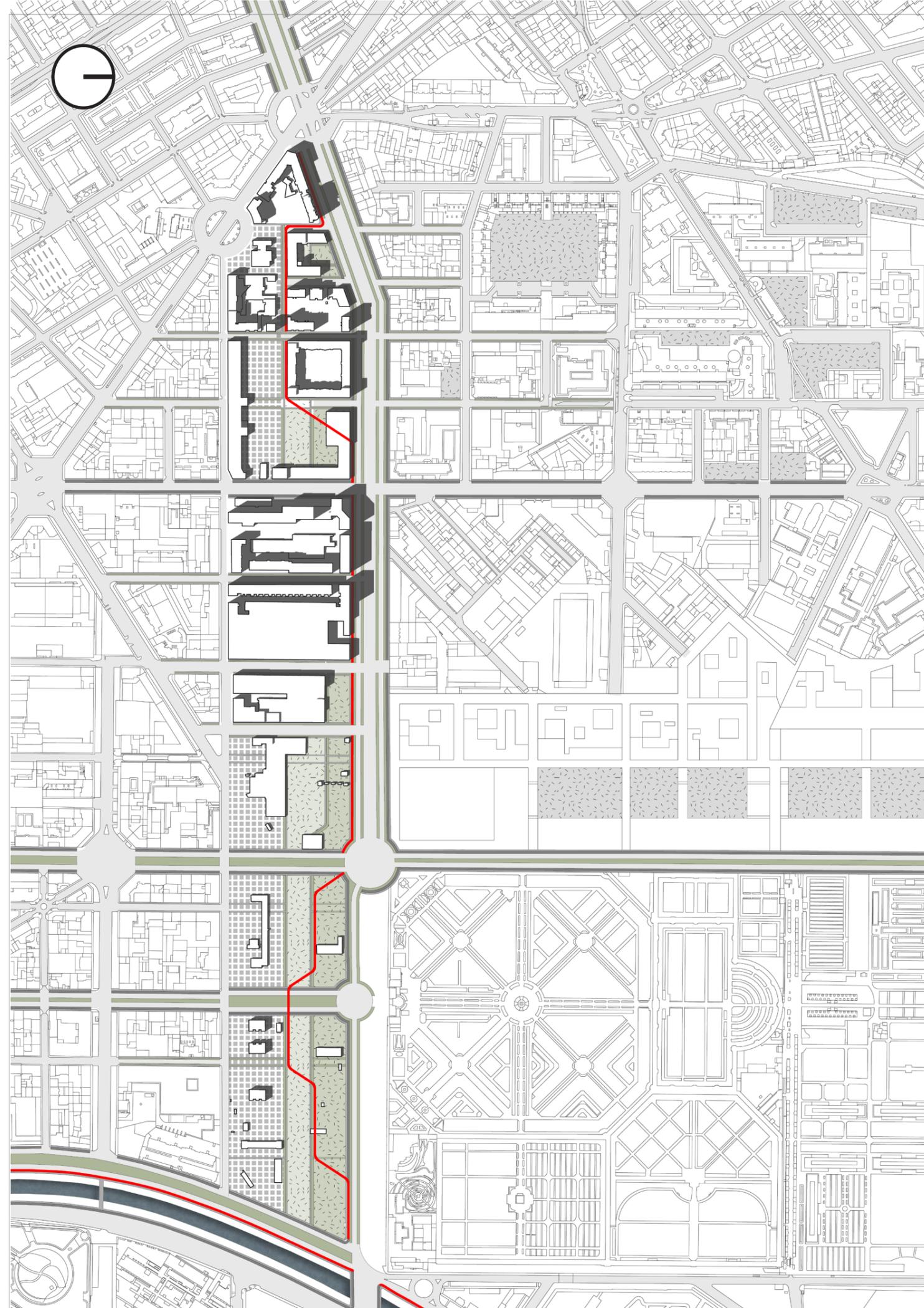
piazza pubblica/  
pavimentazione drenante

percorsi pedonali  
asfaltati

pista ciclabile  
veloce

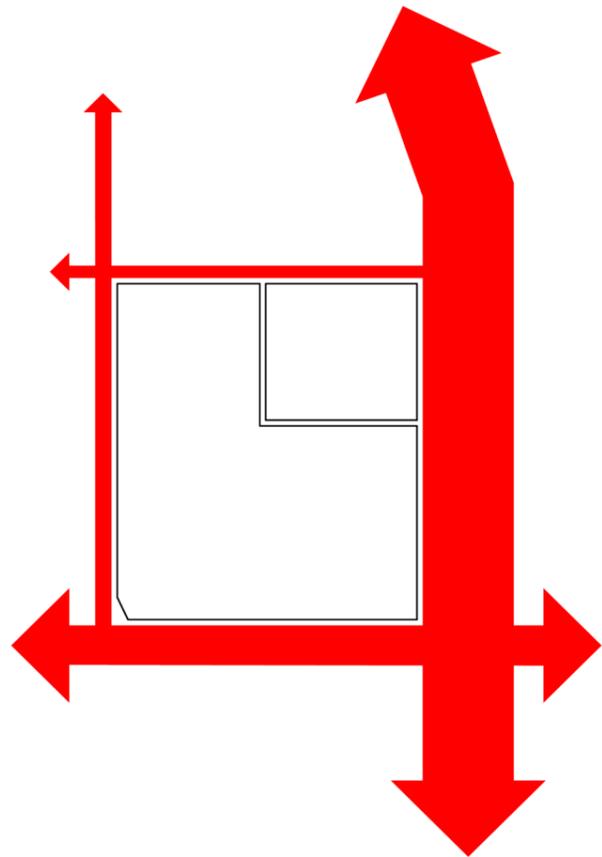
pista ciclabile  
lenta

aree a verde/  
aiuole



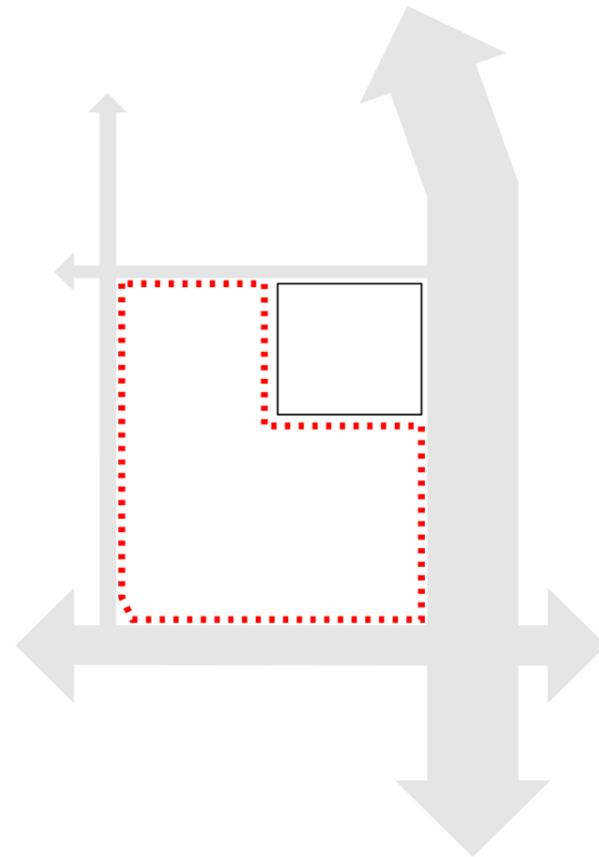
# APPROFONDIMENTO 1

## Schematizzazione generale/ Ex Fonderie Nebiolo



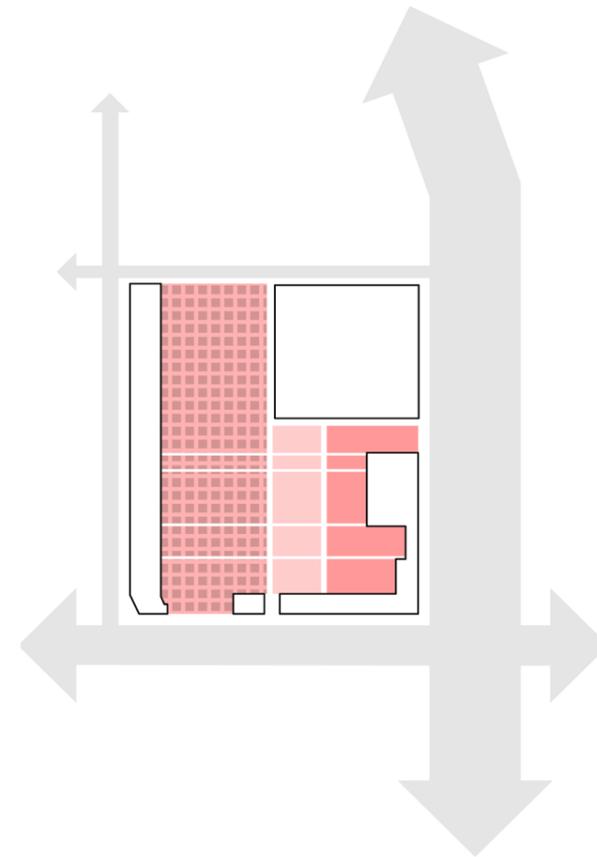
### assi viari

L'approfondimento 1 riguarda un'area circoscritta da assi viari di varia dimensione. In particolare Corso Novara e via Bologna presentano sezione maggiore mentre di minor portata sono via Padova e via Como.



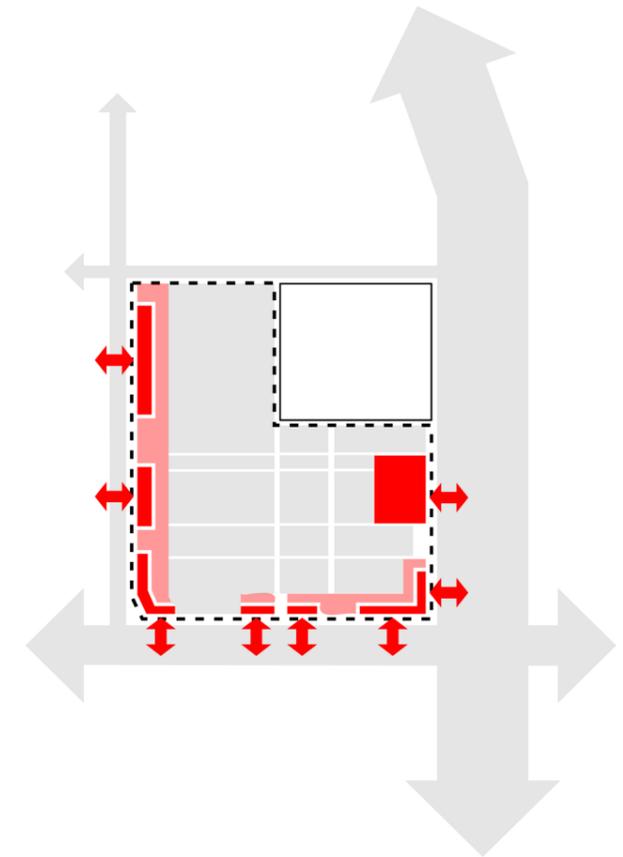
### area interessata

L'area in questione comprende una superficie di 21.646 metri quadrati.



### tre gradienti

Il concept dei tre gradienti che caratterizzano l'intero masterplan viene ripetuto anche nell'area in esame ma adattandosi alle funzioni e agli ingombri degli edifici preesistenti.



### funzioni

Gli edifici preesistenti vengono riconvertiti in residenze universitarie. In particolare, lungo i fronti strada si è scelto di inserire dei servizi (come caffetterie, bar, aule studio, auditorium, copisteria) a cui possono accedere anche persone esterne alla residenza universitaria. La parte più interna dell'isolato invece presenta un carattere più privato, dedicati esclusivamente agli ospiti della medesima residenza.

# APPROFONDIMENTO 1

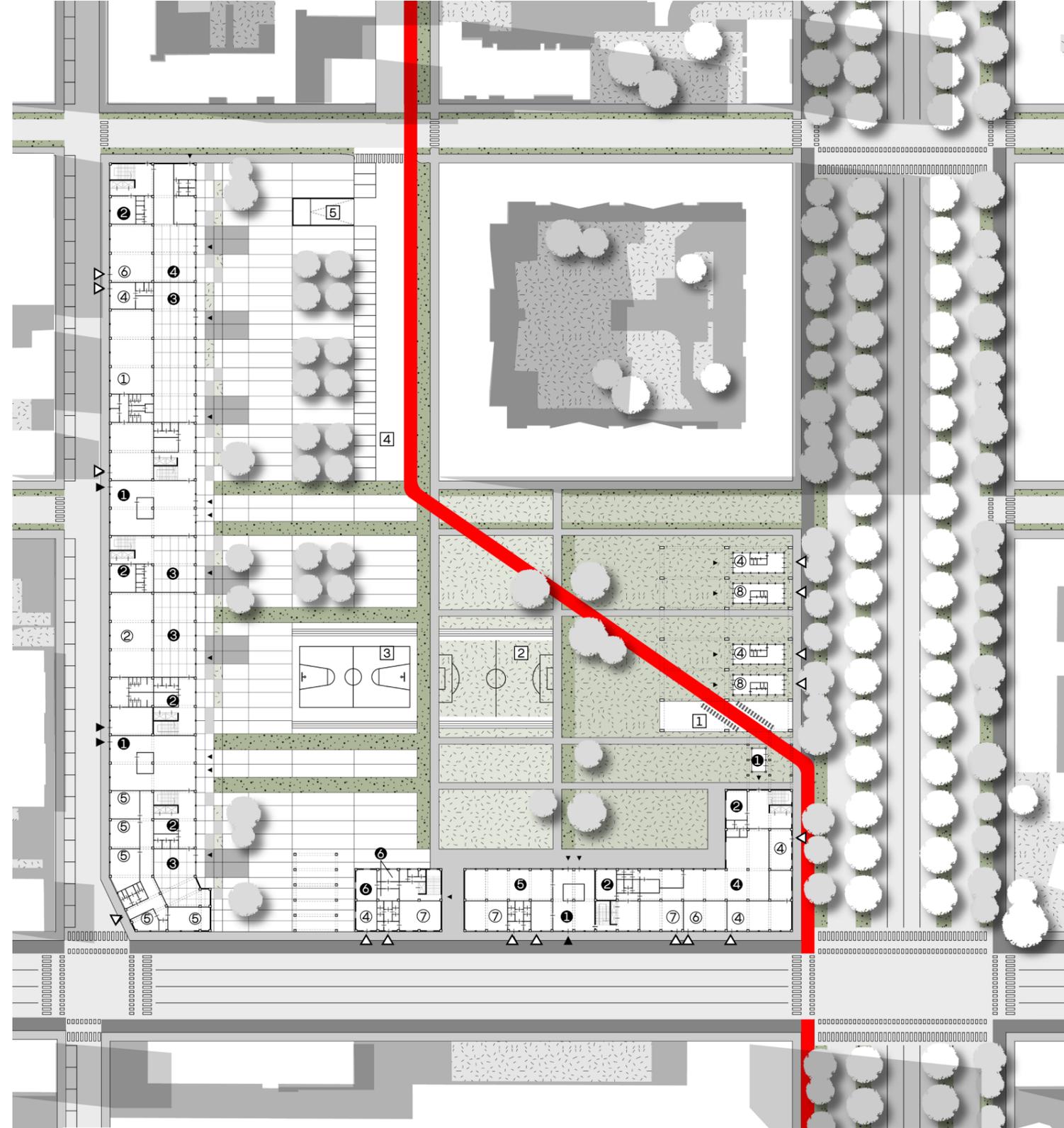
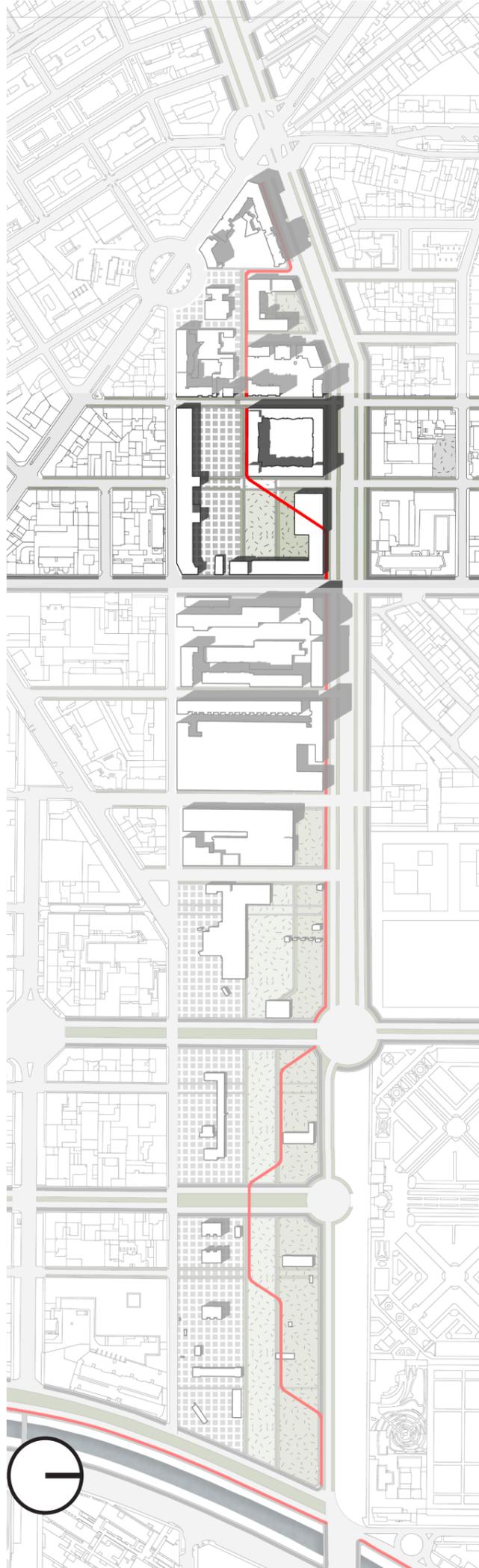
## masterplan

### Ex Fonderie Nebiolo

Il primo approfondimento riguarda il disegno del piano terra dell'isolato rinchiuso fra Corso Novara, via Bologna e via Padova. Tale zoom permette di valutare come i tre gradienti, identificati all'interno del Masterplan generale, si rapportano con l'edificato storico delle ex Fonderie Nebiolo. Tali gradienti sono evidenziati da file di alberature e percorsi pedonali che segnano l'isolato in questione mentre, un tratto estraneo all'ordine appena descritto (in rosso), permette di riconoscere una pista ciclabile che da ovest consente il diretto collegamento con il fiume Dora Riparia più a est. Partendo da Corso Novara è possibile notare come un nuovo ordine viene stabilito. Difatti, l'arteria stradale in questione presenta, in prossimità degli edifici, dei percorsi pedonali, segue una seconda pista ciclabile, delle aiuole, il controviaie, delle alberature e poi le quattro carreggiate. L'ordine dei tracciati appena descritto si specchia in orizzontale anche nell'altro fronte.

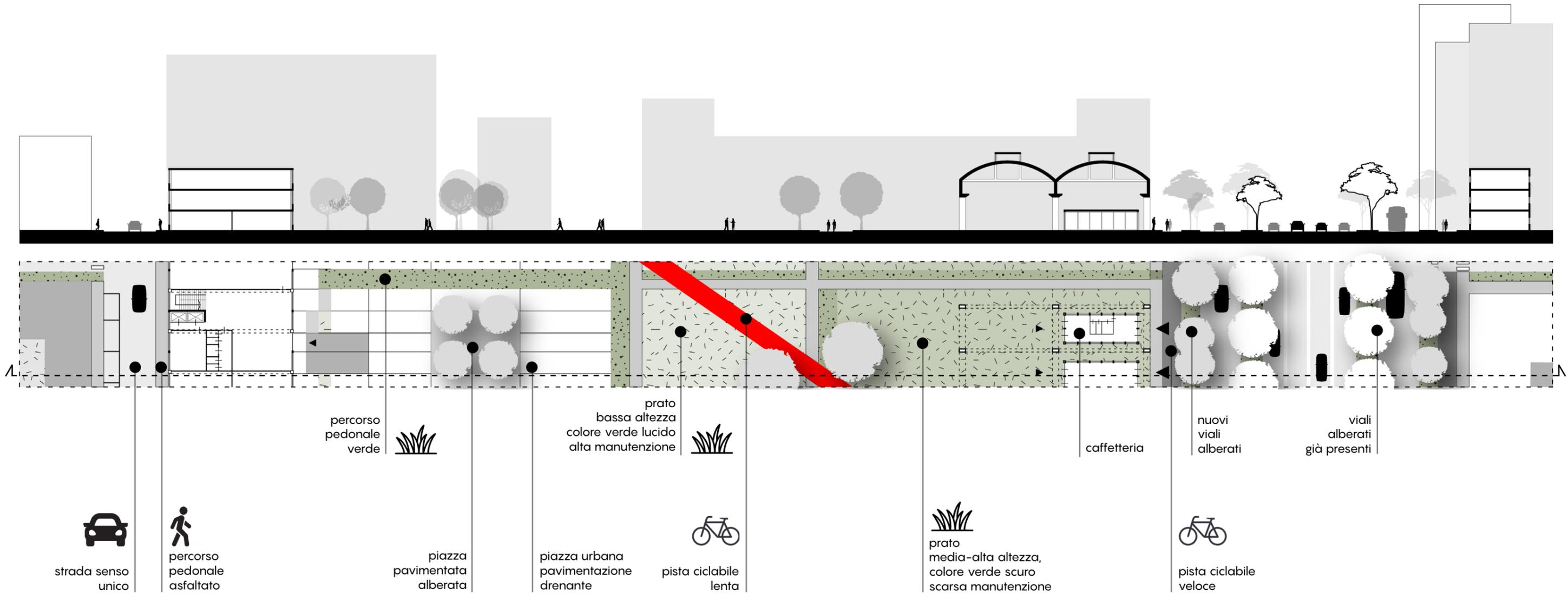
Per quanto invece concerne lo spazio interno all'isolato in questione, da Corso Novara si apre con del verde incolto che accoglie delle aree relax, pic-nic e fa da sfondo a servizi ristoro come bar e caffetterie (locati all'interno di nuovi e piccoli volumi<sup>1</sup> fra la struttura portante dell'ex Fonderia) e la mensa della residenza universitaria (posta al piano terra dell'edificio sito all'incrocio fra via Bologna e Corso Novara). Segue del verde prato, dal quale è possibile accedere alla piazza. Quest'ultima è caratterizzata da pavimentazioni drenanti e da una serie di aiuole. Inoltre, delle variazioni cromatiche della pavimentazione costituiscono delle aree pic-nic e spazi per l'attività di studio all'aperto utili per gli studenti ospitati nella residenza universitaria. Tali aree si trovano in prossimità degli ingressi alla mensa, alle aule studio e spazi co-working che sono posti al piano terra dell'edificio che affaccia su via Padova. Inoltre, la scansione data dalla pavimentazione drenante della piazza viene parzialmente ripresa all'interno degli spazi comuni della residenza così da creare una continuità.

<sup>1</sup> Attualmente in corrispondenza fra Corso Novara e Corso Novara 78, una parte dell'ex Fonderia Ghisa Nebiolo è priva di tamponamento esterno. Immaginando di lasciare quanto rimasto di tale edificato, (dunque la sua struttura portante caratterizzata da pilastri di dimensioni considerevoli su cui si poggiano travi che sostengono una copertura curva) si è pensato di inserire al di sotto delle "scatole" di vetro e ferro. Questi piccoli volumi fungono da strutture temporanee, facili da montare e smontare in funzioni delle esigenze consentendo inoltre da fare da spazio filtro per il flusso di persone che da Corso Novara intendo accedere all'isolato.



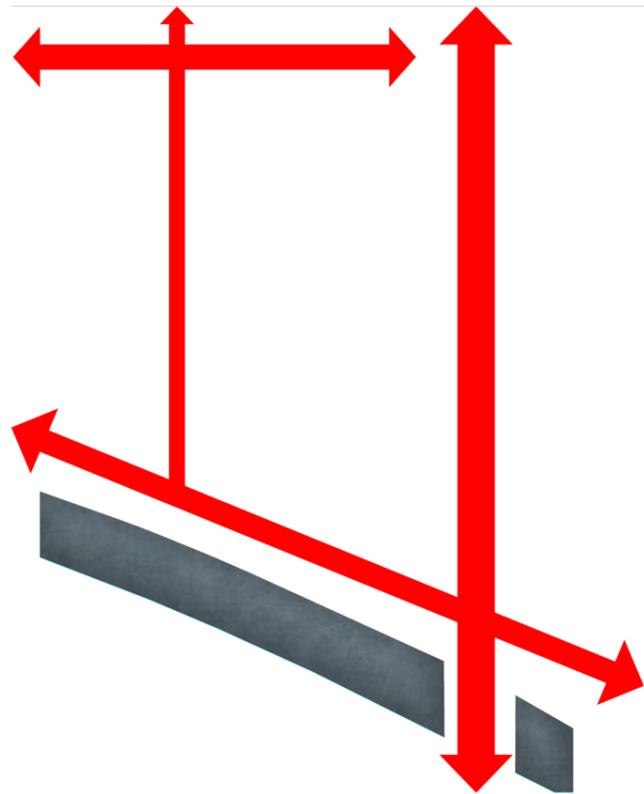
- |          |  |          |   |
|----------|--|----------|---|
|          | Alberi preesistenti                    |          | Alberi aggiunti   |
|          | prato media-alta altezza               | <b>1</b> | Ingresso residenza universitaria                        |
|          | prato bassa altezza                    | <b>2</b> | Lavanderia  |
|          | pavimentazione drenante                | <b>3</b> | Aula studio   |
|          | pista ciclabile lenta                  | <b>4</b> | Mensa   |
|          | percorso pedonale asfaltato            | <b>5</b> | Biblioteca  |
|          | pista ciclabile veloce                 | <b>6</b> | Uffici amministrativi                                   |
| <b>1</b> | Auditorium                             | <b>7</b> | Aula studio/co-working                                  |
| <b>2</b> | Sala polifunzionale                    | <b>8</b> | Sala giochi   |
| <b>3</b> | Palestra                               | <b>1</b> | Portabici   |
| <b>4</b> | Caffetteria                            | <b>2</b> | campo da calcio   |
| <b>5</b> | Sala riunione                          | <b>3</b> | campo da basket   |
| <b>6</b> | Copisteria/sala pc                     | <b>4</b> | parcheggi   |
| <b>6</b> | rampa di accesso parcheggi sotterranei |          | Ingressi a servizi esterni alla residenza universitaria |
|          |  |          | Ingressi alla residenza universitaria                   |

APPROFONDIMENTO 1  
 Sezione territoriale/  
 Ex Fonderie Nebiolo



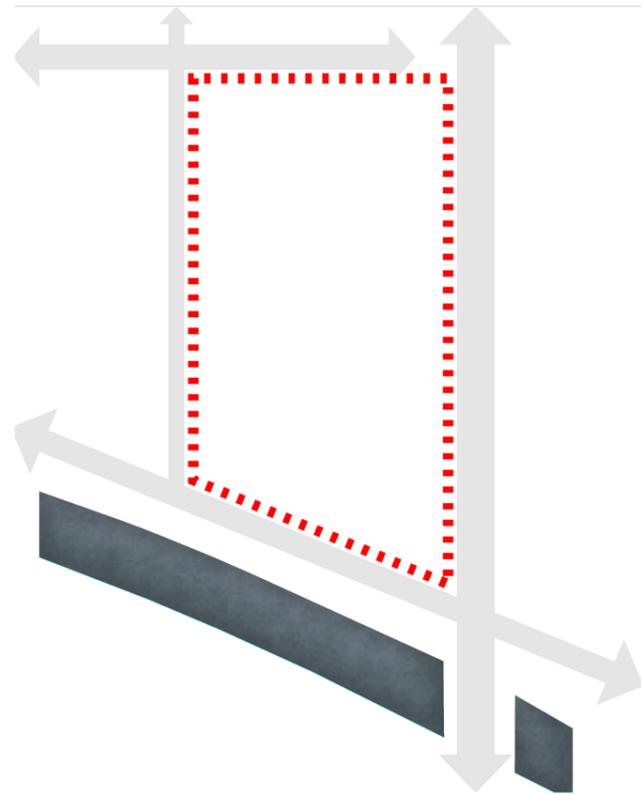
## APPROFONDIMENTO 2

### Schematizzazione generale/ Parco urbano



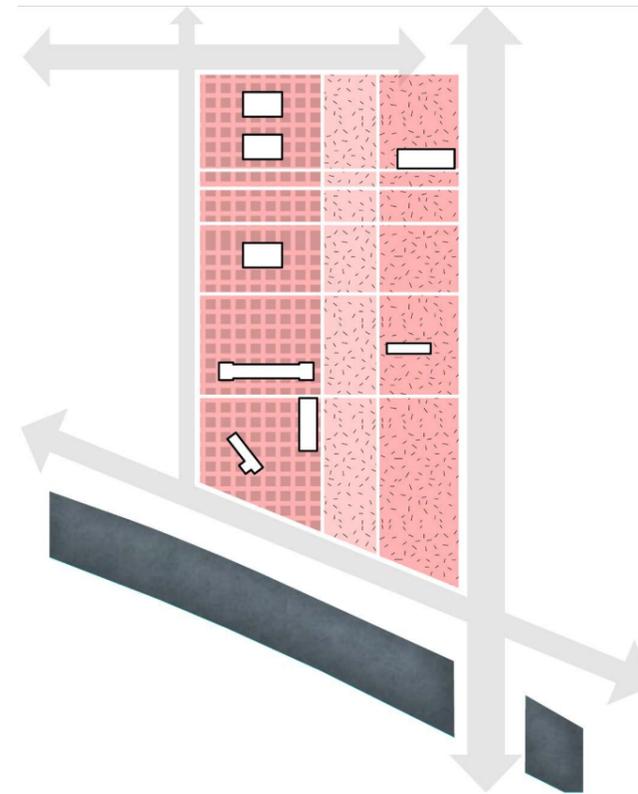
#### assi viari

Il secondo approfondimento riguarda un'area circoscritta all'interno di quattro arterie stradali di dimensioni contenute e di importanza differenziata. Infatti vi è la prosecuzione di Corso Novara che, seppur vede restringere la sua sezione stradale, continua a rimanere un'asse cruciale in quanto a tale altezza vi si affaccia il Cimitero Monumentale. Segue Lungo Dora Firenze che costeggia il fiume Dora Riparia e poi vi è via Catania che termina in corrispondenza dell'ingresso principale del Cimitero Monumentale e a chiudere il quadro vi è via Michele Buscalioni.



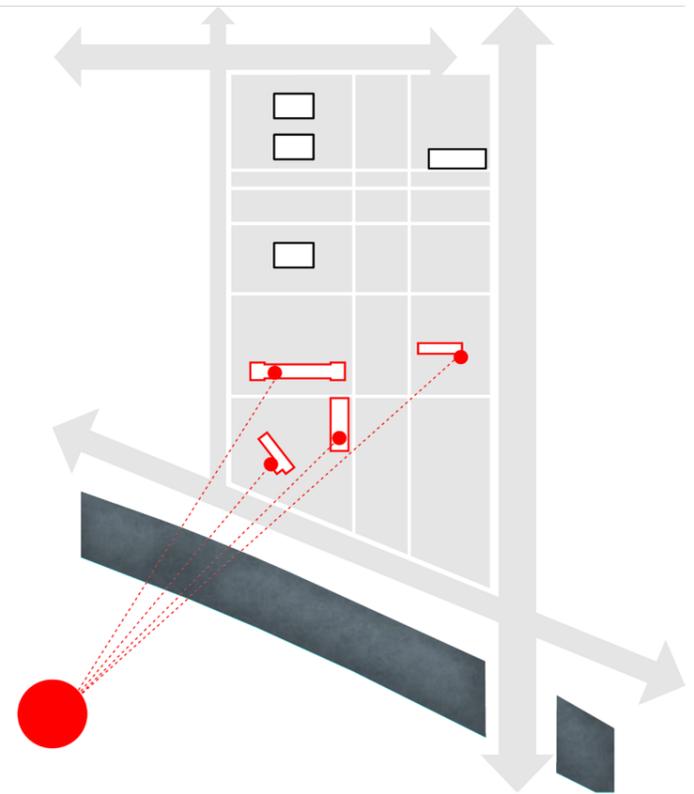
#### area interessata

L'area in esame riguarda una superficie pari a 38.462 metri quadrati.



#### tre gradienti

I tre gradienti vengono adattati alle persistenze che connotano l'area in esame. In particolare, sono presenti edifici di dimensioni contenute che appartengono in parte a privati e in parte al Comune di Torino. L'attività commerciale locata all'incrocio fra Corso Novara e via Catania mantiene la sua funzione ma viene inglobata nel verde. La stazione di Comando dei Carabinieri sita all'incrocio fra via Michele Buscalioni e via Catania è posta all'interno di una piazza pubblica.



#### funzioni

Aldilà del fiume vi è il Campus universitario Luigi Einaudi. Si è scelto di inserire all'interno dei fabbricati presenti nell'isolato (attualmente di proprietà del Comune di Torino) delle aule studio e caffetteria che potessero servire all'Università.

## APPROFONDIMENTO 2 masterplan Nuovo parco urbano

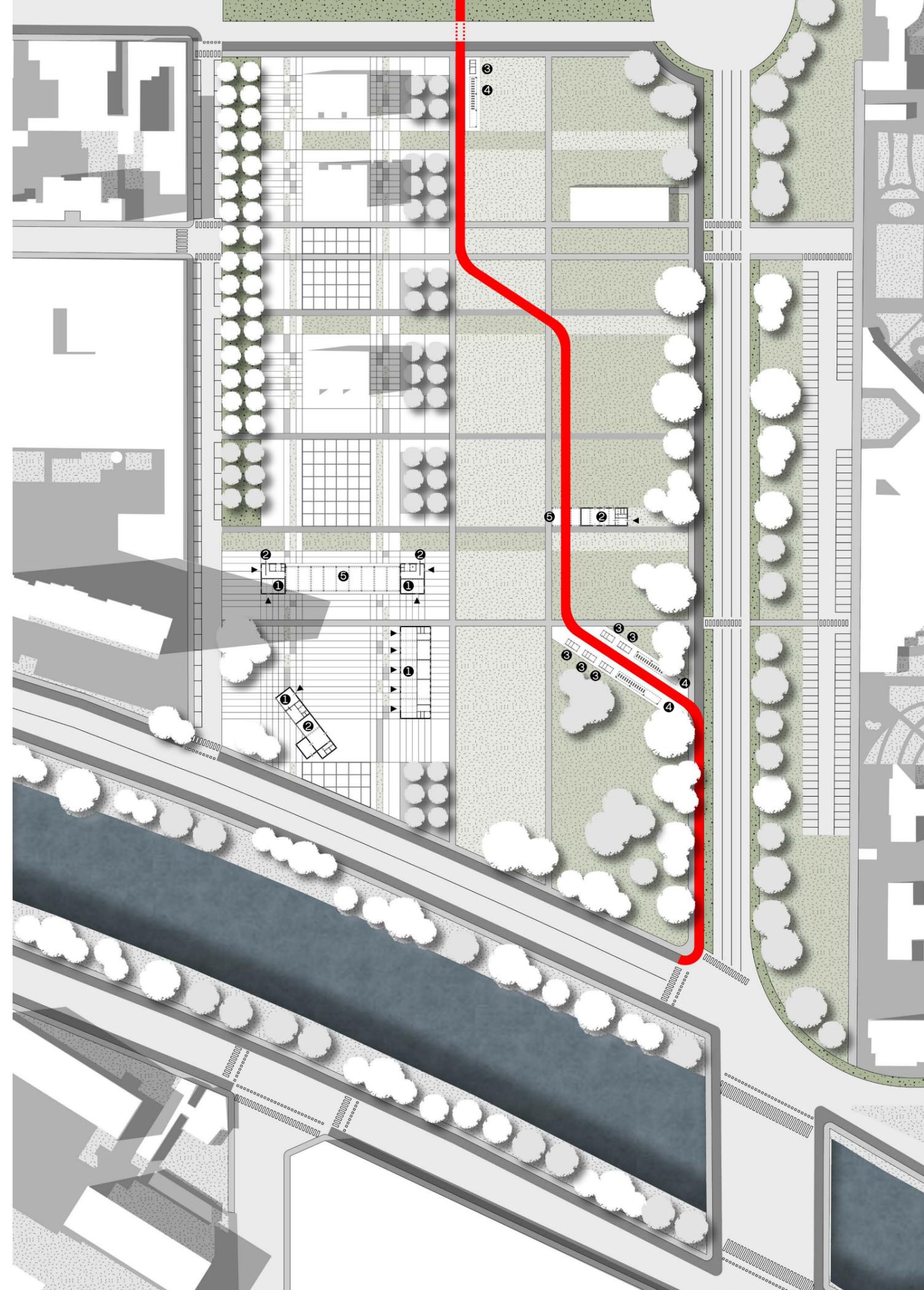
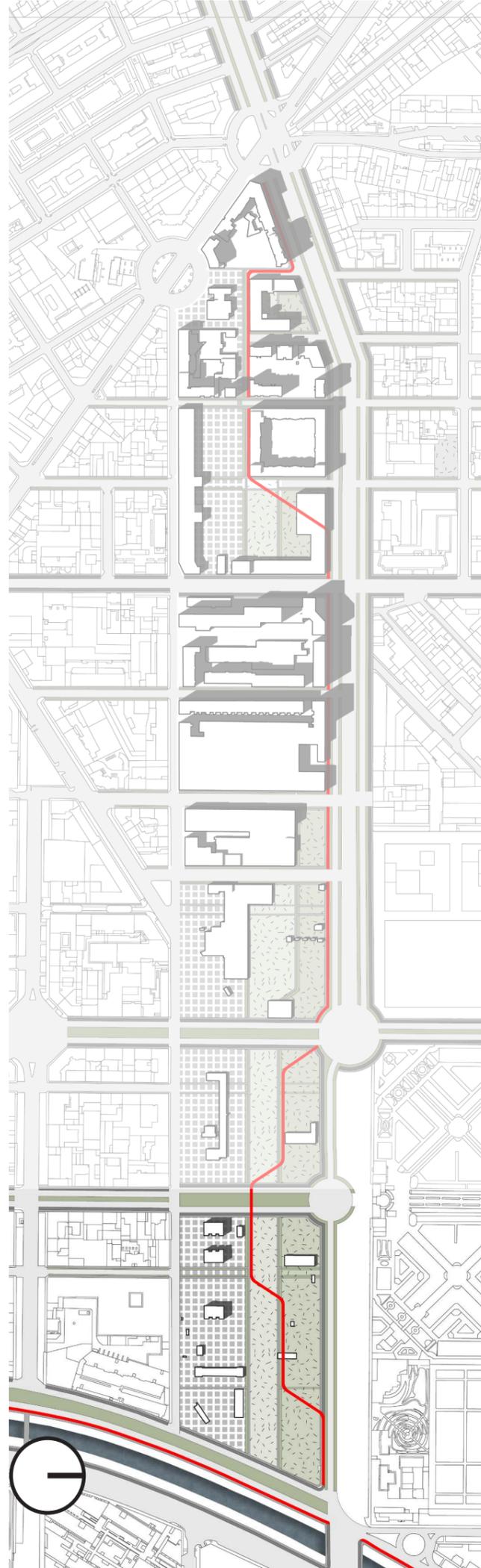
Il secondo approfondimento permette di valutare come la struttura dei tre gradienti, che viene portata avanti nel disegno del masterplan generale, si confronta con una realtà ben diversa dal caso precedente. Infatti, se nel primo approfondimento il disegno dei tre gradienti doveva misurarsi con delle preesistenze di stampo industriale, nel secondo caso i puti di saldi sono differenti. La presenza di costruzioni di dimensioni contenute, la prossimità al Cimitero Monumentale, al fiume Dora Riparia e al Campus universitario sono stati i principali elementi su cui si è scelto di riflettere per la riprogettazione del nuovo parco urbano. Difatti, il progetto mostra come si è tentato di creare una serie di collegamenti di diversa natura: funzionali e di accessibilità.

Per esempio:

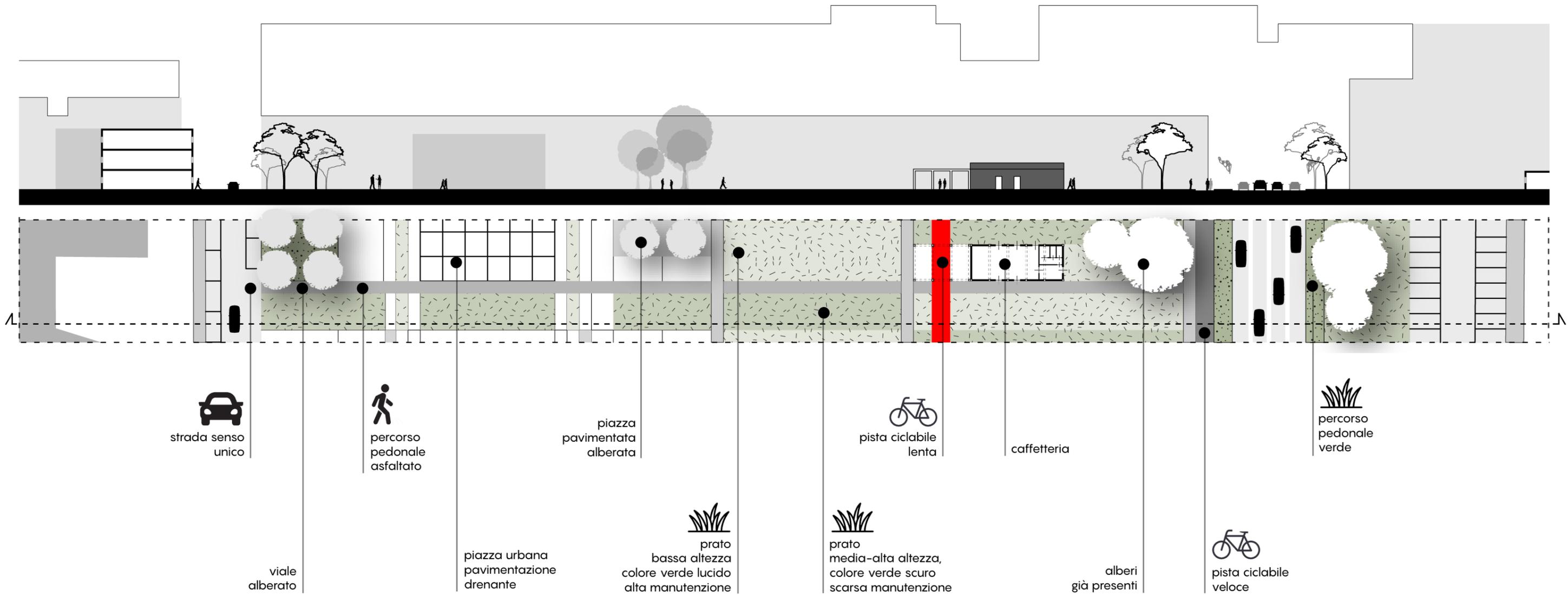
- La progettazione di percorsi pedonali che attraversano l'isolato da sud per collegarsi a nord con il Cimitero Monumentale.

- Viali alberati e percorsi pedonali sono stati ripensati in prossimità del fiume Dora Riparia al fine di garantire una passeggiata più gradevole di quella attualmente presente.

- Edifici monopiano di proprietà del Comune di Torino posti nella parte più ad est vengono rifunzionalizzati per poter accogliere degli spazi ricreativi, aule studio e per eventi a servizio della sede universitaria posta aldilà del fiume.



APPROFONDIMENTO 1  
 Sezione territoriale/  
 Nuovo parco urbano



## BIBLIOGRAFIA

Abate-Daga P., *Alle porte di Torino: studio-critico dello sviluppo, della vita e dei bisogni delle regioni periferiche della città*, Italia ind.art, Torino, 1926.

Bonicelli E., *L'architettura industriale*, Torino, 1927.

Borsi F., *Introduzione all'Archeologia Industriale*, Officina Edizione, Roma, 1978.

Magnaghi A., Monge M., Re L., *Guida all'architettura moderna di Torino*, Lindau, Torino, 1982.

Castellano E., Battisti A., a cura di, *La macchina arrugginita. Materiali per un'archeologia dell'industria*, Feltrinelli, Milano, 1982.

Portelli A., *Biografia di una città*, Einaudi, Torino, 1985.

Dansero E., Giaimo C., Spaziantè A., a cura di, *Sguardi sui vuoti. Recenti ricerche del Dipartimento Interateneo territorio*, Politecnico e Università di Torino, Torino, 1998.

Gambino L., *Il sogno della città industriale. Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri, Milano, 1994.

Mandracci V. C., *Torino, Grandi opere: le città nella storia d'Italia*, Laterza, 1998.

Dansero E., Giaimo C., Spaziantè A., *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Bologna, 2000.

Vitale A., *Aree industriali dismesse in "Costruire"*, n. 217, 2001.

Tognarini I., Nesti A., *Archeologia industriale*, Carocci, Roma 2003.

Castrovilli A., Seminara C., *Storia della Barriera di Milano 1852- 1945*, Officina della Memoria, Grugliasco, 2004.

Fontana G. L., a cura di, *Archeologia industriale in Italia: temi, progetti, esperienze*, AIPAI, San Zeno Navigli, 2005.

Rochetta C. e Triscioglio M., *Progettare per il patrimonio industriale*, Celid, Torino, 2008.

Bondonio A., Callegari G., Franco C., Gibello L., *Stop & Go: il riuso delle aree industriali dismesse in Italia, trenta casi studio*, Alinea, Firenze, 2005.

Barosio M., *L'impronta industriale. Analisi della forma urbana e progetto di trasformazione delle aree produttive dismesse*, Franco Angeli, 2009.

Maspoli R., Spaziantè A., *Fabbriche, borghi e memoria. Processi e riuso post-industriale a Torino Nord*, Alinea, 2012.

#### ARTICOLI

Secchi B., *Un problema urbano: l'occasione dei vuoti*, in "Casabella", n. 503, 1984.

Secchi B., *Il territorio abbandonato II*, in "Casabella", n. 513, 1985.

Secchi B., *Un ampliamento dello sguardo*, in "Rassegna", n. 42, 1900, numero monografico su *I territori abbandonati*.

Crotti S., *Luoghi urbani ritrovati*, in "Rassegna", n. 42, 1990.

Capella J., *Ricardo Bofill e la continua trasformazione de La Fábrica*, in "Domus", 8 marzo 2021.

Ungers O.M., *Cities within the City*, in "Lotus", n.19, 1978.

#### TESI

Angelucci F., Binetti A., *Le ex fonderie Nebiolo: da patrimonio industriale ad occasione di rinnovo urbano*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile, anno accademico: 2014- 2015.

Marocco M. V., *Recupero di Archeologie industriali. Verifiche preliminari di fattibilità economica per un caso studio a Verbania*. Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Ingegneria Edile, anno accademico: 2016- 2017.

Iacoviello F., *Città e fabbrica. Analisi storica e mappatura del primo sviluppo industriale di Torino con riferimento all'industria dei metalli*. Torino, Politecnico di Torino, Laurea magistrale in Architettura per il restauro e la valorizzazione del patrimonio, anno accademico: 2017- 2018.

Davico P., Chiara Devoti C., Lupo G. M., Vigliano M., *La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino, 2014.

Levra U., *Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale (1864- 1915)*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 2001

Erbì E., Luca E., *Dismissione di uno Scalo Ferroviario Dagli esempi europei all'ipotesi progettuale dello scalo di Torino-Vanchiglia*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città, anno accademico: 2021- 2022.

Chirico M., *Recupero del patrimonio industriale dismesso: le ex fonderie Nebiolo a Torino, riconversione in residenza universitaria*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile, anno accademico: 2018- 2019.

Cussa C., *Recupero aree industriali dismesse in Europa e nel mondo. Il caso della fabbrica Agnesi di Imperia*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile, anno accademico: 2019- 2020.

Piccato M., *Un nuovo scalo per Torino: proposta progettuale di rigenerazione urbana per l'area dell'ex Scalo merci Vanchiglia*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile, anno accademico: 2019- 2020.

Giancane M. L., *Lo spazio tra le cose. Un'esplorazione degli interstizi urbani*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e città, anno accademico: 2018- 2019.

Barraco M. V., *Mappatura delle aree industriali dismesse a Torino*, Torino, Politecnico di Torino, Laurea Magistrale in Pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico- ambientale, anno accademico 2020-2021.

## SITOGRAFIA

AR ARKETIPO, il passato per il contemporaneo: <https://www.arketipomagazine.it/il-passato-per-il-contemporaneo/> (ult. cons. 31.03.2023).

TATE, Storia della Tate Modern: <https://www.tate.org.uk/about-us/history-tate/history-tate-modern> (ult. cons. 31.03.2023).

Museo Torino, Speciale OGR: <https://www.museo-torino.it/resources/pdf/magazine/flip/ogr/#14> (ult. cons. 03.04.2023).

MUSEO TORINO, Fabbrica OSRAM, ora Ecoitalia e altre ditte: <https://www.museotorino.it/view/s/3f230923035a4c3dbcd1824ab70be813> (ult. cons. 03.04.2023).

TATE, Storia della Tate Modern: <https://www.tate.org.uk/about-us/history-tate/history-tate-modern> (ult. cons. 14.06.2023)

Wikipedia, Tate Modern: [https://it.wikipedia.org/wiki/Tate\\_Modern](https://it.wikipedia.org/wiki/Tate_Modern) (ult. cons. 14.06.2023)

TEKNORIG, Riuso del patrimonio ex industriale: la nuova Tate Modern di Londra: <https://www.teknoring.com/news/progettazione/riuso-patrimonio-ex-industriale-nuova-tate-modern-londra/> (ult. cons. 14.06.2023)

NORD RHEIN WEST FALEN, Red Dot Design Museum presso lo Zollverein, patrimonio dell'umanità di Essen, <https://www.nrw-tourism.com/a-red-dot-design-museum-essen> (ult. cons. 14.06.2023)

FOSTER+PARTNERS, Museo del Desig Red Dot: <https://www.fosterandpartners.com/projects/red-dot-design-museum> (ult. cons. 14.06.2023)

POLISH TOURISM ORGANISATION, Manufaktura, il più grande centro commerciale in Polonia: <https://www.polonia.travel/it/cosa-fare/shopping/acquisti-solo-in-polonia/manufaktura-il-pi%C3%B9-grande-centro-commerciale-in-polonia> (ult. cons. 14.06.2023)

WIKIPEDIA, Manufaktura: <https://it.wikipedia.org/wiki/Manufaktura> (ult. cons. 14.06.2023).

ARCHITECTURE AND WONDER, Ricardo Bofill, La Fabbrica: <https://architectureandwonder.com/ricardo-bofill-la-fabrica/> (ult. cons. 14.06.2023)

WIKIPEDIA, Gasometer: <https://it.wikipedia.org/wiki/Gasometer> (ult. cons. 14.06.2023)

WIEN.INFO, I gasometri di Vienna: <https://www.wien.info/it/gyro-turistico-a-vienna/architettura-design/i-gasometri-di-vienna-358382> (ult. cons. 14.06.2023)

info/it/gyro-turistico-a-vienna/architettura-design/i-gasometri-di-vienna-358382 (ult. cons. 14.06.2023)

RITAGLI DI VIAGGI, Vienna originale: alla scoperta di Gasometer city: <https://ritaglidiviaggio.it/2013/11/05/alla-scoperta-di-gasometer-city/> (ult. cons. 14.06.2023)

ART BONUS, Base Milano- Spazio Ex Ansaldo: <https://artbonus.gov.it/spazio-ex-ansaldo-progetto-base-milano.html> (ult. cons. 14.06.2023)

MUMI, Officine Ansaldo- CGE: <https://www.mumi-ecomuseo.it/infodiscs/view/150> (ult. cons. 14.06.2023)

TEKNORING, L'Ex Ansaldo diventa 'fabbrica culturale': il progetto di recupero: <https://www.teknoring.com/news/restauro/lex-ansaldo-diventa-fabbrica-culturale-il-progetto-di-recupero/> (ult. cons. 14.06.2023)

ARCHEOLOGIAINDUSTRIALE.NET, Milano, Base: Inside Out, The People's Art Project alla ex Ansaldo: [https://archeologiaindustriale.net/5561\\_milano-base-inside-out-the-peoples-art-project-alla-ex-ansaldo/](https://archeologiaindustriale.net/5561_milano-base-inside-out-the-peoples-art-project-alla-ex-ansaldo/) (ult. cons. 14.06.2023)

COSTANZA FRANCESCONI, Murano, l'antica vetreria dismessa diventerà un resort da 130 milioni, in "Corriere del Veneto": [https://corrieredelveneto.corriere.it/notizie/venezia-mestre/economia/23\\_maggio\\_20/murano-l-antica-vetreria-dismessa-diventera-un-resort-da-130-milioni-41e8e7e9-94d7-4be0-94a2-c05305f79x1k.shtml](https://corrieredelveneto.corriere.it/notizie/venezia-mestre/economia/23_maggio_20/murano-l-antica-vetreria-dismessa-diventera-un-resort-da-130-milioni-41e8e7e9-94d7-4be0-94a2-c05305f79x1k.shtml) (ult. cons. 14.06.2023).

ViaggiOff, Murano, da ex vetreria a hotel sotto le insegne Nh Collection: <https://www.viaggioff.it/murano-da-ex-vetreria-a-hotel-sotto-le-insegne-nh-collection/> (ult. cons. 14.06.2023)

CHIARA SCALCO, La vecchia Fornace De Majo di Murano convertita in hotel, in "AREA": <https://www.area-arch.it/la-vecchia-fornace-de-majo-di-murano-convertita-in-hotel/> (ult. cons. 14.06.2023).

TEATRO REGIO PARMA, Auditorium Paganini: <https://www.teatroregioparma.it/auditorium-paganini/> (ult. cons. 14.06.2023)

FONDAZIONE RENZO PIANO, Auditorium Niccolò Paganini: <https://www.fondazionerenzopiano.org/it/project/auditorium-niccolo-paganini/> (ult. cons. 14.06.2023)

FONDAZIONE TOSCANINI, Auditorium Paganini: <https://www.fondazionetoscanini.it/it/luoghi/auditorium-paganini/> (ult. cons. 14.06.2023)

GRETA MAGAZZINI, *La firma di Renzo Piano a Parma: armonia di vetro e legno all'Auditorium Paganini*, in "il Parmense": <https://www.ilparmense.net/renzo-piano-auditorium-paganini-parma/> (ult. cons. 14.06.2023)

WIKIPEDIA, *Ex stabilimento Birra Peroni*: [https://it.wikipedia.org/wiki/Ex\\_stabilimento\\_Birra\\_Peroni](https://it.wikipedia.org/wiki/Ex_stabilimento_Birra_Peroni) (ult. cons. 14.06.2023)

RERUM ROMANARUM, *Ex Stabilimento Birra Peroni*: <https://www.rerumromanarum.com/2019/08/ex-stabilimento-birra-peroni.html> (ult. cons. 14.06.2023)

ELISABETTA BONINSEGNA, *Ex Zuccherificio, la polemica: "Siamo spettatori non paganti di spettacoli poco gratificanti"*, in "Cesena Today": <https://www.cesenatoday.it/cronaca/ex-zuccherificio-la-polemica-siamo-spettatori-non-paganti-di-spettacoli-poco-gratificanti.html> (ult. cons. 14.06.2023)

CORRIERE ROMAGNA, *Cesena, l'ex Zuccherificio nella top 11 regionale delle costruzioni*: <https://www.corriereromagna.it/cesena-l-ex-zuccherificio-nella-top-11-regionale-delle-costruzioni/> (ult. cons. 14.06.2023).

FRANCESCA SIROLI, *La ciminiera dell'ex Zuccherificio è diventata proprietà comunale*, in "Corriere Cesenate": <https://www.corrierecesenate.it/Cesena/La-ciminiera-dell-ex-Zuccherificio-e-diventata-proprietà-comunale> (ult. cons. 14.06.2023)

ALESSANDRO MARTINI, *Officine Grandi Riparazioni: Fucina di treni e di vite, Torino*, in "Periodico di Museo Torino", Città di Torino divisione cultura, comunicazione e promozione della città, Torino, Gennaio 2011.

FONDAZIONE CRT, *OGR Torino*: <https://www.fondazionecrt.it/fondazione/ogr-torino/> (ult. cons. 14.06.2023)

MUSEO TORINO, *Ex Fiat di corso Dante*: <https://www.museotorino.it/view/s/d1f382eadfcb4e-d2875165474526b47a> (ult. cons. 14.06.2023).

WIKIPEDIA, *Centro Storico Fiat*: [https://it.wikipedia.org/wiki/Centro\\_Storico\\_Fiat](https://it.wikipedia.org/wiki/Centro_Storico_Fiat) (ult. cons.

14.06.2023)

MUSEO TORINO: *Edificio adibito a loft, già primo stabilimento FIAT*: <https://www.museotorino.it/view/s/c34a429342b24a69b62e1151bb4b74bc> (ult. cons. 14.06.2023)

MUSEO TORINO, *Società Carpano in via Nizza 224*: <https://www.museotorino.it/view/s/fc0490fb35a-34f8ea3446cfb9237a5ed> (ult. cons. 14.06.2023)

MUSEO TORINO, *Eataly, già Società Carpano*: <https://www.museotorino.it/view/s/69dc222841e-44050ad534471ba92bff5> (ult. cons. 14.06.2023)

NEGOZIO BLU ARCHITETTI ASSOCIATI, *Ex Carpano - Centro enogastronomico Eataly*: <https://www.negoziobluarchitetti.it/it/portfolio/ex-carpano-centro-enogastronomico-eataly.html> (ult. cons. 14.06.2023)

Marco Prusckl, *Renzo Piano e la seconda vita del Lingotto di Torino*, in "Domus": <https://www.domusweb.it/it/dall-archivio/2023/05/23/progetto-lingotto-di-renzo-piano-torino---dallarchivio-di-domus.html> (ult. cons. 14.06.2023)

MUSEO TORINO, *Recupero del Lingotto*: <https://www.museotorino.it/view/s/1aaf554a75ca4b2eb7ac-c11254eea90b> (ult. cons. 14.06.2023)

EP&S, *Lingotto Torino*: <https://eps-group.it/progetti/lingotto/> (ult. cons. 14.06.2023)

WIKIPEDIA, *Lingotto (compensorio)*: [https://it.wikipedia.org/wiki/Lingotto\\_\(compensorio\)](https://it.wikipedia.org/wiki/Lingotto_(compensorio)), (ult. cons. 14.06.2023)

FOCCHI, *Lingotto Exhibition Center*: <https://www.focchi.it/it/progetti/lingotto-exhibition-center> (ult. cons. 14.06.2023)

TEATRO STABILE TORINO, *Fonderie Limone Moncalieri*: <https://www.teatrostabiletorino.it/fonderie-limone-moncalieri/> (ult. cons. 14.06.2023)

LAURA DELLA BADIA, *Teatro "Ex Fonderie Limone"*, in "Fondazione Promozione Acciaio": <https://www.promozioneacciaio.it/realizzazioni/teatro-ex-fonderie-limone/> (ult. cons. 14.06.2023)