

Progettazione architettonica della stazione metropolitana e ferroviaria del lingotto

di Andrea Caldera, Valentina Maria Grassi, Elena Neirotti
Relatore: Lori Oreste Gentile

Il tema sviluppato nella tesi riguarda la progettazione architettonica della stazione della metropolitana "lingotto" sulla linea 1 (collegno- porta nuova- lingotto) e della stazione ferroviaria lingotto a torino.



Per affrontare il tema progettuale si è reso necessario entrare nelle problematiche inerenti alle stazioni, sia ferroviarie che metropolitane tramite un'analisi del processo evolutivo architettonico, estetico e funzionale nel tempo. Abbiamo suddiviso lo studio in tre sezioni: dal 1830 al 1945, dal secondo dopo guerra ad oggi e più nello specifico nella nostra realtà cittadina torinese. L'analisi è supportata da confronti tra i più significativi esempi a disposizione nello scenario europeo: da parigi a londra, da vienna a mosca, fino al capoluogo subalpino. Attualmente la stazione della metropolitana è in fase di progettazione-studio da parte del comune di torino con la collaborazione della satti spa mentre la stazione ferroviaria del lingotto esiste già ma verrà rielaborata perché non più adatta per dimensioni e caratteristiche a quelle che sono le nuove esigenze della zona.

Il progetto urbanistico dell'area Lingotto – mercati generali in corso di predisposizione e l'evoluzione del complesso del Lingotto, sempre più polivalente e all'avanguardia, si inseriscono nell'inquadratura dell'evento olimpico e, proiettato in un arco temporale maggiore, in una visione di riqualificazione complessiva di una parte di città, attualmente fisicamente separata dallo scalo ferroviario.

Il progetto mette in comunicazione reciprocamente i due nodi viari (metropolitana e ferrovia) con le linee urbane e extraurbane su gomma, creando un unico polo di smistamento ed un collegamento che permetta l'attraversamento della ferrovia grazie alla tipologia di stazione a ponte.



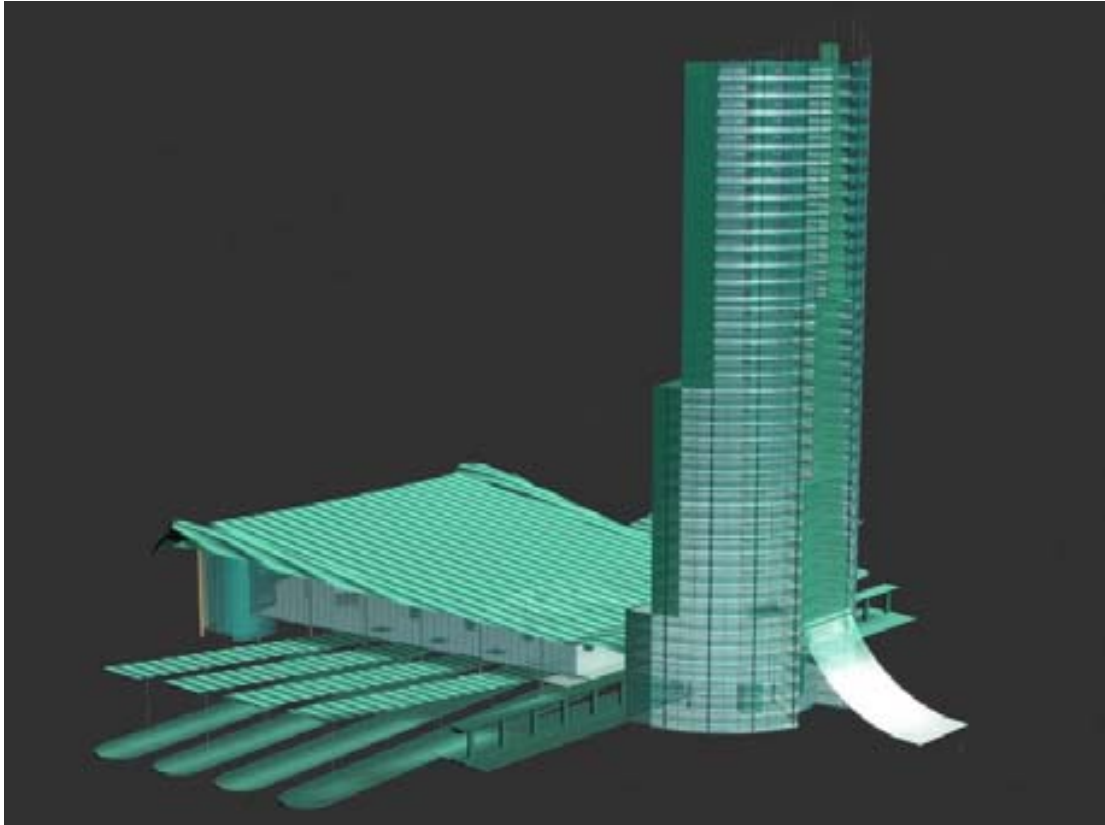
Due sono le stazioni ma con un'unica immagine complessiva: sono infatti simili, ma non uguali; vivono in situazioni analoghe ma non simmetriche.

La stazione della metropolitana è stata inserita nel contesto architettonico di un edificio a torre. Esso ospiterà ai piani bassi la stazione del metrò con tutti i servizi annessi, la hall di ingresso e un piano mezzanino di smistamento; ad una quota di 9 metri la torre verrà attraversata da parte a parte dalla linea 1 (sopraelevata nella tratta compresa tra stazione nizza e Lingotto FS). Nei piani soprastanti, la torre ospiterà un albergo, con i relativi servizi.

Dalla parte opposta rispetto alla torre vi è la stazione ferroviaria e un ampio parcheggio sotterraneo. Nell'edificio soprastante gli ingressi della stazione ferroviaria, abbiamo previsto due piani di uffici amministrativi.

Il collegamento tra le due stazioni è costituito da una galleria passeggeri situata alla quota di 9 metri che ospita una serie di negozi e permette la discesa ai binari dai due lati con scale mobili, fisse e ascensori.

Nonostante l'insieme di più elementi si è puntato a una sinergia degli stessi, che ne fa un insieme funzionale di forme dall'immagine sicura e solida ma anche leggera e riflettente.



La pianta dell'edificio e le sue pareti esterne accolgono ed accompagnano, nelle varie direzioni, i due flussi di traffico, con tagli obliqui e dinamici che ne sottolineano il concetto di movimento e ne razionalizzano i percorsi.

Le dimensioni del progetto sono motivate dalla ricerca di una nuova identità della zona che attualmente è in fase di riqualificazione e per questo motivo capace di destare l'interesse nell'utenza, grazie alla concentrazione di servizi e capitali.

L'attualità della problematica è evidente nelle realtà urbane contemporanee: il controllo del tempo non è meno cruciale della modificazione dello spazio. Il tema della mobilità è oggi più che mai al centro dell'attenzione con programmi di miglioramento del sistema di trasporto pubblico e relativi dibattiti.

Per ulteriori informazioni, e-mail: valerouge@hotmail.com