Politecnico di Milano

I Facoltà di Architettura
Scuola di Architettura e Società

Corso di Laurea Magistrale in Architettura

Le aree industriali dismesse: analisi e riconversione.

I progetti di Spina 3 e Spina 4 a Torino.

Relatore: Arch. Maria Valeria Erba

Tesista: Deborah Napolitano
Matricola 781507

A.A. 2014/2015

A mia madre, a mio fratello e alla mia famiglia,
che mi sono stati accanto durante il mio percorso.

Alla mia relatrice,
sempre disponibile e presente in ogni occasione.

Al mio compagno di vita,
che mi ha presa per mano, incoraggiandomi ogni giorno.

A tutti gli amici che amo profondamente,
che mi hanno sempre sostenuta.

INDICE.

		Pagina
Ringraziamenti		02
Indice		03
Indice delle immagini		05
Indice delle tabelle		12
Indice dei grafici		13
Abstract		14
Introduzione		15
Capitolo Uno	Torino: excursus storico-urbanistico.	16
	1.1. Torino in età antica: fondazione ed epoca romana.	17
	1.2. Torino in età medievale.	18
	1.3. Torino in età moderna.	18
	1.4. Torino in età contemporanea.	29
Capitolo Due	Le dismissioni industriali: avvento e recupero.	41
	2.1. L'inizio del fenomeno in Italia.	41
	2.2. Il caso di Torino.	43
	2.2.1. La nascita dell'industria torinese.	43
	2.2.2. Il cambiamento del settore industriale dagli anni '80.	47
	2.2.3. Il caso del Lingotto.	50
	2.3. Il caso di Milano.	51
	2.3.1. Il cambiamento del settore industriale dagli anni '80.	51
	2.3.2. Il caso della Bovisa.	55
	2.3.3. Il caso della Bicocca.	56
	2.4. Il sistema tecnico-normativo di riferimento.	58
Capitolo Tre	Torino: un nuovo volto dagli anni '90.	62
	3.1. Il nuovo Piano Regolatore Generale.	63
	3.1.1. Spina 1.	69
	3.1.2. Spina 2.	72
	3.1.3. Spina 3.	74
	3.1.4. Spina 4.	74
	3.2. Torino 2006: i XX Giochi Olimpici Invernali.	75
	3.3. "Piano Lo Russo": la Torino che verrà.	77
	1. Operazione immobiliare della Variante 200.	79

2. Barriera di Milano, via Regaldi, intorno al tracciato della futura linea 2 metropolitana. 81
3. Area ex Westinghouse, corso Vittorio Emanuele II. 82
4. Area Nord, nodo di interscambio e stazione Stura. 84
5. Ex area Thyssen, corso Regina Margherita – castello di Lucento. 86
6. Area Combi 88
7. Continassa 89
8. Palazzo del Lavoro 91
10. Biotecnologie molecolari scalo Vallino (Città della Salute) 93
11. Aree Tne Mirafiori 94
12. Torino Città Universitaria e piano scuole 96
13. Piano città – Falcheria 97
14. Immobili Gtt 98
15. Protocollo caserme 99
16. Ex Ogr 100

Capitolo Quarto — Torino: Spina 3. — 101

4.1. Localizzazione e caratteristiche di Spina 3. 101
4.2. Gli strumenti urbanistici. 110
4.3. Il nuovo Parco Dora. 114
4.4. Aree ex Teksid (Valdocco, Vitali, Valdellatorre). 116
4.4.1. Comprensorio Valdocco. 116
4.4.2. Comprensorio Vitali. 120
4.4.2.1. Comprensorio Vitali 1. 120
4.4.2.2. Comprensorio Vitali 2. 122
4.4.3. Comprensorio Valdellatorre e Ingest. 124
4.5. Aree ex Michelin. 126
4.5.1. Comprensorio Michelin Nord. 127
4.5.2. Comprensorio Michelin Sud. 129
4.6. Aree ex Paracchi. 131
4.7. Aree ex Savigliano. 134
4.8. Spina 3: un successo? 135

Capitolo Quinto — Torino: Spina 4. — 138

5.1. Localizzazione e caratteristiche di Spina 4. 139
5.2. Gli strumenti urbanistici. 145
5.3. Il percorso negli anni di Spina 4. 146
5.3.1. Dagli stabilimenti del ‘900 al nuovo PRG. 146
5.3.2. La Variante 200. 149
5.3.1. Il concorso “La Metamorfosi”. 152
5.4. Spina 4 oggi. 155

Indice delle note 160

Bibliografia 161

INDICE DELLE IMMAGINI.

Immagini al Capitolo Uno.

Figura 1.	Vista aerea di Augusta Taurinorum. [Francesco Corni]	Pag. 17
Figura 2.	Confini dell'antica città romana. [Google Earth]	Pag. 18
Figura 3.	Palazzo reale di Torino. [Fotografia]	Pag. 18
Figura 4.	Mappa di Torino. [Caracca, 1572]	Pag. 19
Figura 3.	Veduta da settentrione di piazza Castello secondo il programma urbanistico per la “zona di comando”. [Theatrum Sabaudiae, tavola I, 18c. Archivio Storico della Città di Torino.]	Pag. 20
Figura 6.	Piazza San Carlo nel progetto di Castellamonte con architettura uniforme per le facciate e le chiese gemelle di S. Carlo e S. Cristina. [Tommaso Borgonio, disegno, 1674, Theatrum Sabaudiae, tav. I, 18b.]	Pag. 20
Figura 7.	Complesso dei palazzi ducali all’inizio del Seicento con progetto del nuovo palazzo reale in testa alla piazza del Duomo. [Carlo di Castellamonte, Biblioteca Reale di Torino]	Pag. 21
Figura 4.	Torino e il territorio circostante con la “corona di delizie”. [Carta, Parigi, Bibliothèque Nationale.]	Pag. 22
Figura 9.	Castello del Valentino, progetto non completato. [Disegno di Tommaso Borgonio. Theatrum Sabaudiae. 1682, tav. I, 34.]	Pag. 22
Figura 10.	Villa della Regina. [Incisione in Theatrum Sabaudiae, tav. I, 36b.]	Pag. 23
Figura 11.	Castello di Mirafiori, detto anche di Miraflores. [Incisione in Theatrum Sabaudiae, tav. I, 38°, 1682.]	Pag. 23
Figura 12.	Torino nel 1640. [Tavola incisa in rame, Christopher Rutgert Alberts]	Pag. 24
Figura 13.	Planimetria di Piazza Carlina. [Archivio di Stato di Torino]	Pag. 25
Figura 14.	Veduta dei Quartieri Militari entrando per la porta Susina di Torino. [Incisione. Archivio Storico della Città di Torino]	Pag. 26
Figura 15.	Palazzina di Caccia di Stupinigi. [Incisione di Ignazio Sclopis di Borgostura, 1773.]	Pag. 27
Figura 16.	Assetto catastale di Torino intorno al 1760. [Torino, Archivio di Stato, Corte, Carte topografiche per A e B, Torino, n.16.]	Pag. 28
Figura 17.	Torino nel 1790. [Disegno di Ignazio Galletti. Archivio Storico del Comune, Tipi e Disegni, 64-8-2.]	Pag. 28
Figura 18.	Diagramma riassuntivo delle ristrutturazioni urbanistiche. [Mappa Rabbini, 1866.]	Pag. 29
Figura 19.	Progetto urbanistico, 1802. [Ferdinando Bonsignore, Michelangelo Boyer, Lorenzo Lombardi. Parigi, Archives Nationales, N II Po 1.]	Pag. 30
Figura 20.	Progetto urbanistico, 1802. [Giacomo Pregliasco. Parigi, Archives Nationales, N II Po 2.]	Pag. 31
Figura 21.	Progetto urbanistico, 1805. [Joseph-Henri Christophe Dausse. Parigi, Bibliothèque Nationale, Ge. C. 1721.]	Pag. 32
Figura 22.	Piano urbanistico della città, 1809. [Consiglio degli Edili. Parigi, Archives Nationales, N II Po 3.]	Pag. 33

Figura 23.	Piano urbanistico del Consiglio degli Edili, 1817. [Gaetano Lombardi. Torino, Archivio storico del comune, Tipi e Disegni, rotolo 14 B.]	Pag. 34
Figura 24.	Pianta topografica della città di Torino (1833). [Biblioteca civica centrale, Cartografico 8/10.6. Biblioteche civiche torinesi]	Pag. 35
Figura 25.	Torino nel 1860. [Archivio Storico della Città di Torino]	Pag. 36
Figura 26.	Torino, 1870 circa. [Biblioteca Civica Centrale, Cartografico 8/10.7]	Pag. 36
Figura 27.	Pianta topografica della città di Torino, 1890 circa. [Biblioteca civica centrale, Cartografico 8/10.5]	Pag. 37
Figura 28.	Pianta della città di Torino, 1910 circa. [Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.12.02]	Pag. 38
Figura 29.	Configurazione urbanistica di Torino nel 1948. [Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, Archivio del Dipartimento Casa-Città.]	Pag. 39
Figura 30.	Pianta di Torino, 1950 circa, ed. Vallardi. [Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.32.01]	Pag. 40

Immagini al Capitolo Due.

Figura 31.	Principali aree ed impianti industriali in Torino al 1947. [E. DANSERO, Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino, Torino, Libreria Cortina, 1993, pag. 67]	Pag. 44
Figura 32.	In nero, le “aree industriali in zona mista”. [PRG 1959]	Pag. 45
Figura 33.	Le zone industriali e le zone miste. [Relazione di PRG, rivista Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino n.3 del marzo 1960]	Pag. 46
Figura 34.	Principali aree ed impianti industriali in Torino al 1971. [E. DANSERO, Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino, Torino, Libreria Cortina, 1993, pag. 68]	Pag. 46
Figura 35.	Principali aree industriali dismesse a Torino al 1989. [E. DANSERO, Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino, Torino, Libreria Cortina, 1993]	Pag. 48
Figura 36.	Linee programmatiche della Giunta Comunale per il quinquennio 1985-1990, Torino. [E. DANSERO, Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino, Torino, Libreria Cortina, 1993, pag. 79]	Pag. 50
Figura 37.	Il complesso del Lingotto. [Renzo Piano Building Workshop]	Pag. 51
Figura 38.	Milano, tavola di sintesi delle Linee Programmatiche per il Documento Direttore delle aree dismesse o sottoutilizzate [Comune di Milano, 1988]	Pag. 54
Figura 39.	Il polo industriale in Bovisa. [disegnoeprogetto.progettistiinrete.it]	Pag. 55
Figura 40.	Nuova Bovisa. [euromilano.net]	Pag. 56
Figura 41.	Gli stabilimenti Pirelli negli anni Venti. [wikipedia.it]	Pag. 57
Figura 42.	Nuova Bicocca. [ordine architetti.mi.it]	Pag. 58

Immagini al Capitolo Tre.

Figura 43.	Piano Regolatore Generale Comunale di Torino, progetto definitivo. [Gregotti Associati International]	Pag. 64

Figura 44.	Le 4 Spine. [Divisione Urbanistica ed Edilizia privata - Comune di Torino]	Pag. 66
Figura 45.	Progetto integrato Trasporti, il nodo ferroviario con il sistema "passante". [Comune di Torino, 1985]	Pag. 67
Figura 46.	Le "tre centralità" espresse dal Contributo tecnico alla delibera programmatica e Legenda. [Comune di Torino, 1985]	Pag. 68
Figura 47.	Veduta di corso Mediterraneo (scorcio della fontana Igloo di Merz). [MuseoTorino]	Pag. 69
Figura 48.	Corso Mediterraneo. [MuseoTorino]	Pag. 69
Figura 49.	Veduta di corso Mediterraneo (scorcio della fontana Igloo di Merz). [MuseoTorino]	Pag. 70
Figura 50.	"Opera per Torino" di Per Kirkeby, inserita in Largo Orbassano. [Archivio fotografico della Città di Torino e di Turismo Torino e Provincia]	Pag. 71
Figura 51.	Cittadella Politecnica. [Politecnico di Torino]	Pag. 71
Figura 52.	OGR. [Urban Center Metropolitano]	Pag. 72
Figura 53.	Nuova stazione di Porta Susa. [MuseoTorino]	Pag. 72
Figura 54.	Interno della nuova stazione di Porta Susa. [Ferrovie.it]	Pag. 73
Figura 55.	Grattacielo Intesa Sanpaolo, progettato da Renzo Piano Building Workshop. [Renzo Piano Building Workshop]	Pag. 74
Figura 56.	Grattacielo Intesa Sanpaolo, progettato da Renzo Piano Building Workshop. [Renzo Piano Building Workshop]	Pag. 74
Figura 57.	Stemma ufficiale.	Pag. 75
Figura 58.	Percorso della linea 1. [Urban Center Metropolitano]	Pag. 75
Figura 59.	Veduta dello Stadio Olimpico, ex Stadio Comunale. [MuseoTorino]	Pag. 76
Figura 60.	Palavela (Palazzo delle Mostre). [MuseoTorino]	Pag. 76
Figura 61.	La passerella dell'Arco Olimpico. [MuseoTorino]	Pag. 77
Figura 62.	Variante 200. [barrieracentro.it]	Pag. 79
Figura 63.	Variante 200. Prefigurazioni morfologiche per il progetto insediativo ed infrastrutturale connesso alla Linea 2 Metropolitana. Prospettiva a volo d'uccello – vista da ovest. [Urban Center Metropolitano Torino]	Pag. 80
Figura 64.	Tracciato Linea 2 della Metropolitana. [comune.torino.it]	Pag. 80
Figura 65.	Ambito via Regaldi. [Google Earth]	Pag. 81
Figura 66.	Masterplan Scalo Vanchiglia. [Pietrolucci Studio associato]	Pag. 82
Figura 67.	Render Scalo Vanchiglia. [Pietrolucci Studio associato]	Pag. 82
Figura 68.	Render Scalo Vanchiglia. [Pietrolucci Studio associato]	Pag. 82
Figura 69.	Area ex Westinghouse. [Google Earth]	Pag. 83
Figura 70.	Pianta generale area ex Westinghouse. [Ambito 8.18/1 Spina 2 – PR.IN. Tavola A Ter – Relazione illustrativa integrativa, pag. 16]	Pag. 83

Figura 71.	Progetto per l'area. [La Stampa, 31/12/2013]	Pag. 84
Figura 72.	Area di progetto. [Google Earth]	Pag. 84
Figura 73.	Il telaio urbano. [PR.IN. "Cebrosa", pag. 25. Picco Architetti]	Pag. 85
Figura 74.	Il sistema del verde e delle piazze. [PR.IN. "Cebrosa", pag. 25. Picco Architetti]	Pag. 85
Figura 75.	Il sistema dei servizi. [PR.IN. "Cebrosa", pag. 25. Picco Architetti]	Pag. 86
Figura 76.	Il costruito. [PR.IN. "Cebrosa", pag. 25. Picco Architetti]	Pag. 86
Figura 77.	Area di Progetto. [Google Earth]	Pag. 87
Figura 78.	Castello di Lucento. [MuseoTorino]	Pag. 87
Figura 79.	Area di progetto. [La Stampa, 19/02/2014]	Pag. 88
Figura 80.	Area di progetto. [Google Earth]	Pag. 89
Figura 81.	Vista prospettica generale dell'intervento. [Studio Rolla]	Pag. 89
Figura 82.	Vista prospettica del progetto di massima di ristrutturazione della Cascina Continassa. [Studio Rolla]	Pag. 90
Figura 83.	Vista prospettica di progetto dello Juventus Training Center. [Studio Rolla]	Pag. 90
Figura 84.	Vista prospettica di progetto del Polo intrattenimento. [Studio Rolla]	Pag. 91
Figura 85.	Vista aerea del Palazzo del Lavoro. [Google Earth]	Pag. 92
Figura 86.	Palazzo del Lavoro. [MuseoTorino.]	Pag. 92
Figura 87.	Vista aerea dello Scalo Vallino. [Google Earth]	Pag. 93
Figura 88.	L'attuale sede della facoltà di Biotecnologie in via Nizza. [Comune di Torino]	Pag. 93
Figura 89.	Area di progetto. [TNE Torino Nuova Economia]	Pag. 94
Figura 90.	Previsioni di progetto Zona A. [TNE Torino Nuova Economia]	Pag. 95
Figura 91.	Centro del Design. [TNE Torino Nuova Economia]	Pag. 95
Figura 92.	Previsioni di progetto Zona B. [TNE Torino Nuova Economia]	Pag. 95
Figura 93.	Previsioni di progetto Zona C. [TNE Torino Nuova Economia]	Pag. 95
Figura 94.	I sette distretti universitari. [Torino Città Universitaria - Urban Center Metropolitano]	Pag. 96
Figura 95.	Quartiere Falchera. [Google Maps]	Pag. 97
Figura 96.	Immobili Gtt in corso Trapani. [Google Earth]	Pag. 98
Figura 97.	Immobili Gtt in corso Turati. [Google Earth]	Pag. 98
Figura 98.	Immagine aerea. [Google Earth]	Pag. 99
Figura 99.	Caserma Emanuele Filiberto di Savoia Duca d'Aosta. Profilo del padiglione di comando da corso IV novembre. [MuseoTorino]	Pag. 99

Figura 100.	Immagine aerea. [Google Earth]	Pag. 99
Figura 101.	L'Arsenale della Pace. [MuseoTorino]	Pag. 99
Figura 102.	Immagine aerea. [Google Earth]	Pag. 99
Figura 103.	Cavallerizza Reale. [Fotografia di Paolo Mussat Sartor e Paolo Pellion di Persano, 2010. MuseoTorino]	Pag. 99
Figura 104.	Immagine aerea delle Ogr. [Google Earth]	Pag. 100
Figura 105.	OGR. Officine Grandi Riparazioni. [MuseoTorino]	Pag. 100

Immagini al Capitolo Quattro.

Figura 106.	Previsioni di progetto di Spina 3. [Città di Torino]	Pag. 102
Figura 107.	Legenda del PRG a pagina seguente. [Comune di Torino]	Pag. 103
Figura 108.	I sette comprensori di Spina 3. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 113
Figura 109.	Planimetria del Parco Dora. [Studio Latz + Partner]	Pag. 114
Figura 110.	Render di progetto dell'area del Parco Dora. [Archivio Città di Torino.]	Pag. 115
Figura 111.	Vista di insieme dei render di progetto dei cinque lotti che compongono il parco. [Latz + Partner]	Pag. 115
Figura 112.	Parco Dora. [Studio Latz + Partner.]	Pag. 116
Figura 113.	Parco Dora. [Studio Latz + Partner.]	Pag. 116
Figura 114.	Lo stabilimento Valdocco visto da sud. [MuseoTorino]	Pag. 117
Figura 115.	Area Valdocco. [Google Earth]	Pag. 117
Figura 116.	Area Valdocco. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 117
Figura 117.	Environment Park. [camerana.com]	Pag. 118
Figura 118.	Prospettiva da uno dei "cannocchiali" che attraversano il comprensorio Valdocco. [Comitato Parco Dora]	Pag. 119
Figura 119.	La torre. [picco architetti.it]	Pag. 119
Figura 120.	Veduta aerea dello stabilimento Vitali negli anni Venti. [MuseoTorino]	Pag. 120
Figura 121.	Area Vitali 1. [Google Earth]	Pag. 120
Figura 122.	Area Vitali 1. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 120
Figura 123.	Il comprensorio Vitali: sulla destra il Vitali Park, sulla sinistra gli edifici residenziali. [Comitato Parco Dora]	Pag. 121
Figura 124.	Il comprensorio Vitali: le residenze. [studioas.eu]	Pag. 121
Figura 125.	La Torre. [studioas.eu]	Pag. 122

Figura 126.	Area Vitali 2. [Google Earth]	Pag. 122
Figura 127.	Area Vitali 2. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 122
Figura 128.	Simulazione prospettica dell'area Vitali 2. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 123
Figura 129.	Render dell'area Vitali 2. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 123
Figura 130.	Il capannone larghi nastri. [MuseoTorino]	Pag. 124
Figura 131.	Area Valdellatorre. [Google Earth]	Pag. 124
Figura 132.	Area Valdellatorre. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 124
Figura 133.	Nuova chiesa del Santo Volto. [botta.ch]	Pag. 125
Figura 134.	Il nuovo assetto di via Valdellatorre. [Comitato Parco Dora]	Pag. 125
Figura 135.	Lo stabilimento Michelin visto dagli ultimi piani del magazzino collocato dietro la manica di via Livorno. [Fotografia di Filippo Gallino, Città di Torino, febbraio 1998]	Pag. 126
Figura 136.	Area Michelin Nord. [Google Earth]	Pag. 127
Figura 137.	Area Michelin Nord. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 127
Figura 138.	Il comprensorio Michelin Nord, vista da sud ovest; sulla destra, la lunga manica della ex Savigliano. [Comitato Parco Dora]	Pag. 127
Figura 139.	La residenza assistita per anziani nel comprensorio Michelin Nord. [Studio Picco Architetti]	Pag. 128
Figura 140.	La Torre blu nel comprensorio Michelin Nord. [Studio Picco Architetti]	Pag. 128
Figura 141.	Area Michelin Nord. [Google Earth]	Pag. 129
Figura 142.	Area Michelin Sud. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 129
Figura 143.	Area Michelin Sud. [a5studio.it]	Pag. 130
Figura 144.	Parco commerciale Dora. [studiogranma.it]	Pag. 130
Figura 145.	Il museo, con affaccio sulla Dora, e alle spalle il complesso residenziale in costruzione. [agostinomagnaghi.it]	Pag. 131
Figura 146.	La facciata dello stabilimento Paracchi, prima del restauro. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 132
Figura 147.	Area Paracchi. [Google Earth]	Pag. 132
Figura 148.	Area Paracchi. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 132
Figura 149.	Vista da nord-ovest del Comprensorio. [studioamirante.it]	Pag. 133
Figura 150.	L'edificio recuperato dell'ex stabilimento Paracchi. [cliostraat.com]	Pag. 133
Figura 151.	Stabilimento della Società Nazionale Officine di Savigliano. [studiogranma.it]	Pag. 134
Figura 152.	Area Savigliano. [Google Earth]	Pag. 134
Figura 153.	Area Savigliano. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]	Pag. 134
Figura 154.	Comprensorio Savigliano. [studiogranma.it]	Pag. 135

Immagini al Capitolo Cinque.

Figura 155.	Spina 4. [MuseoTorino]	Pag. 138
Figura 156.	Principali arterie di comunicazione di Spina 4. [Google Earth]	Pag. 139
Figura 157.	Cascina Fossata, 2012. [MuseoTorino]	Pag. 146
Figura 158.	L'ex palazzina uffici della fonderia Poccardi, ora sede del LARC. [MuseoTorino]	Pag. 147
Figura 159.	I Docks Dora da via Valprato, 2010. [MuseoTorino]	Pag. 147
Figura 160.	Piano proposto per Spina 4. [isolarchitetti.it]	Pag. 148
Figura 161.	Il tracciato delle linee metropolitane: in blu la linea 1, in rosso la linea 2. [Comune di Torino]	Pag. 149
Figura 162.	Spina 4. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano.]	Pag. 150
Figura 163.	La Variante 200. [barrieracentro.it]	Pag. 151
Figura 164.	Spina 4 nella Variante 200. [barrieracentro.it]	Pag. 152
Figura 165.	La proposta dello Studio MARC per il Concorso "La Metamorfosi". [Comune di Torino]	Pag. 153
Figura 166.	La proposta dello Studio Buffi Associés per il Concorso "La Metamorfosi". [Comune di Torino]	Pag. 153
Figura 167.	La proposta dell'architetto Roccella per il Concorso "La Metamorfosi". [Comune di Torino]	Pag. 154
Figura 168.	La proposta dello Studio Dogma per il Concorso "La Metamorfosi". [Comune di Torino]	Pag. 154
Figura 169.	Spina 4, via Cigna. [MuseoTorino]	Pag. 155
Figura 170.	Spina 4, proposta progettuale. [Urban Center Metropolitano]	Pag. 155
Figura 171.	Concept di Spina 4: gli insediamenti. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano Torino]	Pag. 156
Figura 172.	Concept di Spina 4: le infrastrutture. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano Torino]	Pag. 157
Figura 173.	Concept di Spina 4: le infrastrutture. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano Torino]	Pag. 157
Figura 174.	Concept di Spina 4: il verde. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano Torino]	Pag. 158
Figura 175.	Il nuovo parco in Spina 4. [Comune di Torino]	Pag. 158
Figura 176.	Funzioni del nuovo parco in Spina 4. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano.]	Pag. 159

INDICE DELLE TABELLE.

Tabelle al Capitolo Due.

Tabella 01.	Aree dismesse a Torino nel periodo 1988-1991.	Pag. 43
Tabella 02.	Dati di dismissione a Torino nel periodo 1978-1990.	Pag. 47
Tabella 03.	Aree industriali principali dismesse a Torino.	Pag. 49
Tabella 04.	Dati di dismissione a Milano al 1987.	Pag. 53

INDICE DEI GRAFICI.

Grafici al Capitolo Due.

Grafico 01.	Stabilimenti dismessi a Torino nel periodo 1978-1990.	Pag. 47
Grafico 02.	Superfici dismesse a Torino nel periodo 1978-1990.	Pag. 48
Grafico 03.	Occupazione nel settore industriale milanese dal 1951 al 1981.	Pag. 52

ABSTRACT.

Le città italiane possiedono, ancora oggi, nella loro struttura urbanistica, forti segni di un passato industriale importante. Intere porzioni di esse sono nate nel corso dell'industrializzazione.
A partire dagli anni '70, è iniziato il fenomeno delle dismissioni industriali: grandi vuoti hanno iniziato a comparire nel tessuto urbano, gli stabilimenti si spostavano verso le periferie e gli hinterland, lasciando nelle città aree abbandonate.

Pur senza direttive comuni, ogni città italiana ha cominciato ad affrontare il problema delle aree industriali dismesse.
Milano si è immediatamente attivata nel trasformare le ex aree industriali, con più di 15 milioni di metri quadrati da riprogettare, ipotizzando un nuovo assetto della città per polarità, dotata ognuna di una peculiarità direzionale che avrebbe dovuto caratterizzare il settore urbano. Questo modello ha avuto successo innanzitutto con l'ampliamento dell'offerta universitaria su Bicocca e su Bovisa, ma ha visto poi incertezze e rallentamenti sia per il problema delle bonifiche, sia per la cresciuta crisi economica.

Torino, con un totale di circa 5 milioni di metri quadrati di aree dismesse, ha operato con più lentezza.
La svolta si ha negli anni '90, quando lo studio Gregotti scende in campo per redigere il nuovo Piano Regolatore. Due sono i punti principali: l'interramento del passante ferroviario e la cosiddetta Spina centrale, un lungo asse di collegamento nord-sud, che passa al di sopra del passante ferroviario, e prevede il riuso di molte zone industriali o in precedenza occupate dal percorso della ferrovia, suddivise in quattro Spine.
La città di Torino, mentre si iniziano a realizzare le Spine, prosegue il suo percorso di trasformazione anche grazie ai XX Giochi Olimpici Invernali del 2006.
Arrivando alla programmazione degli anni '10, quando viene approvato un Piano d'integrazione al PRG vigente, che prevede la riqualificazione solamente di aree industriali dismesse e/o degradate all'interno della città.

La tesi si propone di verificare se e come le realizzazioni di Spina 3 e Spina 4 si possano realmente classificare come piani e progetti di successo per la trasformazione della città industriale di Torino.

INTRODUZIONE.

"Fenomeni recenti di formazione, deformazione e trasformazione insediativa sfidano il pensiero debole dell'urbanistica e dell'architettura. […]
In larga misura conseguono a processi di ristrutturazione industriale che, nel caso italiano e di altri paesi europei, hanno modificato gli assetti regionali e la stessa distribuzione spaziale delle attività economiche formando nuovi rapporti e gerarchie."[1]

"Due erano perciò i temi su cui sviluppare il progetto. Il primo riguardava i grandi vuoti urbani, gli scali ferroviari. Le aree industriali, con cui sempre più spesso ci si trova a lavorare nel processo di «ricostruzione» della città, visto che le funzioni esistenti non più compatibili con la loro localizzazione vengono allontanate. Il secondo problema riguardava l'intervento su un edificio eccezionale come dimensione e valore urbano, vivida testimonianza dell'architettura moderna."[2]

"Alla fine del decennio e nei primi anni '90 si registra un certo «ritorno al piano», e il tema delle aree dismesse diventa in alcune situazioni il tema centrale nella politica di trasformazione del piano, ma l'enfasi è ancora sulla riqualificazione fisica, più che sulla portata ampia di «rigenerazione urbana», che il riuso di queste risorse potrebbe rivestire e sulle azioni di carattere strategico che dovrebbero supportarla."[3]

"Se volessimo sintetizzare in modo conciso ma efficace una ipotesi o meglio un assunto forte sull'attuale momento del percorso che la riconversione delle aree industriali dismesse sta attraversando, potremmo forse dire di essere "ad un punto di non ritorno". In molti casi programmi e progetti di riuso o recupero dei tanti edifici abbandonati dalle attività produttive o di aree rimaste inutilizzate eppure cariche di residui di un passato fin troppo densamente vissuto, sono oggi a metà del percorso che dovrebbe portarli dalla crisi della dismissione alla riconquista della funzionalità perduta." [4]

La tesi è stata sviluppata in modi differenti a seconda dei temi trattati.
Iniziando con un excursus storico-urbanistico di Torino, che dia un'idea generale di come la città si è formata nel corso dei secoli, viene poi analizzato il fenomeno delle aree industriali dismesse, ponendo come casi a confronto Milano e Torino.
L'attenzione si concentrerà su Torino: il nuovo Piano Regolatore del '95, i XX Giochi Olimpici Invernali del 2006 e il Piano Lo Russo del 2013, sottolineando come la città cambierà volto negli anni a venire.
Per finire con un'analisi valutativa degli interventi attuati su Spina 3 e Spina 4 a Torino.

---

[1] S. CROTTI, "Mutazioni morfologiche negli spazi postindustriali", *Urbanistica*, n. 80, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, agosto 1985. Pag. 29.

[2] M. ZARDINI, "Venti idee per il Lingotto", Casabella, n.564, Milano, Electa, 1990.

[3] S. SACCOMANI, *Torino: strumenti di intervento sulle aree industriali dismesse fra strategie di sviluppo e trasformazione* immobiliare, in E. DANSERO, C. GIAIMO, A. SPAZIANTE (a cura di), *Working Papers. Sguardi sui vuoti: recenti ricerche del Dipartimento Interateneo Territorio sulle aree industriali dismesse*, n.12, Torino : Politecnico e Università di Torino, Dipartimento Interateneo Territorio, 1998

[4] E. DANSERO, C. GIAIMO, A. SPAZIANTE (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Firenze, Alinea, 2001. Pag. 13.

CAPITOLO UNO.
Torino: excursus storico-urbanistico.

La città di Torino è di antica formazione e nel corso dei secoli ha subito molteplici cambiamenti ai vertici del potere, che si sono rispecchiati nella struttura urbanistica.

Per meglio comprendere come sia arrivata alla situazione attuale, è necessario un percorso a ritroso nel tempo, in cui si analizzano brevemente le evoluzioni storiche.

A partire dalla fondazione nell'Antica Roma, che ha dato i sedimi della struttura tuttora esistente nel centro della città, dalla quale successivamente si è ampliata seguendo sempre la tipica struttura a scacchiera.

Le modifiche occorse in epoca medievale, ma soprattutto nella successiva epoca moderna, che l'ha vista trasformarsi da piccolo centro in città ducale, e in seguito reale, grazie all'intervento da parte dei regnanti Savoia.
La città diviene un fulcro importante, di grande rappresentanza, la quale deve doverosamente rispecchiarsi nell'urbanistica e nei nuovi insediamenti.
Torino si amplia, viene rivisitata e restaurata, edifici di grande importanza oltre che di grande rilevanza architettonica vengono eretti, da personaggi del calibro di Ascanio Vitozzi, Carlo e Amedeo di Castellamonte, Guarino Guarini, Michelangelo Garove, Filippo Juvarra.

Arrivando all'epoca contemporanea, quando la città subisce ulteriori ampliamenti, delineando le matrici sulle quali si andrà espandendo la città attuale.
Fino al periodo dell'industrializzazione, in cui Torino conosce un nuovo volto soprattutto, in questo caso, per quanto riguarda le zone più periferiche della città, segnate dalle grandi ondate immigratorie a sostegno della nuova produzione.

Industrializzazione che, cambiando il volto della città, lascerà profondi segni dopo le due Guerre Mondiali, nel periodo dell'inizio delle dismissioni.

1.1. Torino in età antica: fondazione ed epoca romana

Torino è stata fondata nella seconda metà del I secolo a.C. dagli antichi romani con il nome di Julia Augusta Taurinorum, su un preesistente insediamento celtico dei Taurini, distrutto nel 218 a.C. durante la marcia di Annibale volta alla conquista di Roma.
Nata come presidio militare, è proclamata colonia romana nel 28 a.C., diventando a tutti gli effetti una città.

Figura 1. Vista aerea di Augusta Taurinorum. [Francesco Corni]

Ha la tipica strutturazione romana, a pianta rettangolare di circa 760 metri per 680 metri, un quadrato quasi perfetto con un solo angolo leggermente smussato a nord-est, a causa di un dislivello tuttora esistente.

I confini sono:

- a nord, via Carlo Ignazio Giulio;
- a sud, via Cernaia, via Santa Teresa e via Maria Vittoria;
- a ovest, via della Consolata e Corso Siccardi;
- a est, via Accademia delle Scienze, Piazza Castello e i Giardini Reali.

Il Cardo Maximus corrisponde all'attuale via Porta Palatina, via San Tommaso e via dell'Arsenale, mentre il Decumano è riconoscibile nella Contrada di Dora Grossa, che coincide con l'attuale via Garibaldi.

L'orientamento degli assi stradali non corrisponde con i punti cardinali, ma segue l'inclinazione dei due fiumi Po e Dora.

Le strade sono tracciate a scacchiera regolare e dividono la città in 72 insulae di circa 75 metri di lato. L'area ospita circa 5000 residenze.

Le mura hanno quattro porte, rispettivamente verso ogni punto cardinale: Porta Principalis Sinixtra verso nord, Porta Principalis Dextra verso sud, Porta Decumana verso ovest e Porta Pretoria verso est.

1.2. Torino in età medievale.

Dopo la caduta dell'impero romano, Torino passa in mano ai Longobardi. È nel 1045, a seguito di un matrimonio, che ebbe origine l'interesse e l'influenza della casa dei Savoia.
Torino diviene possesso dei Savoia solo nel 1418, con il ruolo di sede amministrativa dei domini subalpini del ducato.
La conformazione urbanistica della città non cambia, nascono semplicemente piccoli borghi all'esterno delle mura romane.

Figura 2. Confini dell'antica città romana. [Google Earth]

1.3. Torino in età moderna.

A metà Cinquecento, la città aveva ancora le tipiche caratteristiche medievali.
I primi cambiamenti si intravedono nel 1559, dopo la pace di Cateau-Cambrésis, quando Torino diviene ufficialmente capitale del ducato di Savoia, scelta come tale nel 1563 con l'ingresso in città del duca Emanuele Filiberto con la duchessa Margherita di Valois: vengono, quindi, costruite mura moderne e una cittadella pentagonale (1564), oltre a modificazioni interne dovute all'arrivo della Corte in città.

Figura 3. Palazzo reale di Torino. [Fotografia]

Iniziano i lavori per l'edificazione di un Palazzo Reale, che sarà eretto nella Piazzetta Reale, adiacente all'attuale Piazza Castello, divenendo la prima e più importante tra le residenze sabaude in Piemonte.

Con Ascanio Vitozzi come architetto ducale, si assiste inoltre al taglio della Contrada e della Porta Nuova, l'inizio dell'edificazione dell'attuale via Roma, oltre che al rinnovamento di Piazza Castello con allineamento delle facciate.
Si occupa anche del restauro e della modifica del Castello di Rivoli, sede del duca fino al completamento del nuovo Palazzo Reale.

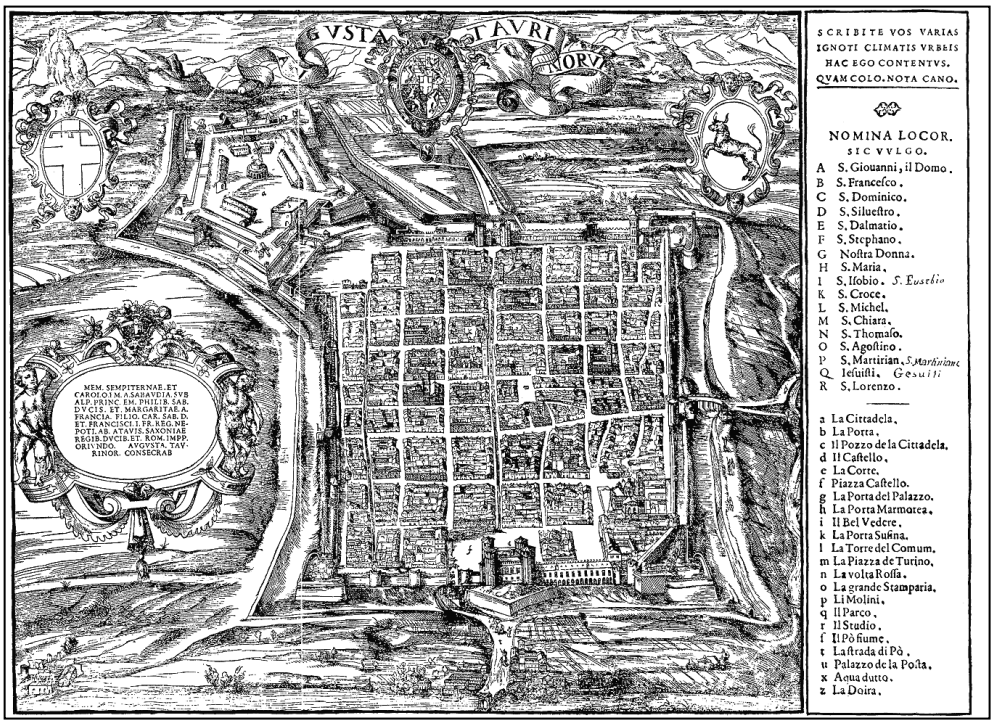


Figura 4. Mappa di Torino. [Caracca, 1572]

È il successore di Emanuele Filiberto, il figlio Carlo Emanuele I, ad attuare le prime trasformazioni urbanistiche della città.

Il primo vero ampliamento risale al primo ventennio del '600, per l'esattezza a partire dal 1618:

- estende verso sud l'attuale via Roma, collegamento tra il Palazzo Reale e la Porta Nuova, ufficialmente costruita per l'ingresso della principessa Cristina di Francia in città;
- progetta la piazza Reale (oggi Piazza San Carlo), come proseguimento del progetto della via Nuova, su modello francese con impianto rettangolare con al centro la statua equestre e su modello romano con la presenza delle due chiese simmetriche di San Carlo e Santa Cristina (figura 6);
- la trasformazione e l'ampliamento del Castello del Valentino (figura 7);
- la realizzazione della Villa della Regina (figura 10);
- la realizzazione di Mirafiori (figura 11);
- la ristrutturazione di Palazzo Madama.

L'architetto di Corte successivo a Vitozzi era allora Carlo di Castellamonte, che diede severe regole per poter partecipare al fervore costruttivo del tempo.
L'impianto ortogonale romano della città è ancora rispettato.

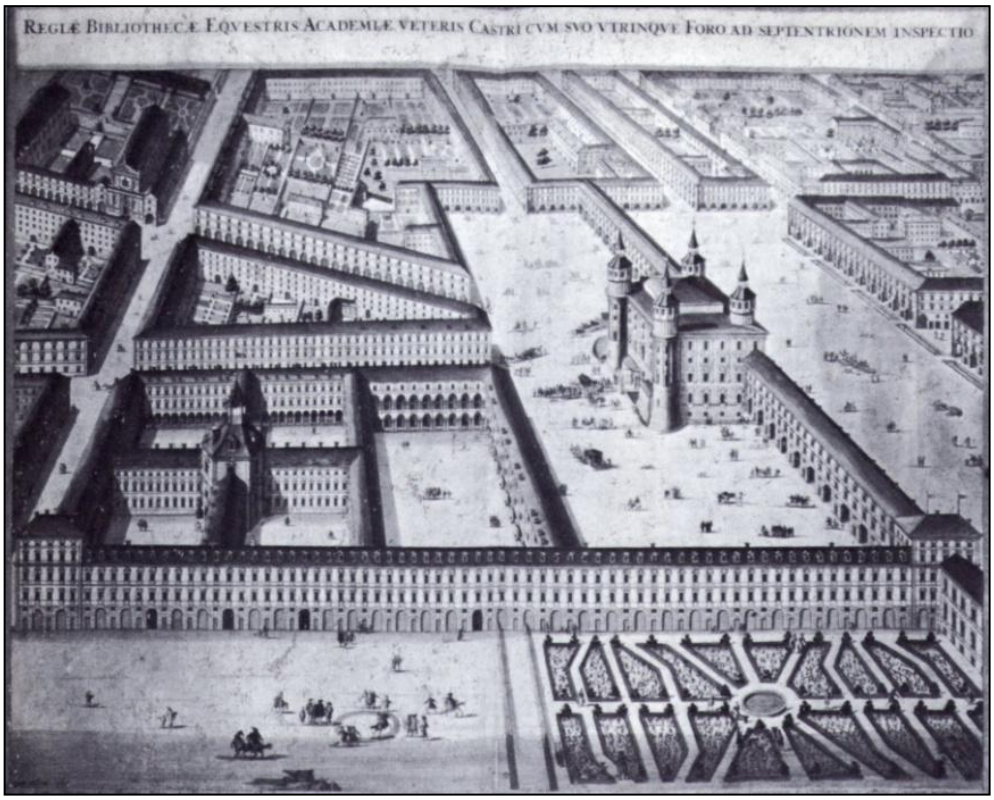


Figura 3. Veduta da settentrione di piazza Castello secondo il programma urbanistico per la "zona di comando". [Theatrum Sabaudiae, tavola I, 18c. Archivio Storico della Città di Torino.]

Figura 6. Piazza San Carlo nel progetto di Castellamonte con architettura uniforme per le facciate e le chiese gemelle di S. Carlo e S. Cristina. [Tommaso Borgonio, disegno, 1674, Theatrum Sabaudiae, tav. I, 18b.]

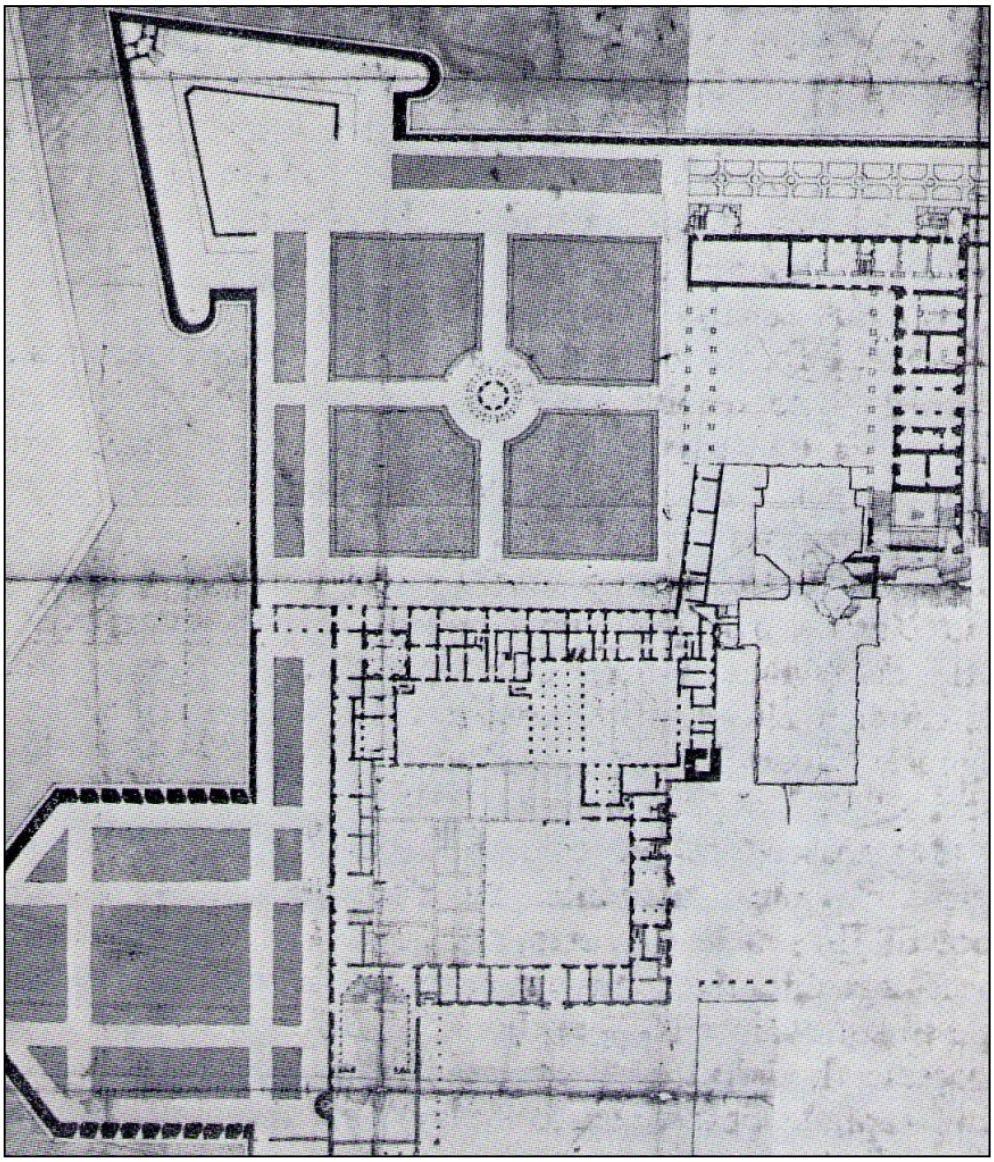


Figura 7. Complesso dei palazzi ducali all'inizio del Seicento con progetto del nuovo palazzo reale in testa alla piazza del Duomo. [Carlo di Castellamonte, Biblioteca Reale di Torino]

Non solo il centro storico risente dell'interesse della corte ducale, ma anche il territorio circostante la capitale.

La corona di residenze ducali esterne alla città, la cosiddetta "Corona di Delizie", risulta complessa e di diversa afferenza:

- le residenze fluviali (il Castello del Valentino sul fiume Po, il Regio Parco alla confluenza dei fiumi Stura e Po, la Vigna del cardinal Maurizio in collina vista Po e l'antico castello di Moncalieri);
- le residenze venatorie (il castello di Aglié, la Reggia di Venaria, il Castello di Rivoli e la tenuta di Stupinigi).

Su tale impianto radiocentrico delle "delizie", si innestano le strade radiali dei collegamenti bipolari con la città. La loro edificazione ha sia funzione di rappresentanza del potere assoluto sia funzione ludica per la corte.

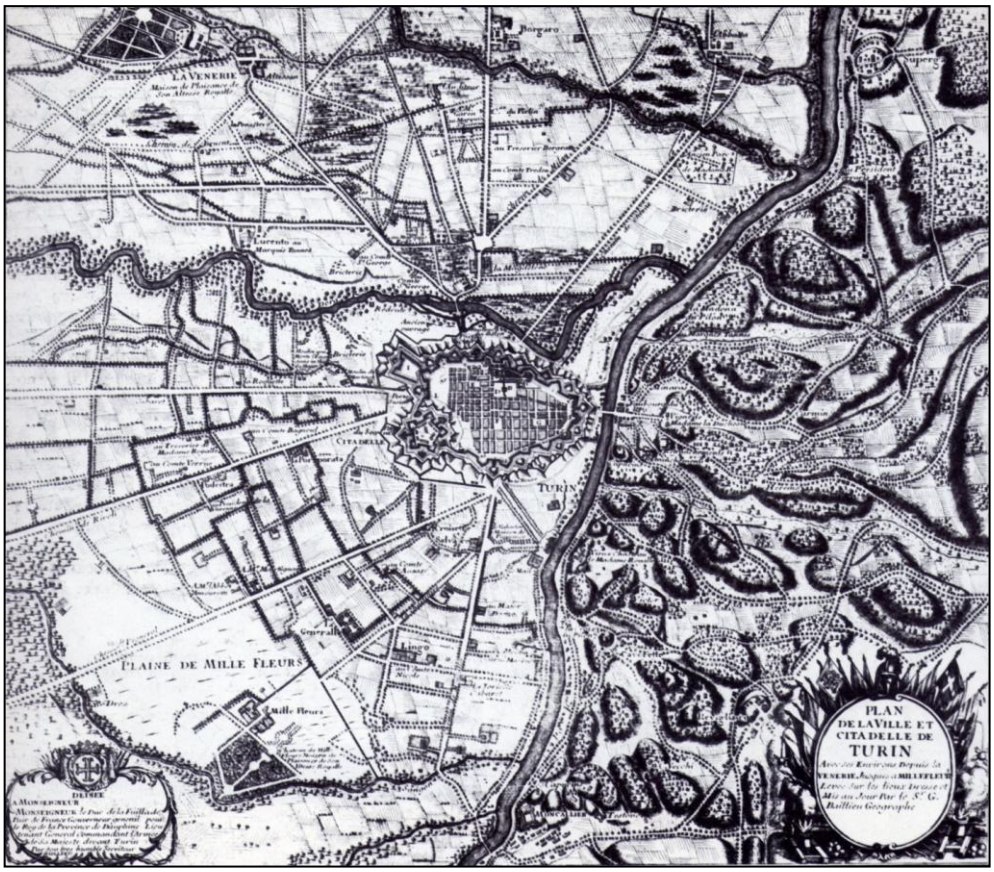


Figura 4. Torino e il territorio circostante con la "corona di delizie". [Carta, Parigi, Bibliothèque Nationale.]

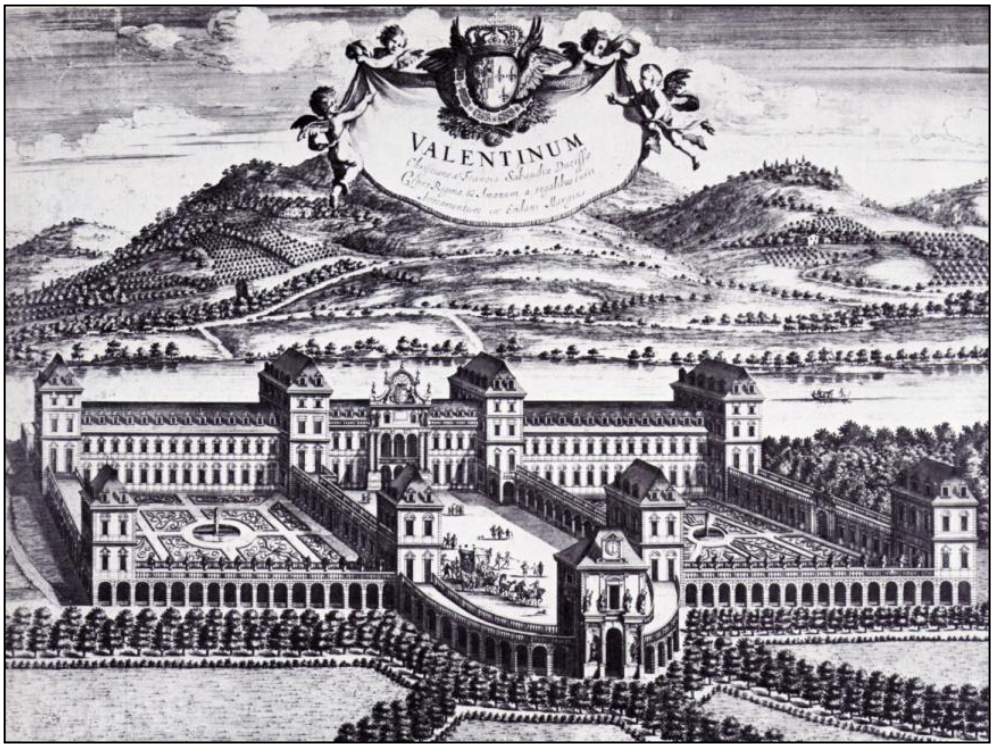


Figura 9. Castello del Valentino, progetto non completato.
[Disegno di Tommaso Borgonio. Theatrum Sabaudiae. 1682, tav. I, 34.]

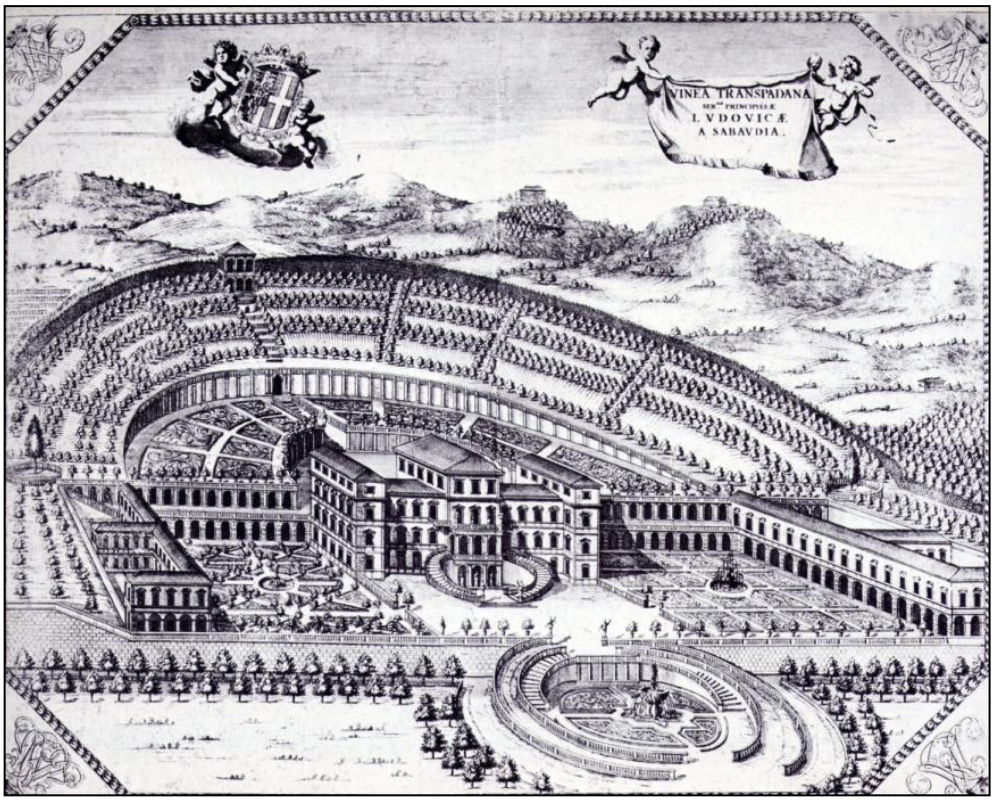


Figura 10. Villa della Regina. [Incisione in Theatrum Sabaudiae, tav. I, 36b.]

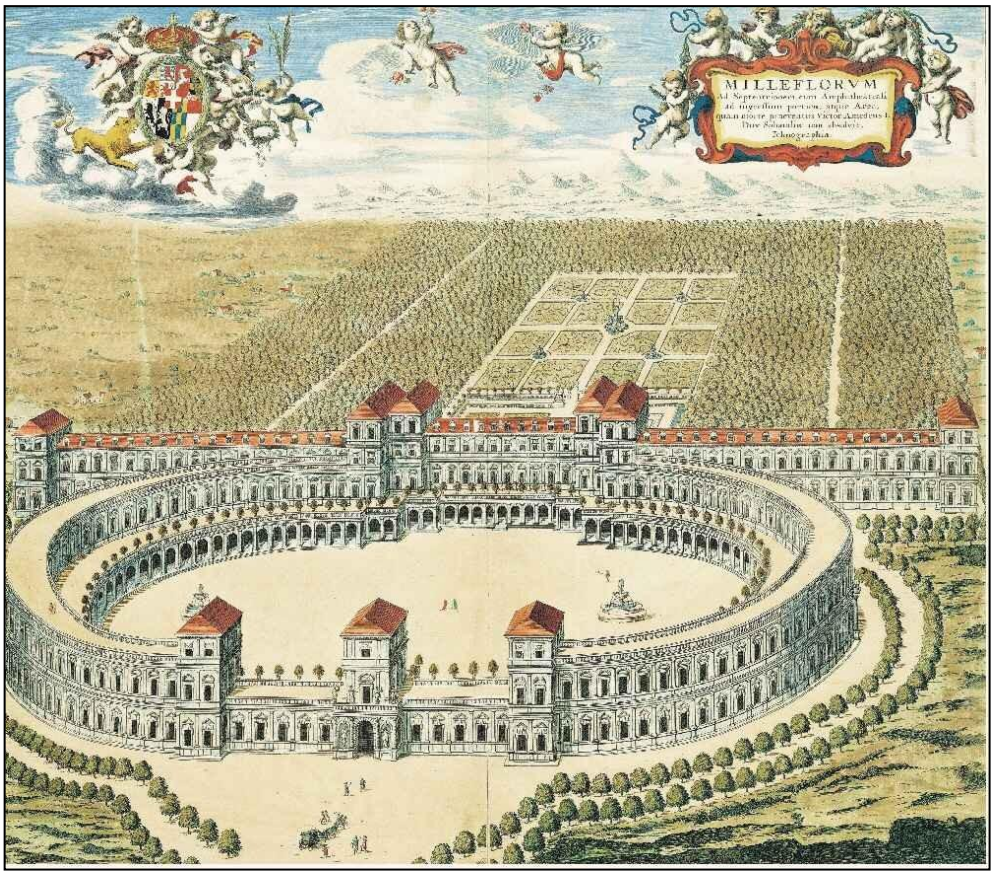


Figura 51. Castello di Mirafiori, detto anche di Miraflores. [Incisione in Theatrum Sabaudiae, tav. I, 38°, 1682.]

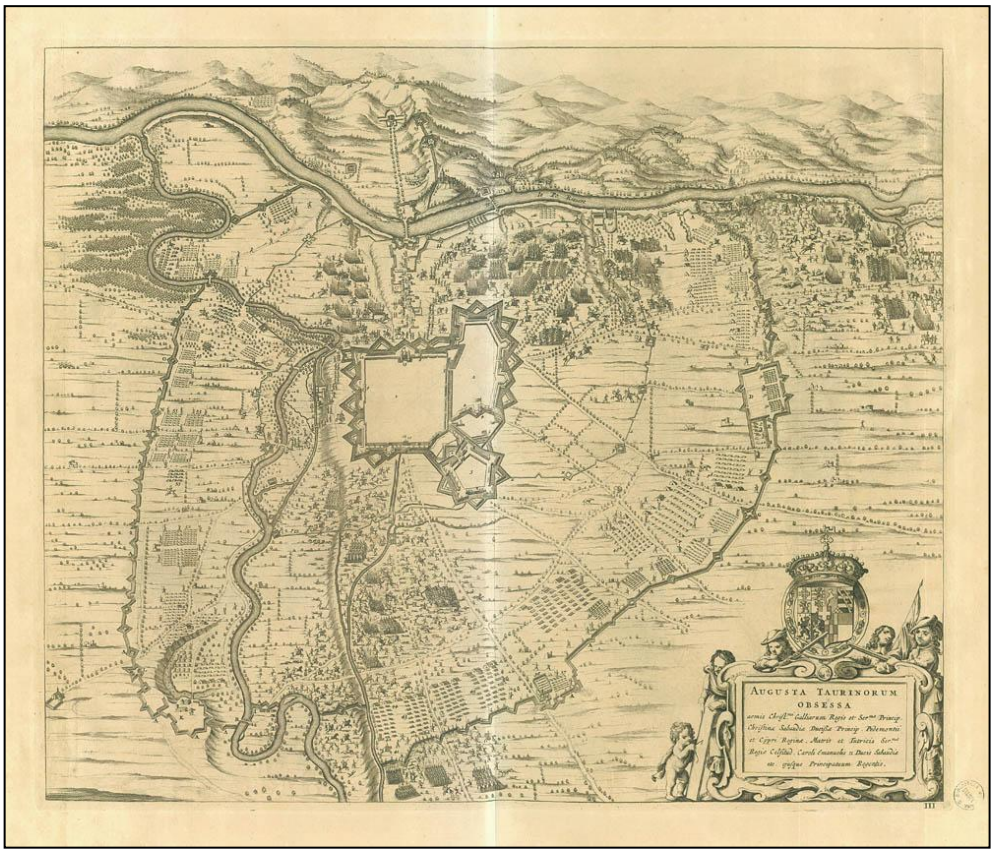


Figura 62. Torino nel 1640. [Tavola incisa in rame, Christopher Rutgert Alberts]

A Carlo succede il figlio Amedeo di Castellamonte come architetto ducale, che continua le opere da lui iniziate. Ecco iniziare il secondo ampliamento della città.
Il fulcro degli assi di ogni ampliamento resta sempre il Castello, nel nucleo antico.

Nel 1666 è la volta di Guarino Guarini, che realizza la Cappella della Sindone, il Collegio dei Nobili, il Palazzo Carignano e la chiesa di San Lorenzo.
Guarini osserva la rigida imposizione urbanistica di Castellamonte, ma a sua volta inserisce sperimentazioni costruttive nuove, ossia architetture indipendenti all'interno dei tessuti esistenti.

Il secondo ampliamento della città viene inaugurato nel 1673, con la lottizzazione dei terreni della "città nuova di Po" e il consolidamento dell'attuale via Po, asse naturale di congiunzione tra la porta del Castello e il ponte sul fiume, un percorso obliquo rispetto alla rigida scacchiera ortogonale, mantenendo le norme di uniformità delle facciate prescritte in un editto del 1675:

"Le fabriche siano in altezza almeno di trè piani, e verso le strade publiche non si lascino alcuni giradini, ò muraglie più basse delle sudette di tre piani. Le fabriche, che saranno fatte, o si faranno da una parte e l'altra della strada che và dalla Piazza Castello alla Porta di Po',

e sopra detta Piazza, e la Carlina, dovranno essere tutte d'un altezza uniforme con li Portici, e ornamenti, che saranno da Noi prescritti"[1].

Il polo principale del nuovo ingrandimento è piazza Carlina, inizialmente prevista aderente ai criteri di uniformità architettonica castellamontiani e di forma ottagonale, poi divenuta quadrata per motivi principalmente economici.
Il disegno finale è dell'architetto Michelangelo Garove.

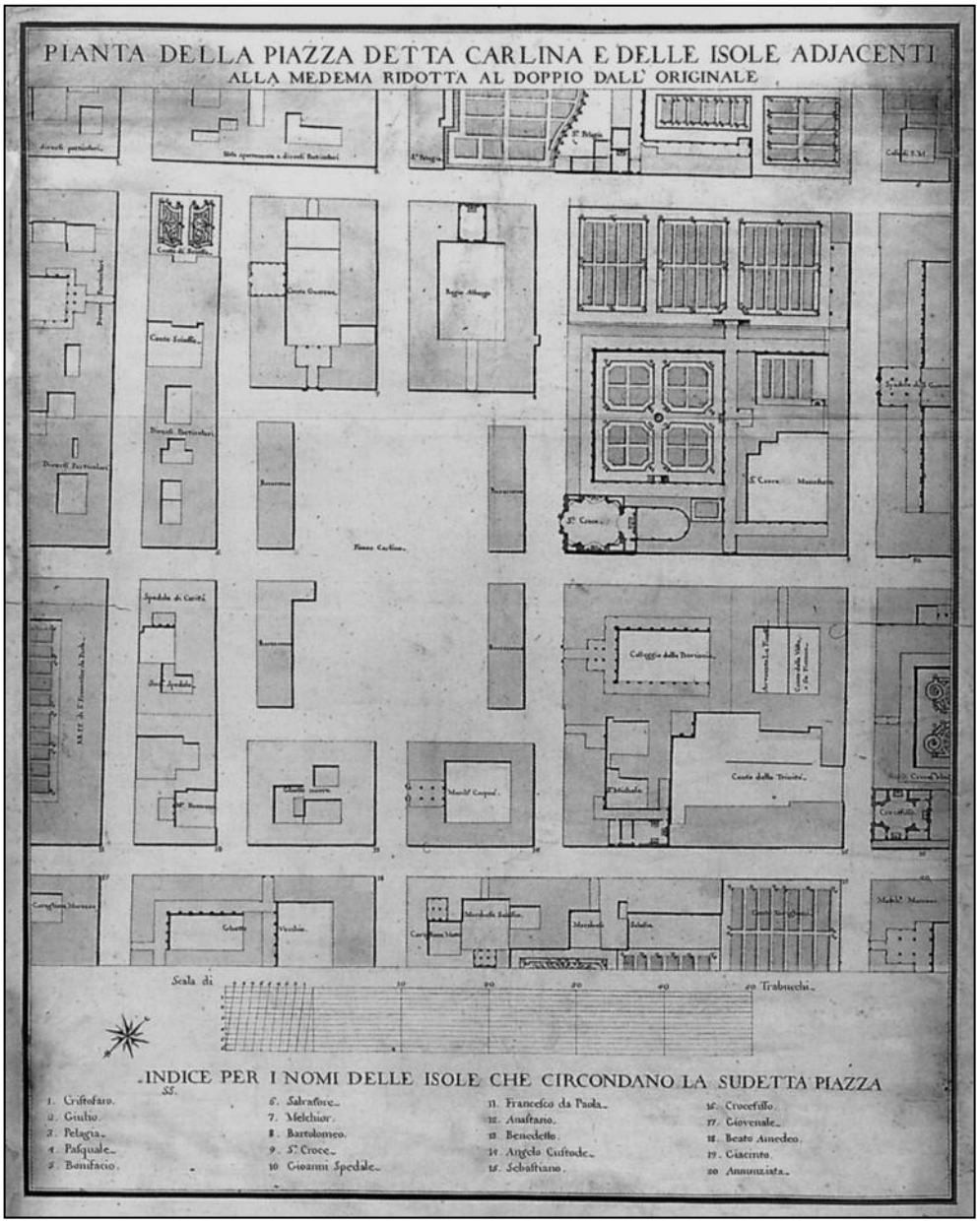


Figura 73. Planimetria di Piazza Carlina. [Archivio di Stato di Torino]

[1] Editto di Maria Giovanna Battista Savoia-Nemours, 16 dicembre 1675.-7.

All'inizio del '700 iniziano i lavori di allargamento delle fortificazioni, diretti da Michelangelo Garove.

Nel 1706 avviene l'Assedio di Torino da parte delle truppe franco-spagnole nell'ambito della Guerra di successione spagnola. La città e l'esercito piemontese resistono e respingono la violenta controffensiva francese.

Dopo l'assedio, le attività edilizie e di attuazione dei piani urbanistici riprendono a pieno ritmo, soprattutto per quanto concerne le infrastrutture del nuovo ampliamento occidentale e il nuovo collegamento con Rivoli. Qui, è ancora Garove ad occuparsi della risistemazione del castello per farlo divenire reggia esterna reale. In occasione di tale vittoria, è edificata la Basilica di Superga, su progetto di Filippo Juvarra. La Basilica è collocata sul proseguimento dell'asse per Rivoli, in collegamento con la reggia.

Nel 1713 i duchi di Savoia ottengono il titolo di re con il Trattato di Utrecht, prima di Sicilia e poi di Sardegna. Torino diviene la capitale del regno.

Grazie a Juvarra, architetto regio dal 1714, Torino conosce un nuovo splendore, in una visione diversa, non più solo rivolta ai territori circostanti, ma come capitale rivolta all'Europa:

- la conclusione della Piazza Reale;
- i quartieri militare di San Celso e San Daniele (figura 14);
- l'ampliamento di Garove è inglobato nella cerchia muraria;
- la rettifica di Contrada di Porta Palazzo (l'attuale via Milano) con la definizione formale dell'ingresso a nord e di Porta Susina (l'attuale via Corte d'Appello) a partire dal 1729;
- Piazza Savoia;
- la facciata di Palazzo Madama;
- la palazzina di caccia di Stupinigi (figura 15).

A partire dal 1736, seguito dal primo Architetto del Re Benedetto Alfieri, si attua anche il raddrizzamento della Contrada di Dora Grossa, l'attuale via Garibaldi, imponendo in facciata la stessa tipologia e uniformità di decorazioni.

Figura 84. Veduta dei Quartieri Militari entrando per la porta Susina di Torino. [Incisione. Archivio Storico della Città di Torino]

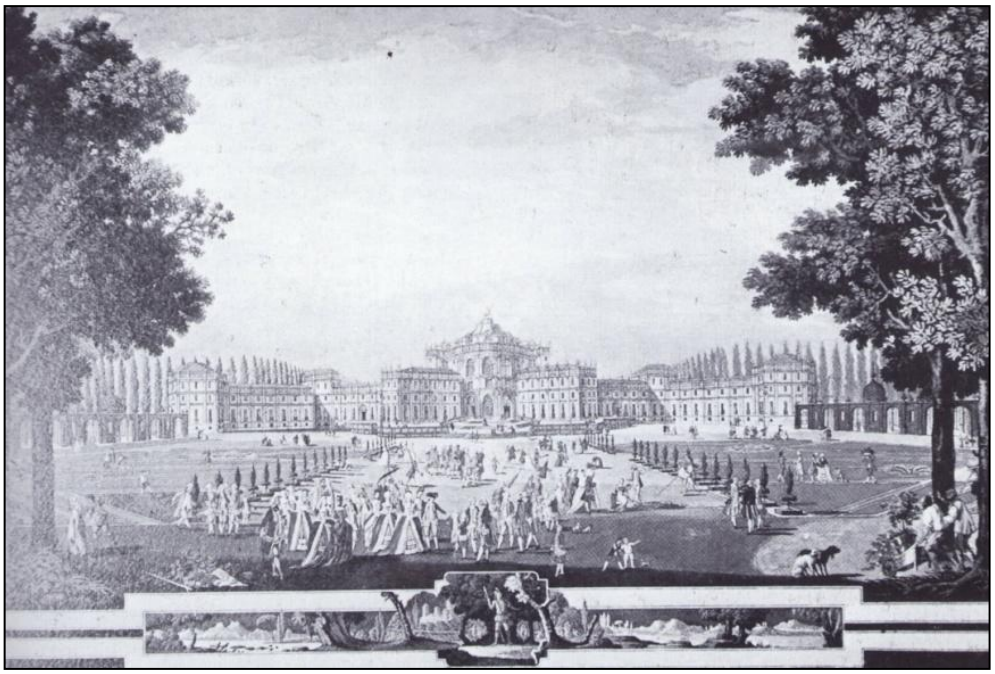


Figura 95. Palazzina di Caccia di Stupinigi. [Incisione di Ignazio Sclopis di Borgostura, 1773.]

Nella seconda metà del Settecento, inizia a sentirsi il problema della crescita di popolazione e il conseguente "affittamento", ossia delle abusive sublocazioni.

Così recita l'editto del 2 novembre 1750:
"Quanto ci fu sempre a cuore, che crescesse di anno in anno la popolazione di questa nostra Metropoli di Torino, altrettanto ci compiacevamo nel vedere, che li Proprietarj delle di lei case, nel crescere, che faceva il numero degli abitanti, ritrovassero anche essi un onesto aumento nell'appigionarle, da cui allettati cercassero ogni mezzo per moltiplicarne le abitazioni, e li comodi loro, e molti altri fossero invitati a procurarne l'acquisto, e ad intraprenderne ad edificarne delle nuove. […] Quell'eccessivo aumento di però, che non si poteva credere con fondamento avesse a cagionarsi dalli Proprietarj delle case, lo ha cagionato l'indebito negozio da diverse persone intrapreso, di prender in affitto intieri corpi di case, o membri di esse, per subaffittarli in tutto o parte con esuberante guadagno, e con aggravio de' sublocatori".[2]

Si cerca, dunque, un modo per controllare la situazione attraverso controlli politici e sociali: Patenti regie, l'espulsione di forestieri senza rendite o professione e di mendicanti.

Una nuova tipologia edilizia supplisce alle richieste: la casa da reddito multipiano, con una manica spessa, con schema distributivo a ballatoio. I palazzi signorili seicenteschi vengono frazionati e soppalcati in piccoli appartamenti. Si tende, quindi, alla massima razionalizzazione.

[2] Regie Patenti, 10 luglio 1749, p. 1519.

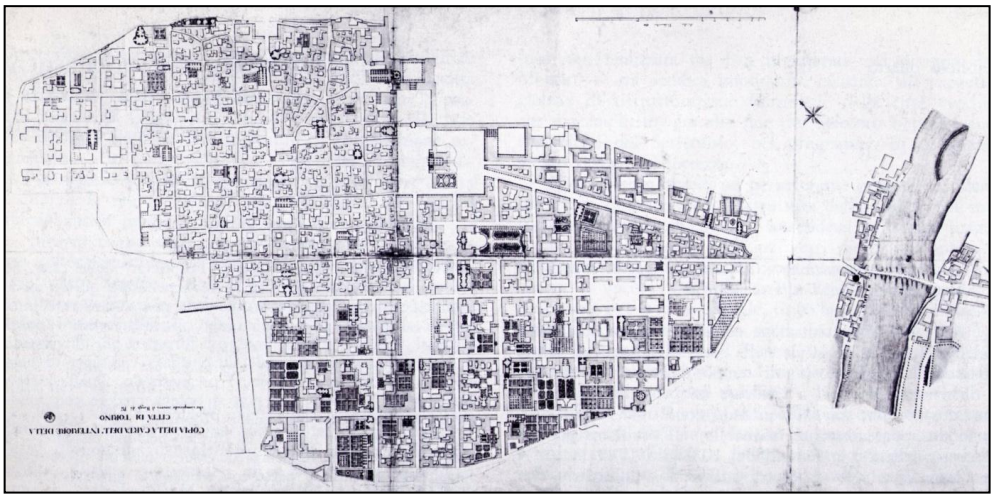


Figura 106. Assetto catastale di Torino intorno al 1760.
[Torino, Archivio di Stato, Corte, *Carte topografiche per A e* B, Torino, n.16.]

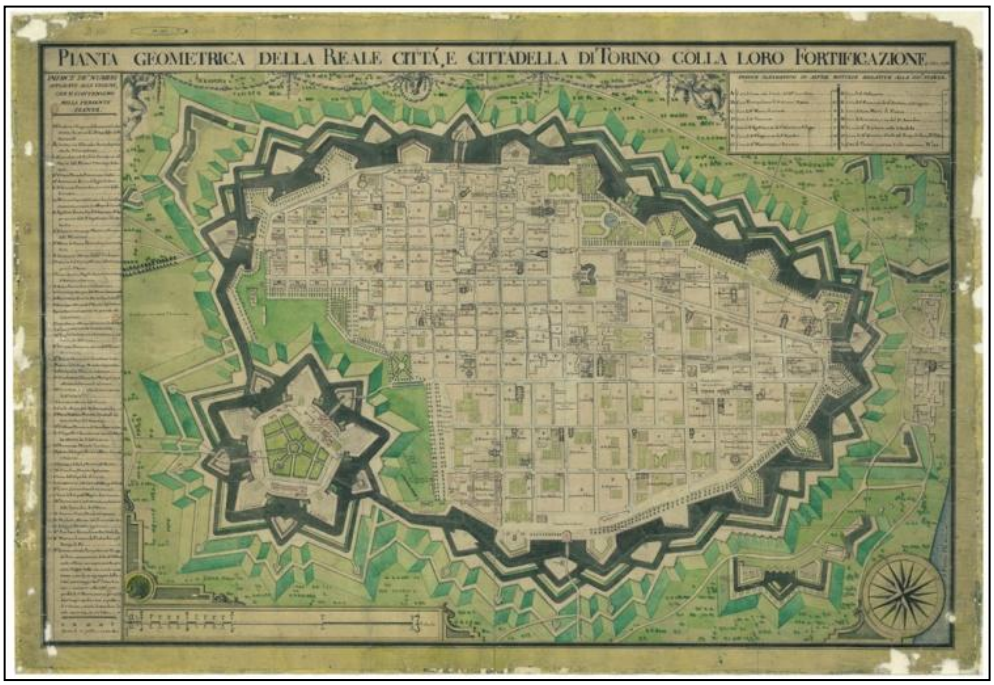


Figura 117. Torino nel 1790. [Disegno di Ignazio Galletti. Archivio Storico del Comune, *Tipi e* Disegni, 64-8-2.]

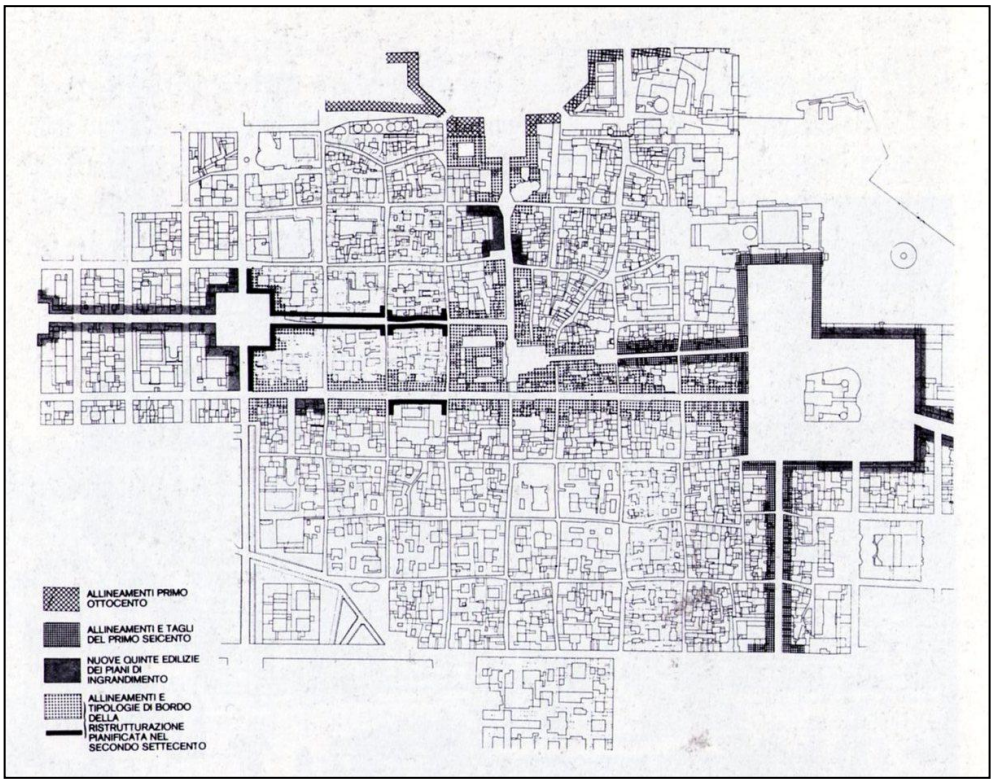


Figura 128. Diagramma riassuntivo delle ristrutturazioni urbanistiche. [Mappa Rabbini, 1866.]

1.4. Torino in età contemporanea.

Nel 1798, Torino passa in mano ai francesi. Subisce delle modificazioni profonde e vede cambiare i nomi delle proprie piazze con altri di orientamento e nome francese.
L'orientamento seguito è volto alla forma urbanistica aperta, con la garanzia di igiene fisica e sociale della comunità e in connessione con la natura.
Sotto la guida di Napoleone, la città perde un po' alla volta la sua cinta muraria, rimpiazzandola con viali alberati, e vede la realizzazione di un nuovo ponte sul Po, di collegamento tra via Po e la collina. Nei piani napoleonici risulta, infatti, indispensabile velocizzare il collegamento tra centro e periferia.

È la decisione di rendere Torino una porta aperta della Francia a far sì che le mura siano smantellate e il fossato livellato nel 1800, su incarico dell'architetto della Municipalità Lorenzo Lombardi.
Sulla scia di queste opere e seguendo la volontà di far della città uno specchio della monarchia assoluta, iniziano a proporsi progetti urbanistici rifondativi, con un concorso di idee.

Il progetto vincitore del 1802, di Bonsignore, Boyer e Lombardi, sembra assumere caratteri che riguardano il miglioramento funzionale della città, la preferenza di un canale atto a circondare la città invece di mura e la conservazione delle alberate sui bastioni, come visibile da figura 19.
Le opere di demolizione della fortificazione sono ridotte al minimo e il previsto canale sarebbe servito anche per l'irrigazione dei campi circostanti.
Grande rilievo è dato alle imprese che si vogliono all'epoca sostenere, quali le manifatturiere.

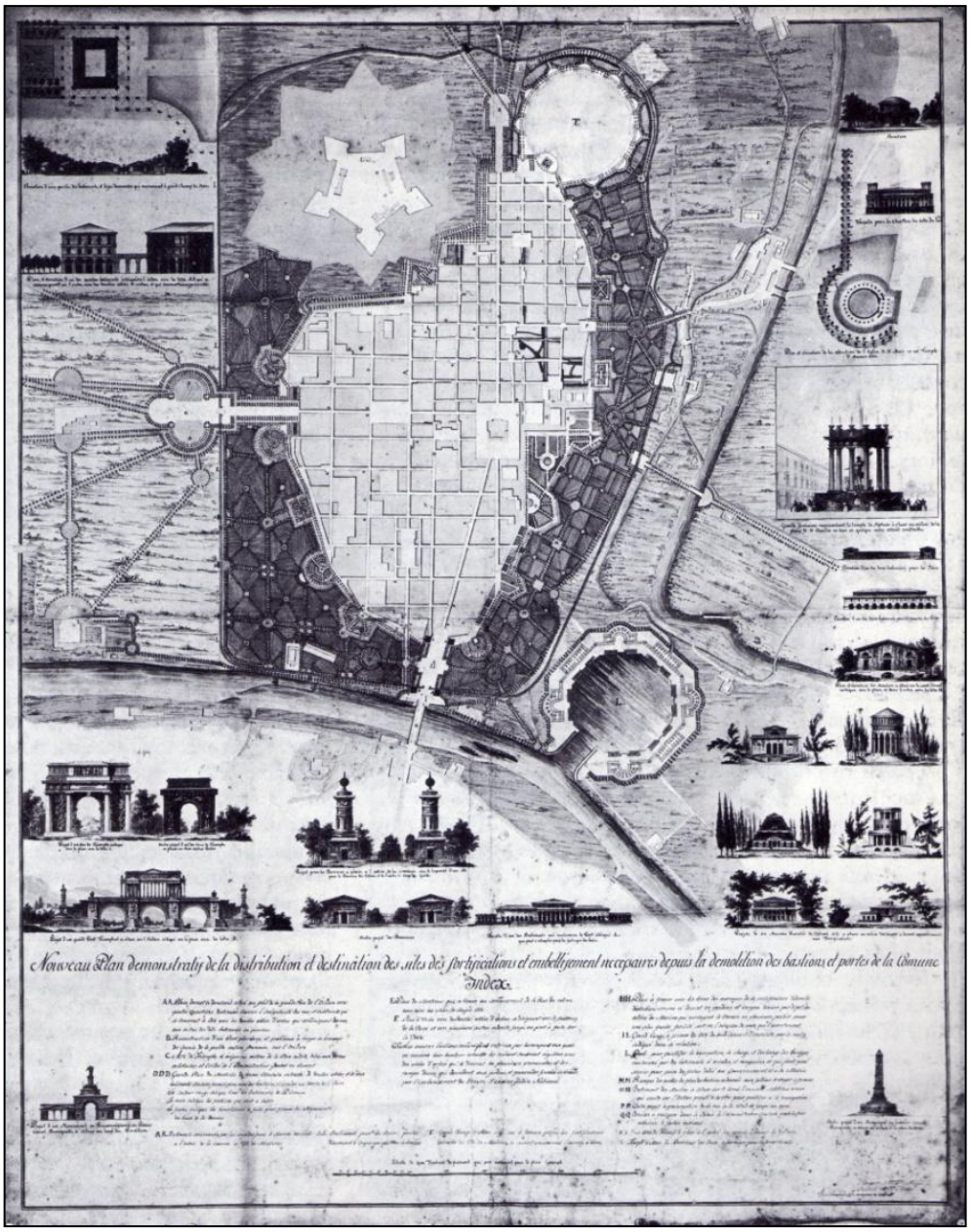


Figura 139. Progetto urbanistico, 1802.
[Ferdinando Bonsignore, Michelangelo Boyer, Lorenzo Lombardi. Parigi, Archives Nationales, N II Po 1.]

Le nuove previsioni indicano l'incremento delle vie di comunicazione:

- un nuovo ponte monumentale sul Po;
- una grandissima piazza d'Armi circolare nell'angolo a nord-ovest;
- due nuovi edifici semicircolari simmetrici fuori Porta Nuova;
- le fabbriche del mercato del grano;
- il porto fluviale circondato da edifici monumentali.

Per il Castello è prevista una nuova facciata colonnata in stile dorico.

Il progetto di Pregliasco, molto più innovativo, prevede l'abbattimento di tutte le mura, collegando gli assi viari esistenti della città con l'esterno. Attorno alla città resta solo un canale navigabile, a formare un recinto rettangolare, lungo il quale è prevista una grande strada alberata.
Le porte mantengono la loro valenza di fulcri d'accesso dall'esterno.
Nuove proposte riguardano l'espansione dei Giardini Nazionali, con la soluzione del giardino inglese, ripresa in seguito dal progetto vincitore.

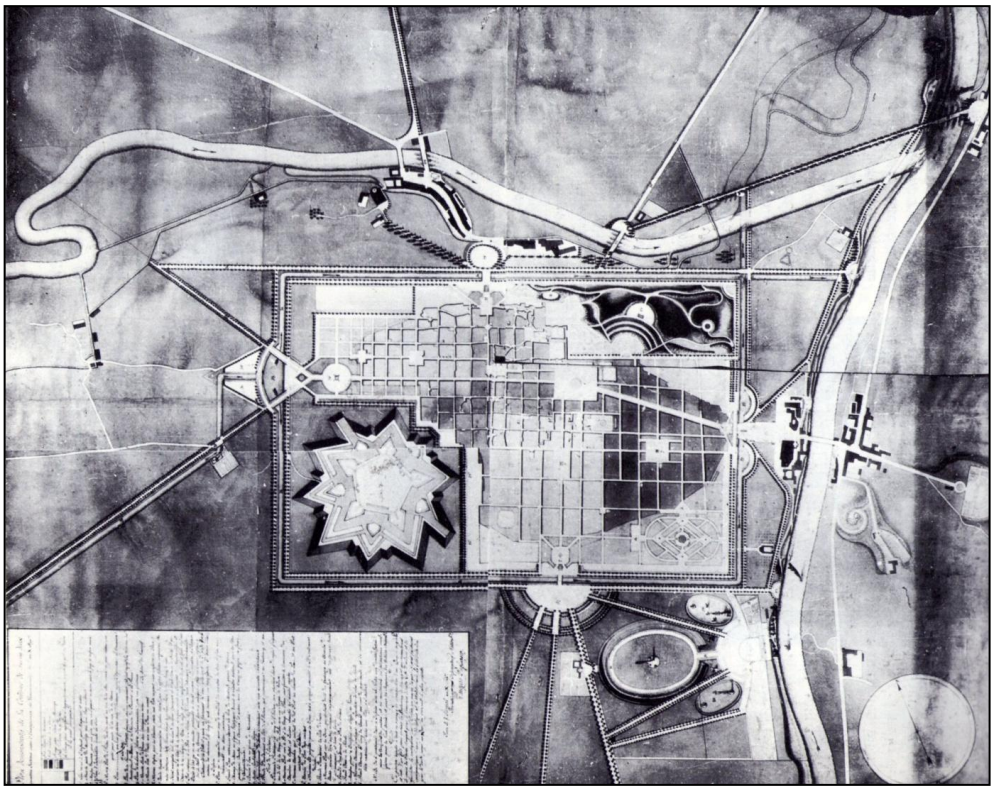


Figura 20. Progetto urbanistico, 1802. [Giacomo Pregliasco. Parigi, Archives Nationales, N II Po 2.]

In occasione dell'arrivo di Napoleone in città nel 1805, torna a discutersi dell'abbellimento urbanistico di Torino.

L'allora ispettore del dipartimento Ponti e Strade, J. H. C. Dausse, prepara un progetto d'intervento, in cui emerge la rinnovata volontà di ampliare i Giardini Nazionali nella parte nord-orientale della città e l'inserimento di un canale a nord come limite per l'abitato.

Restano molte analogie col Piano di Pregliasco, soprattutto per quanto riguarda la conferma degli assi storici come assi viari di collegamento.
La differenza emergente è l'inserimento di fulcri urbanistici a stella, non in corrispondenza delle porte, ma posti più all'esterno: l'intento è la prevista espansione della città in una visione non più bloccata, come invece è per Pregliasco.
L'inserimento di due obelischi, uno al centro della rotonda stellata di Porta Susina a ovest e l'altro a est sotto le colline oltre il fiume Po, sarebbe stato il riferimento visivo di un nuovo asse che attraversa la città da levante a ponente.

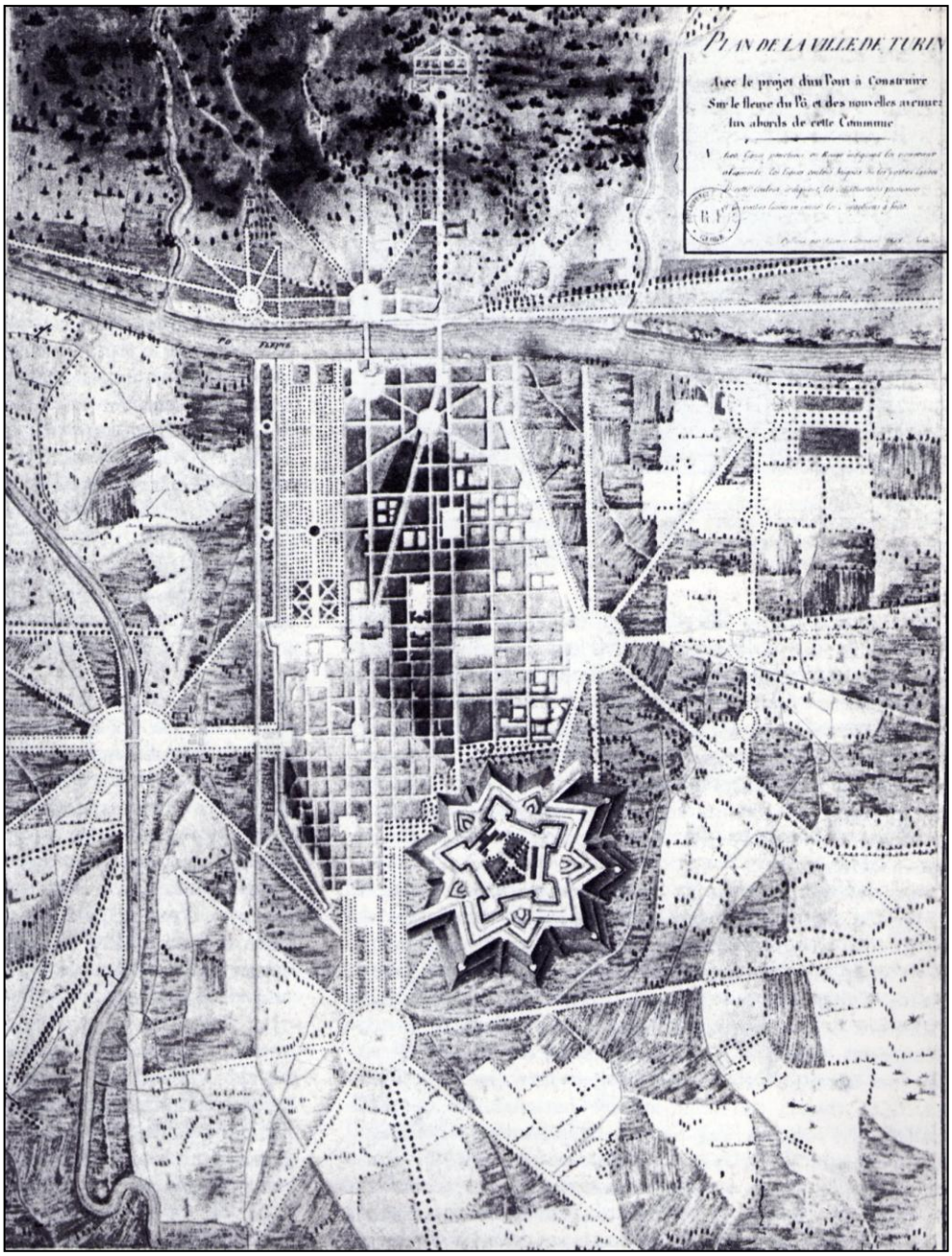


Figura 21. Progetto urbanistico, 1805. [Joseph-Henri Christophe Dausse. Parigi, Bibliothèque Nationale, Ge. C. 1721.]

Nel 1807, si decide definitivamente la costruzione dei ponti sul Po e sulla Dora, seguiti dall'ingegnere Pertinchamp.

Diverse le proposte ancora susseguitesi, ma il piano definitivo arriva nel 1809, la cui stesura è affidata al Consiglio degli Edili (Bonsignore, Lombardi, Randoni, Cardone e Pertinchamp):

- rinuncia all'abbattimento della fortificazione superstite;
- la rettifica della grande promenade meridionale;
- l'inserimento di un nuovo asse (l'attuale corso Inghilterra) a ovest;
- la semplificazione della forma planimetrica delle quattro grandi piazze alle porte.

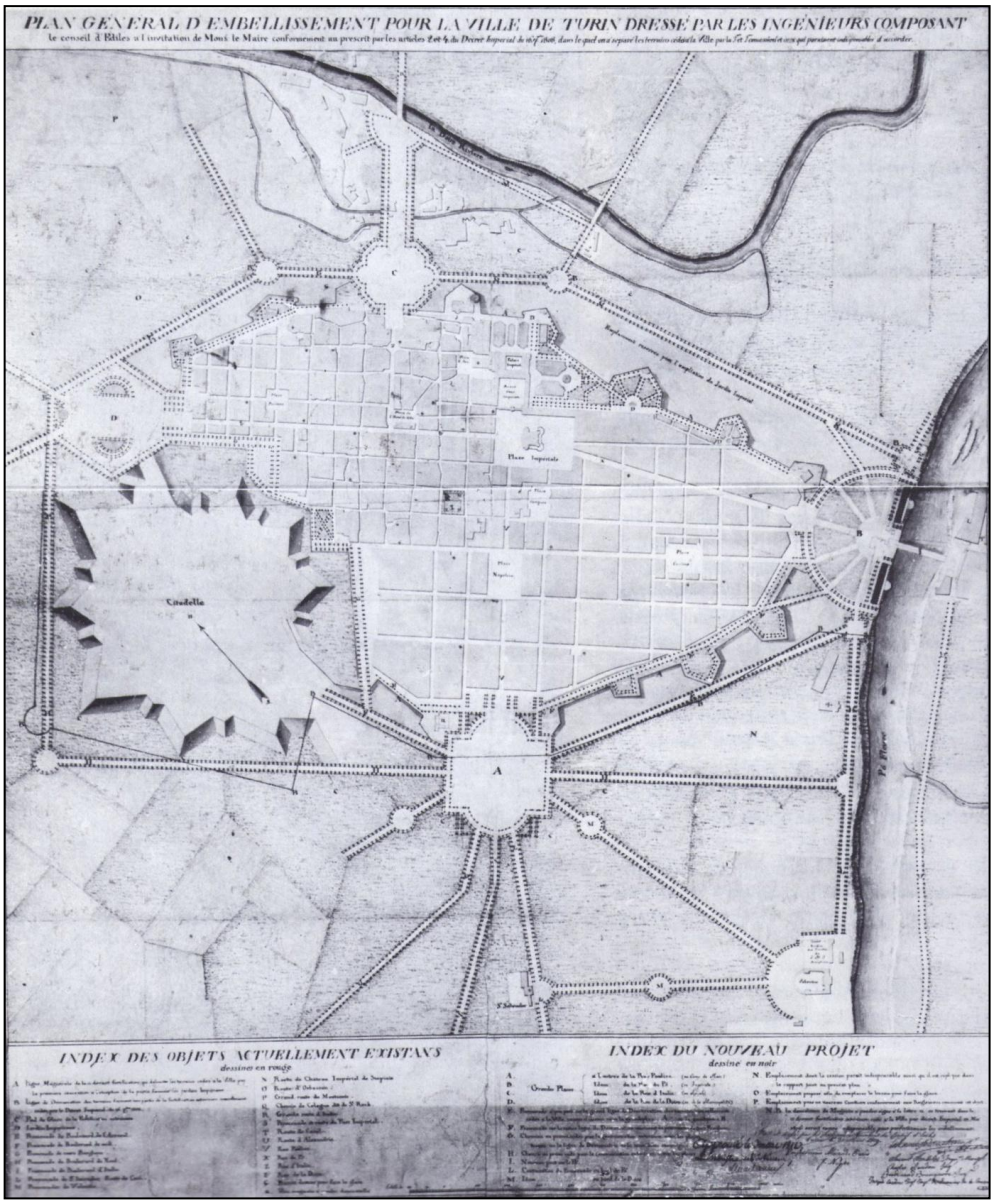


Figura 22. Piano urbanistico della città, 1809. [Consiglio degli Edili. Parigi, Archives Nationales, N II Po 3.]

Il Congresso di Vienna del 1815 riporta i Savoia al potere.

La città, nuovamente capitale, torna a espandersi su tutti i confini: è la Restaurazione.

Tutti i progetti precedentemente approvati dai francesi, devono ora essere riproposti al re entrante Vittorio Emanuele I.

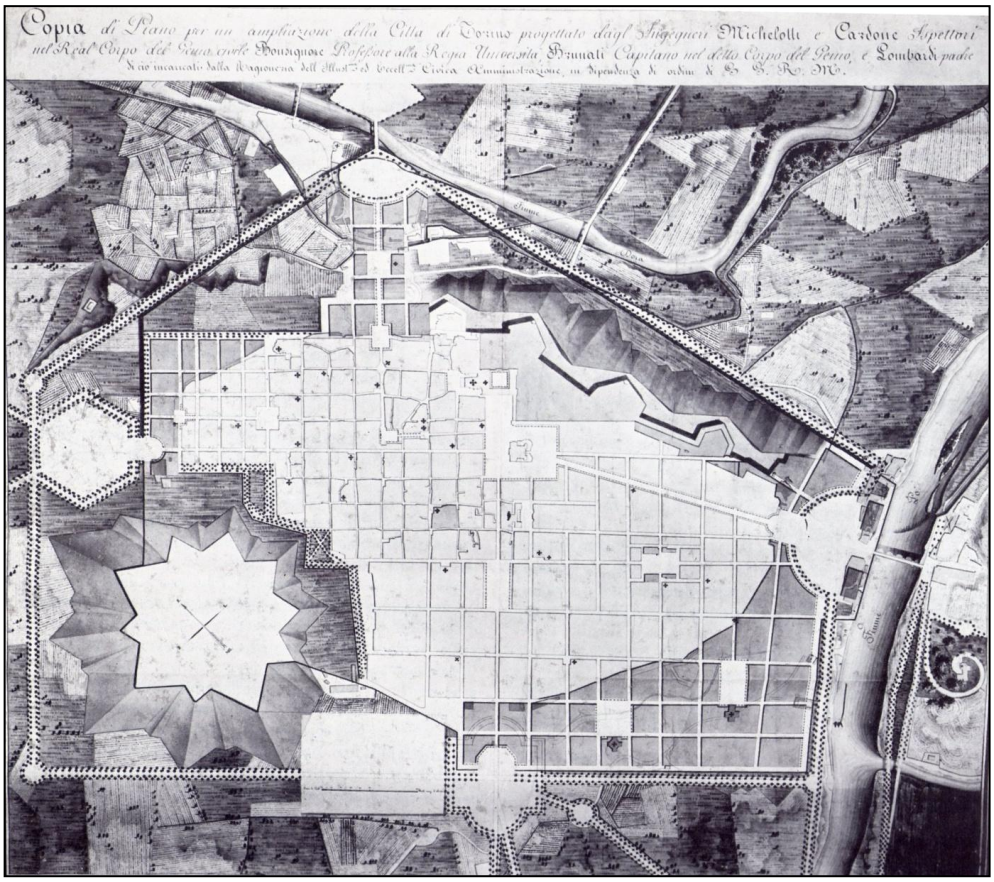


Figura 23. Piano urbanistico del Consiglio degli Edili, 1817.
[Gaetano Lombardi. Torino, Archivio storico del comune, *Tipi e Disegni*, rotolo 14 B.]

Dalla figura 24, si può notare la situazione nel 1833:

- le aree di Piazza Vittorio Veneto e di Borgo Vanchiglia siano delimitate ma ancora non edificate;
- l'attuale Piazza della Repubblica, Corso Regina Margherita e Corso San Maurizio sono tracciati. Restano ancora tracce dei bastioni a nord e a sud.
- esiste già Corso Vittorio Emanuele, ma non ancora edificato.
- a Porta Nuova c'è il Giardino del Re e la Piazza d'Armi.

È con gli ampliamenti del 1840 che vengono edificate definitivamente Piazza Vittorio Veneto, Borgo Vanchiglia e le case prospicienti Corso Vittorio Emanuele, oltre ad un ulteriore estensione verso nord con il primo tratto di Corso Giulio Cesare oltre Porta Palazzo.

Nascono, inoltre, Piazza Carlo Felice, di fronte a Porta Nuova, e i primi insediamenti del quartiere San Salvario.

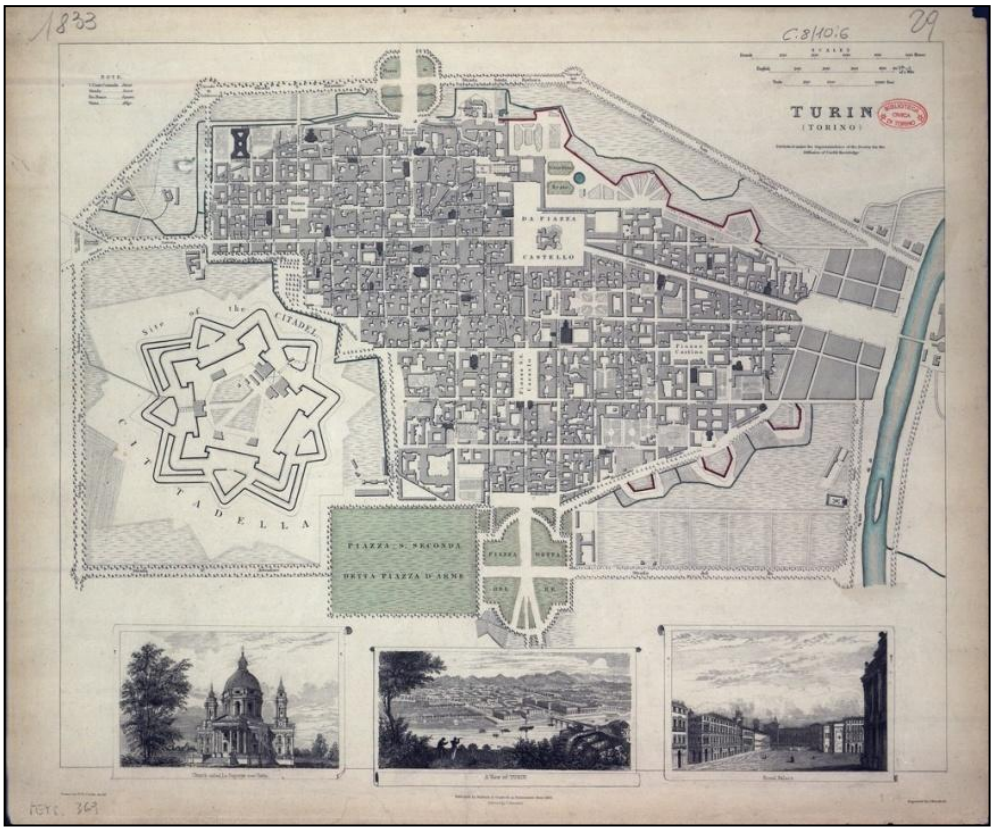


Figura 24. Pianta topografica della città di Torino (1833).
[Biblioteca civica centrale, Cartografico 8/10.6. Biblioteche civiche torinesi]

L'*ampliamento neoclassico orientale* vede la formazione, per diverse fasi, di piazza Vittorio, con la sua rigidità di skyline, e la costruzione del tempio della Gran Madre di Dio a est, oltre il fiume Po, e la rispettiva piazza.

L'*ampliamento neoclassico settentrionale* riguarda l'edificazione definitiva della zona di Porta Palazzo, con piazza Emanuele Filiberto e il nuovo ponte previsto sul fiume Dora, il Ponte Mosca.

L'*ampliamento neoclassico meridionale* concerne il collegamento creato tra il Borgo Nuovo e la maglia viaria esistente oltre alla progettazione della piazza d'ingresso a sud, in corrispondenza di contrada Nuova (l'attuale via Roma), ossia l'attuale piazza Carlo Felice.

Numerosi sono i *Piani d'ingrandimento* successivi, che vedono la città divenire pian piano una vera e propria Capitale, oltre i confini esistenti, oltre quelle Porte d'ingresso che per secoli avevano delimitato Torino:

- *Piano Fuori Porta Nuova* (1850-51);
- *Piano di ingrandimento parziale verso Porta Nuova e varianti al piano per la regione di S. Salvatore* (1850);
- *Ingrandimento parziale fuori di Porta Susa e sulla regione Valdocco* (R.D. 11/08/1851);
- *Ingrandimento parziale della città nel quartiere Vanchiglia e sue attinenze* (R.D. 27/11/1852).

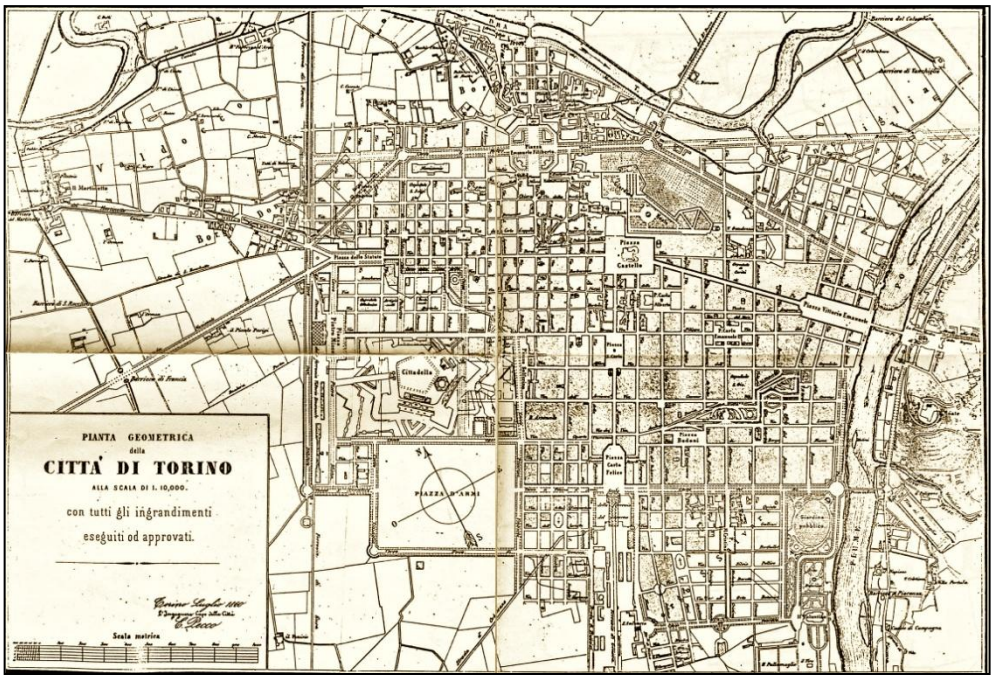


Figura 25. Torino nel 1860. [Archivio Storico della Città di Torino]

Figura 26. Torino, 1870 circa. [Biblioteca Civica Centrale, Cartografico 8/10.7]

La cittadella scompare del tutto a fine ‘800, per lasciar posto a un piano d’ingrandimento.

Il trasferimento della capitale a Firenze lascia profondi segni sulla città, sia sulla situazione sociale che economica, creando le condizioni per la ricerca di una nuova identità.

Nel 1884, in occasione dell’Esposizione Generale, Torino conosce una nuova spinta edificatoria: per l’occasione fu costruito il Borgo Medievale e riallestito il Parco del Valentino.

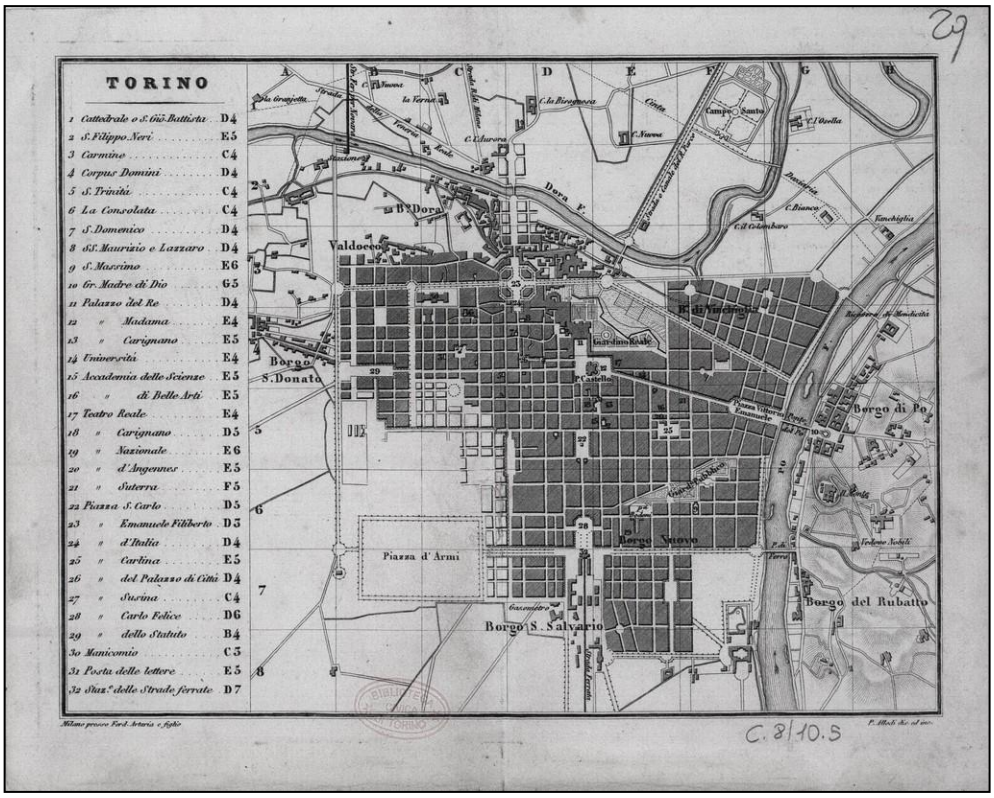


Figura 27. Pianta topografica della città di Torino, 1890 circa. [Biblioteca civica centrale, Cartografico 8/10.5]

A fine secolo, inizia la trasformazione della città in polo industriale, quale diverrà nel secolo successivo.
Esiste già un tessuto manifatturiero derivante dall'epoca barocca, cui si aggiungono manifatture tessili e meccaniche.

Nel 1900 nasce la FIAT, Fabbrica Italiana Automobili Torino, industria automobilistica, sotto la guida di Giovanni Agnelli, che colloca strategicamente gli edifici industriali a ridosso della ferrovia, tra cui il Lingotto negli anni '20.

Si assiste a un miglioramento e all'implemento dei collegamenti ferroviari e dei trasporti urbani.
La nascita dell'industria attira ogni anno più popolazione, che rende inevitabile un veloce ampliamento della città per ospitare gli immigrati.

Il "*Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento*" del 1908 racchiude tutte i criteri dello sviluppo in atto, ossia le imposizioni normative sulla formazione di nuove strade e la lottizzazione delle proprietà a fini residenziali.

La città è ora pronta a divenire fulcro della grande industria, con la formazione di borghi operai, primo tra tutti quello di borgo San Paolo.

Figura 2814. Pianta della città di Torino, 1910 circa. [Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.12.02]

"La città capitale – per ripetere uno slogan abusato – era diventata la «città del capitale»."[3]

Con l'avvento del fascismo, la città vede ancora crescere la sua struttura, oltre al rinnovamento di parti già edificate. È l'avvio della conversione del centro storico a settore terziario.

L'elemento più significativo di questa direzione è la ricostruzione di via Roma, su intervento di Marcello Piacentini, associata allo sventramento di parte del centro storico per l'inserimento della diagonale di via Pietro Micca.

[3] V. COMOLI MANDRACCI, *Le città nella storia d'Italia. Torino*, Bari, Edizioni Laterza, 1983. Pag.231.

Figura 2915. Configurazione urbanistica di Torino nel 1948.
[Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, Archivio del Dipartimento Casa-Città.]

Ma è nel dopoguerra che il boom invade la città: una nuova ondata d'immigrazione porta diversi problemi alla città, non ancora pronta ad affrontare un tale afflusso di persone.

Figura 16. Pianta di Torino, 1950 circa, ed. Vallardi. [Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.32.01]

Negli anni ’70 molti stabilimenti iniziano a chiudere e le immigrazioni s’interrompono.

Negli anni ’80 e ’90 Torino è ulteriormente cambiata: i processi di ristrutturazione industriale hanno ridimensionato l'impiego nelle industrie a favore del terziario. Le dimensioni delle imprese sono diminuite, i settori in cui Torino sta cercando nuove opportunità di crescita sono la ricerca, i servizi alle imprese, la finanza e la cultura.

La popolazione è diminuita.
Il fitto tessuto urbano va scomparendo, liberando grandi aree cittadine:

- Stabilimenti Venchi-Unica di Corso Francia;
- Officine Grandi Motori FIAT di Corso Vercelli;
- Iveco di via Cigna;
- Ferriere FIAT di Corso Mortara;
- Stabilimento del Lingotto;
- Officine Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato;
- Stabilimenti Lancia.

CAPITOLO DUE.
Le dismissioni industriali: avvento e recupero.

Le aree industriali hanno lungamente rivestito nelle città più importanti un ruolo primario.
Durante il corso dell'Ottocento e soprattutto per gran parte del Novecento, tali aree hanno portato alla formazione di una tipologia di espansione urbanistica ben determinata, fondata per lo più su grandi porzioni di territorio occupate dagli stabilimenti e la creazione di residenze e servizi ruotanti attorno ad essi.
Gli stabilimenti industriali erano soliti sorgere all'interno delle città o nelle più prossime periferie che, con l'accrescere della popolazione, sono divenute parti integranti delle città stesse.
Tipologia di espansione urbanistica che, se da un lato ha garantito la formazione di grossi centri urbani, nati soprattutto con l'immigrazione di popolazione destinata al lavoro nell'industria, dall'altro lato ha creato condizioni di vita improponibili da mantenersi per troppi decenni.
A tali condizioni negative, si aggiunsero i cambiamenti nella produzione industriale, che portarono alle dismissioni di queste grandi porzioni di territorio.

"Quelli che consideriamo «vuoti» (perché ormai privi delle funzioni per cui sono stati creati) sono in realtà quasi sempre molto «pieni»: di manufatti, sovente di notevole interesse per la storia dell'industria e della tecnologia; di memorie individuali e collettive; di cultura del lavoro; di valori simbolici e di storia locale, di usi informali, magari ai margini e talvolta fuori della legalità."[1]

2.1. L'inizio del fenomeno in Italia.

Dagli anni '70, fanno la prima comparsa i cosiddetti "vuoti industriali" nell'Europa centrale e negli Stati Uniti, per arrivare in Italia alla fine dello stesso decennio.
Oggi, il fenomeno risulta essere uno dei principali fenomeni esistenti all'interno delle grandi metropoli, una volta centri industriali, fulcro delle più importanti attività di progettazione attuali.

In Italia, il fenomeno delle aree industriali dismesse inizia a essere studiato dai primi anni '80, ossia dopo poco tempo dalla sua prima comparsa.
R. Cappellin, R. Camagni e G. Longhi, nel 1986, propongono una classificazione delle aree europee secondo il tipo di deindustrializzazione avvenuta:

- *deindustrializzazione assoluta*
  Europa centrale. Con perdite di occupazione e cali di produttività, il fenomeno si articola in tre differenti tipologie, sulla base dei parametri di produttività, prodotto e occupazione:

[1] E. DANSERO, C. GIAIMO, A. SPAZIANTE (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Firenze, Alinea, 2001. Pag. 8.

- *Ristrutturazione*, determinata da bassi incrementi di produttività e prodotto e forti cali dell'occupazione;
- *Delocalizzazione*, determinata da forti incrementi di produttività e cali del prodotto e dell'occupazione;
- *Abbandono*, determinato da cali di produttività, prodotto e occupazione.

- *deindustrializzazione relativa*

  Europa del Sud. Il fenomeno vede la crisi delle parti più storiche con lo sviluppo di nuove attività legate ai servizi alla produzione, suddiviso in:
  - *Conservatorismo industriale*, determinato dall'invecchiamento delle aree di vecchia industrializzazione con bassi incrementi di produttività;
  - *Riconversione*, determinato da un forte incremento di produttività e prodotto e un incremento modesto dell'occupazione.

Il motivo principale per cui in Italia si inizia ad assistere al fenomeno della dismissione industriale, è insito a ragioni economiche legate alla localizzazione degli stabilimenti e alle innovazioni tecnologiche guidate da processi di risparmio del lavoro.

Le aziende tendono a dislocare gli stabilimenti negli hinterland delle città, che a loro volta devono iniziare a puntare su altri livelli dell'economia per mantenere lo status di area urbana, in concorrenza con tutte le altre.
S'inizia a puntare su terziario, cultura e ambiente, per tenersi in vantaggio rispetto alle altre città.
È, dunque, necessario un riassetto dell'urbanistica per seguire e attuare tali cambiamenti.
Oltre alla necessità di creare nuove aree per le nuove funzioni, bisogna affrontare il problema delle aree invece lasciate vuote dopo l'abbandono industriale.

In concomitanza con l'inizio della dismissione delle aree industriali, le città non solo cambiano volto in termini urbanistici, ma anche in chiave politica, poiché le politiche che fino ad allora avevano governato tali città, fondato per lo più sul socialismo e l'importanza del settore industriale, perdono terreno in favore di nuove politiche dedite alla riorganizzazione dei centri urbani.
I nuovi equilibri saranno fondati sull'investimento nel settore dei servizi e delle infrastrutture, soprattutto per quanto concerne il campo dei trasporti e delle telecomunicazioni, oltre ad un generale riassetto degli stabilimenti industriali e delle residenze.
Il cuore delle città, occupato in precedenza dal settore industriale, diviene la nuova sede del terziario, carattere distintivo di una grande metropoli.

Dopo la dismissione delle aree industriali centrali, a poche città, nove per la precisione, è stato affidato il ruolo di traino per le regioni corrispondenti e poi per l'intera nazione, considerate in un'ottica di totale riassetto: Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari e Napoli.
Con la Legge 142 del 1990 sull'ordinamento delle autonomie, tali città sono definite aree metropolitane per la loro capacità di riorganizzazione dopo tali cambiamenti oltre alla capacità di generare un fulcro attorno al quale il territorio circostante possa tornare ad essere funzionale.
Dal 1990 in poi, sono state formulate appositamente leggi che permettessero una strumentazione di programmazione territoriale a livello nazionale, atte anche ad attualizzare i

nuovi Piani Regolatori che vedevano un totale cambiamento nel loro assetto dopo la comparsa dei vuoti industriali.

Nel periodo tra il 1988 e il 1991, le aree urbane dismesse in alcune grandi realtà industriali italiane risultano essere:

Città	Area dismessa
Torino	3.696.000 mq
Milano	5.300.000 mq
Sesto San Giovanni	2.000.000 mq
Genova	4.000.000 mq
La Spezia	750.000 mq
Firenze	1.500.000 mq
Arezzo	550.000 mq
Terni	250.000 mq
Napoli	2.850.000 mq
Reggio Calabria	430.000 mq

Tabella 01. Aree dismesse a Torino nel periodo 1988-1991.

Capire come gestire le aree dismesse non è però semplice, poiché rappresentano in molti casi sia un territorio di grande valenza storica, in cui non è sufficiente un semplice progetto per rioccupare l'area, ma è altresì necessario un intervento di recupero per gli edificati presenti.
Inoltre, nella maggior parte dei casi, soprattutto per quanto riguarda le aree dismesse da molti anni, vi è una forte presenza di degrado e totale abbandono, con tutti i problemi annessi.
Non basta il semplice progetto, è necessaria una vera e propria riqualificazione territoriale.
Ma per tale riqualificazione, occorrono strumenti e persone adatti a eseguirla.

2.2. Il caso di Torino.

Il fenomeno dei vuoti industriali occupa a Torino negli anni '80 tra i 3 e i 5 milioni di mq di aree dismesse. Una città che è sempre stata, dall'inizio dei primi insediamenti industriali, fortemente caratterizzata da tale settore come motore dell'economia.

2.2.1. La nascita dell'industria torinese.

Secondo il censimento del 1881, il 27% della popolazione torinese è occupato nel settore industriale, principalmente nel settore metal meccanico, con una concentrazione industriale per lo più nell'area settentrionale della città, a ridosso del fiume Dora, a sottolineare lo stretto legame ancora esistente con l'energia idraulica. La cinta daziaria ancora presente permette solo a pochi stabilimenti di rientrare nei confini, tra i quali Savigliano, Ansaldo, Moncenisio. Nebiolo, Ferrerie Piemontesi. Fino alla nascita della Fiat nel 1899.
Con l'introduzione dell'energia elettrica dal 1900, sorge il primo stabilimento Fiat in Corso Dante. E proprio la Fiat diviene leader nel settore automobilistico torinese già dal primo decennio del 1900, andando a rafforzarsi dopo la Prima Guerra Mondiale.
Lo stabilimento più importante viene costruito tra il 1920 e il 1923: la Fiat Lingotto, disposta a sud della città, lungo la linea ferroviaria, dando un punto di svolta anche nel settore

residenziale delle costruzioni, fino ad allora sviluppato prevalentemente nella parte settentrionale della città, che inizia ora a prender piede anche nella parte meridionale.
Sempre a sud della città, tra il 1936 e il 1939 viene costruito l'altro grande polo, Fiat Mirafiori, secondo il modello fordista a un solo piano di capannone.

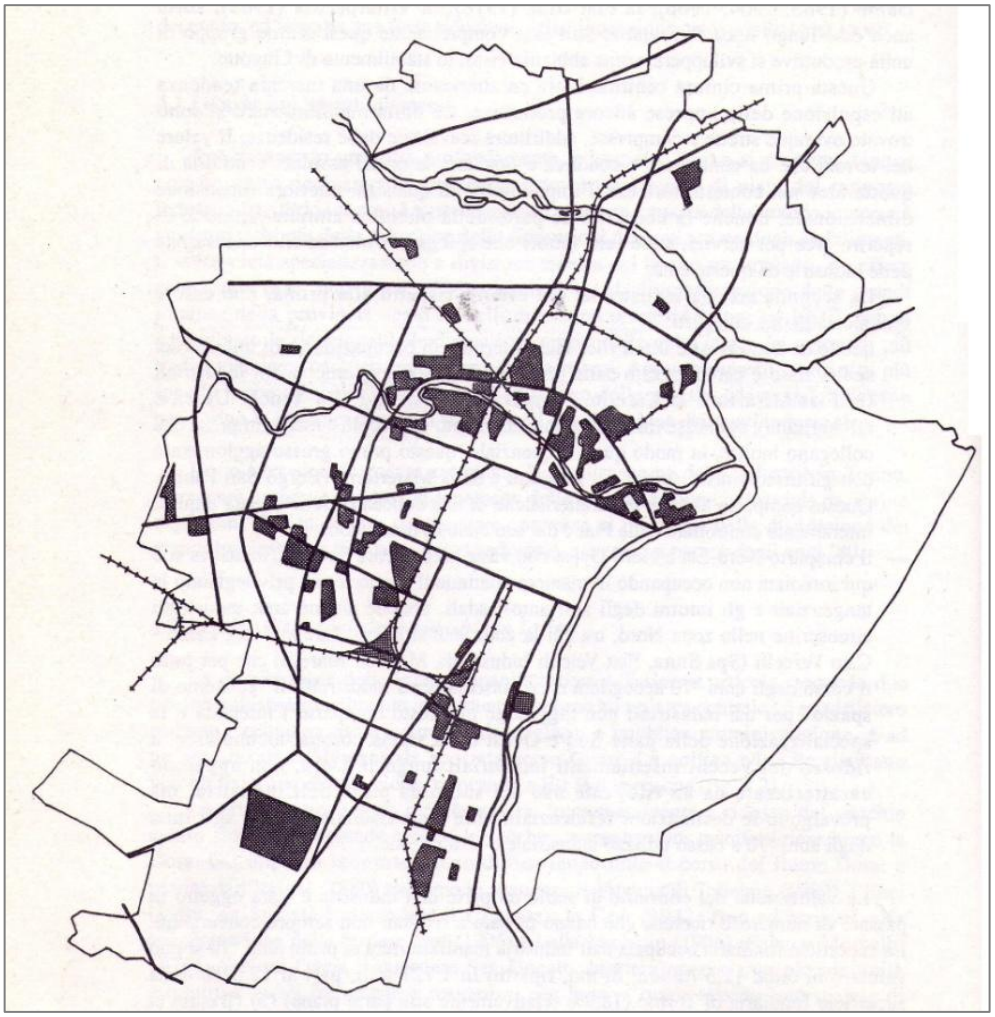


Figura 31. Principali aree e impianti industriali in Torino al 1947. [E. DANSERO, Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino, Torino, Libreria Cortina, 1993, pag. 67]

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, nel 1951 il Piemonte è al secondo posto in classifica delle regioni più industrializzate, dopo la Lombardia. Il settore industriale resta per lo più imperniato attorno a quello automobilistico, che si sviluppa sempre più portando alla maggiore richiesta di manodopera: è il periodo delle grandi immigrazioni dal sud.

Il fenomeno continua fino agli anni '80, quando si registra che un quinto di tutto il territorio della città di Torino è destinato ad uso industriale.

Fino agli '80, si inizia a parlare delle zone da recuperare, chiamate nel Piano Regolatore del 1959 "*zone miste*", ossia "*zone con caratteri speciali in cui abitazioni e luoghi di lavoro possono convivere fianco a fianco*", aree destinate a divenire zone residenziali o interamente industriali.

Figura 32. In nero, le "aree industriali in zona mista". [PRG 1959]

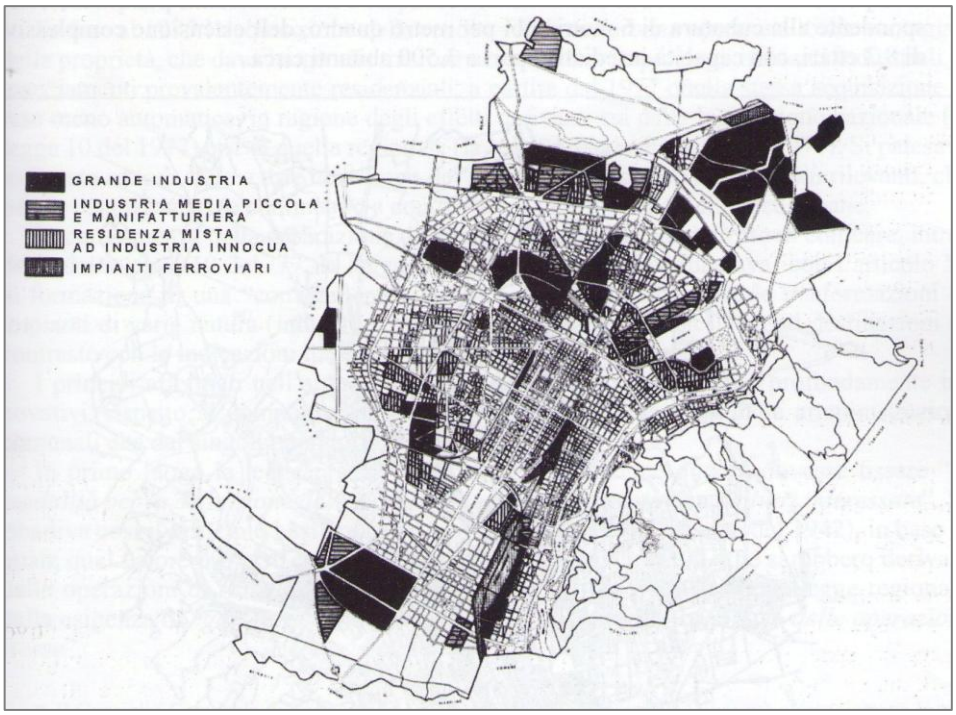


Figura 33. Le zone industriali e le zone miste. [Relazione di PRG, rivista Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino n.3 del marzo 1960]

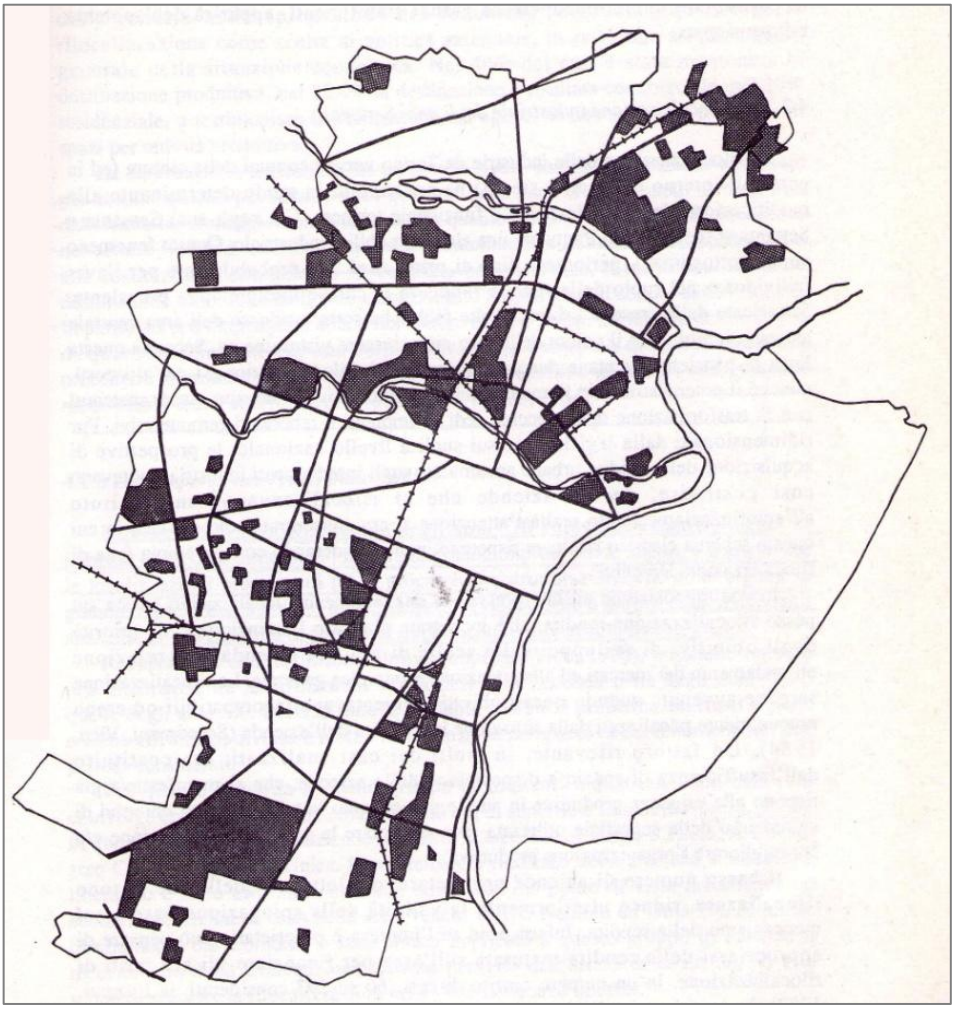


Figura 34. Principali aree e impianti industriali in Torino al 1971. [E. DANSERO, Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino, Torino, Libreria Cortina, 1993, pag. 68]

2.2.2. Il cambiamento del settore industriale dagli anni '80.

Con l'inizio della chiusura di alcune industrie, la città inizia a presentare dei cambiamenti nella struttura urbanistica.

Al 1984 risultano disponibili 2,5 milioni di metri quadri di aree produttive dismesse.

La data chiave del fenomeno delle dismissioni è il 1982, che coincide con la dismissione dello stabilimento del Lingotto, cui si affiancano in seguito le dismissioni della Teksid e della Michelin.
A questo gruppo si aggiungono, in seguito, la Framtek, la Materferro e la Meroni, tutte in zone semicentrali della città, a sottolineare l'importanza che andranno a costituire a livello urbanistico.

Con uno studio sugli anni di dismissione delle aree industriali, è possibile verificare come sia proprio la metà degli anni '80 il punto focale del fenomeno (Fonte: E. DANSERO (a cura di), *Working Papers. Le aree urbane dismesse: 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
1990	4	3.740

Tabella 02. Dati di dismissione a Torino nel periodo 1978-1990.

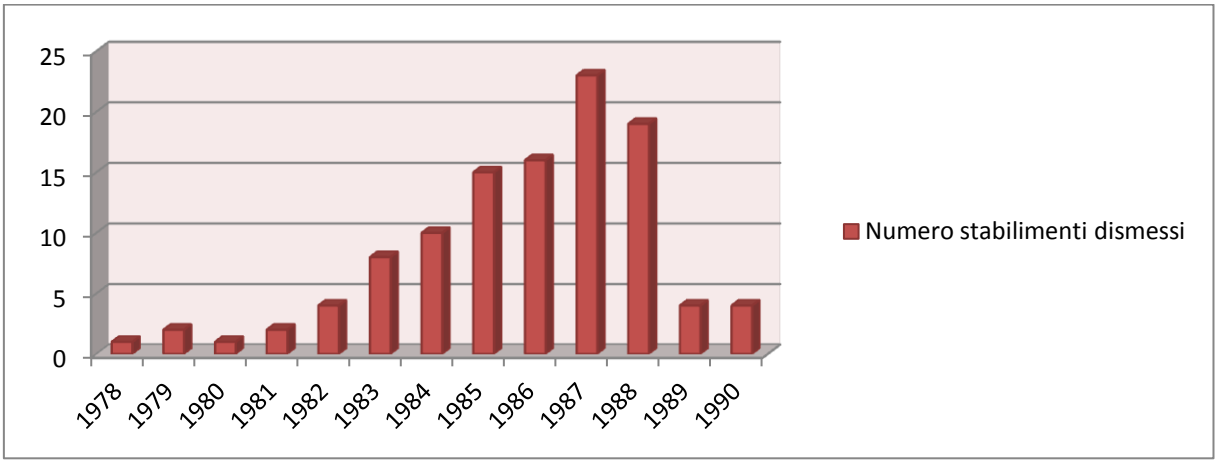


Grafico 01. Stabilimenti dismessi a Torino nel periodo 1978-1990.

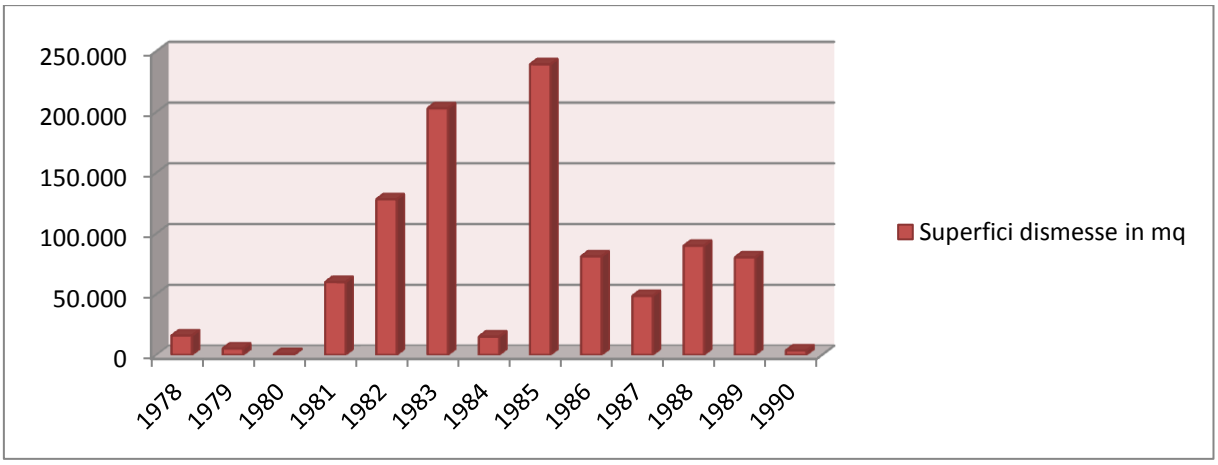


Grafico 02. Superfici dismesse a Torino nel periodo 1978-1990.

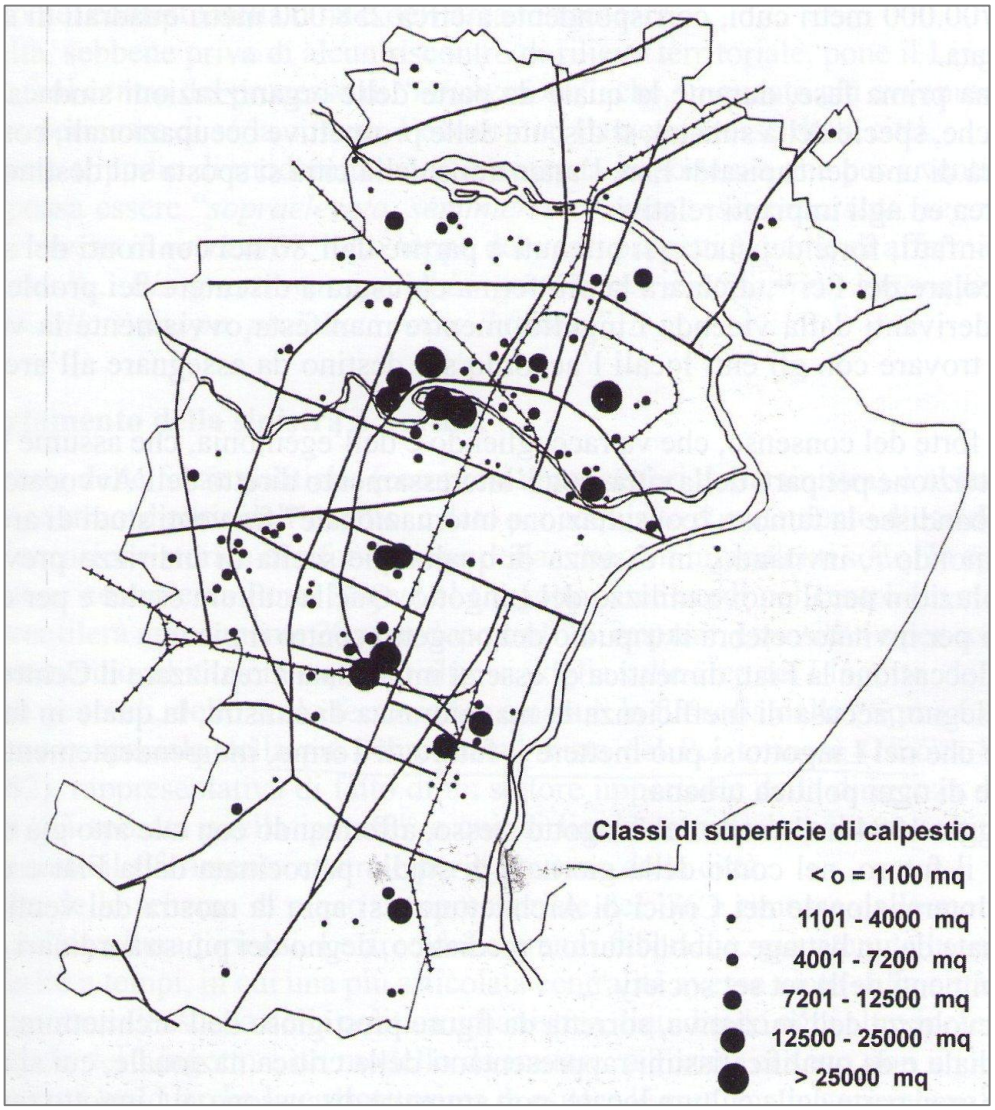


Figura 35. Principali aree industriali dismesse a Torino al 1989. [E. DANSERO, Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino, Torino, Libreria Cortina, 1993]

Alla fine degli anni ’90, nell’area torinese (ad esclusione del Comune di Torino) risultano esserci circa 60 milioni di mq di aree industriali, di cui 35 milioni di mq ubicati nella prima cintura e 25 milioni di mq nella seconda cintura, a dimostrare che lo spostamento delle zone produttive verso l’esterno della città era pienamente in atto.

Contemporaneamente, si stava realizzando finalmente il nuovo Piano Regolatore Generale, fermo ancora al 1959, quando la città ancora stava attraversando grandi ondate di spostamenti di abitanti.

Per la redazione del PRG, che avrà come punto importante nella stesura appunto il “vuoto industriale”, vengono chiamati gli architetti milanesi Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi, per la Gregotti Associati, Piano che verrà approfondito nelle sue parti nel capitolo successivo.

Qui sotto in tabella sono elencate le specificità di alcune delle più importanti aree dismesse all’interno della Comune di Torino, su studio dei dati riportati in “E. DANSERO, C. GIAIMO, A. SPAZIANTE (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Firenze, Alinea, 2001. Pag.160-162.”

Area	Superficie Fondiaria	Riuso	Strumento di intervento	Anno dismissione	Causa dismissione
Ceat	38.988 mq	Residenziale	Piano particolareggiato	1979	Trasferimento
Cir	50.000 mq	Misto, di interesse pubblico	Piano particolareggiato	1980	Rilocalizzazione
Fergat	14.400 mq	Misto produttivo e attrezzature di interesse pubblico	Concessione edilizia convenzionata	1981	Rilocalizzazione
Fert	14.000 mq	Produttivo pubblico o di interesse pubblico.	Strumento urbanistico esecutivo entro un Pru	Metà anni ‘60	Rilocalizzazione
Fiat Lingotto	280.523 mq	Centro fiere e congressi, centro per l’innovazione, università, commercio, auditorium	Piano particolareggiato	1982	Ristrutturazione
Incet	54.847 mq	Residenziale	Piano particolareggiato		Rilocalizzazione
Officine Grandi Riparazioni	132.800 mq	Servizi di interesse pubblico (Politecnico)	Piano particolareggiato		Ristrutturazione
Spina 3	1.256.540 mq	Residenza, terziario, commercio, artigianato, servizi pubblici	Concessione convenzionata in seguito a Studio unitario d’ambito entro un Priu		Crisi e ristrutturazione produttiva
Venchi Unica	86.872 mq	Residenziale, artigianato di servizio, terziario e servizi pubblici	Piano particolareggiato	1980	Fallimento

Tabella 03. Aree industriali principali dismesse a Torino.

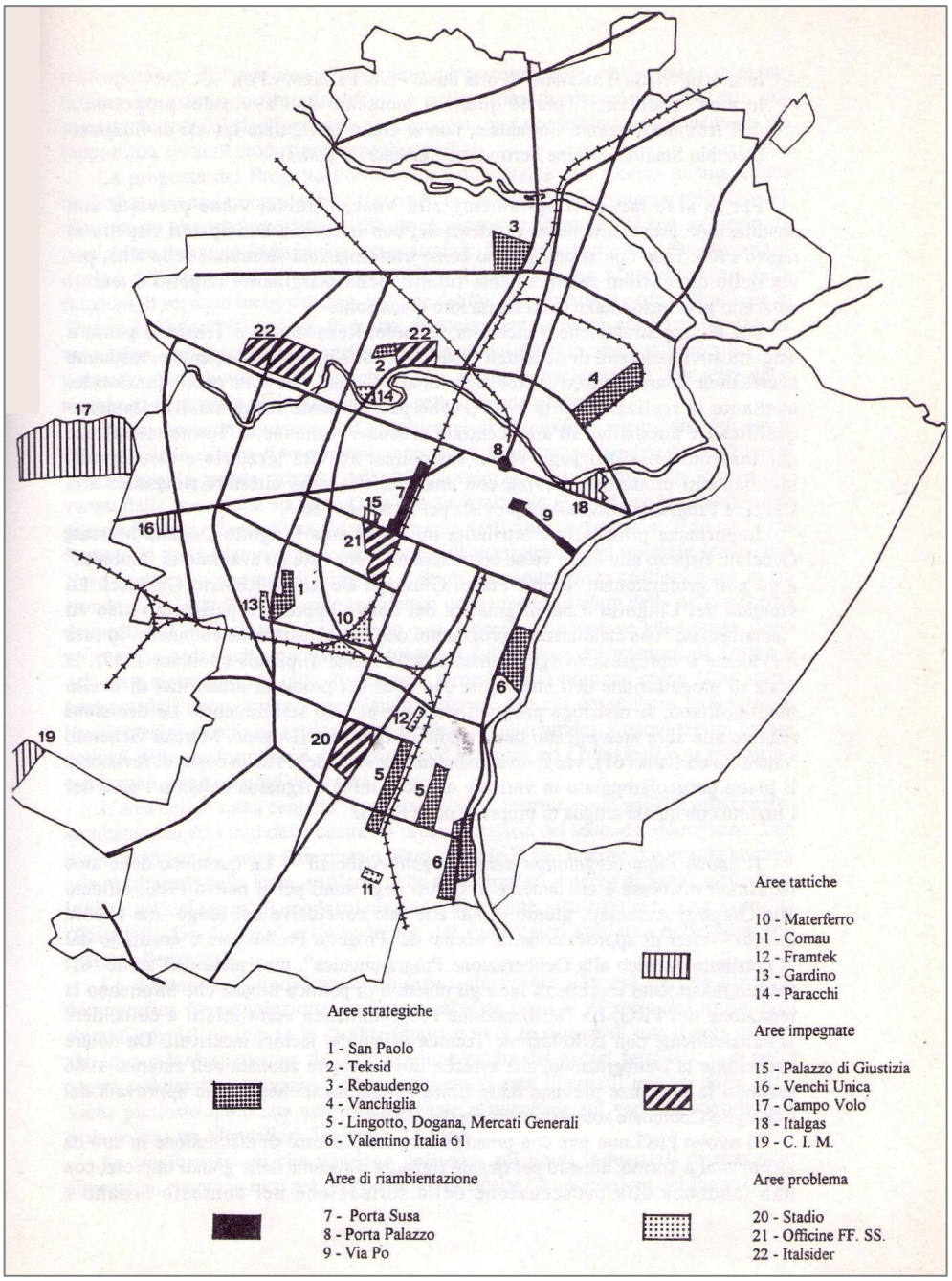


Figura 36. Linee programmatiche della Giunta Comunale per il quinquennio 1985-1990, Torino. [E. DANSERO, Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino, Torino, Libreria Cortina, 1993, pag. 79]

2.2.3. Il caso del Lingotto.

Nonostante fino a pochi mesi prima ne fossero stati annunciati interventi di innovazione e ristrutturazione, nel marzo del 1982 lo stabilimento del Lingotto viene definitivamente dismesso.

Circa un paio di anni dopo, è indetto un concorso a inviti per la sua rivitalizzazione, coinvolgendo venti architetti di fama mondiale.

Ad emergere fu il progetto di Renzo Piano, soprattutto per il misto di funzioni previste.

L'edificio preesistente era stato progettato nel 1915, seguendo lo sviluppo del settore siderurgico con la Prima Guerra Mondiale. Con successivi ampliamenti nel dopoguerra, sotto il potere di Mussolini, e durante la Seconda Guerra Mondiale, era diventato uno stabilimento di punta della Fiat.

Il progetto di Piano, progettato ed eseguito tra il 1983 e il 2002, prevedeva tre funzioni principali, ossia, terziario, residenze e alberghi, dando molto rilievo alla sfera culturale. Si prevedeva di mantenere la struttura esterna, rimodellandone gli spazi interni per adattarli alle nuove destinazioni d'uso.

Attualmente, gli edifici presenti in tutto il polo del Lingotto sono: un centro esposizioni, un centro congressi, un auditorium, due hotel, un centro servizi, terziario direzionale, un centro commerciale, una pista di atterraggio per elicotteri, una pinacoteca, corsi di studio del Politecnico di Torino (ingegneria dell'autoveicolo). La pista di prova dei veicoli posta sopra la copertura è tuttora aperta al pubblico come strada pedonale.

Figura 37. Il complesso del Lingotto. [Fonte: Renzo Piano Building Workshop]

2.3. Il caso di Milano.

2.3.1. Il cambiamento del settore industriale dagli anni '80.

Il settore industriale milanese inizia a subire dei cambiamenti qualche anno prima rispetto al torinese.
Se nel periodo 1951-1961 si assiste ancora a un incremento occupazionale del settore del +32%, già nel decennio successivo, il 1961-1971, inizia il calo con -15%, per decrescere ancora nel periodo 1971-1981 arrivando al -27%.
In termini numerici, si passa dai 392.325 occupati industriali censiti nel 1971 ai 186.136 nel 1991 ai 120.561 nel 2001.

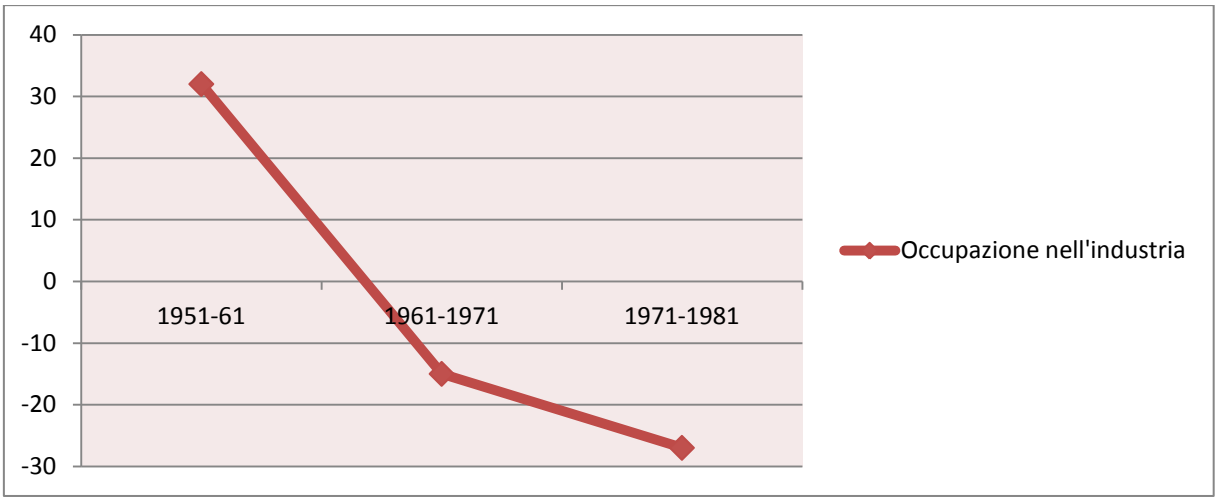


Grafico 03. Occupazione nel settore industriale milanese dal 1951 al 1981.

Secondo il Piano Regolatore del 1980, le aree destinate ad attività produttive risultavano essere di circa 14 milioni di mq, a sottolineare la vocazione industriale della città, anche se già era prevista una trasformazione del 50 % di queste aree a destinazione terziaria, secondo le Norme di Attuazione.
Per attuare tale trasformazione, numerose sono le varianti che vengono predisposte, le quali prevedono una complessiva trasformazione a terziario direzionale di circa 4,5 milioni di metri cubi.

In questo periodo vengono redatti due documenti direttori per predisporre delle regole operative per la trasformazione: il *Documento direttore del Progetto Passante ferroviario* e il *Documento direttore delle Aree dismesse e sottoutilizzate*.

Il calo della popolazione milanese agisce e concorre ai cambiamenti in atto nella città.
Si registra un debole incremento solamente nel periodo 1971-1981, dovuto essenzialmente alla crescita dell'hinterland rispetto al nucleo cittadino, per tornare poi a scendere nel decennio successivo.

Milano, tra le città italiane, è quella in cui si registra il maggior avanzamento del dibattito sul tema delle aree industriali dismesse e sul loro riutilizzo. Dal 1981, sono numerose in Lombardia le rilevazioni promosse dalla regione.

Al 1987, le aree industriali dismesse a Milano occupano una superficie di quasi 3,9 milioni di mq. Se aggiungiamo le aree industriali sottoutilizzate, arriviamo a 163 casi, per un totale di circa 4,6 milioni di mq.
Le aree più grandi sono attestate in stretto rapporto con gli scali ferroviari, nelle zone più periferiche della città, dove storicamente erano sorti i poli principali dell'urbanizzazione industriale.

Il *Documento Direttore per le aree dismesse* ha come obiettivo la regolamentazione e guida delle trasformazioni di tutta l'area milanese, sempre più numerose e facenti capo a innumerevoli soggetti promotori.
I 163 casi vengono suddivisi in tre tipologie di area, in relazione alla dimensione e al rapporto con la città:

- Aree di trasformazione strategica: Garibaldi-Repubblica, Bicocca-Tecnocity, Portello-Fiera, Politecnico-Bovisa, Montecity, Scalo Vittoria-Zona Annonaria, Pirelli-Bicocca;
- Aree di riorganizzazione e sviluppo delle attività produttive;
- Aree di riqualificazione funzionale e ambientale, per il miglioramento dei servizi.

Al 1987, le aree industriali dismesse risultano essere:[2]

Area	Superficie fondiaria in mq
Aem (gasometro)	415.000
Alfa Romeo	265.000
Ansaldo	47.000
Borletti	40.000
Broggi	37.000
Cartiera di Verona	150.000
Celestri	33.000
Ceretti-Tanfani-Falck	80.000
Falck	33.000
Ferro Metalli Carboni	34.000
Fina-Lube	120.000
Fonderie Milanesi	45.000
Fonderie Smalterie Lombarde	61.000
Ivi-Fiat	71.000
Magneti Marelli	301.000
Montedison	56.000
Montedison-Agrimont	327.000
Motta	38.000
Nuova Sias-Breda	355.000
Pirelli	590.000
Pozzi-Richard Ginori	81.000
Redaelli	293.000
Richard Ginori	61.000
Scac	60.000
Sieroterapico	46.000
Sis Smeriglio-Tenax	63.000
Tibb	67.000
Zuccheri e Goodyear	42.000
Aziende varie	80.000
Totale	3.891.000

Tabella 04. Dati di dismissione a Milano al 1987.

A metà degli anni ’90 risultano 15 milioni di mq di aree industriali dismesse solo nella Provincia di Milano, secondo un censimento del Centro studi del Piano intercomunale milanese.

Solo un decennio prima, ossia alla conclusione del fenomeno di ristrutturazione della produzione milanese, le aree dismesse erano circa 17 milioni di mq.

Di queste aree, bisogna considerarne circa un milione prettamente riservato a scali e sedimi ferroviari non più utilizzati dopo la modernizzazione dei sistemi di trasporto.

[2] E. DANSERO (a cura di), *Working Papers. Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, n.7

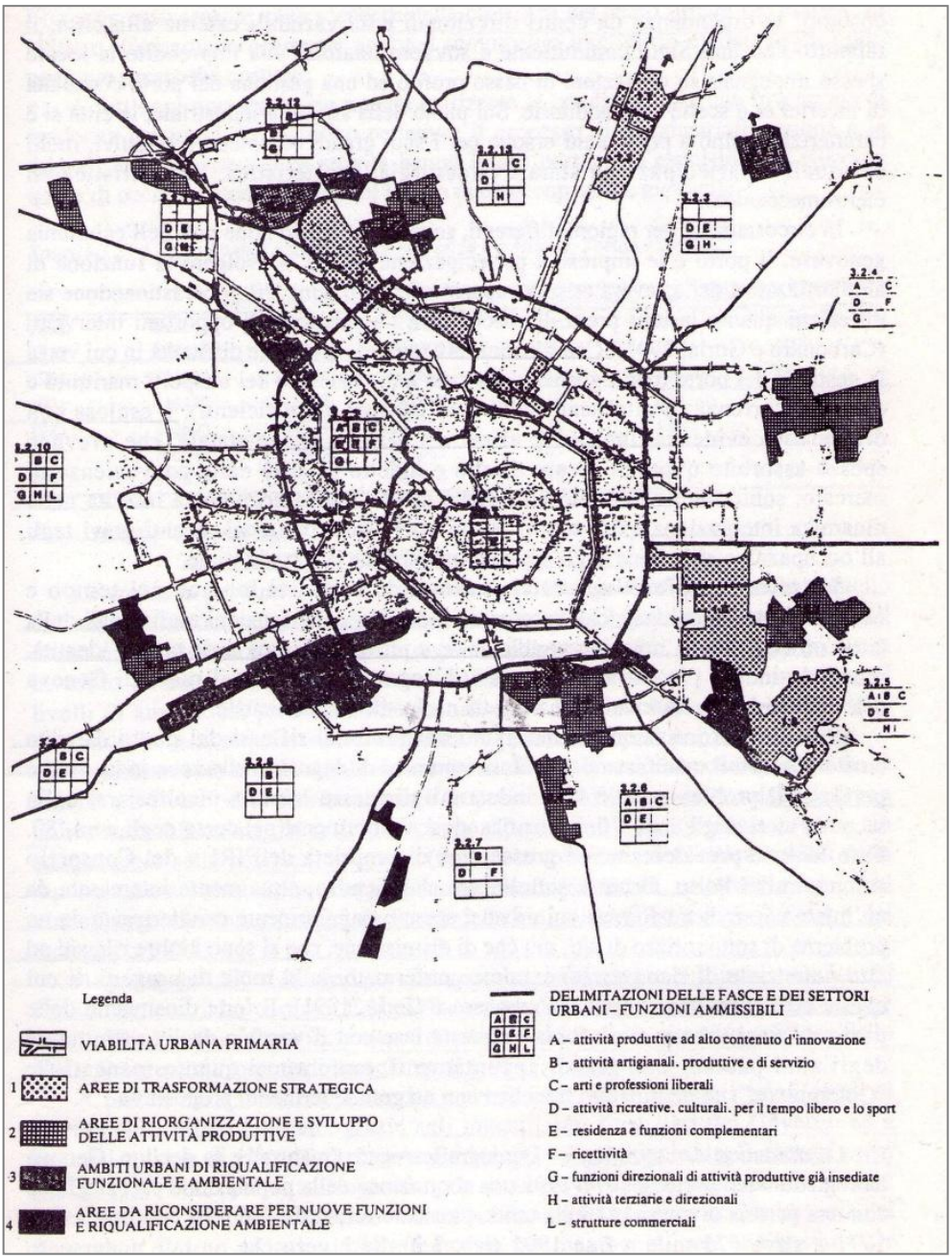


Figura 38. Milano, tavola di sintesi delle Linee Programmatiche per il Documento Direttore delle aree dismesse o sottoutilizzate [Comune di Milano, 1988]

Milano si è mossa strumentalmente molto in fretta, per andare ad agire sui grandi vuoti creatisi.

Nel 1987 vengono adottate varianti urbanistiche specifiche per riconvertire alcune aree.

Nel 1995, con i PRU (Piani di Riqualificazione Urbana), previsti dalla Legge n. 79/1992, inizia la presentazione di progetti di riqualificazione, 5 dei quali vengono già approvati e attuati tre anni dopo.

Per una superficie complessiva di circa due milioni di metri quadri, le aree interessate all'epoca erano principalmente Bicocca, Montecity, Portello e Bovisa.

I cinque piani approvati riguardano, invece, ex Innocenti-Maserati, Fina di Quarto Oggiaro, OM, Scac e Tecnomasio, per una superficie complessiva di circa 1,65 milioni di mq.
Gli scali ferroviari e le restanti aree vengono definitivamente risolte con il PGT (Piano di Governo del Territorio) del 2011.

La riorganizzazione urbanistica della città continua a seguire le direttrici già reimpostate, ossia quelle sviluppate sulla direttrice nord-ovest e nord-est, da Bovisa verso il Saronnese e da Bicocca verso Sesto San Giovanni, sulla direttrice est e sud-est, comprendente le aree industriali sull'anello e gli scali ferroviari, e sulla direttrice ovest, con le aree industriali legate al Naviglio e alla ferrovia.

2.3.2. Il caso della Bovisa.

Il territorio indicato col termine Bovisa si trova a nord-ovest di Milano, nato nella seconda metà del '900.
Fino alla metà degli anni '80, era occupato da aree industriali per quasi un milione di metri quadri, tra cui la Montedison, la Sirio e la Broggi Izar, le quali hanno iniziato a essere dismesse per vedere il fenomeno concluso solo più di un decennio dopo.

Figura 39. Il polo industriale in Bovisa. [disegnoeprogetto.progettistiinrete.it]

La zona risulta essere un fulcro importante a livello dei trasporti, sia per la città sia per la Regione, in quanto vi si trovano il Passante ferroviario e le stazioni qui localizzate in connessione con la Regione e con Malpensa (Ferrovie Nord Milano e Ferrovie dello Stato), con le due stazioni Villapizzone e Bovisa; sia per la presenza di importanti assi di comunicazione quali le autostrade A4 (Torino – Milano - Trieste), A8 (Milano - Varese) e A9 (Milano Laghi).

Proprio questa grande accessibilità all'area, è stato uno dei motivi che ha portato all'insediamento di un polo del Politecnico di Milano, con la realizzazione di un campus.

Per tale trasformazione, sono stati necessari documenti direttori, varianti al Piano regolatore e Programmi di riqualificazione, ma è stato l'Accordo di Programma a dare il via alle operazioni.

Oltre all'insediamento del Politecnico, nel nuovo quartiere ha trovato sede l'Istituto Mario Negri, all'avanguardia nella ricerca farmaceutica e delle biotecnologie.

Sono, inoltre, previsti altri progetti quali un nuovo Parco Scientifico Tecnologico, inerente l'innovazione e la ricerca, dove far sorgere laboratori e centri di ricerca sull'energia e la mobilità sostenibile, oltre a residenze e aree commerciali.

Su un'area di 850.000 metri quadri, sorgerà il nuovo Polo internazionale, che unirà università e industria, progetto sotto il nome di EuroMilano, il quale farà da trainante per il futuro dell'intera area metropolitana milanese.

Figura 40. Nuova Bovisa. [euromilano.net]

2.3.3. Il caso della Bicocca.

Bicocca è una zona industriale, nata su iniziativa della Società Pirelli a inizio '900. E proprio la Pirelli vi possiede circa 700.000 mq di aree a destinazione produttiva.
La zona inizia a essere dismessa negli anni '80, ma ancora qualche anno dopo non si sapeva cosa ne sarebbe stato di quel territorio.

Al 1983, l'industria e il Comune prevedono di destinare parte dei lotti dismessi ad attività terziarie. Al 1985, risultava la volontà da parte dell'azienda, del Comune, della Provincia e della Regione, di realizzare un polo tecnologico, finalizzato alla ricerca e allo sviluppo e innovazione, per il quale viene indetto un concorso internazionale tra 18 studi di architettura di nota fama.

Figura 41. Gli stabilimenti Pirelli negli anni Venti. [wikipedia.it]

Il futuro progetto di Tecnocity viene vinto dallo studio Gregotti.
Il progetto prevede la realizzazione di poli a differente destinazione:

- un polo universitario per circa 30.000 studenti, l'Università Milano Bicocca (1997);
- un centro di ricerche del Cnr;
- sedi di multinazionali;
- edifici residenziali, il Bicocca Village;
- il nuovo Teatro dell'Arcimboldi, inaugurato nel 2002.

"*Quel che è certo è il profondo mutamento, avallato da ripetute approvazioni comunali e regionali, della natura dell'intervento compiuto alla Bicocca rispetto all'originaria idea del polo tecnologico. L'operazione compiuta ha infatti finito per essere caratterizzata da una presenza di verde limitata e da una densità edilizia molto elevata.*"

"*Il progetto ha pagato a caro prezzo questo forte condizionamento industriale, creando un nuovo quartiere con poco verde, senza spazi pubblici per l'incontro, la socialità e il tempo libero.*"

"*Una cosa su cui però tutti dovranno convenire è che si è assistito alla pratica cancellazione della fisicità delle industrie un tempo presenti e della loro memoria, sacrificate alla volontà di rastrellare il più rapidamente possibile la rendita fondiaria accumulata in quasi un secolo.*"[3]

[3] [L. MOCARELLI, "Le aree dismesse milanesi o della cancellazione del patrimonio industriale: il caso della Bicocca", *Patrimonio industriale*, *AIPAI*, n.07, Milano, aprile 2011. Pag. 72].

Figura 42. Nuova Bicocca. [ordine architetti.mi.it]

2.4. Il sistema tecnico-normativo di riferimento.

I **Programmi di Recupero Urbano** (PRU) sono disciplinati dalla Legge n. 179 del 1992 "*Norme per l'edilizia residenziale pubblica*" e dalla legge n. 493 del 1993 "*per l'accelerazione degli investimenti ed il sostegno dell'occupazione e per la semplificazione dei procedimenti in materia edilizia*".

L'obiettivo è la trasformazione dei tessuti urbani consolidati e degradati per una più equilibrata distribuzione di servizi e infrastrutture e il miglioramento ambientale e architettonico dello spazio urbano.

I **Programmi di Riqualificazione Urbana** (PRIU) sono stati istituiti a livello nazionale con la Legge 17 febbraio 1992, n. 179, *Norme per l'edilizia residenziale pubblica*.
L'obiettivo è la riqualificazione delle parti degradate della città, recuperando ambiente, funzioni, infrastrutture ed edilizia, attraverso fondi pubblici e privati finanziati dal Ministero. Sono i primi programmi a prevedere la partecipazione del privato in operazioni di riqualificazione di ambiti urbani, attraverso l'utilizzo dell'Accordo di programma.

I **Programmi Territoriali Integrati** (PTI) promuovono lo sviluppo economico, ambientale sociale e culturale seguendo uno sviluppo strategico del territorio elaborato da diversi attori.
Sono formati da un insieme di interventi, servizi ed azioni, realizzabili in un arco di tempo pluriennale su finanziamento pubblico e/o privato.

I **Programmi di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile** (PRUSST) sono stati istituiti con Decreto Ministeriale dell'8 ottobre 1998.

L'obiettivo è la realizzazione di interventi finalizzati all'ampliamento e alla riqualificazione di infrastrutture e tessuto economico, produttivo e occupazionale, e al recupero e alla riqualificazione ambientale del tessuto urbano e sociale dei territori interessati.

Legge 17 febbraio 1992, n. 179, *"Norme per l'edilizia urbana"*.

Articolo 13 – Attuazione dei piani dei recupero:

1. *(sostituisce, con unico comma, i commi quinto, sesto e settimo dell'*articolo 28 della legge n. 457 del 1978)[4]

2. E' in facoltà del comune delegare in tutto o in parte con apposita convenzione l'esercizio delle sue competenze all'istituto autonomo per le case popolari competente per territorio o al relativo consorzio regionale o a società miste alle quali partecipi anche il comune.

Articolo 16 – Programmi integrati di intervento:

1. Al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale, i comuni promuovono la formazione di programmi integrati. Il programma integrato è caratterizzato dalla presenza di pluralità di funzioni, dalla integrazione di diverse tipologie di intervento, ivi comprese le opere di urbanizzazione, da una dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana e dal possibile concorso di più operatori e risorse finanziarie pubblici e privati.

2. Soggetti pubblici e privati, singolarmente o riuniti in consorzio o associati fra di loro, possono presentare al comune programmi integrati relativi a zone in tutto o in parte edificate o da destinare anche a nuova edificazione al fine della loro riqualificazione urbana ed ambientale.

8. Le regioni possono destinare parte delle somme loro attribuite, ai sensi della presente legge, alla formazione di programmi integrati.

9. Il contributo dello Stato alla realizzazione dei programmi integrati, fa carico ai fondi di cui all'articolo 2.

Decreto Legge 5 ottobre 1993, n. 398, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 493.

Articolo 11 – Programmi di recupero urbano

1. I fondi di cui alla legge 14 febbraio 1963, n. 60, e successive modificazioni, nella misura fissata dai programmi regionali, sono destinati alla realizzazione di interventi al servizio prevalente del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, nell'ambito dei programmi di cui al comma 2. *(comma sostituito dall'articolo 5 della legge n. 136 del 1999)*[5]

[4] **Art. 28 – Piani per il recupero del patrimonio edilizio esistente (Legge n.457 del 1978)**

5. I piani di recupero sono attuati:

a) dai proprietari singoli o riuniti in consorzio o dalle cooperative edilizie di cui siano soci, dalle imprese di costruzione o dalle cooperative edilizie cui i proprie tari o i soci abbiano conferito il mandato all'esecuzione delle opere, dai condomini o loro consorzi, dai consorzi fra i primi ed i secondi, nonché dagli I.A.C.P o loro consorzi, da imprese di costruzione o loro associazioni temporanee o consorzi e da cooperative o loro consorzi;

b) dai comuni, direttamente ovvero mediante apposite convenzioni con i soggetti di cui alla lettera a) nei seguenti casi:

1) per gli interventi che essi intendono eseguire direttamente per il recupero del patrimonio edilizio esistente nonché, limitatamente agli interventi di rilevante interesse pubblico, con interventi diretti;

2) per l'adeguamento delle urbanizzazioni;

3) per gli interventi da attuare, mediante cessione volontaria, espropriazione od occupazione temporanea, previa diffida nei confronti dei proprietari delle unità minime di intervento, in caso di inerzia dei medesimi, o in sostituzione dei medesimi nell'ipotesi di interventi assistiti da contributo. La diffida può essere effettuata anche prima della decorrenza del termine di scadenza del programma pluriennale di attuazione nel quale il piano di recupero sia stato eventualmente incluso.

6. I comuni, sempre previa diffida, possono provvedere all'esecuzione delle opere previste dal piano di recupero, anche mediante occupazione temporanea, con diritto di rivalsa, nei confronti dei proprietari, delle spese sostenute.

7. I comuni possono affidare la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria ai proprietari singoli o riuniti in consorzio che eseguano gli interventi previsti dal piano di recupero.

[5] **Art. 5 – Disposizioni di modifica del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 398, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 493, e successive modificazioni (Legge 30 aprile 1999, n. 136)**

2. I programmi di recupero urbano sono costituiti da un insieme sistematico di opere finalizzate alla realizzazione, alla manutenzione e all'ammodernamento delle urbanizzazioni primarie, con particolare attenzione ai problemi di accessibilità degli impianti e dei servizi a rete, e delle urbanizzazioni secondarie, alla edificazione di completamento e di integrazione dei complessi urbanistici esistenti, nonché all'inserimento di elementi di arredo urbano, alla manutenzione ordinaria e straordinaria, al restauro e al risanamento conservativo e alla ristrutturazione edilizia degli edifici.
3. I programmi di recupero urbano da realizzare, sulla base di una proposta unitaria con il concorso di risorse pubbliche e private, sono proposti al comune da soggetti pubblici e privati, anche associati tra di loro. Il comune definisce le priorità di detti programmi sulla base di criteri oggettivi per l'individuazione degli interventi.
4. Ai fini dell'approvazione dei programmi di recupero urbano, può essere promossa la conclusione di un accordo di programma ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.
5. Il CER, ai fini della realizzazione dei programmi di recupero urbano, determina modalità e criteri generali per la concessione dei contributi, per l'individuazione delle zone urbane interessate e per la determinazione delle tipologie d'intervento, avendo particolare riguardo alla tutela dei lavoratori dipendenti e delle categorie sociali più deboli.

Decreto Ministeriale 8 ottobre 1998 – *Promozione di programmi innovativi in ambito urbano denominati "Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo sostenibile del Territorio"*

Articolo 2 – Obiettivi del programma:

1. I programmi riguardanti ambiti territoriali (sub-regionale provinciale, intercomunale, comunale) individuati sulla base delle caratteristiche fisiche, morfologiche, culturali e produttive e si propongono di favorire:
   a) la realizzazione, l'adeguamento e il completamento di attrezzature, sia a rete che puntuali, di livello territoriale e urbano in grado di promuovere e di orientare occasioni di sviluppo sostenibile sotto il profilo economico, ambientale e sociale, avuto riguardo ai valori di tutela ambientale, alla valorizzazione del patrimonio storico, artistico e architettonico, e garantendo l'aumento di benessere della collettività;
   b) la realizzazione di un sistema integrato di attività finalizzate all'ampliamento e alla realizzazione di insediamenti industriali commerciali e artigianali, alla promozione turistico-ricettiva e alla riqualificazione di zone urbane centrali e periferiche interessate da fenomeni di degrado.
2. Gli ambiti territoriali di cui al comma 1 possono ricomprendere:
   a) i sistemi metropolitani caratterizzati dal deficit infrastrutturale relativo alla gestione dei grandi bacini di mobilità e dalla criticità delle interconnessioni tra nodi dei sistemi di trasporto internazionali, nazionali e interregionali;
   b) i distretti insediativi che richiedono una migliore strutturazione della loro articolazione infraregionale, rafforzando le relazioni di complementarità e sinergia tra i singoli centri ricompresi nei suddetti distretti;
   c) il sistema degli spazi di transizione e integrazione tra i sistemi urbani di cui ai punti a) e b) e il sistema delle attrezzature di cui al punto d);
   d) il sistema delle attrezzature sia a rete che puntuali di livello territoriale e urbano.

Articolo 3 – Assi prioritari d'intervento:

1. Al decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 398, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 493, e successive modificazioni, sono apportate le modifiche di cui al presente articolo.
2. Al comma 2 dell'articolo 8, le parole: "nei successivi centottanta giorni" sono sostituite dalle seguenti: "entro la data del 31 dicembre 1994".
3. Il comma 1 dell'articolo 11 è sostituito dal seguente:
   "1.I fondi di cui alla legge 14 febbraio 1963, n. 60, e successive modificazioni, nella misura fissata dai programmi regionali, sono destinati alla realizzazione di interventi al servizio prevalente del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, nell'ambito dei programmi di cui al comma 2".

1. Gli assi prioritari di intervento dei programmi riguardano:a) interventi pubblici e di interesse pubblico di dimensione e importanza tale da rappresentare una precondizione per progetti di investimenti o di maggiore produttività per operatori pubblici e privati;

b) interventi finalizzati a favorire lo sviluppo locale e la valorizzazione del capitale fisso sociale, anche mediante una adeguata collocazione rispetto alle attrezzature a rete e a quelle puntuali;

c) interventi complementari ai progetti di cui alla lett. a);

d) azioni e iniziative finalizzate a favorire lo sviluppo dell'occupazione, la formazione professionale e più vantaggiose condizioni del credito, con particolare riferimento a quanto posto in essere da altre amministrazioni pubbliche, anche statali ed europee;

e) la funzione di ordinare sul territorio gli interventi previsti da altre iniziative avviate sulla base degli strumenti della programmazione negoziata (patti territoriali, contratti d'area) ovvero di affiancare, anche in termine di finanziamento, le predette iniziative.

2. Gli interventi di cui alla lett. a) del comma 1 sono riconducibili, in via esemplificativa:

- a parti dell'attrezzatura a rete relativa al sistema stradale, ferroviario, aeroportuale, portuale, energetico, idrico. delle telecomunicazioni nonchè alle opere necessarie per la difesa del suolo;
- ai porti, agli aeroporti, agli interporti, agli scambiatori di modalità e alle interconnessioni delle reti con il sistema urbano;
- a interventi di rilevanza tale da costituire poli di attrazione quali: sedi di tribunali, strutture ospedaliere, università, centri congressuali, strutture polifunzionali per lo sport, il turismo e il tempo libero, ecc.

3. Gli interventi di cui alla lett. b) del comma 1 sono riconducibili, in via esemplificativa: a interventi pubblici quali:

- realizzazione, completamento e adeguamento delle opere di urbanizzazione primaria a servizio di aree produttive o di quartieri degradati;
- realizzazione, recupero e acquisizione di immobili da destinare a opere di urbanizzazione secondaria di livello almeno urbano; a interventi privati quali:
- realizzazione e riqualificazione di insediamenti produttivi in grado di promuovere lo sviluppo, l'innovazione e la competitività tra imprese anche attraverso la diffusione di nuove tecnologie;
- realizzazione e recupero di edilizia residenziale al fine di innescare processi di riqualificazione fisica e sociale dell'ambito considerato; gestione di attività no-profit;
- ristrutturazione di edifici di rilevante valore storico-artistico, sviluppo di artigianato tipico, riconversione di complessi industriali con valenze culturali anche da destinare ad altri usi.

CAPITOLO TRE.
Un nuovo volto dagli anni ’90.

Nel corso degli anni ’80 si giunge al culmine della produzione industriale.
L’assetto territoriale e la composizione sociale della popolazione cambiano, trasformazioni che hanno condotto alla chiusura di impianti e scali ferroviari, che per lo più si collocano in zone centrali, come altri grandi complessi quali Dogana e Mercati Generali, che vengono spostati.

Viene redatto un nuovo Piano Regolatore, approvato nel 1995, in uno scenario profondamente cambiato:

- Un forte declino industriale;
- Un nuovo impulso verso nuovi settori, quali quello terziario e direzionale;
- L’inizio del riuso delle zone oramai dismesse.

Con il declino industriale, le aree dismesse risultano occupare una superficie totale di circa 5 milioni di metri quadri.

I XX Giochi Olimpici Invernali del 2006 rappresentano un’occasione ulteriore per intervenire positivamente sulla città.
Gli impianti sportivi coinvolti, distribuiti nella parte sud-orientale della città, risultano essere:

- Oval Lingotto, attualmente divenuto un’area espositiva e fieristica integrata nella struttura del Lingotto Fiere;
- Palasport Olimpico, progettato dall’architetto Arata Isozaki;
- Palavela, ristrutturato per l’occasione su progetto dell’architetto Gae Aulenti;
- Stadio Olimpico;
- Torino Esposizioni, che ha ospitato in occasioni dei giochi un campo da hockey.

Viene costruita, per l’occasione, la linea Metropolitana sotterranea, col suo primo tratto di collegamento tra il centro e la periferia a ovest.

Nell’ottobre del 2013 viene approvato il cosiddetto “Piano Lo Russo”, un insieme di progetti atti a riqualificare aree dismesse all’interno della città di Torino, quindi interventi non ex novo, ma su insediamenti già presenti che necessitano di azioni di bonifica sia a livello architettonico sia sociale.
Tra queste, spiccano l’operazione immobiliare della Variante 200 del Prg, l’ex Thyssen, il Palazzo del Lavoro e l’area Mirafiori.

3.1. Il nuovo Piano Regolatore Generale.

Il nuovo Piano Regolatore di Torino è progettato dagli architetti milanesi Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi e viene redatto tra il 1987 e il 1995.

Scelte convergenti portano alla formulazione di punti base da seguire:

- La ricerca di un nuovo assetto urbano;
- La ricerca di investimenti per nuove infrastrutture di specifiche aree cittadine, cui affidare la nascita e la crescita del settore terziario;
- La ricerca di alleanze strategiche con la proprietà fondiaria, tra cui le grandi industrie e le Ferrovie dello Stato.

In sostanza, si vuole trasformare la città, internamente nella sua organizzazione infrastrutturale e della mobilità, proponendo contemporaneamente un nuovo disegno urbano.

All'approvazione del piano nell'aprile del 1995, le linee guida fondamentali risultano:

- Le aree industriali vengono totalmente dismesse per trovare posto in periferia, lasciando liberi territori molto estesi, uno dei quali è definito "Spina Centrale, di circa 3 milioni di mq;
- Il tracciamento di un "corridoio" passante nel mezzo della città, ossia un collegamento tra nord e sud, ottenuto con la creazione del passante ferroviario, ossia con l'interramento del percorso ferroviario esistente, e la conseguente liberazione di aree destinate all'insediamento residenziale e terziario;

Delle aree di trasformazione previste, sono circa 885 gli ettari suddivisi in 154 Zone urbane di trasformazione (ZUT) e 160 gli ettari destinati a 142 Aree da trasformare a servizi (ATS), con una trasformazione passabile al 20 % della superficie di ognuna, secondo le normative del Piano.
Complessivamente, il massimo della trasformazione prevista è di circa 5,7 milioni di mq di slp (superficie lorda di pavimento), di cui circa il 46% è destinato ad attività terziarie.

Emerge dal Piano, però, una carenza, ossia l'apparente totale indifferenza nei confronti delle aree limitrofe alla spina centrale, quelle stesse aree che risultano essere di più antica conformazione, quali Centro, Crocetta, San Paolo, Cenisia - Cit Turin, San Donato, Aurora - Rossini e Barriera di Milano.

Gli assi strategici previsti nella definizione del nuovo Piano risultano essere tre.

- Una fascia con direzione nord-sud a est della città, ossia a ridosso della fascia collinare: è l'asse del "*loisir*", con una serie di parchi sviluppati lungo il fiume Po, a sottolineare la particolare e importante connessione tra quest'ultimo e il contesto urbano.
- L'asse ferroviario centrale che, sull'asse nord-sud, ancora divide la città: lungo tale asse, numerosi sono gli ex stabilimenti industriali ormai dismessi. È l'asse che sarà interrato con la creazione del passante ferroviario e su di esso l'innesto della Spina Centrale.
- Una fascia con direzione nord-sud a ovest della città, lungo la tangenziale.

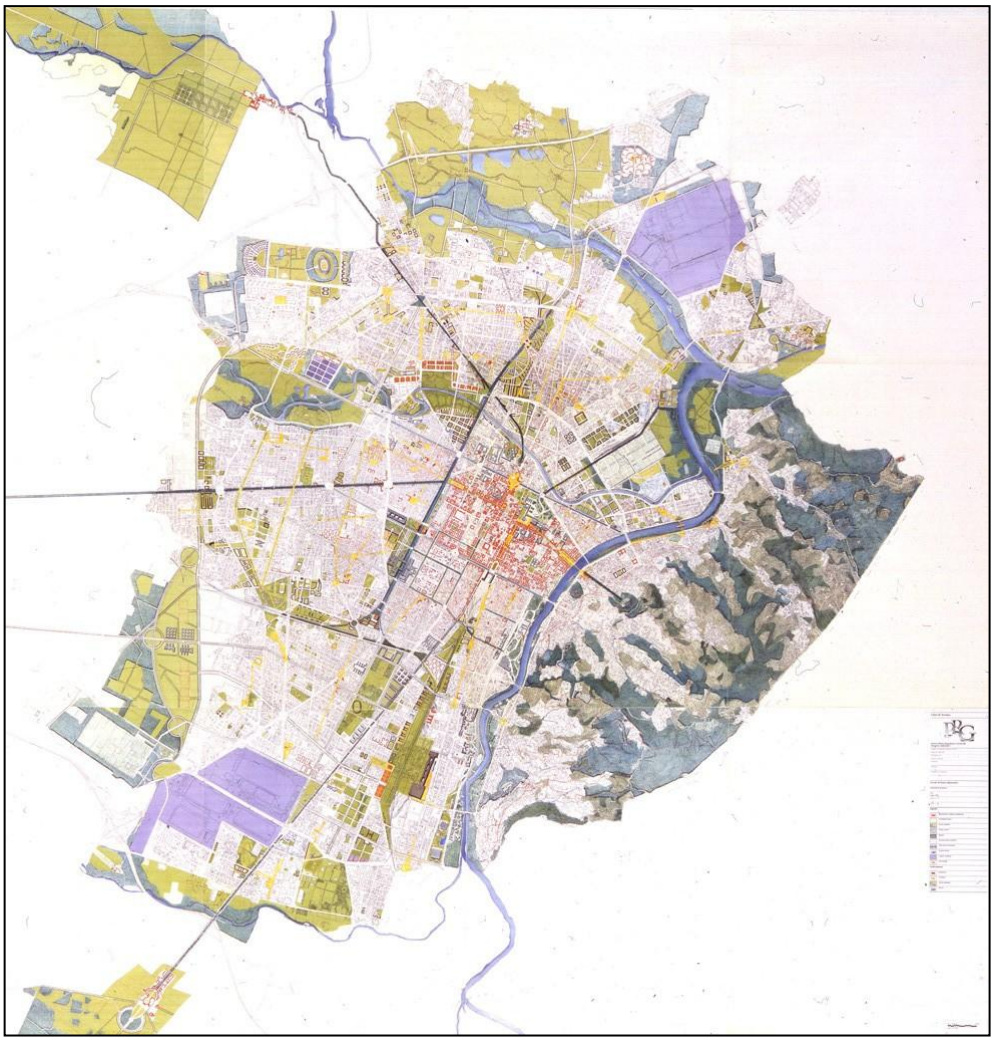


Figura 43. Piano Regolatore Generale Comunale di Torino, progetto definitivo. [Gregotti Associati International]

Qui di seguito, l'introduzione e la breve spiegazione dei principali punti del nuovo Piano proposta sul sito ufficiale dell'attuale studio Gregotti Associati.

"Il Piano Regolatore assume l'orizzonte generale costituito dall'area metropolitana torinese come condizione imprescindibile per la definizione delle proposte specifiche alla scala della città.

La crescita estensiva degli anni '50 e '60 è sfociata nell'attuale conurbazione, dove le categorie di centro e periferia sbiadiscono in un continuum urbanizzato che mortifica valenze di luoghi e funzioni.
A partire dalle opportunità di trasformazione che i processi di riconversione industriale aprono liberando spazi nel tessuto urbano centrale per un totale di cinque milioni di mq, il piano colloca i propri obiettivi nella prospettiva generale di promuovere nuove strategie metropolitane attraverso una ridefinizione territoriale della nozione di centro e la conseguente articolazione delle proposte. Le riforme urbane proposte individuano trasformazioni per parti di eccezionale significato e trasformazioni diffuse su punti e tessuti minori, che modificheranno l'immagine dei luoghi e introdurranno modi d'uso diversi della città.

Si configurano tre nuove centralità metropolitane. La più rilevante è costituita dall'occasione proposta dal Piano di interrare il tracciato ferroviario interno, che trasformato in passante, lega insieme le aree dismesse formando un sistema di nuovi spazi urbani riorganizzati da un asse delle funzioni di servizio pubblico che si sviluppa per circa 6 km: la "Spina centrale".

Altri interventi riguardano la periferia ovest, dove il previsto asse di raccordo nord-sud fra le tangenziali diviene centro si attestamento delle funzioni di servizio metropolitano, e le sponde urbane del fiume Po che sono occasione di riqualificazione con il consolidamento di aree del loisir e del riposo. Queste operazioni consentono di alleggerire il centro storico dalla concentrazione di terziario, privilegiando la permanenza di funzioni culturali e riscattando le valenze monumentali e residenziali.

Altri centri di interessi locale sono distribuiti nel territorio comunale. Individuate a partire da luoghi di significato storico e collettivo (borghi, barriere e piazze), le centralità di quartiere concorrono con la riqualificazione del tessuto residenziale e produttivo minore a riformare la periferia.

I grandi parchi fluviali lungo la Stura e la Dora, i parchi da promuovere a Gerbido e sulla collina oltrepò, configurano un sistema di verde metropolitano.
Le novità introdotte da PRG di Torino hanno consentito di sperimentare nuove regole per il tema epocale della trasformazione di aree industriali dismesse, poi sviluppate a livello nazionale nelle proposte di legge successive."

La Spina Centrale, questo lungo collegamento da nord a sud che avrà luogo grazie all'interramento di quel tracciato ferroviario che per un secolo ha diviso la città, dovrà avere caratteristiche architettoniche uniche, quali l'impianto di illuminazione disposto su strutture tubolari bianche, e la dislocazione di opere d'arte contemporanea lungo il suo percorso.

Un progetto analogo è stato realizzato per il futuro Corso Marche, un nuovo asse posto a est della città, su cui verrà realizzato il secondo passante torinese.

La Spina è formata da quattro progetti, definiti anch'essi Spine, ossia quattro aree industriali dismesse che si trovano lungo la traiettoria nord-sud.

Figura 44. Le 4 Spine. [Divisione Urbanistica ed Edilizia privata - Comune di Torino]

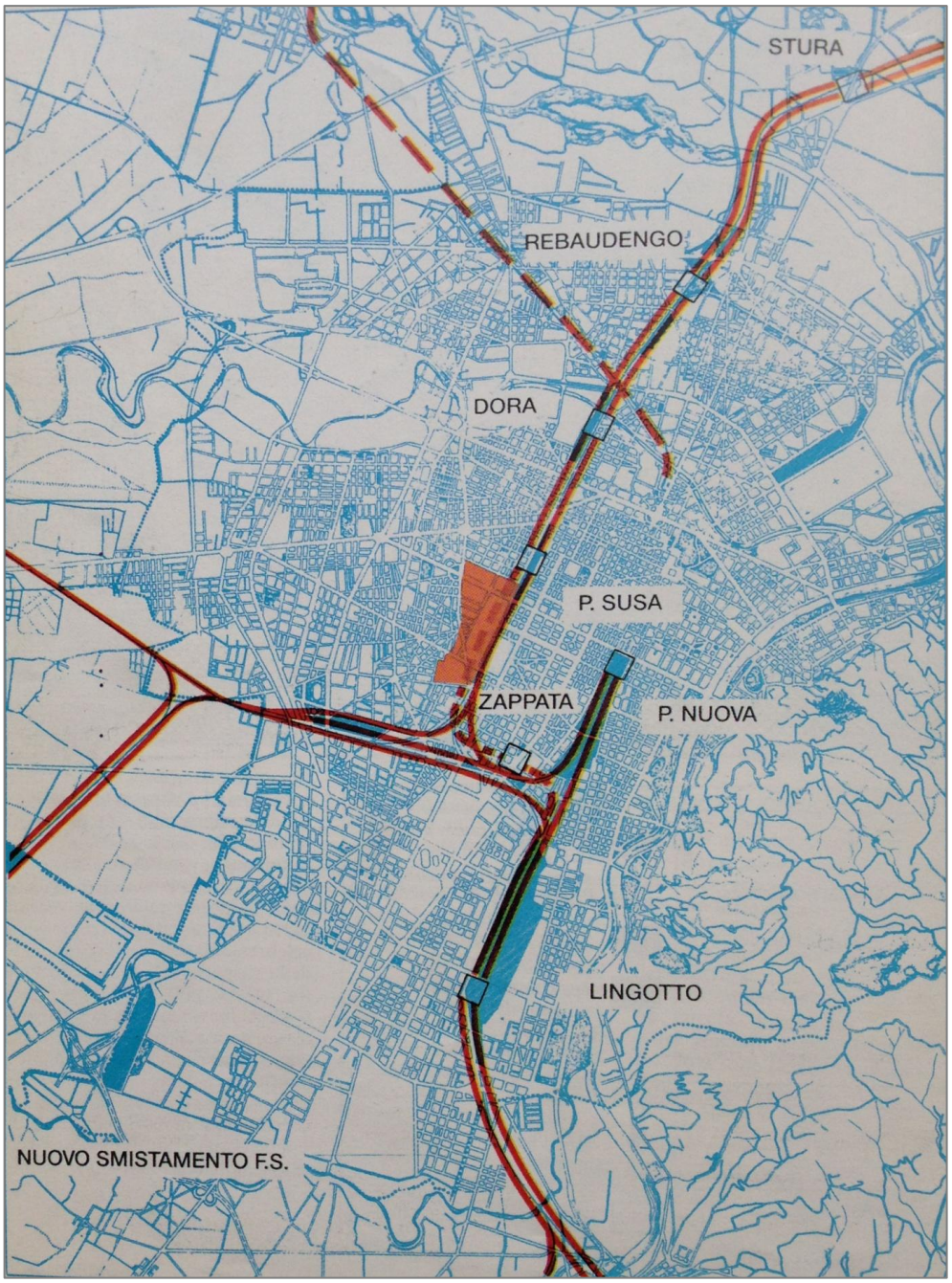


Figura 45. Progetto integrato trasporti, il nodo ferroviario con il sistema "passante". [Comune di Torino, 1985]

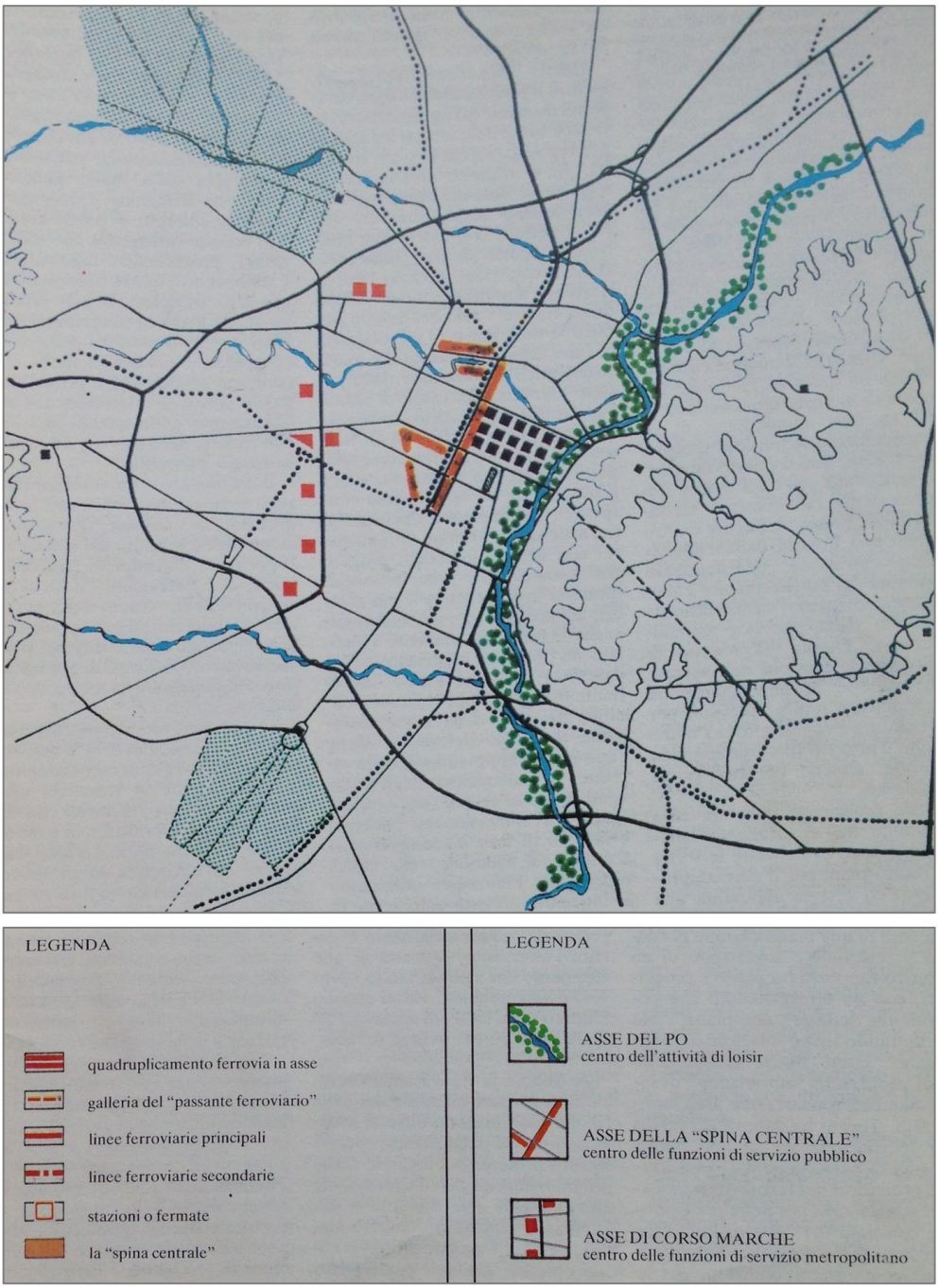


Figura 46. Le "tre centralità" espresse dal Contributo tecnico alla delibera programmatica e Legenda. [Comune di Torino, 1985]

3.1.1. Spina 1.

Primo tratto della Spina centrale, ha origine in Largo Turati e si sviluppa sul passante ferroviario dislocato tra Corso Unione Sovietica e Largo Orbassano, permettendo l'allargamento di Corso De Nicola e via Tirreno.
Prosegue sull'attuale Corso Mediterraneo, poi Corso Castelfidardo dopo Corso Peschiera, fino ad arrivare in corso Vittorio Emanuele II.

Figura 47. Veduta di Corso Mediterraneo (scorcio della fontana Igloo di Merz). [MuseoTorino]

Realizzato tra il 1995 e il 2000, si stratta di un grande viale costruito al di sopra dell'asse ferroviario interrato, soletta sulla quale vengono creati filari di alberi di differenti specie, a definire parcheggi e aree ciclopedonali.

Figura 48. Corso Mediterraneo. [MuseoTorino]

Il grande spazio disponibile ha permesso la realizzazione di un grande viale:

- Tra Largo Orbassano e Corso Peschiera sono stati realizzati un viale centrale con tre corsie per senso di marcia e un controviale affiancato da parcheggi;
- Tra Corso Peschiera e Corso Vittorio Emanuele II, l'inserimento di un viale con due corsie di marcia per senso e una terza corsia per i parcheggi, e di un controviale a una corsia, affiancato anch'esso da parcheggi.

Caratteristici del corso sono i tubolari bianchi, che fungono anche da sostegno per l'illuminazione notturna.

Le aree dismesse che si affacciano su tale viale sono sostituite da residenze, sempre dando molto rilievo alla vegetazione (tra cui i giardini tematici a vegetazione scalare su progetto di Jean Nouvel), che funge da delimitatore di funzioni differenti.

Centralmente al viale della Spina, è collocata la fontana di Mario Merz, una delle undici opere d'arte contemporanea inserite lungo la Spina Centrale.
All'inizio della Spina, in Largo Orbassano, è invece presente l'opera d'arte dell'artista Per Kirkeby, "Opera per Torino".

Figura 49. Veduta di Corso Mediterraneo (scorcio della fontana Igloo di Merz). [MuseoTorino]

Di questa Spina fa parte la Cittadella Politecnica, sviluppata tra Corso Duca degli Abruzzi e via Boggio, con la realizzazione sopra il grande viale di due collegamenti a ponte, che vanno a creare anche un punto di unione con l'annesso quartier generale della General Motors Powertrain Torino.

Figura 50. "Opera per Torino" di Per Kirkeby, inserita in Largo Orbassano. [Archivio fotografico della Città di Torino e di Turismo Torino e Provincia]

Altrettanto importante risulta essere il recupero effettuato di parte delle OGR, Officine Grandi Riparazioni, aree industriali dismesse, ridestinate ad aule, laboratori e refettorio sempre facenti parte della Cittadella Politecnica.

Figura 51. Cittadella Politecnica. [Politecnico di Torino]

È previsto in questa zona l'inserimento di funzioni prevalentemente culturali, realizzate sulle aree ex Ogr (Officine grandi riparazioni delle Ferrovie dello Stato), con l'ampliamento della GAM (Galleria d'Arte Moderna) e dell'area del Politecnico, la Biblioteca civica, un teatro recuperando parzialmente gli edifici industriali, e l'ampliamento del Palazzo di Giustizia nelle ex carceri "Nuove".

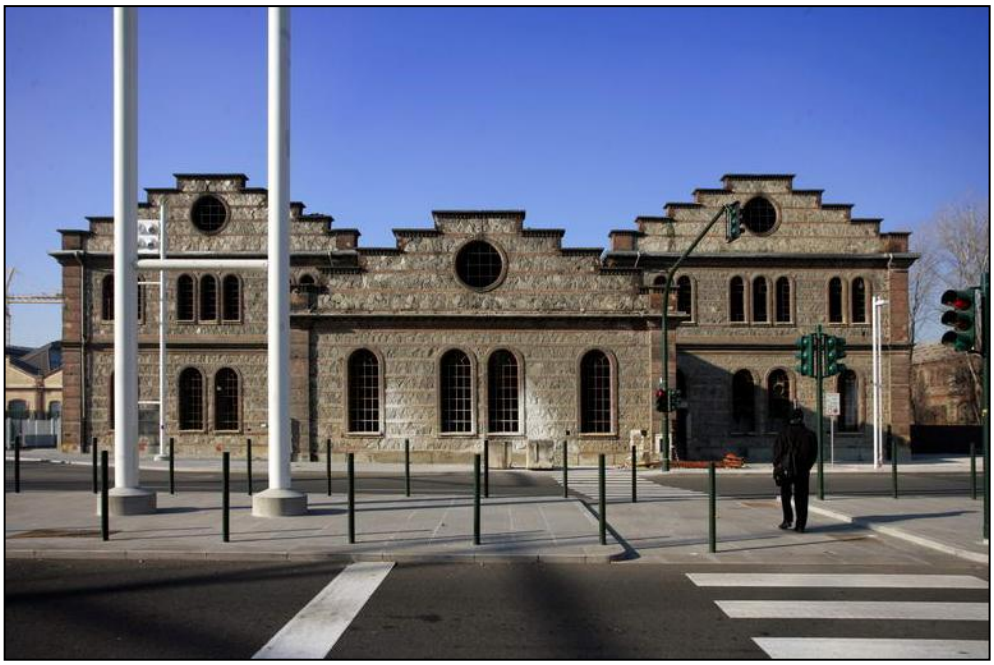


Figura 52. OGR. [Urban Center Metropolitano]

3.1.2. Spina 2.

Tratto da Corso Vittorio Emanuele II a piazza Statuto, coinvolgendo l'intero corso Inghilterra. Ritroviamo nel viale le stesse caratteristiche presenti nella Spina 1, affiancato dalla nuova stazione di Porta Susa.
La nuova stazione di Porta Susa, prevista fin dal principio con un impianto sotterraneo, è prevista dal nuovo PRG, per essere definitivamente realizzata e inaugurata solo nel 2008. Situata a sud della precedente, è posta in collegamento sia con la stazione preesistente sia con il Corso Vittorio Emanuele II, con l'intento di renderla la nuova stazione principale.

Figura 53. Nuova stazione di Porta Susa. [MuseoTorino]

Figura 54. Interno della nuova stazione di Porta Susa. [Ferrovie.it]

Il vecchio edificio di piazza XVIII Dicembre è stato abbandonato definitivamente solo nel 2012, con il progressivo spostamento delle funzioni nel nuovo edificio.

Nell'area compresa tra Corso Inghilterra, corso Vittorio Emanuele II, via Cavalli e il parco pubblico Nicola Grosa, nel quartiere Cit Turin, è previsto e in costruzione il primo grattacielo di Torino, il secondo edificio più alto dopo la Mole Antonelliana.

Il progetto, presentato nel 2007, è stato oggetto di diverse polemiche riguardanti l'altezza e il mancato rispetto dello skyline della città, interrotto per altezza solo dal simbolo antonelliano, fino a giungere alla conclusione di abbassarne l'altezza prevista affinché risultasse minore della Mole Antonelliana.

I lavori cominciano a fine 2008 e sono tuttora in corso.

L'introduzione presentata sul sito dello studio di Renzo Piano è la seguente:
"Per la nuova sede di Torino, il gruppo bancario Intesa Sanpaolo ha voluto un edificio che potrebbe essere sia un progetto urbano sia una vetrina per esemplari prestazioni ambientali. Il sito del palazzo si trova in una zona trafficata ai margini del centro storico, dove gli edifici e servizi pubblici sono altamente condensati. L'incorporazione di molte funzioni pubblicamente accessibili è una sicurezza per il luogo della costruzione nella vita della città."[1]

[1] www.rpbw.com

Figura 55. Grattacielo Intesa Sanpaolo, progettato da Renzo Piano Building Workshop. [Renzo Piano Building Workshop]

Figura 56. Grattacielo Intesa Sanpaolo, progettato da Renzo Piano Building Workshop. [Renzo Piano Building Workshop]

3.1.3. Spina 3.

È il tratto più grande, di oltre un milione di metri quadri, dove la ferrovia passa al di sotto del fiume Dora.
La zona è ulteriormente suddivisa in sette macrozone corrispondenti a fabbricati industriali dismessi, ossia: gli ex impianti siderurgici delle Fiat Ferriere, Teksid (Valdocco, Vitali e Valdellatorre), Michelin, Paracchi, Fiat Nole, Ingest e Officine Savigliano.
L'area verrà presa in esame nel particolare nel capitolo quarto.

3.1.4. Spina 4.

L'ultimo tratto corrisponde a Corso Venezia e al Parco Sempione.
L'area interessata è compresa tra Corso Vigevano, via Stradella, Corso Venezia, il Parco Sempione fino a corso Grosseto e via Cigna.
Prevede l'inserimento di funzioni prevalentemente residenziali e della stazione ferroviaria "Rebaudengo".
La Spina si allunga fino alla "tangenziale verde", prevista sul confine col Comune di Settimo Torinese, collegata col sistema del verde esistente e inglobando la Stura, come connessione col tessuto rurale extraurbano.
L'area verrà presa in esame nel particolare nel capitolo quinto.

3.2. Torino 2006: i XX Giochi Olimpici Invernali.

Assegnati a Torino a metà del 1999, la città ha poco più di sei anni per completare il suo progetto di opere atte ad accogliere i giochi.

Il Distretto Olimpico scelto dal consiglio Comunale ha come centro il Lingotto.
L'ex fabbrica accoglie il Main Media Centre, alla quale accanto è affiancato il Villaggio Olimpico, gli impianti per hockey, pattinaggio di figura e short track e l'hotel della Famiglia Olimpica.

Per l'occasione, si è decisa la costruzione della prima linea metropolitana della città.

Figura 57.
Stemma ufficiale.

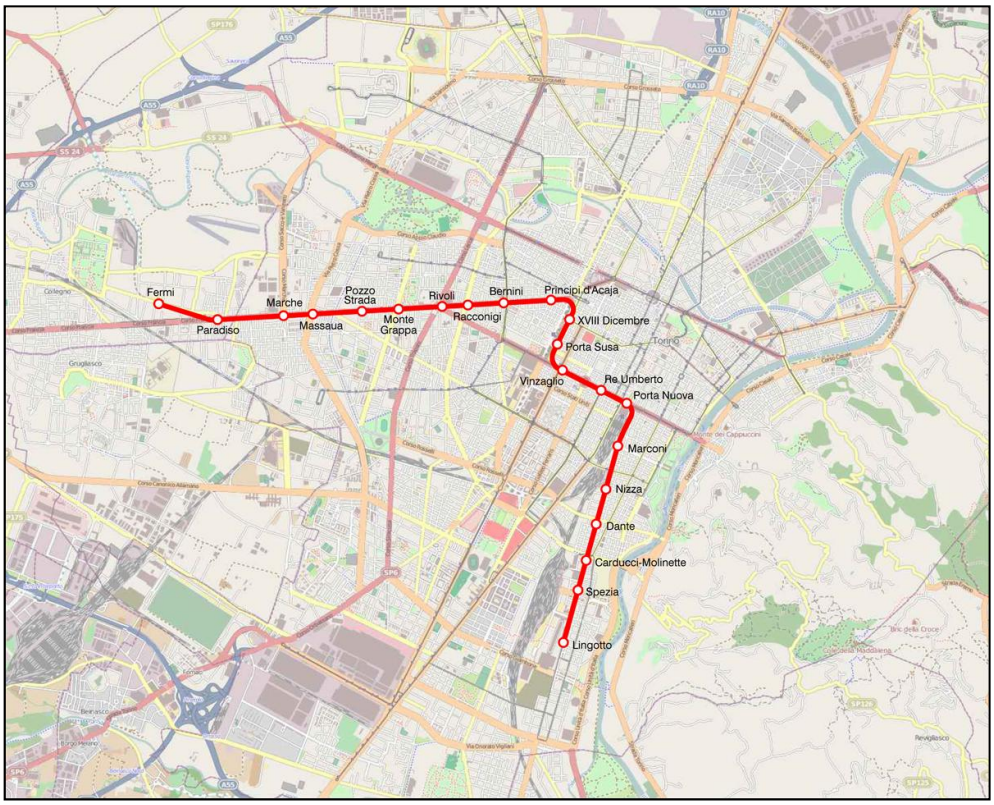


Figura 58. Percorso della linea 1. [Urban Center Metropolitano]

Gli impianti sportivi coinvolti sono:

- Stadio Olimpico, sede delle cerimonie di apertura e chiusura;
- Palasport Olimpico, per l'hockey su ghiaccio, progettato dall'architetto Arata Isozaki e per questo ribattezzato PalaIsozaki, pensato per essere sfruttato anche dopo l'evento per differenti attività, quali sport sul ghiaccio, sport indoor vari, atletica indoor, concerti, spettacoli, convention, congressi, manifestazioni, grandi eventi, parate, show, raduni religiosi;
- Torino Esposizioni, come secondo impianto dell'hockey e per gli allenamenti, allestito per tale destinazione d'uso solo temporaneamente per il periodo delle Olimpiadi, per tornare poi alla sua consueta destinazione fieristica;
- Oval Lingotto, per il pattinaggio di velocità, di nuova realizzazione su un'ex area Fiat;

- Palavela, per short track e pattinaggio di figura, ristrutturato per l'occasione dall'architetto Gae Aulenti, realizzando un edificio nell'edificio, per conservarne appieno la struttura preesistente;
- Palasport, per qualsiasi tipo di attività sul ghiaccio, quali spettacoli, pattinaggio artistico e amatoriale, hockey, curling, …

Per l'occasione si è intervenuti anche in un restyling di strutture già esistenti, come il Palazzetto dello sport del parco Ruffini, la Piscina Monumentale di Corso Galileo Ferraris, le piscine estive dello Stadio Comunale, lo stadio di atletica Primo Nebiolo al parco Ruffini.
Le premiazioni e gli eventi si sono svolti in Piazza delle Medaglie – Medals Plaza.

Figura 59. Veduta dello Stadio Olimpico, ex Stadio Comunale. [MuseoTorino]

Figura 60. Palavela (Palazzo delle Mostre). [MuseoTorino]

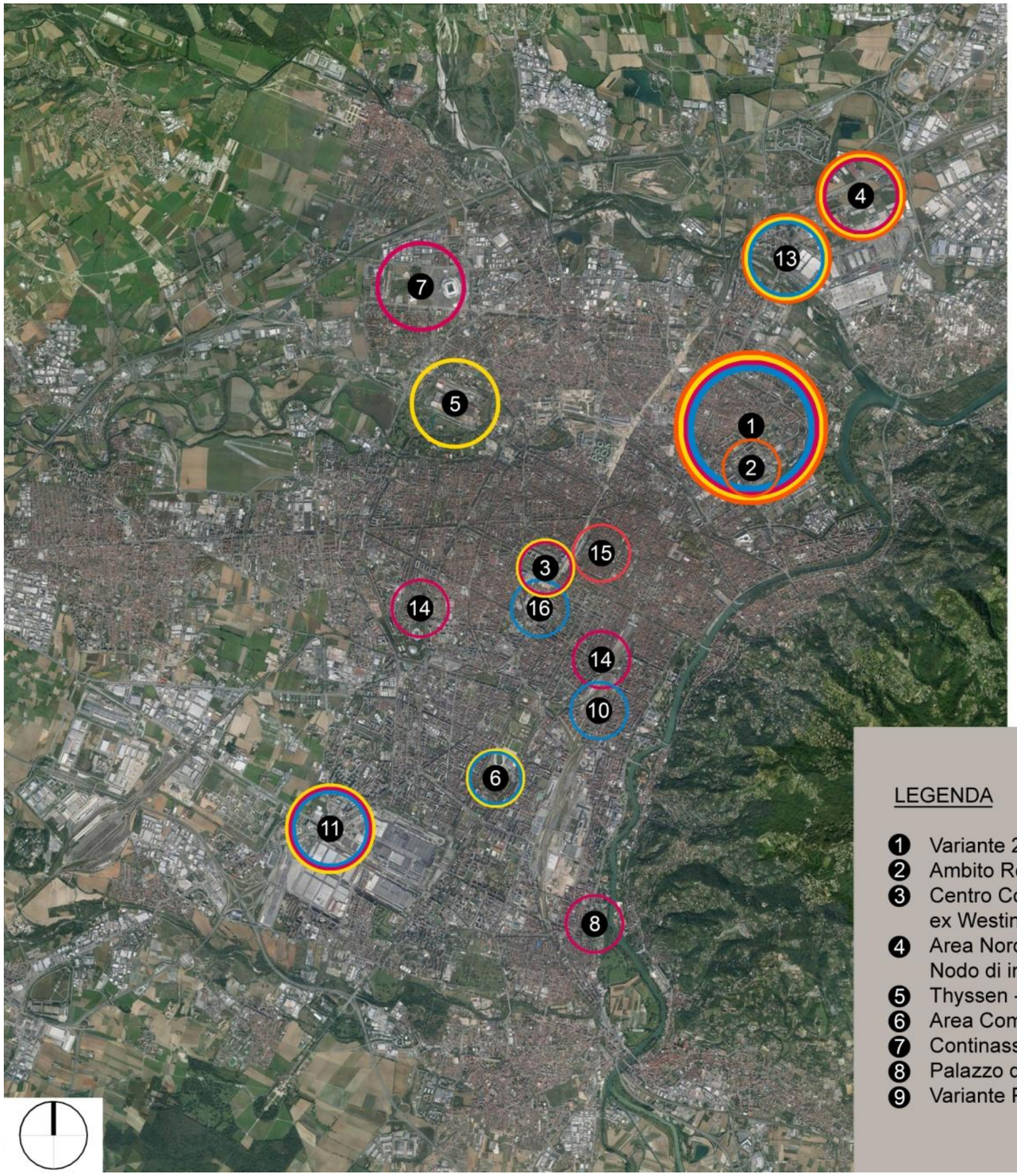
Figura 61. La passerella dell'Arco Olimpico. [MuseoTorino]

3.3. "Piano Lo Russo": la Torino che verrà.

Si tratta di un dossier messo a punto dagli uffici dell'assessorato all'Urbanistica di cui Stefano Lo Russo è titolare, che racchiude tutti i grandi progetti previsti in città.

I nuovi interventi riguardano esclusivamente aree già insediate, si tratta, infatti, di riqualificazioni.

1. Operazione immobiliare della Variante 200.
2. Barriera di Milano, via Regaldi, intorno al tracciato della futura linea 2 metropolitana.
3. Area ex Westinghouse, Corso Vittorio Emanuele II.
   - un nuovo centro congressi, l'Energy center del Politecnico e un'area commerciale.
4. Area Nord, nodo di interscambio e stazione Stura.
   - Quartieri residenziali e commerciali sulle zone Cebrosa e Michelin di Corso Romania e attorno alla stazione.
   - Residenze, in parte a uso sociale, a nord Falchera.
5. Ex area Thyssen, Corso Regina Margherita – castello di Lucento.
   - Quartiere residenziale e commerciale, con annesso terziario.
6. Area Combi
7. Continassa
   - Nuovo quartier generale della Juventus
8. Palazzo del Lavoro
   - Centro commerciale
9. Variante Patrimonio – 2013
10. Biotecnologie molecolari scalo Vallino (Città della Salute)
11. Aree Tne Mirafiori
12. Torino Città Universitaria e piano scuole
13. Piano città – Falcheria
14. Immobili Gtt
15. Protocollo caserme
16. Ex Ogr

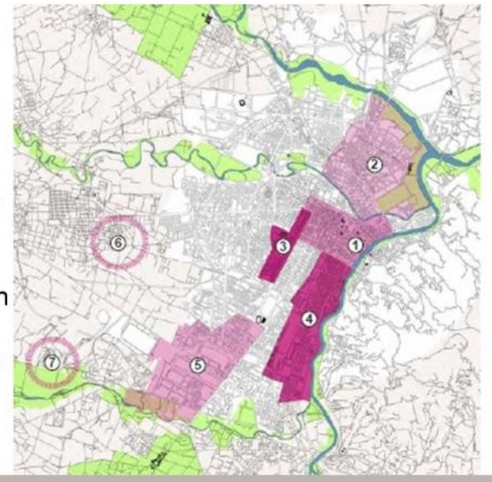


AMBITI DI DESTINAZIONE

- Residenza
- Lavoro
- Sviluppo economico
- Istruzione e Ricerca

⓬ Torino Città Universitaria - Piano Scuole

1 - Polo Umanistico
2 - Barriera C'Entro
3 - Cittadella Politecnica
4 - Polo Scientifico Polo Ospedaliero Architettura
5 - Economia Centro del Design
6 - Polo Scientifico
7 - Polo Ospedaliero



LEGENDA

❶ Variante 200
❷ Ambito Regaldi
❸ Centro Congressi ex Westinghouse
❹ Area Nord Nodo di interscambio e Stazione Stura
❺ Thyssen - Castello di Lucento
❻ Area Combi
❼ Continassa
❽ Palazzo del Lavoro
❾ Variante Patrimonio - 2013
❿ Biotecnologie molecolari Scalo Vallino (Città della Salute)
⓫ Aree Tne Mirafiori
⓬ Torino Città Universitaria Piano Scuole
⓭ Piano città - Falcheria
⓮ Immobili Gtt
⓯ Protocollo Caserme
⓰ Ex Ogr

1. Operazione immobiliare della Variante 200.

La Variante 200 è uno strumento urbanistico che prevede la modifica di alcuni parametri del Piano Regolatore Generale di Torino, approvato nel 2010.
Progetto urbano e progetto infrastrutturale si integrano.
È prevista la costruzione della linea 2 della metropolitana, al di sopra della quale sorgerà un parco lineare di circa 2 chilometri, collegamento tra i due nuovi quartieri di Spina 4 e di Scalo Vanchiglia.

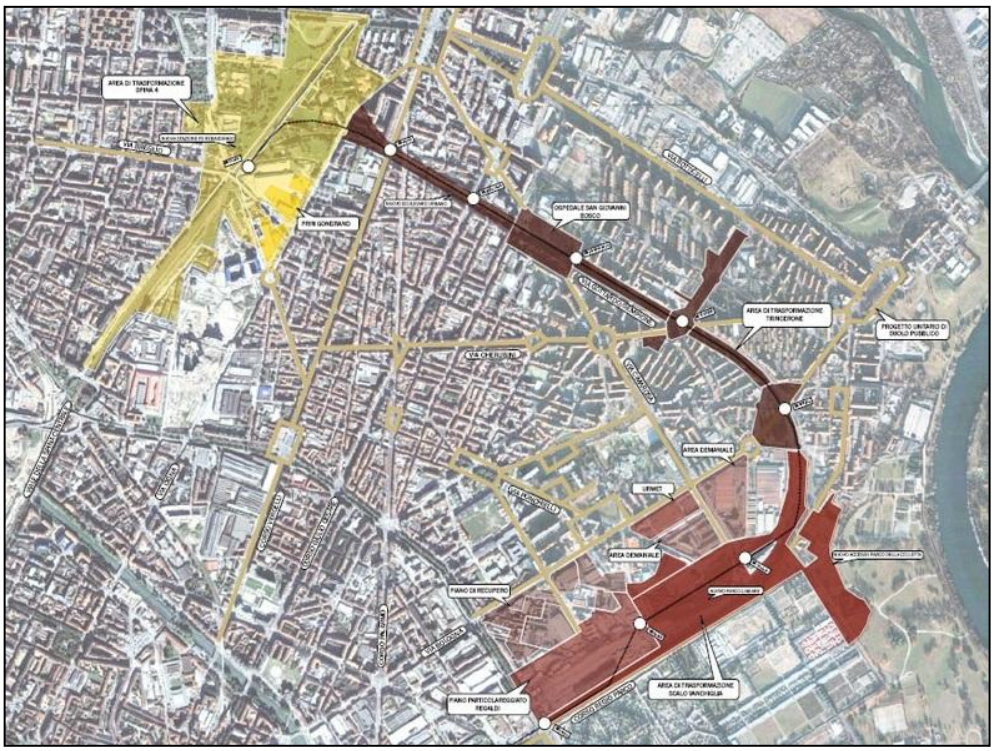


Figura 62. Variante 200. [barrieracentro.it]

L'area interessata misura circa 1 milione di metri quadri, suddivisa in due macrozone:

- Spina 4: circa 165.000 mq
  Attività produttive avanzate e di ricerca
  Attività ricettive
  Residenze
  Servizi privati
  Uffici

- Scalo Vanchiglia: circa 750.000 mq
  Attività artigianali e di servizio
  Attività commerciali
  Attività produttive avanzate e di ricerca
  Attività ricettive
  Attività terziarie
  Residenze
  Servizi privati
  Uffici

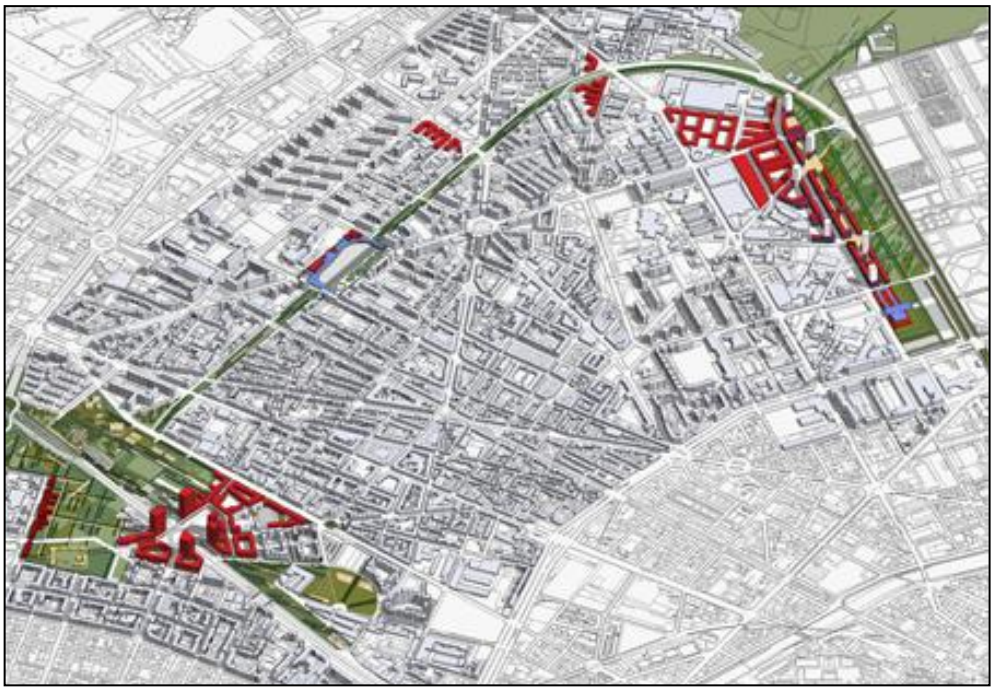


Figura 63. Variante 200. Prefigurazioni morfologiche per il progetto insediativo ed infrastrutturale connesso alla Linea 2 Metropolitana. Prospettiva a volo d'uccello – vista da ovest. [Urban Center Metropolitano Torino]

Il tracciato della linea 2 della metropolitana avrà come direzione sud-ovest – nord:

- Porta Nuova sarà il fulcro dove avverrà l'interscambio con la linea 1
- in direzione nord, le stazioni principali saranno via Roma, Piazza Castello, lo scalo merci dismesso di Torino Vanchiglia, via Gottardo e Torino Rebaudengo Fossata;
- in direzione sud, avremo un collegamento con via Sacchi, il Politecnico, corso Orbassano in Santa Rita, fino alla Fiat Mirafiori.

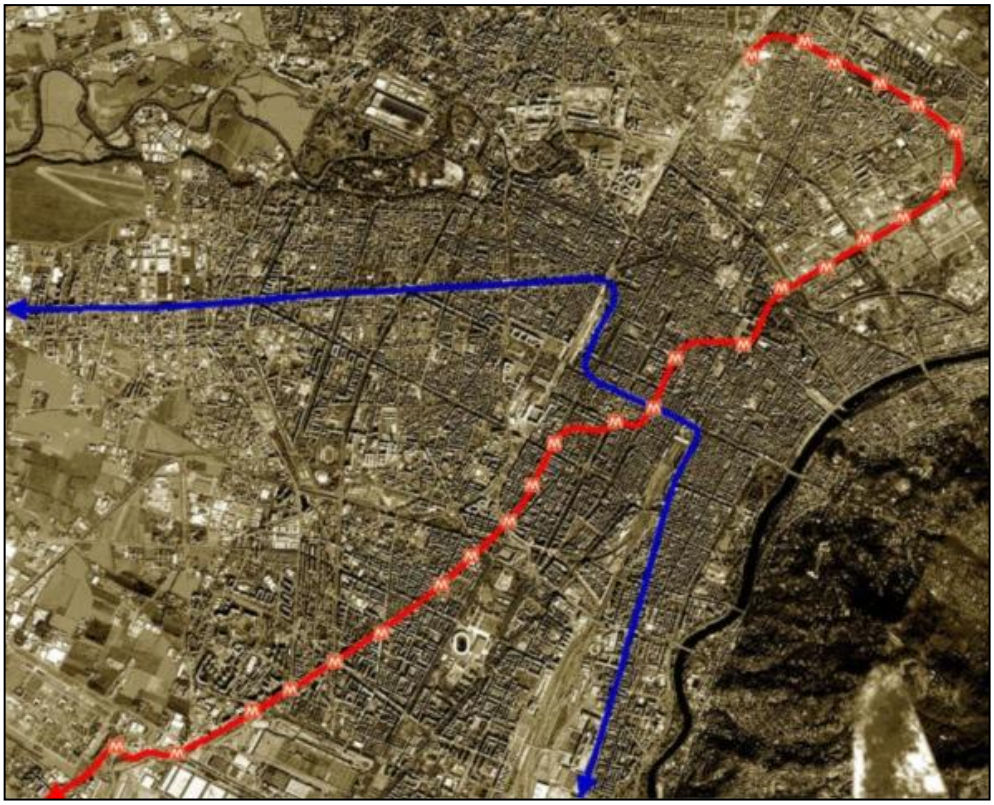


Figura 64. Tracciato Linea 2 della Metropolitana. [comune.torino.it]

2. Barriera di Milano, via Regaldi, intorno al tracciato della futura linea 2 metropolitana.

Si tratta del primo tratto di trasformazione di una porzione dello Scalo Vanchiglia.
L'area interessata è compresa tra corso Novara, corso Regio Parco e il proseguimento di via Regaldi e via Ristori, a pochi passi dal Cimitero Monumentale, area legata all'inserimento della futura linea 2 della metropolitana.

Il progetto prevede un nuovo fronte urbano su via Regaldi e corso Novara, affiancato da un grande parco lineare lungo corso Regio Parco, con la ricollocazione delle attività produttivo - artigianali attualmente presenti in via Regaldi.

Due sono gli ambiti che interesseranno tale "Piano Particolareggiato Regaldi":

- tre torri residenziali tra corso Novara e via Regaldi, imperniate intorno a una nuova piazza dove si attesterà la fermata "Novara" della linea 2 della metropolitana, e un centro commerciale di fascia media, il tutto permeabile al sistema del verde, caratterizzato dalla presenza del nuovo "Canale Regio Parco";
- residenze a corte di altezza contenuta, con eventuale commercio o terziario al piano terra, proposte sull'idea di isolati continui, e sempre permeabili al sistema del verde del nuovo parco lineare.

Figura 65. Ambito via Regaldi. [Google Earth]

Indetto un concorso per la ridefinizione del'area, il progetto vincitore nel 2010 è risultato essere "AT EGO TIBI SERMONE ISTO MILESIO VARIAS FABULAS", de Pietrolucci Studio associato, con capogruppo Marco Pietrolucci.

Il progetto integra il costruito con il verde, proponendo la trasformazione in nuovo scalo fluviale, con un nuovo affaccio sul Po attraverso vasche d'acqua navigabili.

Figura 66. Masterplan Scalo Vanchiglia. [Pietrolucci Studio associato]

Figura 67. Render Scalo Vanchiglia. [Pietrolucci Studio associato]

Figura 68. Render Scalo Vanchiglia. [Pietrolucci Studio associato]

3. Area ex Westinghouse, corso Vittorio Emanuele II.

L'area è situata in Spina 2. Si tratta di un complesso ubicato tra corso Vittorio Emanuele II, via Borsellino, l'interno 38 di via Borsellino e l'interno 14 di via Nino Bixio, con una superficie totale di circa 40.000 mq.
In passato, è stato sede del Mercato del Bestiame e poi della Caserma Lamarmora.
Su tale area si trovano diversi edifici:

- un fabbricato industriale dismesso e parzialmente demolito, le ex Officine Nebiolo;
- un edificio ad uso ufficio;
- un complesso di proprietà privata in prefabbricazione leggera adibito ad attività di somministrazione di alimenti e bevande;
- un complesso in prefabbricazione leggera adibito a biglietteria e in parte a postazione della Guardia di Finanza;
- un fabbricato ad uso cabina elettrica.

Figura 69. Area ex Westinghouse. [Google Earth]

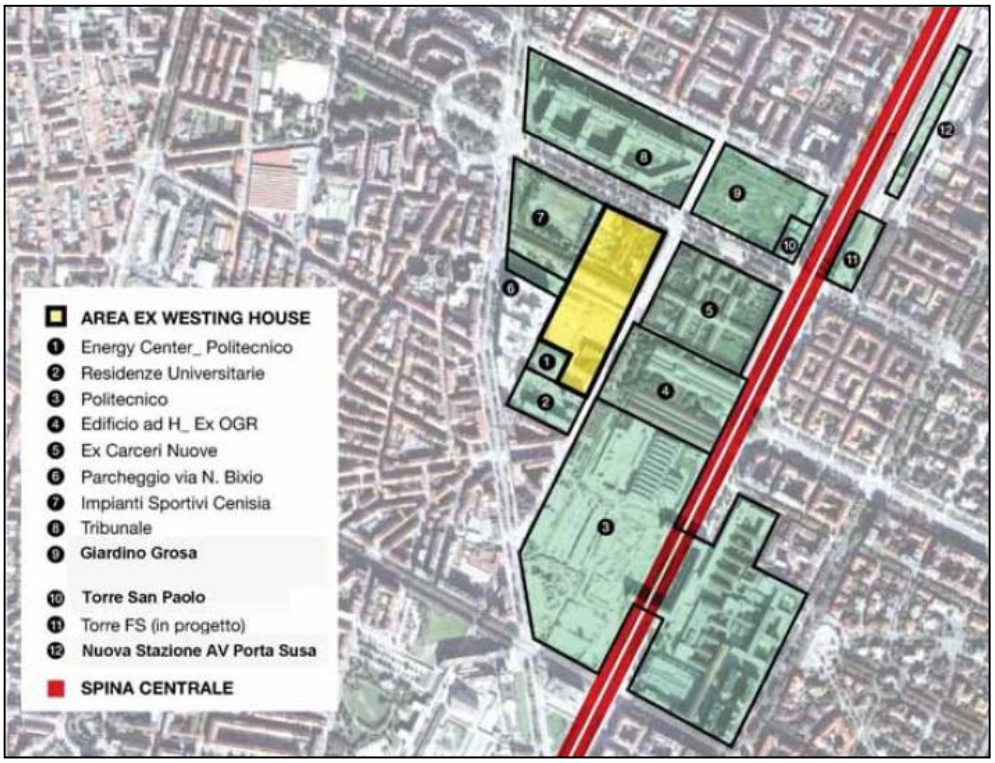


Figura 70. Pianta generale area ex Westinghouse.
[Ambito 8.18/1 Spina 2 – PR.IN. Tavola A Ter – Relazione illustrativa integrativa, pag. 16]

Prevista in principio in tale area la Biblioteca Civica Centrale, la mancanza di finanziamenti ne ha impedito la realizzazione.

Si è giunti, dunque, su delibera comunale, alla decisione di realizzare un centro congressi polifunzionale con destinazioni accessorie, quali attività commerciali al dettaglio, pubblici esercizi e attività artigianali di servizio.

È prevista anche la realizzazione di un'area commerciale, firmata Esselunga, oltre all'inserimento di residenze universitarie in continuità con la vicina cittadella politecnica e attività ricettive.

Figura 71. Progetto per l'area. [La Stampa, 31/12/2013]

4. Area Nord, nodo di interscambio e stazione Stura.

L'area è situata nella parte nord'est della città, nelle aree "Michelin Stura" e "Cebrosa", nei pressi di corso Romania, strada delle Cascinette e strada Cebrosa, al confine col Comune di Settimo Torinese.

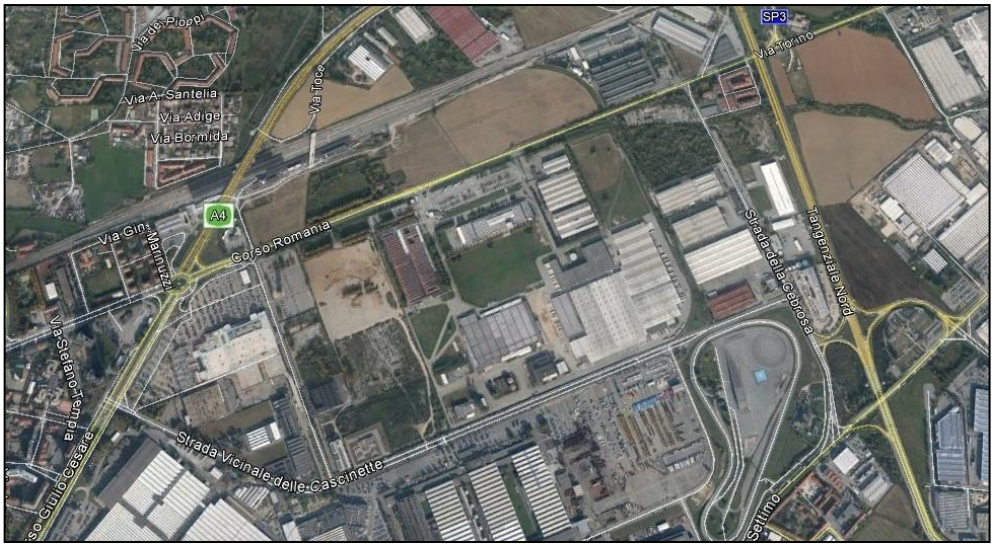


Figura 72. Area di progetto. [Google Earth]

Attraverso l'adozione di due Programmi Integrati, è ridisegnata l'area di impronta industriale, poiché proprietà di Michelin, Cebrosa '90, Romania Uno e Basic Italia.

L'area di Michelin sarà sottoposta a un revisione in funzione di un rafforzamento del polo direzionale e logistico, mentre nelle restanti parti è prevista la realizzazione di un nuovo polo urbano, con differenti funzioni.

Le nuove residenze prevedono spazio per 4.200 persone.
Saranno realizzati spazi urbani di relazioni incentrati su due nuove grandi piazze, attività commerciali, housing sociale, percorsi pedonali e aree verdi attrezzate.
Sarà realizzato il controviale in corso Romania, per migliorare la viabilità.
Sarà altresì costruita la "Torre Michelin", ospitante la sede centrale e gli uffici direzionali della società, associato a un altro edificio a torre sempre nell'area Michelin.
È stato redatto il PR.IN: "Cebrosa", Programma integrato di riqualificazione urbanistica, edilizia e ambientale (L. R. 18/96) in variante al PRG, su disegno e studio de Picco Architetti Associati.

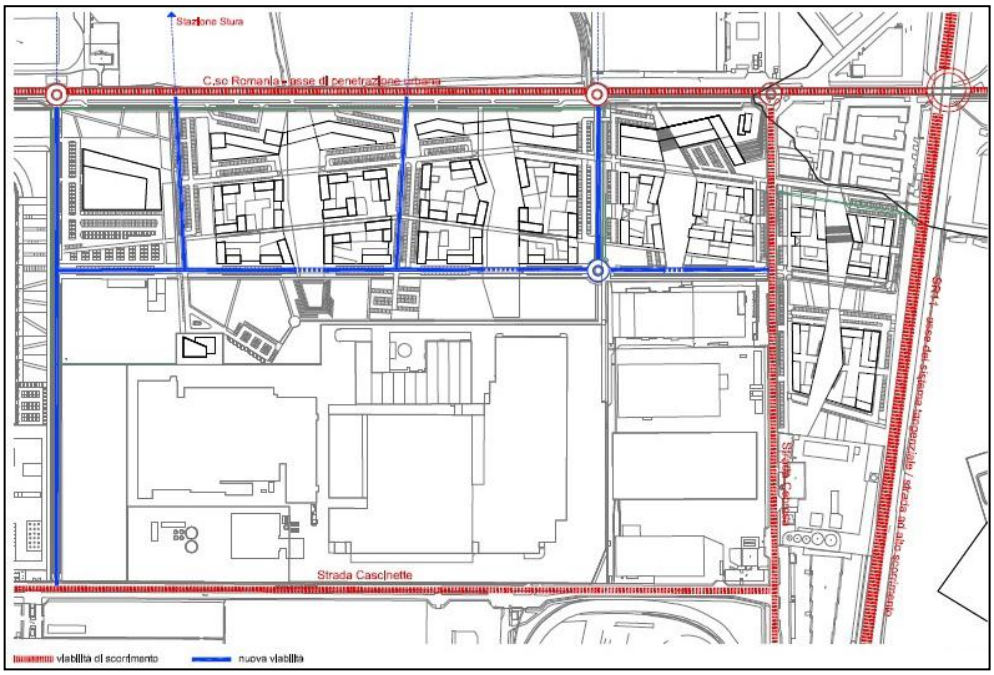


Figura 73. Il telaio urbano. [PR.IN. "Cebrosa", pag. 25. Picco Architetti]

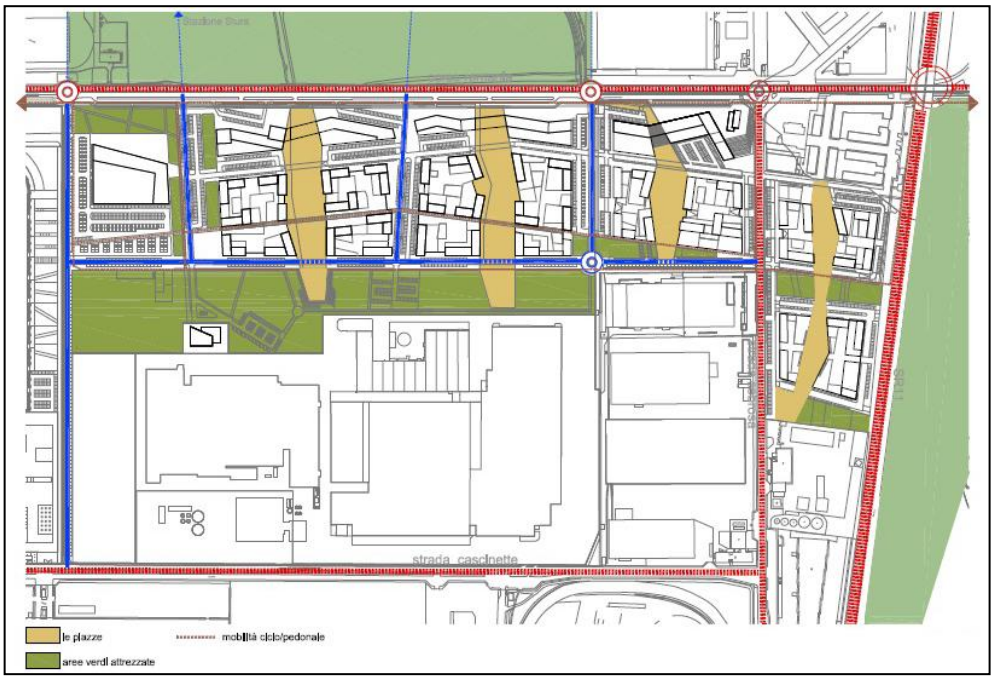


Figura 74. Il sistema del verde e delle piazze. [PR.IN. "Cebrosa", pag. 25. Picco Architetti]

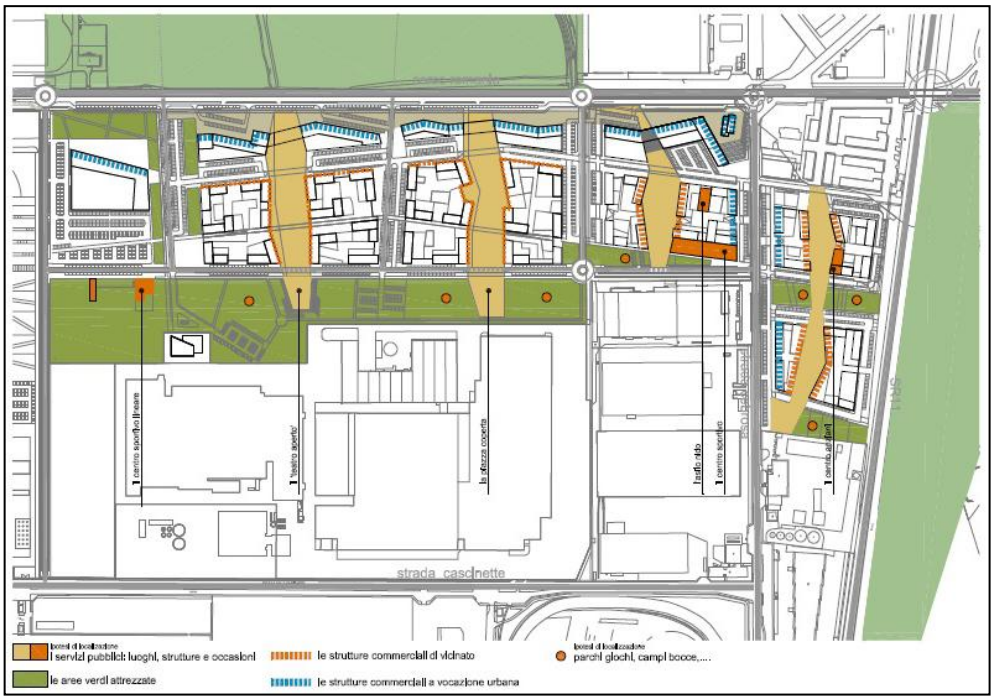


Figura 75. Il sistema dei servizi. [PR.IN. "Cebrosa", pag. 25. Picco Architetti]

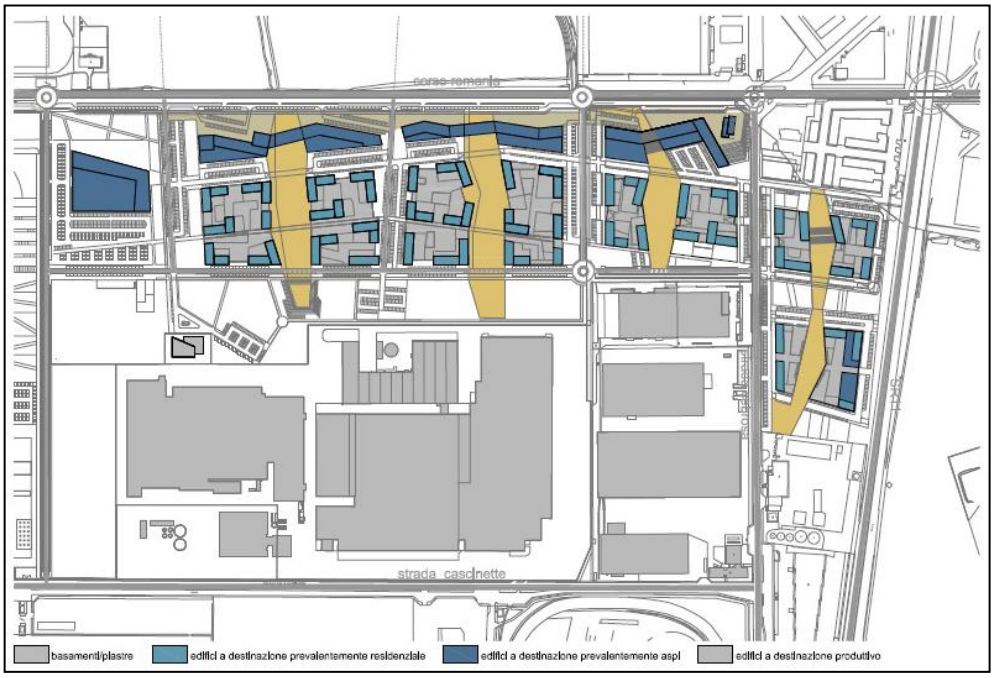


Figura 76. Il costruito. [PR.IN. "Cebrosa", pag. 25. Picco Architetti]

5. Ex area Thyssen, corso Regina Margherita – castello di Lucento.

L'area è ubicata a nord-ovest di Torino, tra corso Regina Margherita, via Pietro Cossa, via Pianezza e il fiume Dora Riparia, per un totale di circa 300.000 mq.
Si tratta, in particolare, delle aree occupate dagli ex complessi industriali Thyssen e Ilva e dal Castello di Lucento.

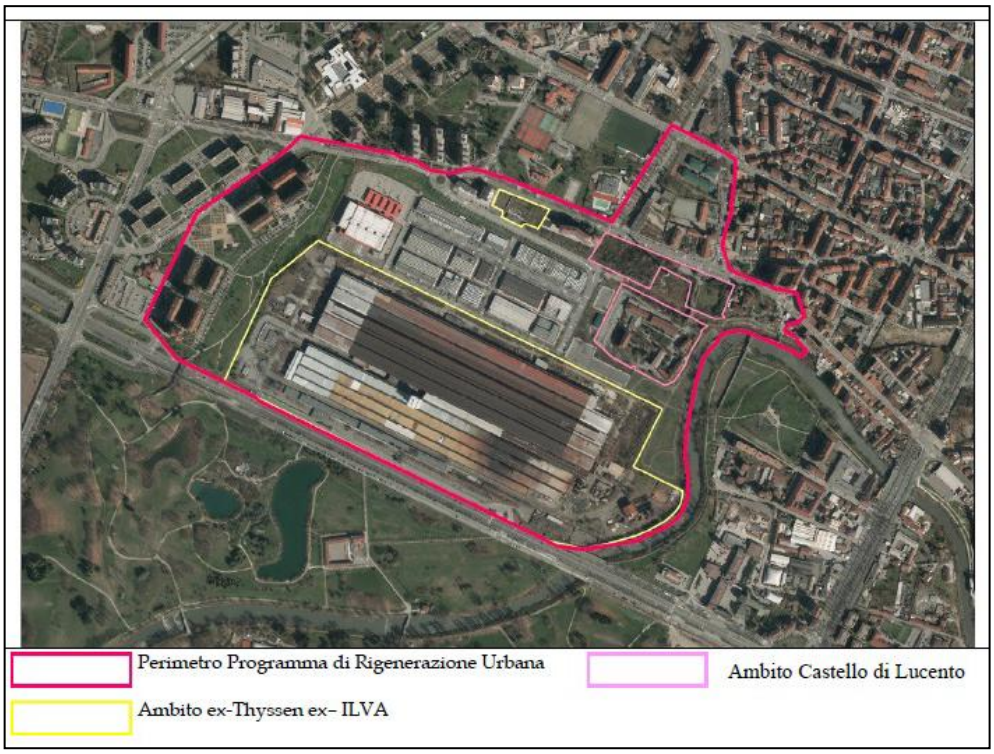


Figura 77. Area di Progetto. [Google Earth]

L'area sarà probabilmente trasformata in un distretto di ricerca per la sicurezza sul lavoro, polo produttivo e parco tecnologico all'avanguardia, affiancato a terziario avanzato, commercio di servizio e numerose residenze, con un nuovo parco pubblico occupante più di un terzo dell'area di progetto.

Inoltre, il Comune vuole che si mantenga un profondo rispetto per la tragedia che accadde nel 2007, con la morte di numerosi dipendenti della fabbrica.

Figura 78. Castello di Lucento. [MuseoTorino]

6. Area Combi

L'area è situata in posizione strategica, tra il polo universitario delle facoltà economiche nell'area dei Poveri Vecchi e l'insieme delle strutture realizzate per le Olimpiadi del 2006, tra cui lo Stadio Olimpico, il PalaIsozaki (oggi Palasport Olimpico) e il parco di Piazza d'Armi.

Figura 79. Area di progetto. [La Stampa, 19/02/2014]

L'area Combi era occupata un tempo dal Campo Sportivo Gianpiero Combi, o Campo Sportivo Juventus, con una superficie totale di circa 30.000 mq.
Campo di allenamento fino ai primi anni del duemila, dal 2003 è uno spazio abbandonato e incolto.

In occasione dei XX Giochi Olimpici invernali del 2006, parte dell'area fu destinata alla realizzazione del Palazzo del Nuoto e da un parcheggio sotterraneo.
L'area fa parte del progetto Torino Città Universitaria, come possibile zona per localizzare nuove residenze e servizi universitari, data anche la vicinanza con le facoltà economiche, associate all'inserimento di servizi urbani e aree commerciali.

In particolare, come progetto preliminare, da figura 82:

- Zona A, 9.000 mq del Circolo della Stampa Sporting, diventano area commerciale e di parcheggio;
- Zona B, strutture sportive ripristinate dalla zona 1, appartenente al Circolo della Stampa sporting, insieme a due palazzi per edilizia privata e universitaria.

Il polo ludico-sportivo è già composto di:

1- Circolo della Stampa sporting;
2- Stadio Olimpico;
3- PalaNuoto;
4- PalaOlimpico;
5- Piscina Monumentale;
6- Facoltà di Economia e Commercio.

7. Continassa

L'area è situata a nord-ovest di Torino, in prossimità dello Juventus Stadium e tra via Druento, via Traves, corso Ferrara e corso Scirea.

Figura 80. Area di progetto. [Google Earth]

La società Juventus F.C. ha acquisito parte dell'area, con superficie pari a 180.000 mq, destinata ad accogliere il nuovo Centro di Allenamento e Media della Prima Squadra, attività di servizio alle persone e alle imprese e residenze private.

Figura 81. Vista prospettica generale dell'intervento. [Studio Rolla]

Lo Studio Rolla, che si occupa dell'intervento, ha previsto per l'area:

- Cascina Continassa per uffici direzionali e sede sociale della Juventus;
- Intrattenimento e commercio con attività commerciali e attività per il tempo libero;
- ConceptStore con attività commerciali e attività per il tempo libero;
- Albergo per attività turistico-ricettive;
- Residenze per civile abitazione.

Figura 82. Vista prospettica del progetto di massima di ristrutturazione della Cascina Continassa. [Studio Rolla]

Figura 83. Vista prospettica di progetto dello Juventus Training Center. [Studio Rolla]

Figura 84. Vista prospettica di progetto del Polo intrattenimento. [Studio Rolla]

8. Palazzo del Lavoro

L'area in cui è ubicato, è situata tra via Ventimiglia, corso Piero Maroncelli e corso Unità d'Italia.

L'edificio è considerato un capolavoro dell'ingegnere Pier Luigi Nervi, costruito in occasione del Centenario dell'Unità d'Italia, costruito in poco meno di un anno nel 1960.

Dopo le celebrazioni, viene destinato a sede torinese dell'International Training Centre del Bureau International du Travail dell'ONU.

Abbandonato da diversi anni, dovrebbe essere prossimamente trasformato in un centro commerciale "no food".

Figura 85. Vista aerea del Palazzo del Lavoro. [Google Earth]

Figura 86. Palazzo del Lavoro. [MuseoTorino]

10. Biotecnologie molecolari scalo Vallino (Città della Salute)

L'area in questione è l'ex Scalo Vallino in via Nizza, affacciato su piazza Nizza, di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

Figura 87. Vista aerea dello Scalo Vallino. [Google Earth]

Al fine di ampliare i campi della ricerca, della sperimentazione e del trasferimento tecnologico, nell'ambito del progetto "Città della Salute e della Scienza di Torino", è previsto l'ampliamento del Centro di Biotecnologie Molecolari – Incubatore di ricerca dell'Università di Torino, con la realizzazione di un edificio di circa 20.000 mq, al cui interno si sviluppano uffici, laboratori, parcheggi, spazi per il pubblico.

Figura 88. L'attuale sede della facoltà di Biotecnologie in via Nizza. [Comune di Torino]

11. Aree Tne Mirafiori

Storica area dove si è sviluppata ed è cresciuta la Fiat, è situata nella parte meridionale della città, tra corso Settembrini e corso Orbassano.
Si tratta di quasi 400.000 mq di territorio da riconvertire a funzioni universitari, residenziali e commerciali, seguite dalla Tne (Torino Nuova Economia), società costituita appositamente per valorizzare questi terreni, formata da Finpiemonte, Finanziaria della Città, Provinzia e Fga Reale Estate Services.

Figura 89. Area di progetto. [TNE Torino Nuova Economia]

L'area è stata suddivisa in tre ambiti non confinanti, occupati da capannoni, palazzine per uffici e zone libere edificabili:

- Zona A (blu): Centro del Design, gestito dal Politecnico di Torino e dalla Cittadella Politecnica della mobilità, con spazi per le attività formative e di ricerca del Politecnico legate alla mobilità, i laboratori di ricerca, le attività di spin off e al servizio di nuove imprese;

- Zona B (giallo): nell'area sud con due lotti con un edificio per uffici e un fabbricato industriale e nell'area nord con uno spazio aperto alla riqualificazione, in connessione con la futura piazza Mirafiori, prevista nell'ambito del Progetto Corso Marche;

- Zona C (rosso): area priva di edifici, destinata all'inserimento di imprese manifatturiere e di servizio alla produzione.

Figura 90. Previsioni di progetto Zona A.
[TNE Torino Nuova Economia]

Figura 91. Centro del Design.
[TNE Torino Nuova Economia]

Figura 92. Previsioni di progetto Zona B.
[TNE Torino Nuova Economia]

Figura 93. Previsioni di progetto Zona C.
[TNE Torino Nuova Economia]

Si è deciso per lo spostamento della Centrale del Latte di Torino dallo stabilimento di via Filadelfia; la realizzazione di un centro servizi e per il commercio ad opera di Nova Coop e l'occupazione delle palazzine dell2ex Centro Stile Fiat da parte di Tecnocad Progetti, azienda specializzata in progettazione di componenti per l'automotive.

12. Torino Città Universitaria e piano scuole

Torino Città Universitaria è un progetto di guida e realizzazione di residenzialità universitaria all'interno dell'ambiente urbano, con annessi servizi, attraverso l'utilizzo di aree disponibili in prossimità dei principali quartieri universitari.
Per delineare meglio il progetto, lo spazio urbano è stato suddiviso in sette distretti, con al suo interno insediamenti universitari:

1- Polo Umanistico, centro storico e sponde della Dora;
2- Barriera C'entro;
3- Cittadella Politecnica, Spina 2;
4- Polo scientifico-ospedaliero e Architettura, tra le sponde del Po e la ferrovia;
5- Economia e Centro del Design, intorno a Mirafiori;
6- Polo Scientifico, Grugliasco;
7- Polo ospedaliero, Orbassano.

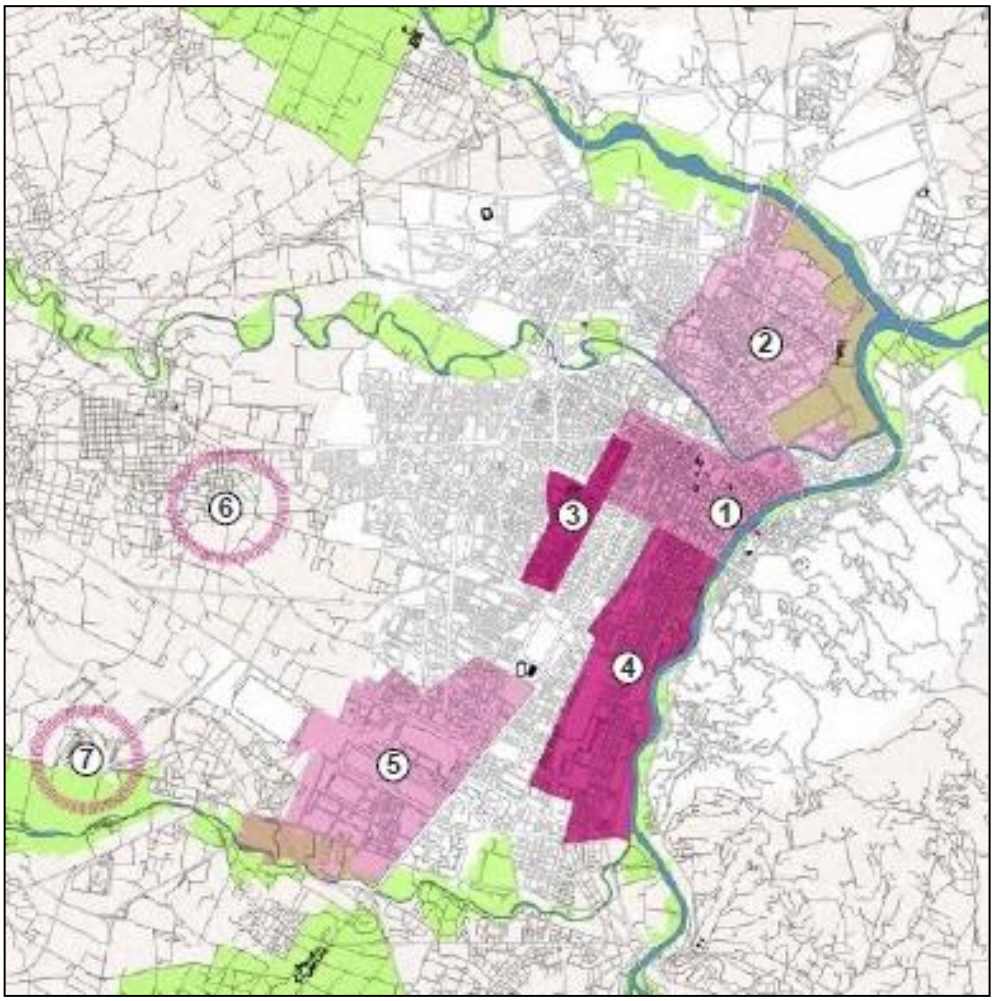


Figura 94. I sette distretti universitari.
[Torino Città Universitaria - Urban Center Metropolitano]

Il Politecnico di Torino si è concentrato, quindi, sue due nuove sedi:

- la Cittadella Politecnica, come ampliamento della sede di corso Duca degli Abruzzi, a cavallo della trasformazione di Spina 2;
- Fiat Mirafiori, nella sua parte di trasformazione a ovest, con l'insediamento del nuovo Centro del Design.

L'università degli Studi, invece, imposta il suo sviluppo secondo due direttrici:

- il centro storico della città, che collega le sedi storiche con interventi in fase di realizzazione (piazzale Aldo Moro), fino alle sponde della Dora nell'ex area Italgas;
- l'asse del Po, lungo il quale sono situate le sedi storiche delle Facoltà Scientifiche, a cui si aggiungono il polo di Orbassano con l'Ospedale San Luigi e il polo di Grugliasco.

13. Piano città – Falcheria

Falchera è un quartiere a nord di Torino, delimitato dalla tangenziale nord, la ferrovia Torino-Milano, il raccordo autostradale Torino-Caselle e dal torrente Stura di Lanzo.

Presenta territori occupati da cascine, urbanizzati e non urbanizzati, che saranno oggetto di programmi complessi e integrati per la riqualificazione urbana.

Saranno coinvolti tutti i settori nell'opera di recupero della zona, in campo energetico, edilizia scolastica, infrastrutture, viabilità, qualità delle residenze e degli spazi verdi.

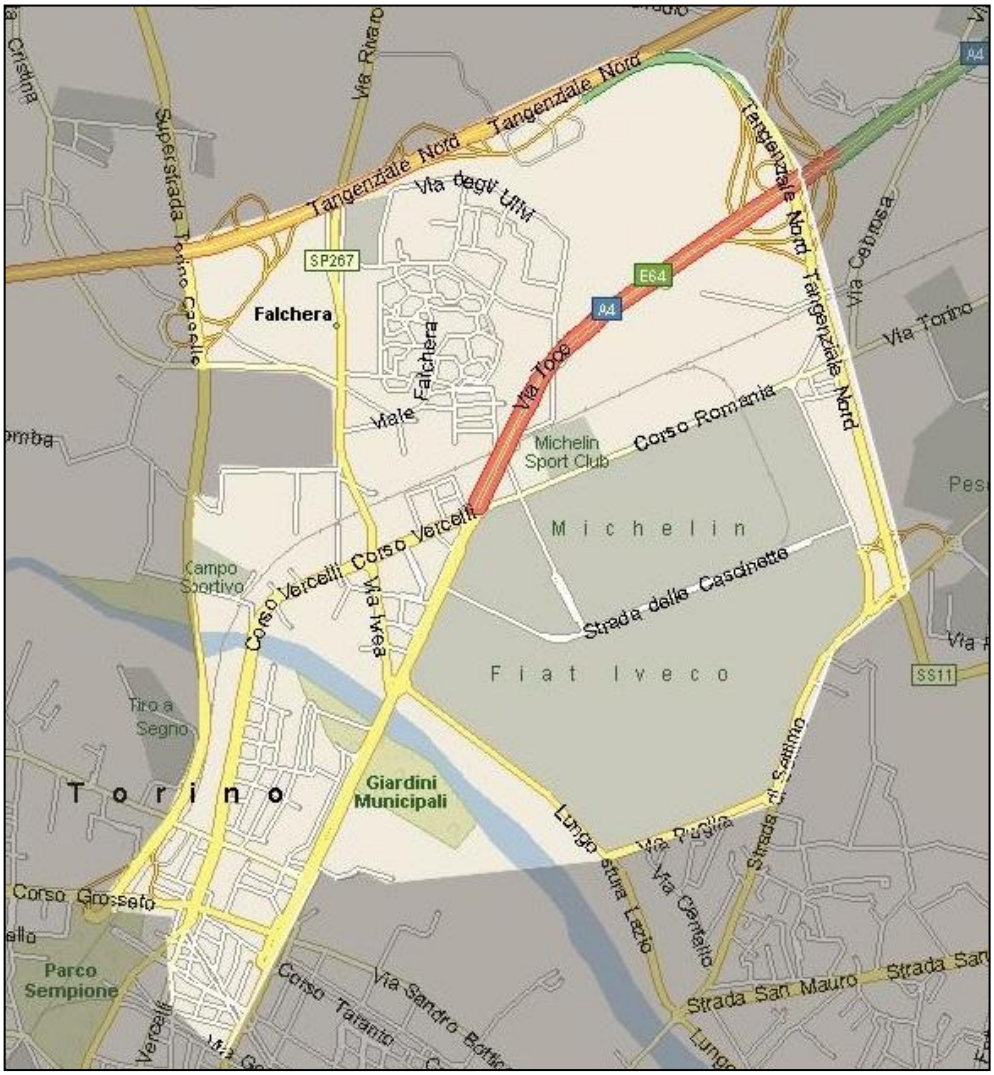


Figura 95. Quartiere Falchera. [Google Maps]

14. Immobili Gtt

I territori di proprietà della Gtt (Gruppo Torinese Trasporti) da rifunzionalizzare sono molteplici, tra cui i principali risultano essere quello storico di San Paolo in corso Trapani e la sede di corso Turati.

In principio si era ipotizzato lo scorporo degli immobili, con la conseguente valorizzazione da parte del Comune, ipotesi accantonata.

Figura 96. Immobili Gtt in corso Trapani. [Google Earth]

Figura 97. Immobili Gtt in corso Turati. [Google Earth]

15. Protocollo caserme

Molteplici sono le caserme cittadine dismesse, che potrebbero essere rifunzionalizzate:

1 – Piazza d'Armi;

Figura 98. Immagine aerea. [Google Earth]

Figura 99. Caserma Emanuele Filiberto di Savoia Duca d'Aosta. Profilo del padiglione di comando da corso IV novembre. [MuseoTorino]

2 – Ex Caserma Cavalli e Arsenale della Pace, a nord-est di Torino

Figura 100. Immagine aerea. [Google Earth]

Figura 101. L'Arsenale della Pace. [MuseoTorino].

3 – Ex Cavallerizza Reale, nel centro storico di Torino

Figura 102. Immagine aerea. [Google Earth]

Figura 103. Cavallerizza Reale. [MuseoTorino]

16. Ex Ogr

L'area si trova sulla Spina 2, tra la Cittadella Politecnica e la nuova stazione di Porta Susa.

Figura 104. Immagine aerea delle Ogr. [Google Earth]

Le Officine Grandi Riparazione sono un importante esempio di architettura industriale ottocentesca.
Scelte come sede di alcune mostre legate alle celebrazioni del 150° anniversario dell'Unità d'Italia.
Attualmente è sede dei Cantieri OGR, un progetto sperimentale temporaneo che accompagna la ristrutturazione delle Officine Grandi Riparazioni, polo di coabitazione tra produzione culturale e ricerca tecnologica applicata.

Figura 105. OGR. Officine Grandi Riparazioni. [MuseoTorino]

CAPITOLO QUATTRO.
Torino: Spina 3.

Nei prossimi due capitoli saranno analizzate, separatamente, Spina 3 e Spina 4.
L'analisi separata non è dovuta solo alla differente localizzazione delle due aree all'interno del Prg di Torino, ma anche e soprattutto alle differenti caratteristiche che le contrassegnano oltre ai diversi iter che hanno portato alla quasi completa realizzazione di Spina 3 e all'appena iniziata progettazione/realizzazione di Spina 4.

Spina 3, a ridosso del fiume Dora, è contraddistinta dalla ormai ex presenza di importanti stabilimenti industriali che hanno fatto la storia della città. Stabilimenti che sono stati trasformati, di cui poco si è mantenuto, per lasciar spazio ad un'area prettamente residenziale.
Un'area residenziale alla quale, però, nonostante la quasi ultimata realizzazione, di cui è stata fatta in seguito un'attenta e specifica analisi per ogni area di progetto, continua a mancare qualcosa.

Spina 4, invece, è un cantiere a cielo aperto. Ma vedremo, nel capitolo seguente, le caratteristiche che la contraddistinguono e la differenziano da Spina 3.

4.1. Localizzazione e caratteristiche di Spina 3.

Spina 3 è la trasformazione di maggiori dimensioni: 128 ettari secondo il Prg, 121 ettari circa secondo gli Indirizzi programmatici per la variante.
L'area è suddivisa in sette macrozone, corrispondenti ognuna ad un'area industriale dismessa:

1) Fiat Ferriere;
2) Teksid (Valdocco, Vitali, Valdellatorre);
3) Michelin;
4) Paracchi;
5) Fiat Nole;
6) Ingest;
7) Officine Savigliano.

Sono previste differenti funzioni:

- per la produzione avanzata, Environment Park, un parco tecnologico realizzato su progetto di Emilio Ambasz, Benedetto Camerana e Giovanni Durbiano, completato nel 2000;
- per il commercio, il centro commerciale Dora, sull'ex area Michelin;
- residenze temporanee per il principale villaggio media per le Olimpiadi del 2006, nell'area ex-Vitali, destinata dopo tale evento a residenza, terziario, commerciale e alberghiero;
- residenze attorno al Parco Dora, il cuore verde della Spina, su progetto dello studio di Peter Latz, architetto paesaggista tedesco;

- il nuovo centro pastorale diocesano, comprendente la nuova chiesa del Santo Volto, dell'architetto Mario Botta, nella area compresa tra via Valdellatorre, via Piero della Francesca e via Nole.

Il Piano Regolatore Generale prevedeva nell'area un centro commerciale, per la realizzazione del quale si sono aperti diversi conflitti, sia per l'opposizione da parte dei commercianti della zona, sia per il monopolio dello stesso ricercato da parte dei diversi proprietari fondiari di Spina 3. Conflitti dopo i quali l'area commerciale è stata fortemente ridimensionata, per garantire la soddisfazione di tutti.

Spina 3 è stata dotata di nuovi servizi pubblici, tra i quali un parco di circa 500.000 mq, oltre alle altre aree a servizi.

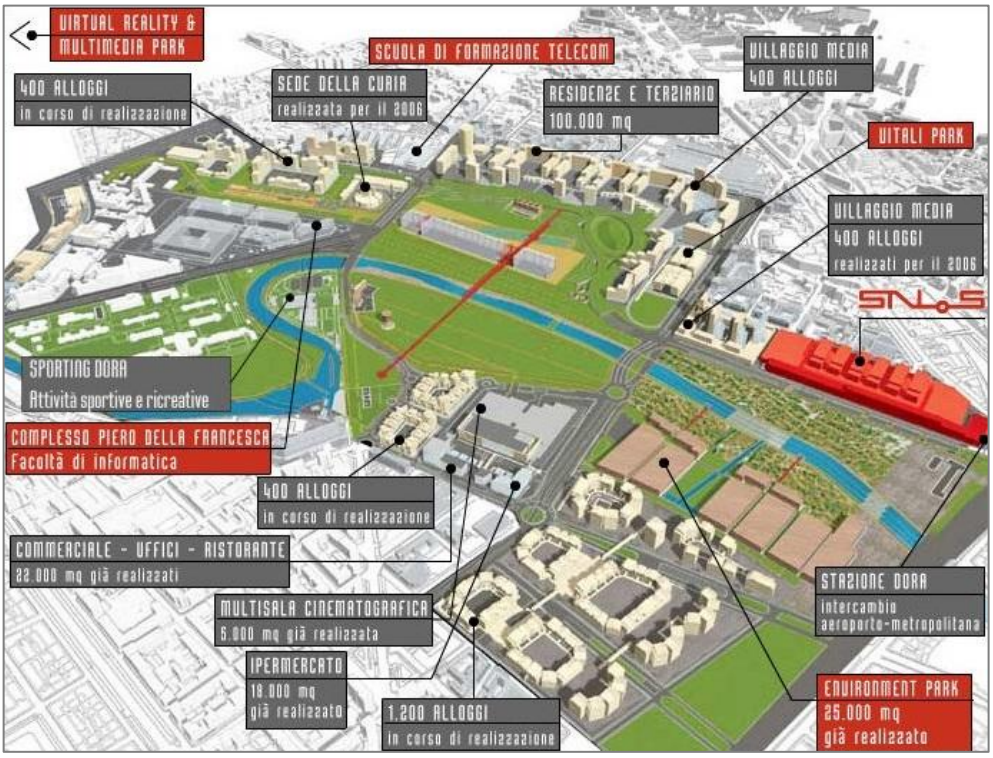


Figura 106. Previsioni di progetto di Spina 3. [Città di Torino]

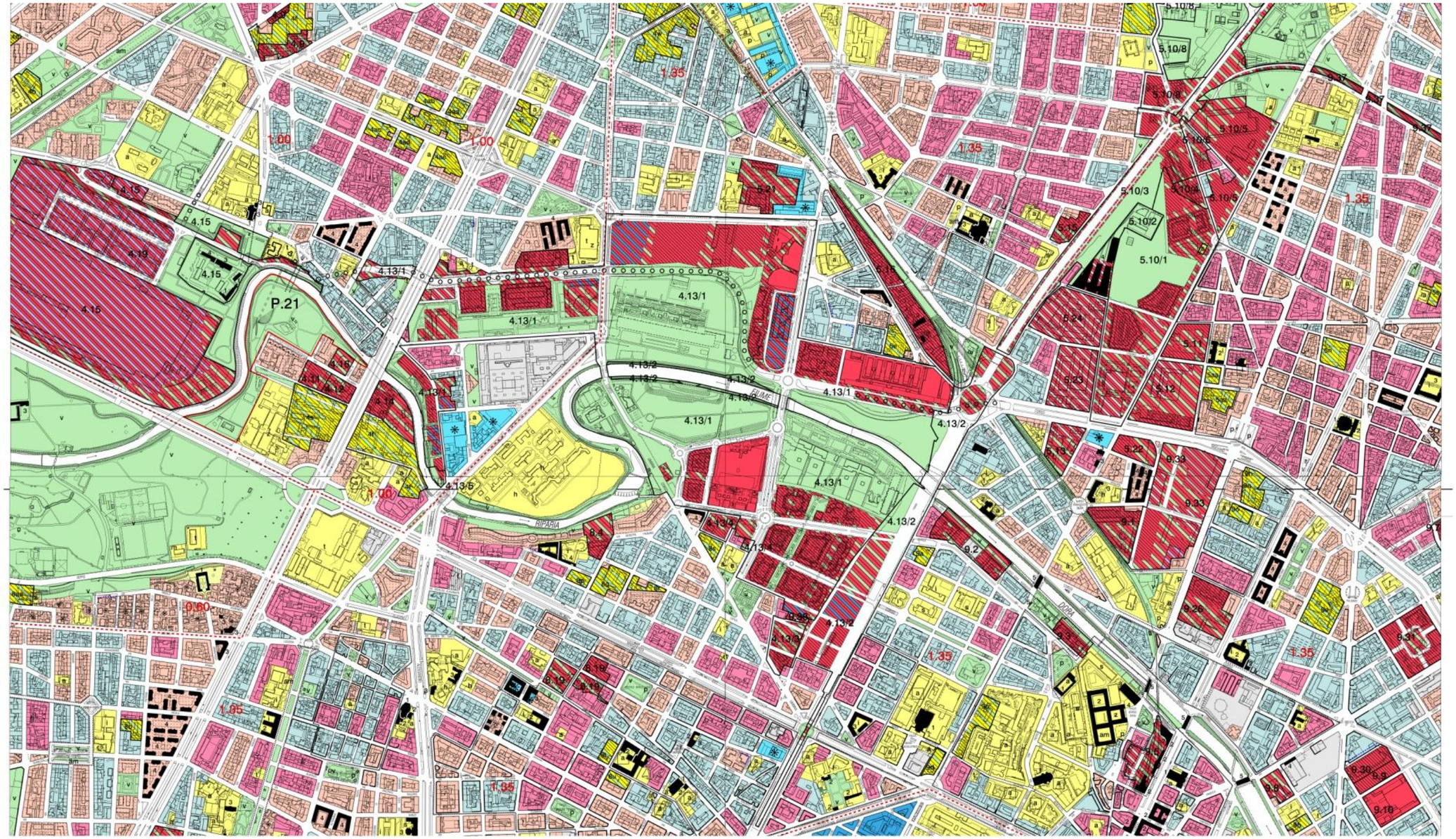
L'area fa parte delle Circoscrizione 4 e 5 di Torino, compresa tra i quartieri:

- a nord, Borgo Vittoria e Madonna di Campagna (Circoscrizione 5);
- a sud, Campidoglio e San Donato (Circoscrizione 4).

Nelle pagine seguenti sono indicate le caratteristiche principali della Spina:

- la localizzazione all'interno del Piano Regolatore Generale;
- la viabilità esistente e prevista;
- l'inquadramento fotografico;
- la localizzazione della viabilità e dei servizi urbani e di quartiere.

Figura 107. Legenda del PRG a pagina seguente. [Comune di Torino]



Nuovo Piano Regolatore Generale

Progetto: Gregotti Associati Studio
- Augusto Cagnardi
- Pierluigi Cerri
- Vittorio Gregotti

Nuovo PRG approvato con deliberazione Giunta Regionale n. 3 - 45091 del 21 Aprile 1995 pubblicata sul B.U.R. n. 2 del 24 Maggio 1995.

Elaborato aggiornato con le variazioni al PRG approvate alla data del 28 Febraio 2014.

Legenda

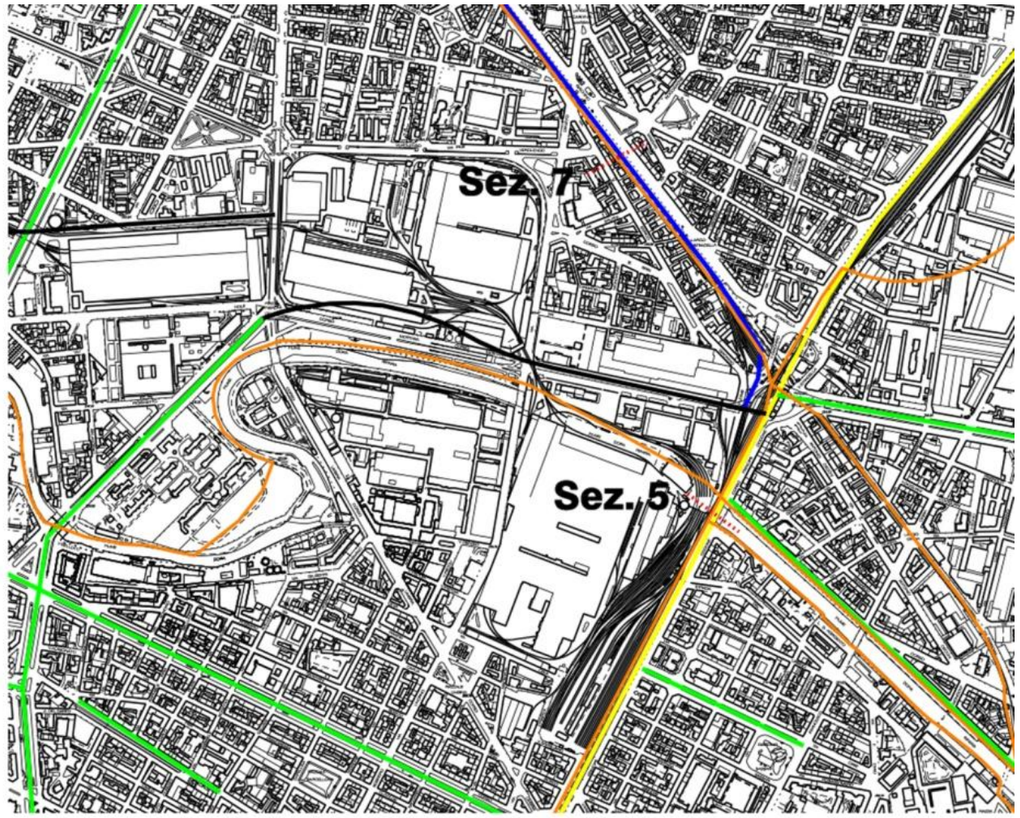
Viali urbani di progetto	
Viali storici	
Viali e corsi storici da riqualificare	
Viali pedonali	
Strade di scorrimento di progetto	
Percorsi ciclopedonali	
Percorsi pedonali principali collinari	
Percorsi pedonali collinari	
Percorsi storici collinari	
Ponti di progetto	
Confine comunale	

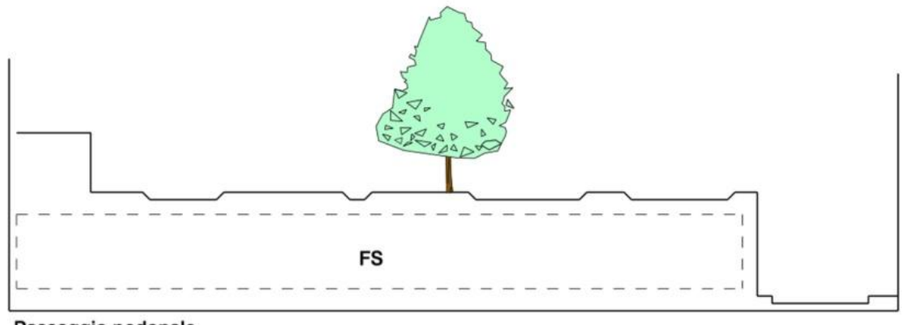
Nuovo Piano Regolatore Generale

Progetto: Gregotti Associati Studio
- Augusto Cagnardi
- Pierluigi Cerri
- Vittorio Gregotti

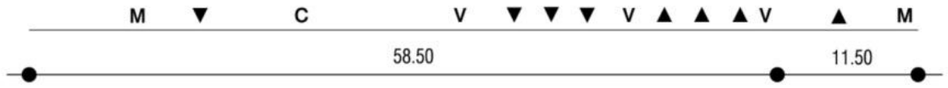
Nuovo PRG approvato con deliberazione Giunta Regionale n. 3 - 45091 del 21 Aprile 1995 pubblicata sul B.U.R. n. 2 del 24 Maggio 1995.

Elaborato aggiornato con le variazioni al PRG approvate alla data del 28 Febraio 2014.





Passaggio pedonale
Fiume Dora

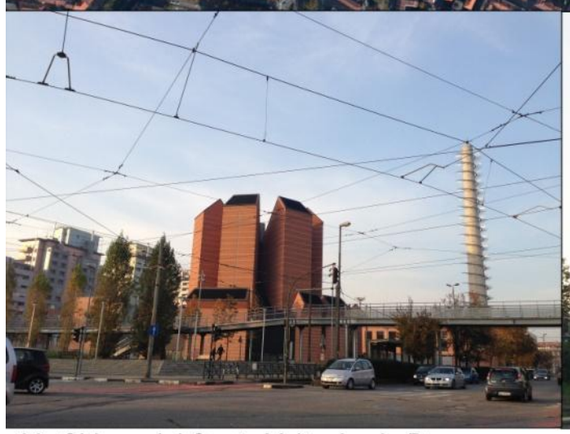


5. Viale della Spina - Dora FS

Inquadramento fotografico di Spina 3.

01. Area Ingest da via Nole.

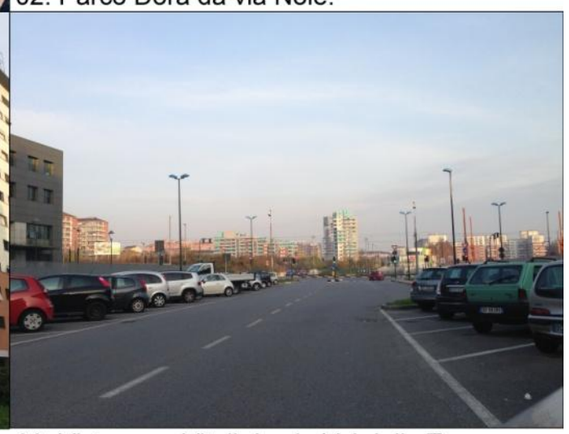
02. Parco Dora da via Nole.



03. Chiesa del Santo Volto da via Borgaro.

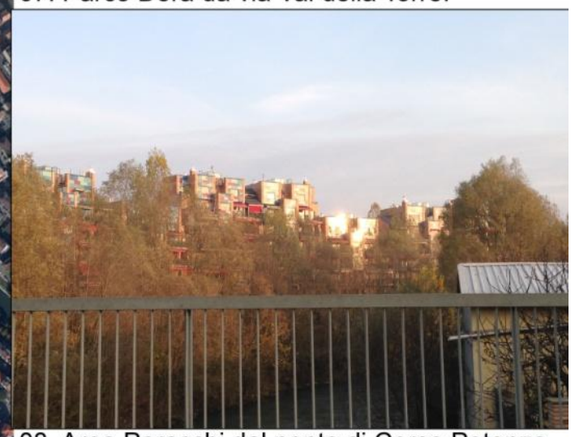
04. Area Ingest da via Val della Torre.

05. Area Ingest da via Val della Torre.



06. Vista aree Vitali da via Val della Torre.

07. Parco Dora da via Val della Torre.

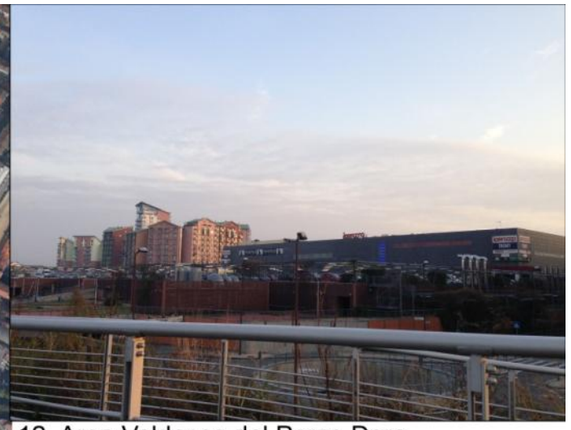


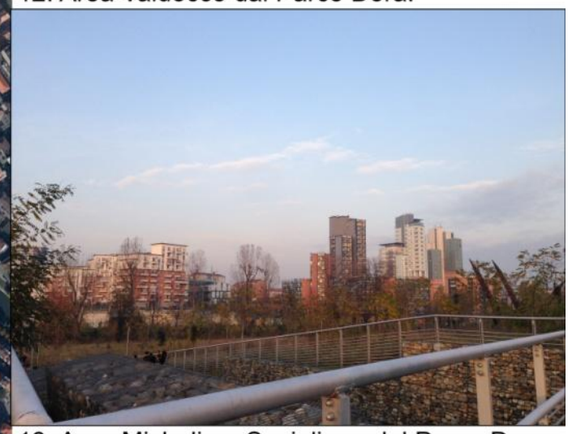
08. Area Paracchi dal ponte di Corso Potenza.

09. Museo “A come Ambiente” da C. Umbria.

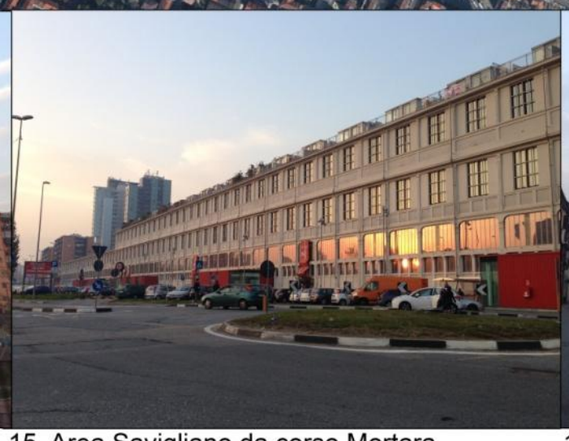
10. Ciminiera ex Michelin nel Parco Dora.

11. Parco Dora con alle spalle la ciminiera ex Michelin, l’area Vitali e l’area Savigliano.


12. Area Valdocco dal Parco Dora.


13. Area Michelin e Savigliano dal Parco Dora.

14. Area Michelin Nord da via Livorno.


15. Area Savigliano da corso Mortara.

16. Area Savigliano da via Tesso.

17. Area Michelin Nord da via Tesso.

LEGENDA

Viabilità coinvolta in Spina 3

- Strade ad alta percorrenza
- Sottopasso Corso Mortara
- Strade a bassa percorrenza
- Rotatorie

- Stazioni ferroviarie
- Fermate autobus/tram

Servizi di Quartiere

- Scuola dell'infanzia
- Istruzione
- A.S.L.
- Edifici di culto

Servizi Urbani

- Università
- Ospedale

La mappa mostra le caratteristiche urbanistiche principali di Spina 3, considerando sia quelle già preesistenti sia quelle previste in progetto e realizzate, ad implementare le esistenti. L'insediamento nella zona di nuove grandi aree residenziali ha necessitato di nuove strutture a servizio di queste, quali scuole ed edifici di culto, oltre ad una nuova viabilità accompagnata dall'inserimento di fermate autobus /tram atte a rendere raggiungibile pressochè ogni punto della Spina.

4.2. Gli strumenti urbanistici.

La vicenda di Spina 3 inizia con la redazione del Piano Regolatore Generale del 1995, nel quale è individuata come ZUT – Zona di Trasformazione Urbanistica 4.13.
Nel corso degli anni, l'area subisce numerose variazioni di programma.

- Nel 1994, avviene l'attuazione dei PRIU – Programmi di Riqualificazione Urbana.
- Il 20 gennaio 1998, viene firmato il Protocollo d'Intesa tra la Città di Torino, la Regione Piemonte e il Ministero dei Lavori Pubblici.
- Il 27 gennaio 1999, viene firmata la Variante al PRG, con Accordo di Programma.
- Il 30 ottobre 2000, il Comune di Torino pubblica un bando di concorso per definire la struttura di coordinamento della Spina 3, concorso vinto dallo Studio Buffi Associati.
- Il 24 luglio 2001, è approvata la prima variante all'Accordo di Programma.
- Il 22 luglio 2003, è approvata la seconda variante all'Accordo di Programma.

Qui di seguito, alcuni stralci dell'Accordo di Programma e delle due successive varianti.

- 27 Gennaio 1999 – Accordo di Programma per la definizione e l'attuazione del Programma di Riqualificazione Urbana "SPINA 3".

I Programmi di Riqualificazione Urbana (PRIU) hanno ad oggetto il recupero edilizio e funzionale di ambiti urbani, secondo proposte unitarie di opere di urbanizzazione primaria e secondaria ed interventi di edilizia residenziale e non residenziale che contribuiscano al miglioramento della qualità della vita e che inneschino processi di riqualificazione fisica dell'ambito considerato. […]

L' accordo di programma è stato stipulato in data 30 dicembre 1998 tra il Ministero LL.PP. in persona dell' arch. Mara MOSCATO, per atto di delegazione del Direttore Generale del Coordinamento Territoriale, la Regione Piemonte in persona dell'arch. Michele MEINERO, per atto di delegazione del Presidente della Giunta Regionale, on. Enzo GHIGO e la Città di Torino in persona del Vicesindaco, Domenico CARPANINI. […]
Il programma "Spina 3" interessa gran parte della Zona Urbana di Trasformazione "4.13 Spina 3" del P.R.G., per una superficie complessiva di 1.010.748 mq., collocata lungo il passante ferroviario, in parte di proprietà privata (851.233 mq.),. in parte di proprietà comunale (159.515 mq.).

Il programma prevede la realizzazione, previa demolizione di fabbricati industriali, di insediamenti residenziali, attività terziarie ed ASPI (commercio al dettaglio, attività artigianali, ecc.), di un centro commerciale e relativi servizi pubblici. Complessivamente si prevede una SLP pari a 586.054 mq. (509.487 mq. di proprietà privata e 76.567 comunale), di cui a residenza un minimo di 352.971 mq., un massimo di 27.272 mq. ad ASPI, di 13.580 mq. ad attività terziarie, un massimo di 18.000 mq. a commercio, di 174.231 ad Eurotorino (attività espositive e congressuali, università, ricerca. attività produttive e ricettive), con 650.800 mq. a servizi.

I contenuti della variazione urbanistica, in conformità anche alla deliberazione del Consiglio Comunale di indirizzi programmatici , sopra citata, necessaria per l' attuazione del programma sono:
- Contenuti di tipo normativo generale: attuazione parziale della Z.U.T. in assenza di Studio Unitario d'Ambito, modifiche al disegno di P.R.G. in assenza di uno Strumento Urbanistico Esecutivo formale, utilizzo di risorse pubbliche per opere di preurbanizzazione, ecc...;
- Contenuti di tipo sostanziale in attuazione degli "indirizzi programmatici" di revisione della Spina: riduzione della S.T., riduzione dell'indice territoriale, adeguamento della dotazione dei servizi, ecc... ;
- Soppressione del trasferimento parziale di diritti comunali da Spina 1 a Spina 2, adeguamenti al mix funzionale complessivo, accorpamento di una piccola parte dell'ambito 4.15, individuazione di edifici di valore storico da salvaguardare, ecc... […]

- 24 luglio 2001 – Programma di Riqualificazione Urbana "SPINA 3" – Variante 1.

I contenuti di variante urbanistica della Z.U.T. 4.13 SPINA 3 consistono in modeste modifiche dimensionali e quantitative al PRIU SPINA 3 conseguenti allo stralcio di alcune aree, che, a seguito di verifiche catastali, sono risultate non di proprietà dei soggetti proponenti o non funzionali al programma in relazione all'attuale destinazione d'uso. Vengono, pertanto, stralciate le aree di proprietà del Demanio, lungo il fiume Dora, modificando così il perimetro del Programma di Riqualificazione Urbana, mantenendo la destinazione a parco delle aree stesse. Analogamente, altre aree ricadenti nel PRIU approvato nel comprensorio Valdocco vengono stralciate in quanto di proprietà diversa dai soggetti proponenti.
In sintesi la superficie territoriale definita nel Programma approvato nel dicembre 1998 passa da mq. 1.010.748 a mq. 1.001.966. Dalle verifiche catastali è, inoltre, risultato che la superficie territoriale di proprietà del Comune di

Torino è più estesa di quanto previsto negli atti precedenti, ovvero di mq 165.199. Di conseguenza la SLP totale prevista nel PRIU risulta essere di mq. 584.948 di cui mq. 82.840 di diritti edificatori comunali.
La variante prevede, inoltre, una variazione del mix funzionale finalizzata a consolidare la presenza di attività economiche.
I comprensori oggetto delle modifiche più significative sono il comprensorio Ingest e il comprensorio Savigliano.
Per gli altri comprensori si tratta di modeste modifiche normative oltre alla correzione dei dati dimensionali dovuta agli approfondimenti catastali effettuati.
Per il Comprensorio Ingest è prevista una differente soluzione del disegno urbano in relazione alla previsione, in fregio a Via Borgaro, di un nuovo Complesso Religioso con funzioni di Centro Pastorale Diocesano, composto di chiesa parrocchiale, sala conferenze, uffici diocesani e sede parrocchiale, oltre all'oratorio con relativi servizi. Tale previsione comporta una differente organizzazione dei lotti fondiari. Viene confermata sul fronte sud del comprensorio la presenza del parco, mentre la concentrazione edificatoria si articola in due lotti residenziali digradanti sull'area verde. La struttura destinata ad ASPI viene trasferita ad ovest sul fronte del corso Potenza.
In tale comprensorio il PRIU approvato prevede di localizzare attività del tipo EuroTorino da realizzarsi con diritti edificatori comunali.
In relazione all'inserimento del nuovo centro ecclesiastico, una parte dei diritti edificatori comunali vengono utilizzati per la sede degli uffici Diocesani (Eurotorino 1) mentre la restante quantità di diritti edificatori comunali viene trasferita su altri comprensori, Paracchi e Savigliano, con destinazione d'uso Eurotorino 2.
Una parziale modifica di disegno e di destinazione d'uso riguarda anche il comprensorio Savigliano a nord di corso Mortara per il quale è maturato un nuovo interesse da parte di operatori alla ricerca di spazi idonei per attività della new economy.
La nuova ipotesi prevede nuove relazioni tra l'insediamento e la strada ed il parco, tentando nuovi rapporti anche con il quartiere a nord. La galleria esistente posta sul fronte di corso Mortara viene recuperata all'uso pubblico. Questa darà accesso alle nuove attività economiche che troveranno spazio nell'area, parzialmente utilizzando gli edifici esistenti da conservare in quanto vincolati ai sensi della Legge 1089/1939, in parte in edifici nuovi sostitutivi degli attuali, che avranno una nuova conformazione volumetrica in grado di creare accessi e penetrazioni da nord, per consentire l'accesso al parco dal quartiere retrostante.
Così pure il sub-comprensorio Michelin nord collocato ad est delle officine Savigliano è oggetto di una ridefinizione planovolumetrica dovuta a maturazioni ed affinamenti nel processo attuativo, che comportano la presenza di una quota di attività destinate ad ASPI.
L'obiettivo è creare un unico fronte edificato comprendente Savigliano e Michelin nord, nuove architetture ed attività integrabili tra loro.
Modifiche normative riguardano inoltre il sub-comprensorio Valdocco Sud, con l'intenzione di offrire maggiore flessibilità planovolumetrica nella realizzazione dei lotti posti a nord del proseguimento di strada del Fortino. Per quanto riguarda il sub-comprensorio di Via Ceva, l'obiettivo è di consentire una maggior flessibilità attuativa che contempli una gamma più vasta di destinazioni d'uso, con la possibilità di riutilizzare l'immobile esistente mediante un progetto architettonico di qualità.
Il Piano Regolatore approvato nel 1995 prevedeva la realizzazione di un parco di mq. 450.000 nell'ambito della Spina 3.
In relazione alla ridotta superficie territoriale del programma, dovuta in parte allo stralcio di alcune aree erroneamente comprese nel PRIU ed alla previsione di nuovi servizi sull'area precedentemente utilizzata a parco, nell'attuale variante la superficie del parco risulta ridotta a circa mq. 430.000. La restante parte viene garantita all'interno della Spina 3 fuori PRIU.
In sintesi i dati della Variante relativi ai servizi sono i seguenti :
1. Viene ridefinito il perimetro del Programma di Riqualificazione Urbana Spina 3.
Le aree stralciate dal PRIU vengono classificate come segue:

- Aree per servizi pubblici S con lettera "t" - aree per attrezzature e impianti tecnologici - per l'area su via Valdellatorre su cui insiste una torre piezometrica e sull'area in fregio a c.so Potenza identificate con i numeri 1 e 3 nella Tavola Illustrativa;
- Aree per servizi privati SP con lettera "a" - aree per l'istruzione inferiore - per l'area su via Valdellatorre su cui insiste la scuola materna privata "Il boschetto" e l'area a giardino definita da via Valdellatorre e corso Potenza utilizzata dalla stessa scuola materna identificate con il numero 2 nella Tavola Illustrativa;
- Vengono escluse dal perimetro del PRIU e attribuite all'Ambito 4.13 Spina 3, due piccole aree di proprietà delle Ferrovie, identificate con il numero 5 nella Tavola Illustrativa, e le aree di proprietà del Demanio lungo le sponde della Dora, identificate con il numero 6 nella Tavola Illustrativa, tra via Livorno e corso Umbria, erroneamente comprese nel Programma;
- Aree per la viabilità esistente, identificate nella Tavola illustrativa come parte chiara dei numeri 2 e 3;

2. Viene ridefinito il perimetro del comprensorio Paracchi, con l'inserimento di due aree di modesta entità lungo il fiume Dora Riparia identificate con il numero 4 nella Tavola Illustrativa;
3. Vengono apportati adeguamenti cartografici in seguito alla ridefinizione delle concentrazioni edificatorie e delle aree a servizi dei comprensori Ingest, Valdellatorre, Michelin e Savigliano;
Vengono apportati ulteriori adeguamenti cartografici come correzione di errore materiale di documenti con indicazioni contrastanti all'interno del Programma;
4. Vengono modificate le Norme Tecniche di Attuazione allegate all'Accordo di Programma, come segue:

- Modifica dei mix funzionali per destinazioni d'uso, riferite all'intero Programma (ASPI)

- modifica della SLP complessiva riferita ai singoli comprensori;
- modifica della quantità della superficie minima del Parco compresa nel PRIU;
- modifica delle quantità di aree che costituiscono il Parco, ripartite tra i singoli comprensori;
- modifica dei dati quantitativi riferiti al Comune di Torino Superficie Territoriale e Superficie Lorda di Pavimento);
- modifiche volte a rendere coerenti le disposizioni relative ai singoli Comprensori;
- adeguamenti dei dati quantitativi (S.T., S.L.P. e destinazioni d'uso) e delle prescrizioni relative ai singoli comprensori. […]

➢ 22 luglio 2003 - Programma di Riqualificazione Urbana "SPINA 3" – Variante 2.

La Città di Torino ha proposto, ora, una ulteriore modificazione del Programma "Spina 3" che prevede l'adeguamento della configurazione planivolumetrica di alcuni comprensori e delle relative norme tecniche di attuazione, la modificazione del tracciato di alcune infrastrutture viarie, la modificazione di alcuni progetti preliminari relativi alle opere di urbanizzazione, il conseguente adeguamento del piano finanziario e del cronoprogramma dei lavori, nonché delle convenzioni già stipulate con i soggetti privati attuatori del programma.
Tale esigenza ha origine dagli approfondimenti condotti e dalle necessità intervenute nel corso dell'attuazione del programma, nonchè in conseguenza dell'urgenza di localizzare interventi connessi con le Olimpiadi invernali del 2006 (villaggi per i giornalisti per complessivi 85.000 mq. circa di S.L.P. ubicati nei comprensori Vitali e Michelin Nord).
Gli elementi più significativi di modifica del PRIU sono da attribuirsi ad una differente configurazione delle infrastrutture principali e ad un diverso assetto planivolumetrico di alcuni comprensori.
La firma del protocollo d'intesa tra RFI, Regione Piemonte, Città di Torino, che prevede il passaggio del passante ferroviario sotto la Dora, impone, inoltre, la revisione del tracciato del viale della Spina e delle relative intersezioni con la viabilità di progetto nell'ambito della "Spina 3". Analogamente gli approfondimenti progettuali inerenti il comprensorio Vitali comportano un differente assetto del tracciato viario di Corso Mortara, con l'obiettivo di migliorare le relazioni dello stesso con il Parco e con gli insediamenti residenziali.
Le modifiche principali attengono, quindi, al tracciato di Corso Mortara e all'assetto plani-volumetrico del comprensorio Vitali, con un conseguente diverso disegno urbano dell'area e del Parco.
Vengono, ancora, modificate le concentrazioni edificatorie ed in alcuni casi il mix funzionale, nonché, conseguentemente, la distribuzione dei servizi all'interno di alcuni comprensori quali Vitali, Paracchi, sub-comprensorio Mortara, sub-comprensorio Michelin Nord, per consentire la realizzazione dei villaggi Media Olimpiadi 2006 e delle strutture destinate ad attività artigianali che godono di finanziamenti comunitari.
Tali variazioni, insieme a quelle apportate alla rete infrastrutturale, consentono di migliorare la qualità urbanistica ambientale e funzionale dell'intera area oggetto della variante e del tessuto circostante.
Le modificazioni del programma "Spina 3" si configurano anche come variante parziale al P.R.G. della Città di Torino ai sensi dell'art. 17, lettera c), della Legge Regionale n. 56 del 5 ottobre 1977 e s.m.i.. e interessano, inoltre, aree comprese in parte nelle fasce fluviali individuate nella variante al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) adottato con deliberazione n. 19 del 26 aprile 2001, attualmente non dotato di norme di salvaguardia.
Pertanto, la Città ha ritenuto opportuno, in attesa dell'approvazione della variante idrogeomorfologica, che riguarderà l'intero territorio comunale, prevedere una integrazione alle norme tecniche di attuazione riferite all'intero PR.I.U. mediante prescrizioni specifiche volte a garantire la sicurezza dei singoli interventi edilizi.
Con la variante n. 35 adottata il 26 marzo 2001 (deliberazione n. 66 del Consiglio Comunale) e approvata in data 18 marzo 2002 (deliberazione n. 41 del Consiglio Comunale) l'ambito della Spina 3 è stato articolato in diversi ambiti; in particolare è stato denominato ambito 4.13/1 Spina 3 P.R.I.U. l'area oggetto di accordo di programma e, pertanto, con la modifica del PRIU, vengono anche adeguati i contenuti delle schede normative e delle relative tavole in coerenza con la Variante approvata.
Il PRIU, unitamente ai lavori del Passante, interverrà a modificare radicalmente il volto di alcuni quartieri compresi entro le Circoscrizioni 4 e 5, eliminando quelle forti fratture determinate dalle aree industriali dismesse e dalla sopraelevata di corso Mortara.
Dai migliori collegamenti con il centro e la realizzazione del parco fluviale, connesso con il territorio circostante grazie ad un'edificazione che lo renderà visibile e percepibile anche all'esterno, si configureranno, inoltre, interessanti prospettive di sviluppo e di riqualificazione per tutto il territorio circostante insieme all'altrettanto importante mantenimento di alcune preesistenze industriali a testimonianza del passato di Torino.
Così come realizzato in altre realtà europee, queste strutture devono, infatti, essere portate a nuova vita, rese fruibili e frequentate, così da divenire poli di attrazione culturale e sportiva di portata extraterritoriale.
Inoltre, la realizzazione del "Villaggio Media" nel comprensorio Vitali, e Michelin Nord rappresenta un contributo determinante sotto un duplice profilo: da un lato la garanzia di tempi certi di attuazione, dall'altro la possibilità di

uscire dalla dinamica che connota la periferia, facendo conoscere porzioni di territorio cittadino non sufficientemente considerate e alle quali ci si rivolge con rinnovato entusiasmo in vista delle Olimpiadi 2006.
Altro elemento rilevante risulta essere l'inserimento sempre nel Comprensorio Vitali, di una struttura destinata ad ospitare una scuola per l'infanza (nido-materna). […]

L'intero progetto di Spina 3, basato sul recupero e la riconversione degli stabilimenti dismessi dell'area, è stato suddiviso in sette comprensori di intervento, ognuno derivante dalla dismissione di una determinata industria:
Valdellatorre – Valdocco – Vitali 1 e 2 – Michelin Nord – Michelin Sud – Paracchi – Savigliano.

Ogni comprensorio sarà analizzato, caso per caso, in corrispondenza del paragrafo dell'industria corrispondente.

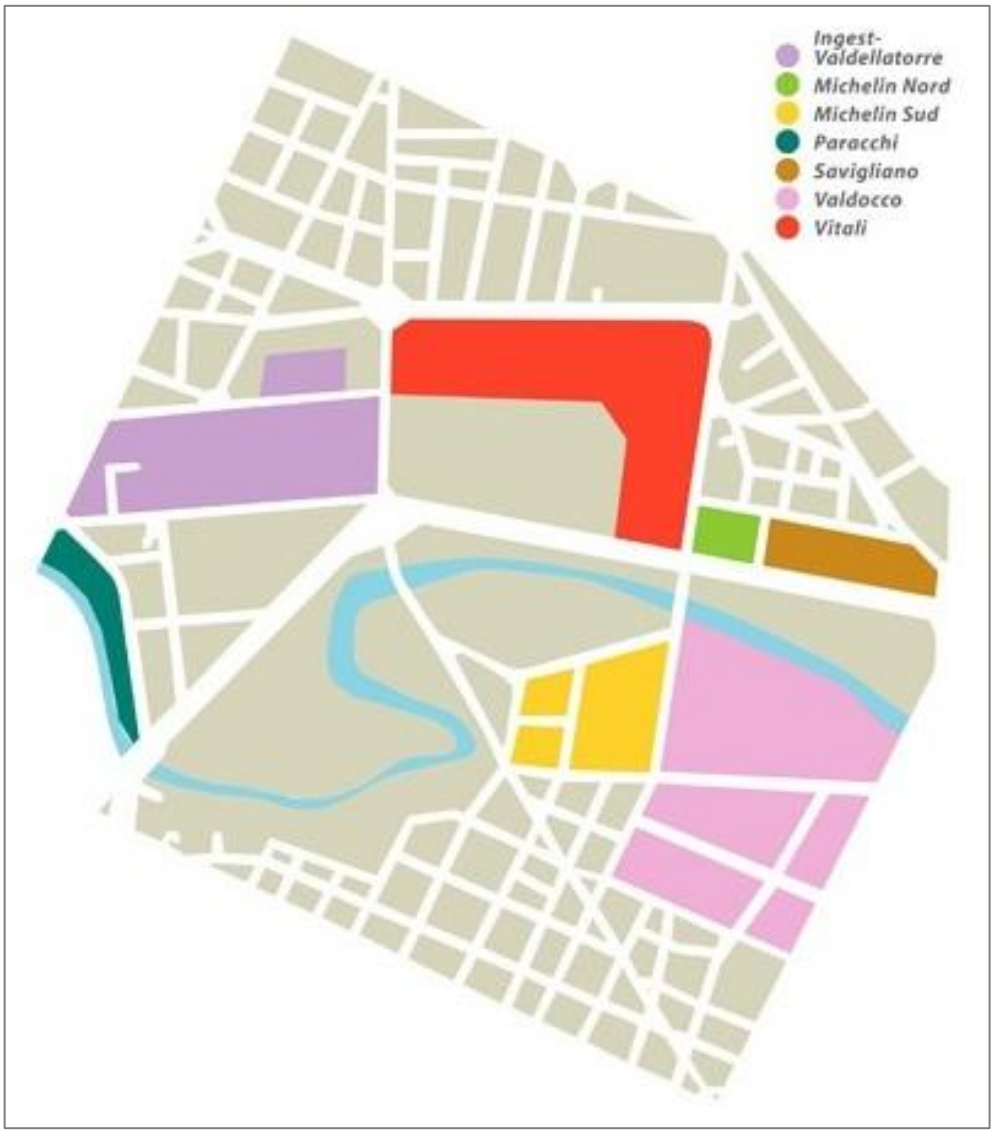


Figura 108. I sette comprensori di Spina 3. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

4.3. Il nuovo Parco Dora.

Un grande parco lungo il fiume Dora, di circa 500.000 mq, è stato realizzato tra il 2004 e il 2014, su progetto guida degli architetti Jean-Pierre Buffi e Andrea Kipar, vincitore di un concorso internazionale.

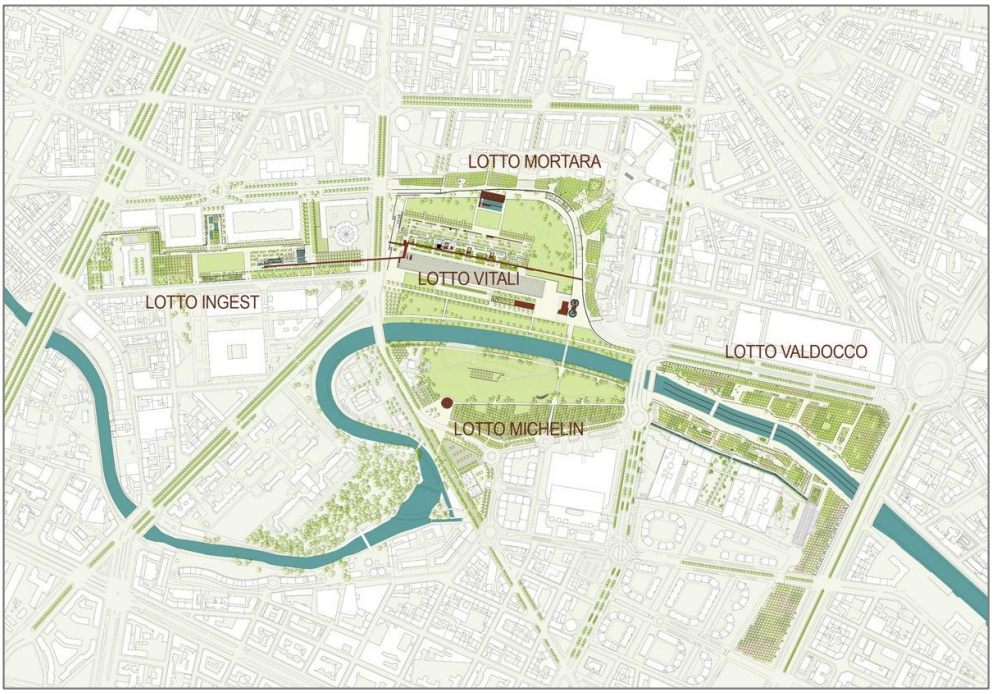


Figura 109. Planimetria del Parco Dora. [Studio Latz + Partner]

Gli studi di progettazione coinvolti sono: Latz + Partner, STS, Studio Pession Associato, Studio Cappato Pfarrè Light Design, Ugo Marano e Dario Grua.

Il fiume è tornato ad essere totalmente scoperto, riqualificandone le sponde e rendendolo in parte accessibile.
Il progetto si è sviluppato seguendo tre temi principali: l'integrazione del Parco con il fiume Dora, la metamorfosi dell'esistente e il rapporto del Parco con la città.
Degli elementi preesistenti, ne sono mantenuti alcuni considerati manufatti storici con funzione di *Landmark* e arredo, quali la torre di raffreddamento della Michelin, la struttura d'acciaio dei capannoni, le vasche di raffreddamento e la centrale termica delle acciaierie Fiat.

Ogni lotto, occupato in precedenza da stabilimenti industriali, direttamente coinvolto in Spina 3 e con la fortuna di avere un affaccio diretto sul fiume piuttosto che sul Parco, può godere di un'area verde ad accesso libero. Un'area che, grazie all'introduzione di percorsi ciclabili e pedonali oltre che ponti sul fiume, è totalmente accessibile.

Per coinvolgere maggiormente i cittadini ad usufruire di questo nuovo grande servizio, sono stati introdotti nel Parco degli orti urbani, per avvicinare le persone ad una gestione condivisa del Parco stesso, con l'intento anche di portare ogni singola persona a prendersi cura non solo dell'orto assegnatole ma anche di ciò che vi sta attorno.

Figura 110. Render di progetto dell'area del Parco Dora. [Archivio Città di Torino.]

Figura 111. Vista di insieme dei render di progetto dei cinque lotti che compongono il parco. [Latz + Partner]

Gli elementi preesistenti mantenuti godono di grande successo, soprattutto per quanto riguarda l'area con la struttura d'acciaio a vista degli ex capannoni (figura 112), nella quale sono previsti spettacoli musicali e sportivi durante il corso di tutto l'anno.

Il parco risulta, così, pienamente vissuto da ogni cittadino in ogni momento della giornata, che siano gruppi di giovani che qui si ritrovano o famiglie che vi passeggiano la domenica pomeriggio.

Il problema che sembra coinvolgere i residenti delle aree limitrofe è la scarsa partecipazione alla progettazione del Parco stesso.

Figura 112. Parco Dora. [Studio Latz + Partner.]

Figura 113. Parco Dora. [Studio Latz + Partner.]

4.4. Aree ex Teksid (Valdocco, Vitali, Valdellatorre).

4.4.1. Comprensorio Valdocco.

L'area era occupata dalle originarie Ferriere Piemontesi e Industrie Metallurgiche, imprese di produzione e lavorazione di acciai e prodotti di carrozzeria, passate sotto la proprietà della Fiat durante la Prima Guerra Mondiale, nel 1917.
Gli impianti, con l'arrivo della Seconda Guerra Mondiale, vengono potenziati e arrivano ad ospitare nello specifico l'Acciaieria 1, i laminatoi e il reparto finimenti.
La produzione continua fino al 1978, anno in cui gli stabilimenti passano alla Teksid, l'azienda che raggruppa e gestisce le attività siderurgiche e metallurgiche della Fiat.

Nel 1981, gli stabilimenti sono ceduti all'IRI, che a sua volta dà in gestione l'area Valdocco alla IAS, Industria Acciai Speciali.
La produzione cessa nel 1989, gli stabilimenti vengono chiusi nel 1992 e successivamente demoliti nel 2005.

Figura 114. Lo stabilimento Valdocco visto da sud. [MuseoTorino]

Il Comprensorio Valdocco è situato tra via Livorno, corso Ottone Rosai e il fiume Dora.

Figura 115. Area Valdocco. [Google Earth]

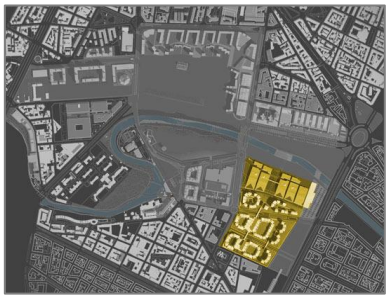


Figura 116. Area Valdocco. [Comune di Torino – Comitato Parco D ora]

L'area è stata riqualificata su masterplan redatto dallo Studio Isola Architetti, che hanno mantenuto delle linee guida uguali per i due differenti ambiti introdotti:

- a nord, il parco scientifico tecnologico Environment Park;
- a sud, un complesso residenziale.

- ENVIRONMENT PARK

Costruito tra il 1997 e il 2000, è il primo progetto realizzato di Spina 3, assieme al centro commerciale sito nel comprensorio Michelin Sud, nato per iniziativa della Regione Piemonte, della Città di Torino e dell'Unione Europea, utilizzando il FESR, Fondo Europeo di Sviluppo Regionale.

Environment Park, sito in via Livorno 60, su una superficie di circa 70.000 metri quadrati, ospita aziende specializzate ed Enti di ricerca, dediti alla diffusione della cultura ambientale e alla ricerca sull'inquinamento e sull'ambiente. Degli edifici preesistenti, è stato mantenuto l'esoscheletro in ferro, che oggi è occupato dal centro servizi del parco.

L'area è occupata oggi da quattro blocchi edilizi, posti al di sopra di una piastra contenente parcheggi, edificato di circa 30.000 metri quadrati.
Particolarità del progetto è la copertura verde, a giardino, una superficie verde.

Il progetto è stato seguito dagli Emilio Ambazs, Giovanni Durbiano, Luca Reineiro e dallo Studio Camerana.

Figura 117. Environment Park. [camerana.com]

- COMPLESSO RESIDENZIALE

Gli otto isolati, progettati dallo Studio Isola Architetti, contengono blocchi edilizi a differenti altezze, tra i sei e ventidue piani per la torre, e sono posti al di sopra di una piastra di circa sei metri contenente parcheggi e attività commerciali, per un totale di 1.352 alloggi, 611 dei quali sono dedicati all'edilizia residenziale pubblica.

Quattro complessi sono disposti attorno a corti urbane, un isolato intorno a due semicorti contrapposte, altri due isolati sono invece disposti a semicorte circolare aperta, a sottolineare l'importanza che si dà nel progetto agli assi di comunicazione, soprattutto al grande viale che funge da cannocchiale verso l'Environment Park, fino al fiume Dora.

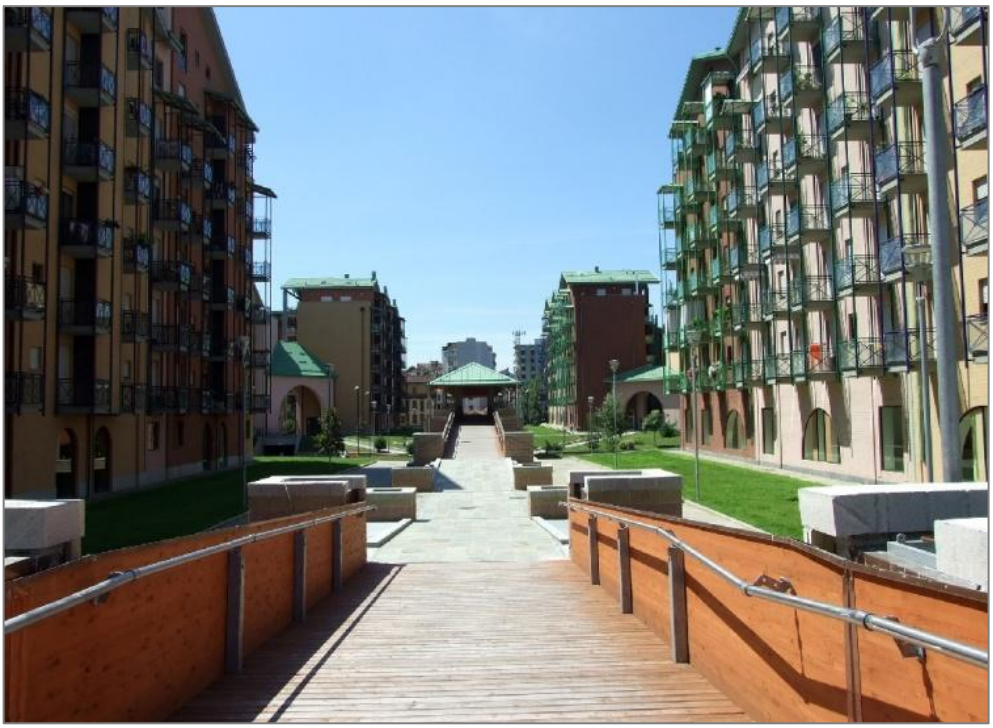


Figura 118. Prospettiva da uno dei "cannocchiali" che attraversano il comprensorio Valdocco. [Comitato Parco Dora]

È presente, inoltre, una torre di circa 70 metri, progettata dallo studio Picco Architetti.

L'edificio ha pianta quadrata, per un'altezza di 66 metri per 19 piani.

Figura 119. La torre. [piccoarchitetti.it]

4.4.2. Comprensorio Vitali.

L'intera area è compresa tra via Orvieto, via Verolengo, via Borgaro e corso Mortara.
Lo stabilimento nasce nel 1920 e continua ad estendersi negli anni successivi, inglobando stabilimenti e cascine ad esso annessi.
Quando nel 1982 l'area è ceduta all'Iri, lo stabilimento viene incorporato dalla Deltasider, per chiudere definitivamente nel 1992.

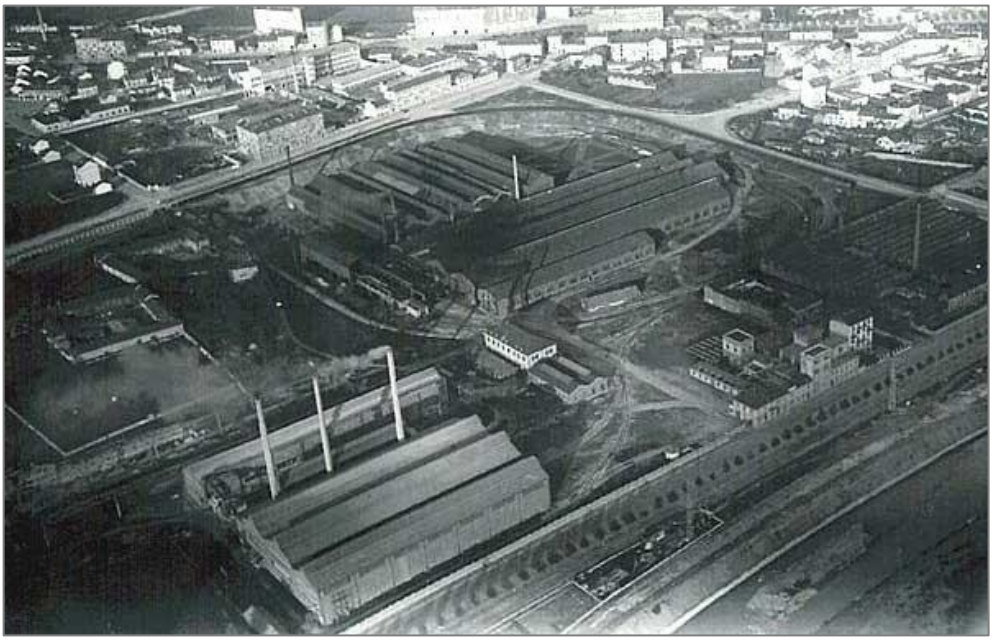


Figura 120. Veduta aerea dello stabilimento Vitali negli anni Venti. [MuseoTorino]

L'area è stata suddivisa in due comprensori: Vitali 1 e Vitali 2, indipendenti tra loro, ma entrambe su impianto urbanistico dello Studio Buffi Associés.

4.4.2.1. Comprensorio Vitali 1.

Il Comprensorio Vitali 1 è situato tra via Orvieto, via Verolengo e il parco Dora.

Figura 121. Area Vitali 1. [Google Earth]

Figura 122. Area Vitali 1. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

L'area occupa una superficie complessiva di 250.000 metri quadrati, di cui 162.000 sono destinati a superficie abitabile.

Occupato dal Villaggio Media per i XX Giochi Olimpici Invernali del 2006, successivamente il Comprensorio è stato riadattato a nuove funzioni:

- quattro edifici per residenze ad uso sociale (20.605 metri quadrati);
- un edificio in linea a destinazione commerciale al piano terreno (2.750 metri quadrati) e residenziale privato ai piani superiori (5.476 metri quadrati);
- un albergo (5.486 metri quadrati);
- una torre mista terziario e residenziale privato;
- due piastre a destinazione commerciale (8.314 metri quadrati)

Gli studi coinvolti nel progetto sono lo Studio A.S., lo Studio Granma, l'architetto C. Novara e l'architetto L. Pia.

Figura 123. Il comprensorio Vitali: sulla destra il Vitali Park, sulla sinistra gli edifici residenziali. [Comitato Parco Dora]

Figura 124. Il comprensorio Vitali: le residenze. [studioas.eu]

La Torre, costruita tra il 2003 e il 2005, è il Landmark del Comprensorio, per un'altezza complessiva di quasi 60 metri.

Con una pianta rettangolare, alta 17 piani fuori terra più due interrati, la destinazione d'uso è:

- terziaria per i primi quattro piani, per una superficie complessiva di circa 1.480 metri quadrati;
- residenziale ai piani alti, per una superficie complessiva di circa 4.870 metri quadrati.

Differenziazione visibile anche in facciata, nella scelta materica e progettuale architettonica.

Figura 125. La Torre. [studioas.eu]

4.4.2.2. Comprensorio Vitali 2.

È situato tra via Verolengo, via Borgaro e il parco Dora.

Figura 126. Area Vitali 2. [Google Earth]

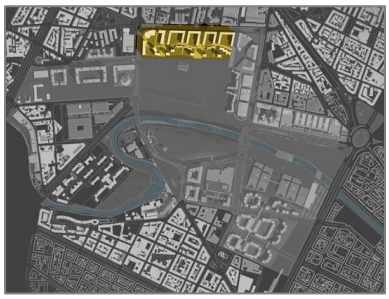


Figura 127. Area Vitali 2. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

L'area, per una superficie di quasi 120.000 metri quadrati, è ancora in via di realizzazione.

Sempre permeabile verso il parco Dora, il progetto prevede un edificato compatto composto di quattro blocchi, altri sette blocchi a torre, un complesso ad uso commerciale e terziario, tra cui una torre circolare, una piazza pedonale e un edificio destinato all'istruzione primaria.

Figura 128. Simulazione prospettica dell'area Vitali 2. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

Figura 129. Render dell'area Vitali 2. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

4.4.3. Comprensorio Valdellatorre e Ingest.

Lo stabilimento, costruito durante la Seconda Guerra Mondiale, nel 1939, era occupato dal reparto Larghi Nastri. Gestito dal 1950 dalla società Ingest per conto della Fiat, passa nel 1978 alla Teksid, come avvenuto per le altre aree limitrofe, precedentemente analizzate.
Sempre come le altre industrie, chiude definitivamente nel 1992.

Figura 130. Il capannone larghi nastri. [MuseoTorino]

È situato tra via Borgaro, via Val della Torre, via Nole e corso Potenza.

Figura 131. Area Valdellatorre. [Google Earth]

Figura 132. Area Valdellatorre. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

L'area è stata riqualificata, insediandovi la Curia di Torino, con l'edificazione della Chiesa del Santo Volto, su progetto dell'architetto Mario Botta.
Costruita tra il 2000 e il 2006, la chiesa è stata eretta mantenendo la torre delle ex acciaierie, di altezza 55 metri, che svolge oggi la funzione di campanile.

Il resto dell'edificato dell'area è destinato a residenze, su progetto dell'architetto Ubaldo Bossolono, suddiviso in tre interventi:

- Olimpo Center, comprendente 386 residenze, annesso alla chiesa;

- Gran Paradiso, comprendente 196 appartamenti, al confine con il Comprensorio Paracchi;
- Grenadier, composto di 204 residenze, di cui 70 per edilizia sociale.

Figura 133. Nuova chiesa del Santo Volto. [botta.ch]

Figura 134. Il nuovo assetto di via Valdellatorre. [Comitato Parco Dora]

4.5. Aree ex Michelin.

Le aree occupate dagli ex stabilimenti Michelin hanno subito una riqualificazione totale, suddividendo il territorio indicato in due parti, ossia il Comprensorio Michelin Nord e il Comprensorio Michelin Sud.
La Michelin è una delle più importanti aziende produttrici di pneumatici, che erige nella città di Torino un proprio stabilimento nel 1906, momento di grande importanza nella crescita dell'industria automobilistica torinese.
La scelta dell'ubicazione è avvenuta in base alla vicinanza con lo scalo ferroviario "Valdocco" e con la centrale elettrica cittadina.
Lo stabilimento resta attivo fino agli anni '70, periodo in cui inizia la lenta dismissione di varie aree dello stesso e il trasferimento nella periferia nord di Torino, fino alla completa dismissione nel 1998.

Figura 135. Lo stabilimento Michelin visto dagli ultimi piani del magazzino collocato dietro la manica di via Livorno. [Fotografia di Filippo Gallino, Città di Torino, febbraio 1998]

L'area viene suddivisa in due parti per la progettazione:

- Comprensorio Michelin Nord;
- Comprensorio Michelin Sud.

4.5.1. Comprensorio Michelin Nord.

È situato tra via Orvieto, corso Mortara e via Tesso, a nord del fiume Dora.

Figura 136. Area Michelin Nord. [Google Earth]

Figura 137. Area Michelin Nord. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

In questa area viene costruito il principale Villaggio Media per i XX Giochi Olimpici Invernali del 2006, costituito principalmente di tre torri di circa 70 metri ciascuna, affiancate da sei edifici più bassi di supporto, di sei-sette piani fuori terra, per un totale di 1.464 posti letto.
I progetti dei vari edifici ivi costruiti sono stati seguiti da differenti studi di architettura, ottenendo un misto di elementi tecnologici e materici, resi uniti da un unico supporto-basamento, una piastra pedonale, al cui interno si trovano attività terziarie e commerciali, oltre ai parcheggi.
Per tutta l'area sono stati realizzati due piani interrati di soli parcheggi.
Dopo i Giochi Olimpici, gli edifici sono stati destinati a residenze in parte private, in parte di proprietà del Comune di Torino da destinare a edilizia residenziale pubblica, per un rapporto rispettivamente di 440 e 117 su un totale di 557, attraverso modifiche sulle distribuzioni interne.

Figura 138. Il comprensorio Michelin Nord; sulla destra, l'ex Savigliano. [Comitato Parco Dora]

Gli studi di progettazione coinvolti sono:

- Picco Architetti per la Torre blu e la residenza assistita per anziani;
- Studio AI per l'intero Villaggio Media;
- Studio Quaranta per l'intero Villaggio Media;
- Studio Rosenthal per l'intero Villaggio Media;
- Zeroundici Più per la Torre blu.

- RESIDENZA ASSISTITA PER ANZIANI

Progettata nel 2003 e costruita tra il 2004 e il 2005.
Con una superficie totale di 3.070 metri quadri, è un edificio destinato agli anziani, con al piano terreno tre unità abitative e locali ad uso comune per l'intero fabbricato.
Sempre ad uso comune è destinato un terrazzo in copertura., con un pergolato a schermatura dall'irraggiamento solare, contro il quale sono stati previsti anche in facciate dei pannelli-frangisole scorrevoli.
Il progetto è stato seguito dallo Studio Picco Architetti.

Figura 139. La residenza assistita per anziani nel comprensorio Michelin Nord. [Studio Picco Architetti]

- TORRE BLU

Progettata nel 2003 e costruita tra il 2004 e il 2005, è localizzata in Corso Mortara, 42.
Con una superficie totale di 6.453 metri quadri, è l'edificio più alto di Spina 3, quasi 80 metri, attualmente destinato ad edilizia residenziale pubblica.
È alta 21 piani oltre il basamento, con una pianta ad U. I volumi generati da questa pianta hanno altezze differenti, con alloggi diversi in numero e dimensione, per un massimo di cinque unità residenziali per piano.
Il nome Torre blu è dovuto alla scelta di colorazione dell'edificio, progettato nelle tonalità del blu, dell'azzurro, del grigio e del bianco.
Il progetto è stato seguito dallo Studio Picco Architetti, con la collaborazione dello Studio Quaranta per le strutture e di AI Studio per gli impianti.

Figura 140. La Torre blu nel comprensorio Michelin Nord. [Studio Picco Architetti]

4.5.1. Comprensorio Michelin Sud.

Il Comprensorio Michelin Sud è situato tra via Livorno, via Treviso, Corso Umbria e il Parco Dora.

Figura 141. Area Michelin Nord. [Google Earth]

Figura 142. Area Michelin Sud. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

In quest'area sorge oggi un complesso residenziale, un centro commerciale e l' "Edificio 37", ex sede dei vigili del fuoco dell'area, oggi museo.

Gli studi di architettura coinvolti nella progettazione del Comprensorio Michelin Sud sono:

- l'architetto Ezio Luzi con Luzi & Associati e lo Studio Granma, per la parte residenziale;
- lo Studio Promo.ge.co. e lo Studio Granma, per la parte commerciale;
- l'architetto Agostino Magnaghi per lo Studio Magnaghi, per il museo.

- COMPLESSO RESIDENZIALE

L'area è costruita tra il 2000 e il 2007.
Con una superficie totale di circa 30.000 metri quadri, si tratta di due lotti separati da una strada di servizio.

Ognuno dei due lotti è progettato con edifici disposti attorno ad una corte con funzione di giardino, con altezza differente, dai nove ai quindici piani. I piani rialzati risultano vuoti, per consentire il collegamento tra giardini privati e spazio pubblico.
Gli ultimi piani godono, invece, di ampie terrazze

Il progetto è stato seguito dall'architetto Ezio Luzi, per lo Studio Luzi & Associati, e dallo Studio Granma.

Figura 143. Area Michelin Sud. [a5studio.it]

- CENTRO COMMERCIALE

L'area, edificata tra il 1999 e il 2003, è il primo progetto realizzato di Spina 3, assieme ad Environment Park.

Con una superficie totale di 39.000 metri quadri, si tratta di un complesso contenente un centro commerciale, un multisala, negozi, ristoranti e uffici, distribuiti attorno ad una grande piazza su due livelli, con parcheggi interrati.
Le distanze e le differenti funzioni sono annullate tramite collegamenti verticali, ponti, balconate e percorsi pedonali.

Altri parcheggi sono stati inseriti in una piastra su due livelli fuori terra, posta a nord del lotto.
Il progetto è stato seguito dallo Studio Promo.ge.co. e dallo Studio Granma.

Figura 144. Parco commerciale Dora. [studiogranma.it]

- MUSEO “A COME AMBIENTE”

Progettato nel 2000, il museo è stato costruito tra il 2004 e il 2008.
Situato nell’ex sede dei vigili del fuoco dell’area Michelin, al civico 84/90 di corso Umbria, l’edificio degli anni ’30 è stato recuperato, su una superficie di 1.095 metri quadri.

“Il concept del progetto investe senza mediazioni la problematica che viene evidenziata dal tema stesso del contenuto museale, e cioè il riuso dei residui, degli scarti che la nostra società, nel suo continuo e incessante trasformarsi, crea: un “info-box” che nella propria rigenerazione rende palese la metamorfosi dello spazio urbano e al suo interno evidenzia, con una serie di percorsi didattici e ludici interattivi, la complessa gestione delle problematiche inerenti al riciclo e al risparmio delle risorse ambientali.”[1]

All’edificio esistente è stato aggiunto un corpo per le funzioni di sicurezza ed accesso ed un corpo per ospitare attrezzature voluminose.
Il progetto è stato seguito dall’architetto Agostino Magnaghi, per lo Studio Magnaghi.

Figura 145. Il museo, con affaccio sulla Dora, e alle spalle il complesso residenziale in costruzione. [agostinomagnaghi.it]

4.6. Aree ex Paracchi.

Lo stabilimento Paracchi si occupava di tessitura, tintura e appretto di tappeti, la più antica impresa di produzione di tappeti di tutta Italia.
Edificata nel 1901, l’industria subisce molteplici ampliamenti nel corso dei decenni, tra cui l’edificazione nel 1926 della facciata neobarocca progettata dal geometra Norzi.

La dismissione inizia a partire dagli anni ’80, soprattutto a causa del mercato concorrenziale, quando la sede viene spostata in un altro stabilimento di ridotte dimensioni, arrivando alla chiusura definitiva all’inizio degli anni ’90.

[1] www.agostinomagnaghi.it

Figura 146. La facciata dello stabilimento Paracchi, prima del restauro. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

L'area è situata tra Corso Potenza, via Pianezza e il fiume Dora, in una striscia allungata in direzione Nord-Sud nella parte più ad ovest di Spina 3.

Figura 147. Area Paracchi. [Google Earth]

Figura 148. Area Paracchi. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

Il complesso oggi esistente sull'area, progettato nel primo decennio del 2000, su una superficie di circa 15.000 metri quadrati, è un lungo corpo lineare con diverse altezze, dai cinque ai nove piani, con destinazioni:

- nella parte nord, commerciale in un basso fabbricato;
- nella parte centrale, residenziale con 122 appartamenti nell'edificio lineare;
- nella parte meridionale, terziaria con 5.000 metri quadrati di uffici e residenziale con loft per altri 1.000 metri quadrati.

Una parte dell'edificio preesistente è stata mantenuta e recuperata, nella parte a sud. Anch'essa mantenuta, la ciminiera svetta su tutto il Comprensorio Paracchi.

La vicinanza della Dora ha imposto, per motivi di sicurezza, l'assenza di piani interrati adibiti a parcheggio, che trovano posto al piano terreno assieme ad atri e giardini condominiali.

La parte centrale, adibita a residenze, è formata da nove blocchi scala con ciascuno due appartamenti per piano, mentre la parte sud è di altezza ridotta, per creare un collegamento con l'edificio preesistente mantenuto.

Anche la parte dedicata alla sfera commerciale segue la regola dell'assenza di piani interrati. L'intero complesso risulta avere un aspetto movimentato, sia per la disposizione dei blocchi in parte arretrata sia per la scelta dei materiali, mattone e vetro colorato retro smaltato.

Il progetto delle residenze è stato seguito dall'Impresa Rosso, dall'architetto Roberto Fusari, dallo Studio Amirante, e l'architetto Luigi Quaranta.

Il progetto dell'edificio recuperato è stato seguito dall'impresa DE-GA, su progetto dello Studio Cliostraat, che con lo Studio Rolle ha curato anche la progettazione del verde e dei percorsi lungo la sponda del fiume, per un totale di circa 10.000 metri quadrati di giardini e pista ciclabile.

Figura 149. Vista da nord-ovest del Comprensorio. [studioamirante.it]

Figura 150. L'edificio recuperato dell'ex stabilimento Paracchi. [cliostraat.com]

4.7. Aree ex Savigliano.

La Società Nazionale Officine Savigliano, che si occupa principalmente della produzione di materiale fisso e mobile per ferrovie e tramvie, apre il suo stabilimento a Torino nel 1899, al di fuori della cinta daziaria, ampliando la sua produzione ad altri campi metalmeccanici.
La produzione è viva e continua per la tutta la durata delle due Guerre Mondiali, fino agli anni ’70 quando lo stabilimento passa alla società General Electric, per essere definitivamente venduto nel 1999.
Nell’atto della riqualificazione della zona ex Savigliano nell’ambito di Spina 3, si è deciso di mantenere la storica manica su corso Mortara, progettata nel 1917 da Enrico Bonicelli, su vincolo imposto dalla Sovrintendenza, recuperata dallo Studio Granma e Archiland.

Figura 151. Stabilimento della Società Nazionale Officine di Savigliano. [studiogranma.it]

Il nuovo Comprensorio Savigliano è situato tra corso Mortara, via Udine e via Tesso.

Figura 152. Area Savigliano. [Google Earth]

Figura 153. Area Savigliano. [Comune di Torino – Comitato Parco Dora]

I progetti della nuova area sono stati seguiti dagli studi di progettazione architettonica Granma e Archiland tra il 2002 e il 2009, su commissione di SNOS s.p.a.

L'intera area, di circa 42.000 metri quadrati, acquista spazio e un affaccio sul nuovo Parco Dora, grazie alla demolizione della sopraelevata di corso Mortara all'interramento del passante ferroviario al di sotto del fiume Dora.
Il nuovo complesso, oltre alla storica manica, comprende altri sei padiglioni, disposti a pettine, con destinazione ad attività terziaria e commerciale, posti al di sopra di una piastra con al di sotto due piani di parcheggi.
Nell'edificio storico, lungo circa 350 metri, il quale fa da cerniera tra il parco Dora e le nuove realizzazioni retrostanti, troviamo le seguenti destinazioni d'uso:

- al piano terreno, un piccolo centro commerciale;
- ai piani intermedi, uffici ospitanti la società di Seat Pagine Gialle;
- agli ultimi piani, residenze in loft.

I sei padiglioni, inizialmente destinati a funzioni di museo e auditorium, sono ora occupati da attività produttive ed artigianali.
Il progetto è stato seguito dall'Impresa Rosso e dallo Studio Granma.

Figura 154. Comprensorio Savigliano. [studiogranma.it]

4.8. Spina 3: un successo?

Una persona qualsiasi che voglia documentarsi su Spina 3, e più in generale sull'intera Spina Centrale, non trova facilmente riscontri positivi, sia che si tratti di articoli su riviste, sia che si tratti di testi scritti.

"*A Torino i principali interventi si allineano lungo i circa 300 ettari della «spina centrale» e vanno letti nell'ambito delle previsioni del PRG, che individua una serie di quattro comparti dalle vocazioni distinte, risultanti dall'aggregazione di diversi recinti ex industriali.*
A tale logica aggregativa tuttavia non corrisponde un altrettanto forte disegno e controllo delle operazioni.

Emblematico il caso del comparto «spina 3», a vocazione commerciale, terziaria e residenziale. A parte il pregevole quanto eccezionale, data la destinazione d'uso, caso del complesso commerciale e cinema multisala, capace di conferire senso compiuto, agli spazi aperti che articolano i volumi edificati (studio Granma), la logica della costruzione per parti prevale sul disegno del connettivo urbano, con evidenti carenze rispetto al sistema dei trasporti; e, tra gli altri, i lotti residenziali firmati da Isolarchitetti (in collaborazione) e da Ezio Luzi non si possono annoverare tra le loro opere più riuscite.

A fatica, la stessa Amministrazione stenta a ritagliarsi un ruolo di coordinamento e supervisione della qualità, dopo l'infruttuoso tentativo di avvalersi della consulenza di Jean-Pierre Buffi.

Se dei linguaggi neovernacolari di vaga ispirazione gabetti-isoliana che connotano molti interventi del comparto residenziale di «spina 4» si può tacere, l'intervento di «spina 1», a vocazione direzionale e residenziale, è centrato sull'emergenza simbolica e visiva del grattacielo per gli uffici della Regione Piemonte, quasi a riscattare l'anonima e densa cortina edilizia adiacente. […]

Il comparto di «spina 2», a vocazione prevalentemente culturale e universitaria, conferma la difficoltà di pensare l'intervento al di là della sommatoria dei singoli lotti, dove gli edifici, realizzati ex novo o recuperati, compendiano il concetto di monumentalità in quello della grande dimensione. […] una dimensione che, nei comparti residenziali e terziari che completano l'intervento, si trasforma in grottesco fuori scala o in stereotipata evocazione dell'International Style."[2]

Il testo inserito qui sopra riassume un po' tutte le varie tesi recuperabili.
Pur trovando degli spunti positivi in ogni comparto, sembra sempre emergere l'aspetto negativo dai progetti realizzati.
Inevitabile è esprimere un parere personale al riguardo, per delineare meglio l'idea che chiunque può farsi della Spina centrale.

Andare ad agire su aree già così fortemente insediate, con vincoli molto stretti da rispettare, non è sicuramente cosa facile.
La Spina Centrale è così chiamata proprio perché si trova nella parte centrale della città, la parte più urbanizzata ma anche quella con più vicissitudini storiche.
Come si può andare a progettare su aree di tale entità senza riscontrare critiche o problemi? Quali sono le strade più giuste da percorrere?

Le Spine sono aree edificate nel corso di più di un secolo, in cui architetture differenti si incontrano e si integrano.
Affermare che la scelta del nuovo costruito male si integra con l'esistente è un controsenso nella maggior parte dei casi. Perché quando così tante architetture si mescolano tra loro, non è possibile identificarne una sola nuova che meglio si accosterebbe alle esistenti. E per chi afferma che ciò è possibile, quale sarebbe allora la più indicata?

Torino, purtroppo, e sottolineo purtroppo poiché personalmente faccio parte della corrente che vorrebbe una città più all'avanguardia e protesa verso il futuro, che invece ancora così radicata nel passato, è una città molto chiusa, legata appunto a un passato dal quale sembra non volersi mai discostare, una città che non sembra essere ancora pronta a cambiamenti di tale entità quali sono quelli inerenti le spine.
Basti pensare alla vicenda dell'insediamento dei primi grattacieli della città, che hanno portato con sé moltissime lamentele e critiche, annoverando l'importanza intoccabile dello skyline cittadino e dell'unico edificio che può interromperlo, la Mole Antonelliana.

[2] A. BONDONIO, G. CALLEGARI, C. FRANCO, L. GIBELLO (a cura di), *Stop&go: il riuso delle aree industriali dismesse in Italia: trenta casi studio*, Firenze, Alinea, 2005. Pag. 15-16.

Spina 3, nello specifico di questo capitolo, possiede molti e pro insiti nella progettazione e nella successiva edificazione.
È un'area molto grande, la più grande della Spina, dove vi avevano sede stabilimenti che hanno fatto la storia della città.
Agire su territori tanto ampi non è mai semplice: tante, forse troppe sono le variabili da prendere in considerazione, troppe le voci da ascoltare.

Se la tipologia di architettura sicuramente non è delle più effimere, la riqualifica dell'area sicuramente rappresenta un punto di successo. L'intero quartiere è abitato, riqualificato. L'insediamento del nuovo parco non ha portato che benefici ad una città che tanto è abituata ad essere circondata dal verde.
La scelta di cosa mantenere e cosa no è cosa poi da lasciare a chi è più esperto nel campo dell'archeologia industriale piuttosto che del restauro.

Gli aspetti negativi, purtroppo, nascono invece da molteplici punti.
Prima di tutto, l'elemento negativo più importante è stato la mancanza di interazione e comunicazione con i cittadini.
La smania di voler costruire e ricostruire è stata per lo più dettata da un bisogno di investimento ed un conseguente ritorno economico, che poco aveva a che fare con gli interessi dei futuri residenti di Spina 3, che tuttora lamentano la mancanza di numerosi servizi, quali soprattutto quelli inerenti il trasporto pubblico, le scuole e le attività sociali.
Costruire, costruire, costruire… residenze! Ecco il ritorno economico.

Un ulteriore elemento negativo è dato proprio dall'architettura dell'area.
Se agli occhi di un passante inesperto i nuovi edifici possono sembrare nuovi e "giusti", un occhio un po' più critico si renderebbe immediatamente conto di quanti errori sono stati compiuti nella progettazione.
E non tanto per quanto riguarda la progettazione architettonica, che dipende poi un po' più da gusti personali, quanto quella urbanistica.
Ogni Comprensorio risulta progettato a sé, senza connessione con quelli circostanti, né dal lato architettonico né dal lato urbanistico, in questo caso.
A niente pare sia servito creare un masterplan generale di massima, che desse indirizzi comuni di progettazione per le aree.

Proprio per affrontare questi problemi, è nato il Comitato Dora Spina 3, un comitato spontaneo nato nel dicembre del 2004, formato dai residenti del quartiere. L'obiettivo è quello di raccogliere opinioni, indire riunioni e farsi sentire dal Comune, perché solo i residenti, ancor più di un qualsiasi cittadino, possono realmente dare un'opinione viva e sentita sulla zona.

Rimangono ancora alcune aree da completare in Spina 3, forse allora ci si potrà occupare di cambiare e/o migliorare ciò che già esiste. Probabilmente un doppio lavoro facilmente evitabile se solo si fosse agito in maniera diversa in passato.

CAPITOLO QUINTO.
Torino: Spina 4.

Spina 4 rappresenta l'ultimo tratto della Spina Centrale, a cavallo tra Corso Venezia e il Parco Sempione.
È un'area controversa, realizzata in minima parte circa una decina di anni fa e con, da allora, cantieri a cielo aperto che sembrano non terminare mai.
Numerose sono le proteste dei residenti, che a gran voce si fanno sentire per trovare rimedio a una situazione che da troppo tempo va avanti, ma che soprattutto non sembra trovare miglioramenti nel breve periodo. Lamentele che, in seguito, saranno analizzate nel particolare, analizzando caso per caso quelle che sono le realizzazioni effettuate e i progetti in via di esecuzione, anch'essi con pro e contro da valutare.

L'area interessata è compresa tra Corso Vigevano, via Stradella, Corso Venezia, il Parco Sempione fino a Corso Grosseto e via Cigna.

Figura 155. Spina 4. [MuseoTorino]

Sono attualmente in atto dei concorsi, su indirizzi progettuali forniti dal Comune, per il completamento dell'area.

I punti cui si farà particolare riferimento sono:

- il rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti, inclusi quelli dedicati alla mobilità pubblica e privata, quali la stazione ferroviaria Rebaudengo, l'inserimento della linea metropolitana 2 e il viale della Spina Centrale;
- gli edifici posti attorno alla nuova piazza che funge da ingresso da nord alla città;
- il nuovo costruito che si protende verso parco Sempione e il rapporto instauratosi tra verde e costruito;
- una caratterizzazione uniforme per il costruito;
- la progettazione degli spazi aperti, in particolare quelli di connessione con il verde esistente e quelli legati alla mobilità pubblica.

5.1. Localizzazione e caratteristiche di Spina 4.

L'area, che fa parte della Circoscrizione 5 e 6 di Torino, è compresa tra i quartieri:

- a ovest, Borgata Vittoria;
- a nord-est, Rebaudengo;
- a est, Barriera di Milano;

L'area interessata è compresa tra Corso Vigevano, via Stradella, Corso Venezia, il Parco Sempione fino a corso Grosseto e via Cigna.

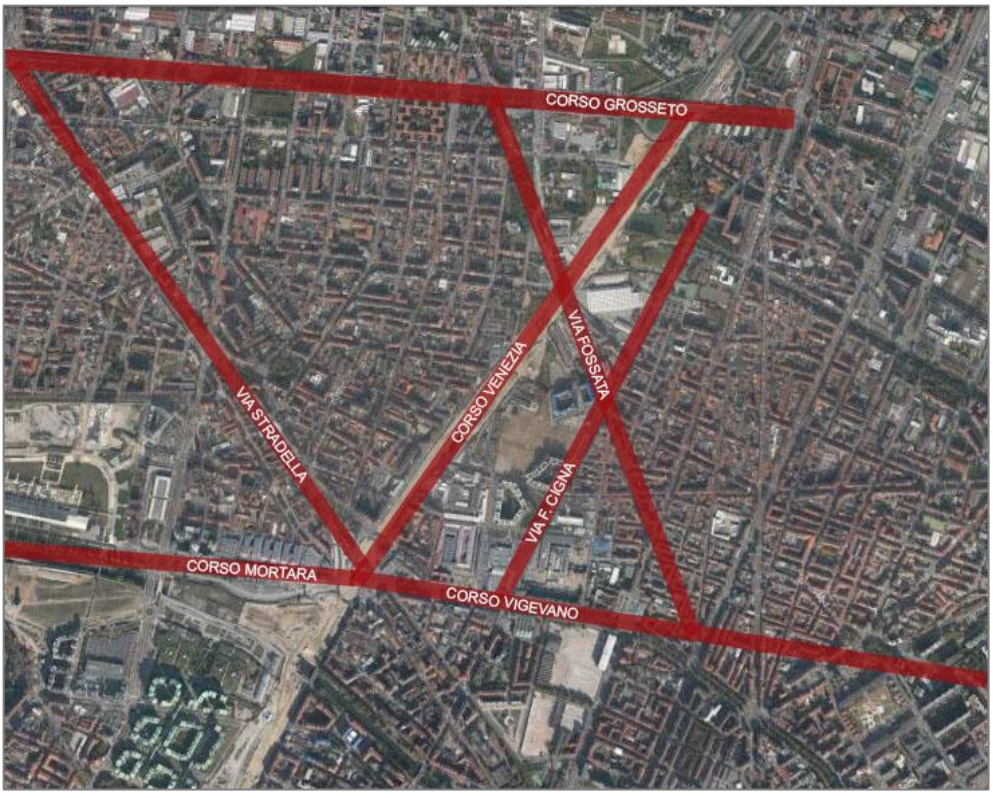


Figura 156. Principali arterie di comunicazione di Spina 4. [Google Earth]

Nelle pagine seguenti sono indicate le caratteristiche principali della Spina:

- la localizzazione all'interno del Piano Regolatore Generale;
- la viabilità esistente e prevista;
- l'inquadramento fotografico;
- la localizzazione della viabilità e dei servizi urbani e di quartiere.

Zone normative

- **Zona urbana centrale storica**
- **Zone urbane storiche ambientali**
- **Zone urbane consolidate residenziali miste:**
- 2.00 — 2,00 mq SLP/mq SF
- 1.35 — 1,35 mq SLP/mq SF
- 1.00 — 1,00 mq SLP/mq SF
- 0.60 — 0,60 mq SLP/mq SF
- 0.40 — 0,40 mq SLP/mq SF
- **Zone a verde privato con preesistenze edilizie**
- TE a — Attivita' terziarie Servizi (lettera corrispondente alla classificazione)
- **Zone urbane consolidate per attivita' produttive**
- **Zone consolidate collinari:**
- 0,07 mq SLP/mq SF
- TE AR — Attivita' terziarie Attivita' ricettive
- R1 — Area normativa R1
- 0,20 mq SLP/mq SF
- R2 M1 — Area normativa R2 Area normativa M1
- AR — Attivita' ricettive Servizi (lettera corrispondente alla classificazione)
- 0,60 mq SLP/mq SF
- TE — Attivita' terziarie
- **Zone boscate**
- 1.1 — **Zone urbane di trasformazione:** (denominazione ambito)
- Viabilita'
- Servizi
- Impianti Sportivi
- Continassa - Ambito di riqualificazione

Concentrazione dell'edificato, destinazione d'uso prevalente:

- Residenza
- Attivita' terziarie e attrezzature di servizio alle persone e alle imprese
- Residenza - Attivita' terziarie
- Attivita' produttive
- Attrezzature di interesse generale (Universita', Casa della Musica, ecc.)
- Attivita' ricettive
- Commercio: grande distribuzione
- Eurotorino - Parco tecnologico
- Lingotto - Centro polifunzionale

Aree normative

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

Edifici di interesse storico

Edifici di particolare interesse storico con segnalazione del gruppo di appartenenza:

1 Edifici di gran prestigio
2 Edifici di rilevante valore storico
3 Edifici di valore storico ambientale
4 Edifici di valore documentario
5 Edifici e manufatti speciali di valore documentario

- Pertinenza storica
- Edifici caratterizzanti il tessuto storico

Altre prescrizioni

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

Aree per Servizi

Servizi pubblici S

Servizi zonali (art.21 LUR):

- i — Istruzione inferiore
- a — Attrezzature di interesse comune
- v — Spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport
- p — Parcheggi
- am — Mercati e centri commerciali pubblici
- ar — Servizi tecnici e per l'igiene urbana

Servizi sociali ed attrezzature di interesse generale (art. 22 LUR):

- s — Istruzione superiore
- h — Attrezzature sociali, sanitarie e ospedaliere
- v — Parchi pubblici urbani e comprensoriali

Altre attrezzature di interesse generale:

- u — Istruzione universitaria
- cr — Centri di ricerca
- e — Residenze collettive
- t — Attrezzature e impianti tecnologici
- m — Impianti di interesse militare
- c — Cimiteri
- f — Uffici pubblici
- ac — Campeggi
- an — Aree per campi nomadi
- as — Aree per spettacoli viaggianti
- z — Altre attrezzature di interesse generale

Servizi privati SP:

- a — Servizi per l'istruzione, attrezzature sociali, assistenziali, per residenze collettive, per attivita' sanitarie, sportive, culturali
- v — Impianti e attrezzature sportive
- o — Attrezzature per lo spettacolo
- b — Fondazioni culturali
- 1.a — **Aree da trasformare per servizi:** (denominazione ambito)
- Viabilita'
- Servizi

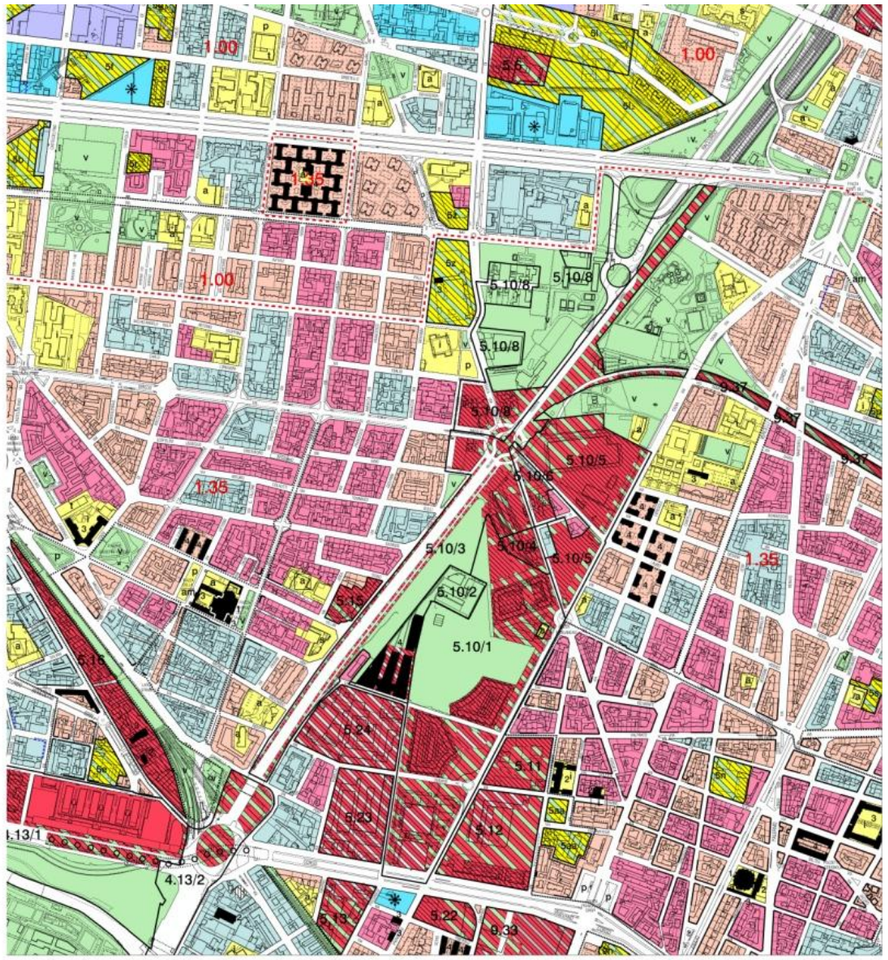
Concentrazione dell'edificato, destinazione d'uso prevalente:

- Residenza
- Attrezzature di servizio alle persone e alle imprese
- Eurotorino - Parco tecnologico
- **Aree a Parco**

Parchi urbani e fluviali: P1, P18, P19, P20, P21, P22, P23, P24, P25, P26 P27, P28, P29, P30, P31, P32, P33.

Parchi collinari: P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15, P16.

- P.17 Basse di Stura - cfr Scheda normativa "BASSE DI STURA"
- Area di concentrazione edilizia del sub-ambito 4 del P.17 Basse di Stura



Nuovo Piano Regolatore Generale

Progetto: Gregotti Associati Studio
- Augusto Cagnardi
- Pierluigi Cerri
- Vittorio Gregotti

Nuovo PRG approvato con deliberazione Giunta Regionale n. 3 - 45091 del 21 Aprile 1995 pubblicata sul B.U.R. n. 2 del 24 Maggio 1995.

Elaborato aggiornato con le variazioni al PRG approvate alla data del 28 Febraio 2014.

Legenda

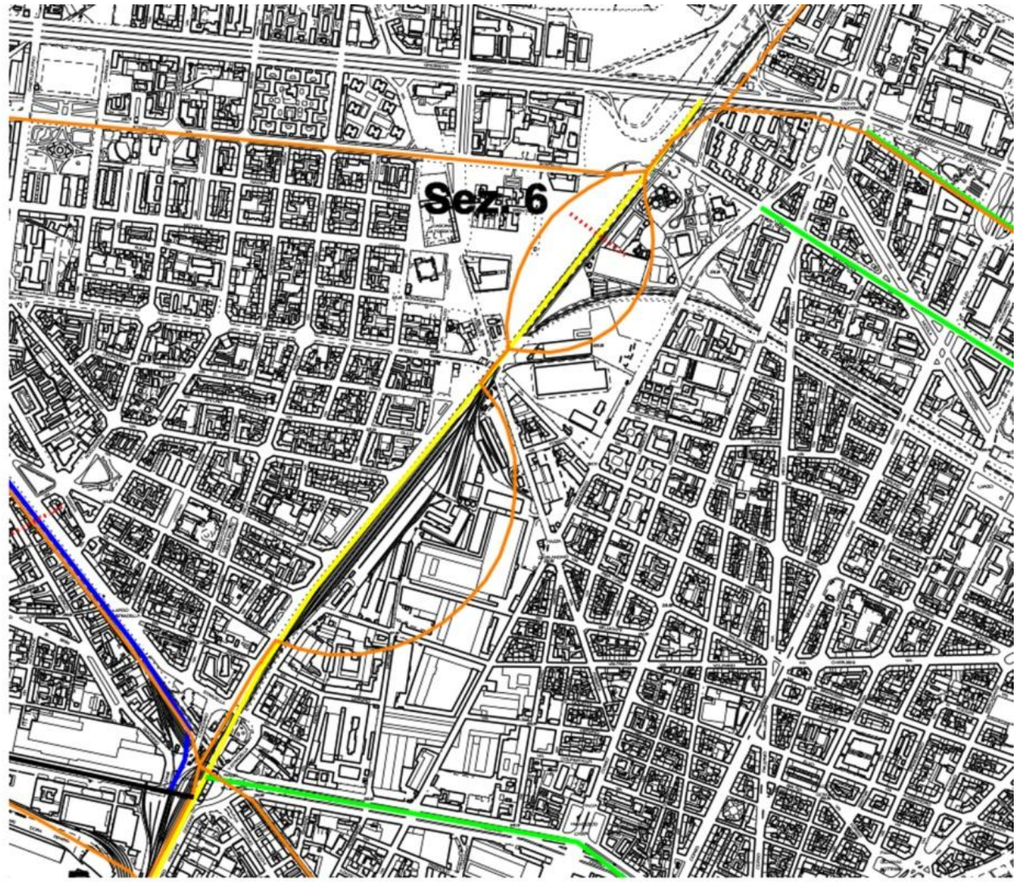
Viali urbani di progetto	
Viali storici	
Viali e corsi storici da riqualificare	
Viali pedonali	
Strade di scorrimento di progetto	
Percorsi ciclopedonali	
Percorsi pedonali principali collinari	
Percorsi pedonali collinari	
Percorsi storici collinari	
Ponti di progetto	
Confine comunale	

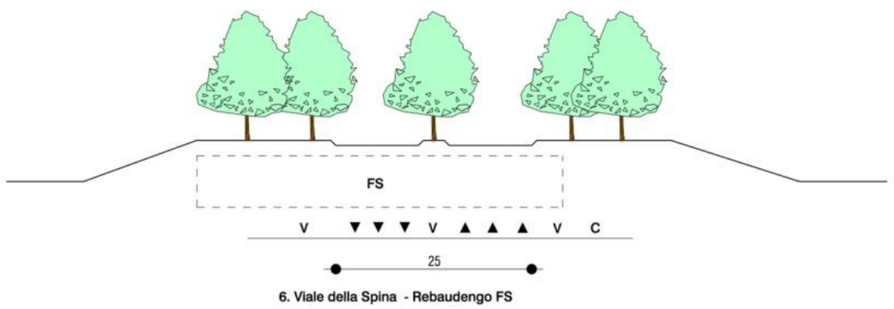
Nuovo Piano Regolatore Generale

Progetto: Gregotti Associati Studio
- Augusto Cagnardi
- Pierluigi Cerri
- Vittorio Gregotti

Nuovo PRG approvato con deliberazione Giunta Regionale n. 3 - 45091 del 21 Aprile 1995 pubblicata sul B.U.R. n. 2 del 24 Maggio 1995.

Elaborato aggiornato con le variazioni al PRG approvate alla data del 28 Febraio 2014.





6. Viale della Spina - Rebaudengo FS

Inquadramento fotografico di Spina 4.

01. Vista da via Cigna.

02. Vista da via Gressoney.

03. Vista da via Cigna.

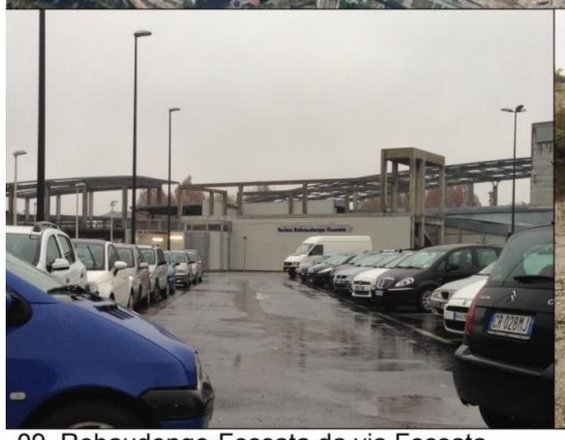
04. Vista da via Cigna.

05. Vista da via Fossata.

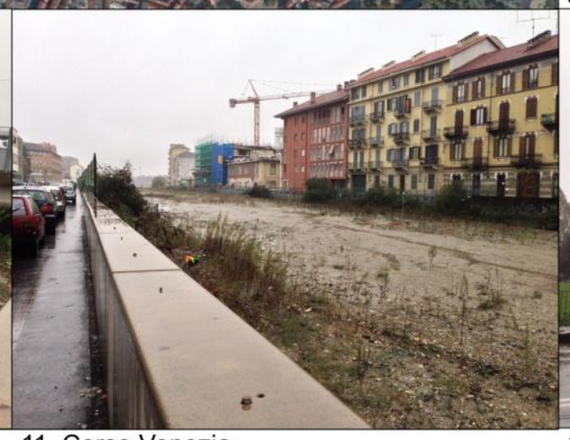
06. Lo stabilimento Gondrand da via L. Rossi.

07. Vista da via Ala di Stura.

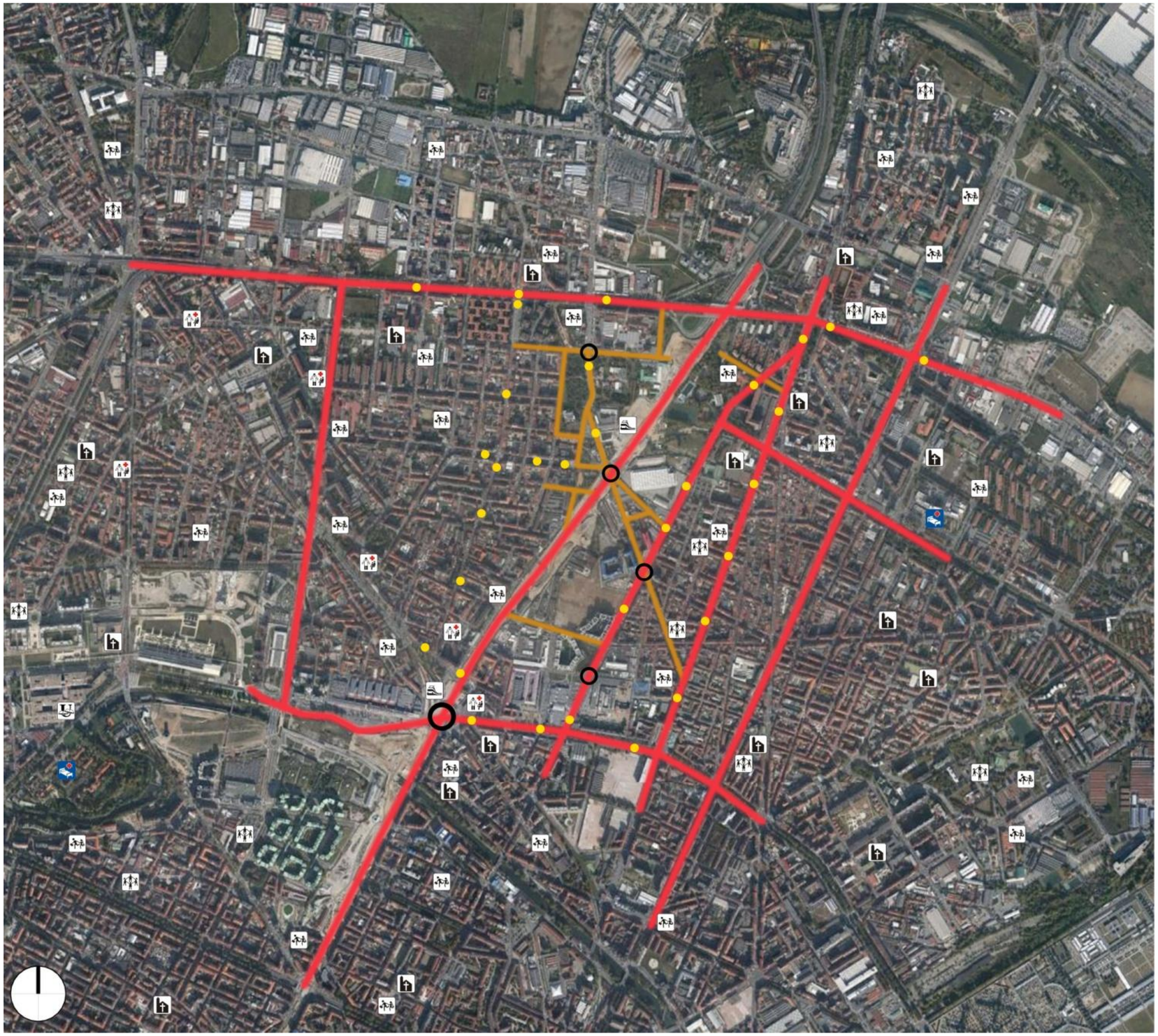
08. Vista da via Fossata.


09. Rebaudengo-Fossata da via Fossata.

10. Corso Venezia.


11. Corso Venezia.

12. Parco Sempione da via Cigna.



LEGENDA

Viabilità coinvolta in Spina 4

- Strade ad alta percorrenza
- Strade a bassa percorrenza
- Rotatorie
- Stazioni ferroviarie
- Fermate autobus/tram

Servizi di Quartiere

- Scuola dell'infanzia
- Istruzione
- A.S.L.
- Edifici di culto

Servizi Urbani

- Università
- Ospedale

La mappa mostra le principali caratteristiche urbanistiche di Spina 4

L'area risulta ben servita dal trasporto pubblico e dalla viabilità urbana, sia per quanto riguarda le strade con traffico intenso, sia per le strade rionali a traffico ridotto, di nuova progetazione e già preesistenti.

Al contempo risultano un numero adeguato di servizi all'interno della Spina stessa, considerando anche il fatto che l'area si trova in un contesto già fortemente urbanizzato.

5.2. Gli strumenti urbanistici.

La vicenda di Spina 4 inizia con la redazione del Piano Regolatore Generale del 1995.
Nel corso degli anni, l'area subisce numerose variazioni di programma.

- Nel 1994, avviene l'attuazione dei PRIU – Programmi di Riqualificazione Urbana.
- Il 27 gennaio 1999, viene firmata la Variante al PRG, con Accordo di Programma.
- Il 15 novembre 2004, è approvata la prima variante all'Accordo di Programma.

Qui di seguito, alcuni stralci dell'Accordo di Programma e delle due successive varianti.

- 27 Gennaio 1999 – Accordo di Programma per la definizione e l'attuazione del Programma di Riqualificazione Urbana "SPINA 4".

I Programmi di Riqualificazione Urbana (PRIU) hanno ad oggetto il recupero edilizio e funzionale di ambiti urbani, secondo proposte unitarie di opere di urbanizzazione primaria e secondaria ed interventi di edilizia residenziale e non residenziale che contribuiscano al miglioramento della qualità della vita e che inneschino processi di riqualificazione fisica dell'ambito considerato. […]

In data 20/1/1998, veniva sottoscritto il Protocollo d'intesa avente ad oggetto l'attuazione e il finanziamento del PRIU "Spina 4", tra Ministero LL.PP., Regione Piemonte e Città di Torino. […]

Il programma "Spina 4" interessa parte della Zona Urbana di Trasformazione "5.10 Spina 4" del P.R.G. ed il precedente ambito 5.20 , per una superficie territoriale complessiva di 149.953 mq., collocata lungo il passante ferroviario, in massima parte di proprietà privata (136.444 mq.), su cui insistono fabbricati industriali dismessi e. per una minima parte di proprietà comunale (13.509 mq.).

Il programma prevede la realizzazione, previa demolizione di fabbricati industriali, di insediamenti residenziali ed ASPI (commercio al dettaglio, attività artigianali, ecc.), e relativi servizi pubblici. Complessivamente si prevede una SLP pari a 87.270 mq. (81.866 di proprietà privata e 5.404 mq. di proprietà comunale), di cui a residenza un minimo di 77.492 mq. ed un massimo 87.270 mq., ad ASPI un massimo di 9.778 mq., e con 94.800 mq. a servizi.

- 15 Novembre 2004 – Programma di Riqualificazione Urbana "Spina 4" – Variante.

Il progetto della Variante di P.Ri.U. mantiene sostanzialmente invariata la struttura e l'articolazione degli interventi di trasformazione che possono essere funzionalmente così suddivisi:

- un'area affacciata su corso Vigevano destinata ad attività commerciali (per circa 7800 mq.), la quale si presenta come utile connessione urbana fra l'area essenzialmente residenziale posta lungo va Cigna e il carattere più propriamente urbano di corso Vigevano;
- un insediamento residenziale compreso tra via Cigna e via Gressoney integrato da attività di servizio alle persone e alle imprese (S.L.P. mq. 1900 A.S.P.I.);
- un insediamento residenziale compreso tra la via Fossata e i Docks Dora il quale comprende anche gli interventi di edilizia residenziale pubblica dell'A.T.C.;
- una grande area verde posta tra l'insediamento di cui sopra e la prosecuzione di via Gressoney, con una significativa apertura sulla stessa via Cigna a beneficio dei preesistenti tessuti, ad est della medesima;
- una fascia verde ubicata lungo il nuovo tratto di viabilità in progetto per il prolungamento di via Cervino, che funge da filtro e separazione tra il complesso commerciale e il complesso residenziale che su di essa si affacciano.

Le modifiche introdotte per gli insediamenti commerciali lungo corso Vigevano e via Cigna consistono in un modesto ampliamento della superficie fondiaria ed in una diversa distribuzione della concentrazione edificatoria che risulta ora divisa in due blocchi.

Per ciò che concerne gli insediamenti residenziali delle UMI II e IV si è ritenuto doversi migliorare, rispetto al progetto del P.Ri.U. originario, l'articolazione dei volumi dell'edificato sia per esigenze funzionali e di composizione architettonica, sia per movimentare in modo più armonico lo skyline.

Tutti gli spazi per i servizi pubblici (il cui fabbisogno minimo è di mq. 94.578) sono reperiti all'interno del P.Ri.U. a raso e in sottosuolo.

Particolare attenzione è stata posta allo studio della nuova via Gressoney che avrà ruolo fondamentale in previsione dei flussi di traffico connessi all'insediamento commerciale.

Il progetto del verde prevede ampie porzioni trattate a prato e differenti tipologie di essenze arboree le quali individueranno i percorsi pedonali, faranno da ombreggiamento e mascheramento per le aree destinate a parcheggio o più semplicemente arrederanno le zone pavimentate su soletta e le zone a prato.

L'area verde più ampia e importante è racchiusa e protetta dagli insediamenti residenziali, ma al tempo stesso risulta di forte percezione dalla via Cigna.

Proprio in relazione alla progettazione delle aree verdi in sede di modifica del P.Ri.U. si sono approfondite le tematiche connesse alla realizzazione di un grande spazio verde attrezzato che si inserisce sul luogo di un ex sito industriale e che porta ancora i segni delle attività precedenti.

La fascia verde posta lungo il nuovo tratto di via Cervino, tra il complesso commerciale della UMI I e il complesso residenziale della UMI II, ha funzione di quinta visiva oltre che di spazio di incontro e ritrovo; mentre la porzione di più ridotte dimensioni localizzata tra la via Cigna e il nuovo tratto di via Cervino costituisce attestamento naturale e porta di ingresso alla grande zona verde attrezzata nonché un percorso pedonale ideale per chi vuole raggiungere dai "bordi" il "centro" del progetto.

5.3. Il percorso negli anni di Spina 4.

5.3.1. Dagli stabilimenti del '900 al nuovo PRG.

Fin dall'inizio del '900, l'area è sempre stata occupata da numerosi stabilimenti industriali, che si sono succeduti nel corso degli anni, oltre alla presenza di una cascina.

La Cascina Fossata ha origini seicentesche, e nel corso dei secoli è passata di proprietario in proprietario subendo diverse modifiche impiantistiche.
Attiva ancora fino agli anni '50 del Novecento, risulta oggi abbandonata e in pessime condizioni strutturali, con crolli che si susseguono nel corso degli anni.
Rientra a far parte del progetto di bonifica e recupero dell'intera area, con probabile destinazione futura a social housing.

Figura 157. Cascina Fossata, 2012. [MuseoTorino]

Le Fonderie Poccardi, con una sede in via Cervino 68, tra Corso Venezia, via Gressoney, via Cervino e via Valprato, sono presenti nell'area dal 1906, su progetto dell'ingegner Corrado Gay.
Attualmente l'edificio per uffici è occupato dal Poliambulatorio LARC, mentre lo stabilimento industriale è stato demolito per lasciar spazio ad aree residenziali.

Figura 158. L'ex palazzina uffici della fonderia Poccardi, ora sede del LARC. [MuseoTorino]

I Docks Dora è un complesso di magazzini generali costruito nel secondo decennio del Novecento, in una zona agevole sia per la vicinanza con la ferrovia che per la vicinanza con i grandi stabilimenti industriali del periodo.
Dismessi dagli anni '60, l'intero complesso è stato rifunzionalizzato con differenti destinazioni d'uso: commercio, terziario, manifestazioni artistico - culturali, gallerie d'arte, studi di architettura, …

Figura 159. I Docks Dora da via Valprato, 2010. [MuseoTorino]

La Metallurgica Piemontese, fondata nel 1939, si occupa di commercio, distribuzione e lavorazione dei prodotti siderurgici, accessori per l'edilizia, rottami ferrosi e non ferrosi.
La Gondrand, in un'area di circa 20.000 metri quadrati, si occupa di traslochi, spedizioni, imballi e deposito.

Dismessi gli stabilimenti industriali negli anni '80, in concomitanza con le dismissioni che stanno avvenendo nel resto della città, il primo segnale che sembra voler affrontare il problema in questa area sembra venire dallo Studio di Gabetti e Isola, che propongono nel 1990 una prefigurazione di piano.
Il progetto propone due aree verdi di forma ellittica che trovano un punto d'incontro nella stazione ferroviaria Rebaudengo.
Il polo terziario è posto al centro dell'area, con quattro torri poste al di sopra di una piastra ospitante servizi connessi alla stazione ferroviaria.

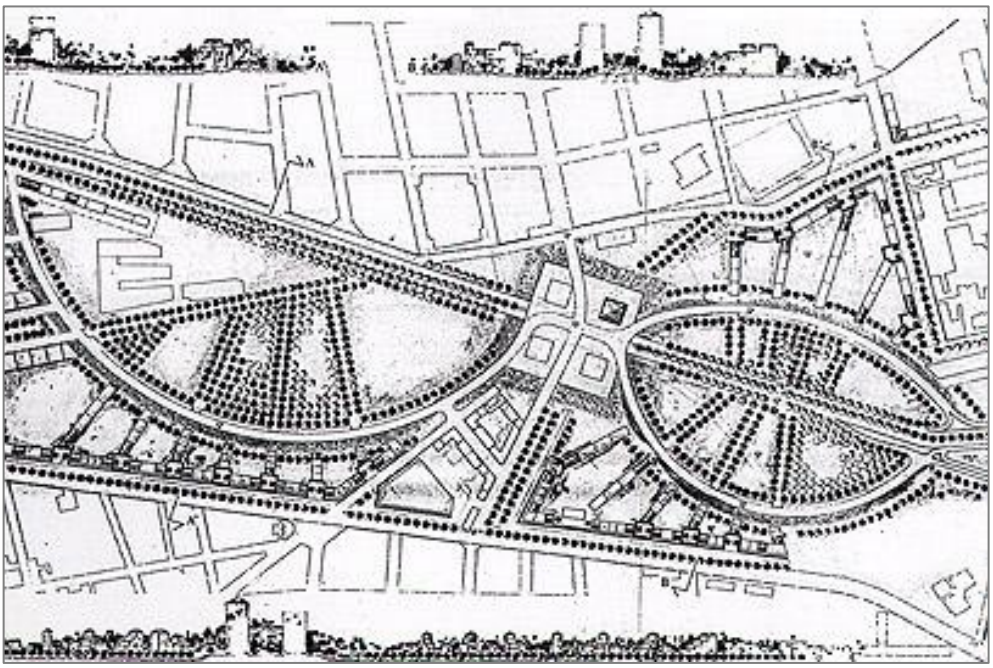


Figura 160. Piano proposto per Spina 4. [isolarchitetti.it]

Con il Piano Regolatore Generale, approvato nel 1995, l'area è denominata Spina 4, entrando a far parte del sistema Spina Centrale.
Accolta la proposta di Gabetti e Isola, l'obiettivo è di trovare la perfetta integrazione tra la nuova area e l'inserimento delle nuove strutture riqualificate di servizio, quale appunto la stazione di Rebaudengo.

Nel 1996, è stato approvato un Programma Integrato "Ambito 5.10/5 – Spina 4: Gondrand – Metallurgica Piemontese".
Nell'ambito di trasformazione urbana denominato Spina 4 è prevista, a seguito dell'interramento del tracciato nord-sud della linea ferroviaria, la realizzazione del viale della Spina Centrale con una grande rotonda in sostituzione della sopraelevata di via Breglio. A ovest del viale sarà realizzata la nuova stazione Fossata-Rebaudengo, mentre a est si attesterà la linea 2 di metropolitana.
Sull'area interessata dal presente Programma Integrato di Riqualificazione Urbana, attualmente insistono fabbricati di proprietà delle società Gondrand e Metallurgica Piemontese, di cui si prevede la ricollocazione, rispettivamente, in zona Vadò e SITO Interporto, mentre la società Carlini verrà ricollocata all'interno dell'ambito di trasformazione in questione.

Il PRG vigente prevedeva i seguenti mix funzionali: residenza max 35%, ASPI max 40%, Eurotorino min 25% mentre la presente ipotesi di trasformazione prevede max 70% residenza e min 30% ASPI/Eurotorino. Inoltre è previsto l'abbattimento del fabbricato residenziale posto in via Cigna 173 e la contestuale ricostruzione della SLP esistente nell'area in questione, in ordine alla risistemazione di via Cigna con larghezza omogenea di 35 m, tra le opere di urbanizzazione a scomputo dei relativi oneri dovuti. Analogamente si procederà riguardo alla risistemazione di via Lauro Rossi, e alla realizzazione di nuove vie pedonali interne a proseguimento di via Rondissone e della nuova via del Parco.

Dopo la prima variante al PRG, con la creazione dell'Accordo di Programma, nel 1999, e la prima Variante all'Accordo di Programma del 2004, il passo successivo si ha con la Variante 200.

5.3.2. La Variante 200.

Con la decisione di realizzare la linea 2 della metropolitana, nasce la prospettiva di poter agire sulla città in maniera differente rispetto a quanto si era previsto con il Prg.

La Variante 200, approvata nel 2010, prevede la riqualifica di circa un milione di metri quadrati di aree industriali dismesse, poste agli estremi della nuova linea metropolitana: a nord Rebaudengo e Barriera di Milano, a sud Mirafiori.

In realtà, l'idea per il momento pare sia sfumata, a causa degli ingenti fondi che servirebbero per la sua realizzazione, fondi che sono stati difficili da trovare per la realizzazione per la prima linea, di cui è prevista un'estensione, non ancora realizzata.

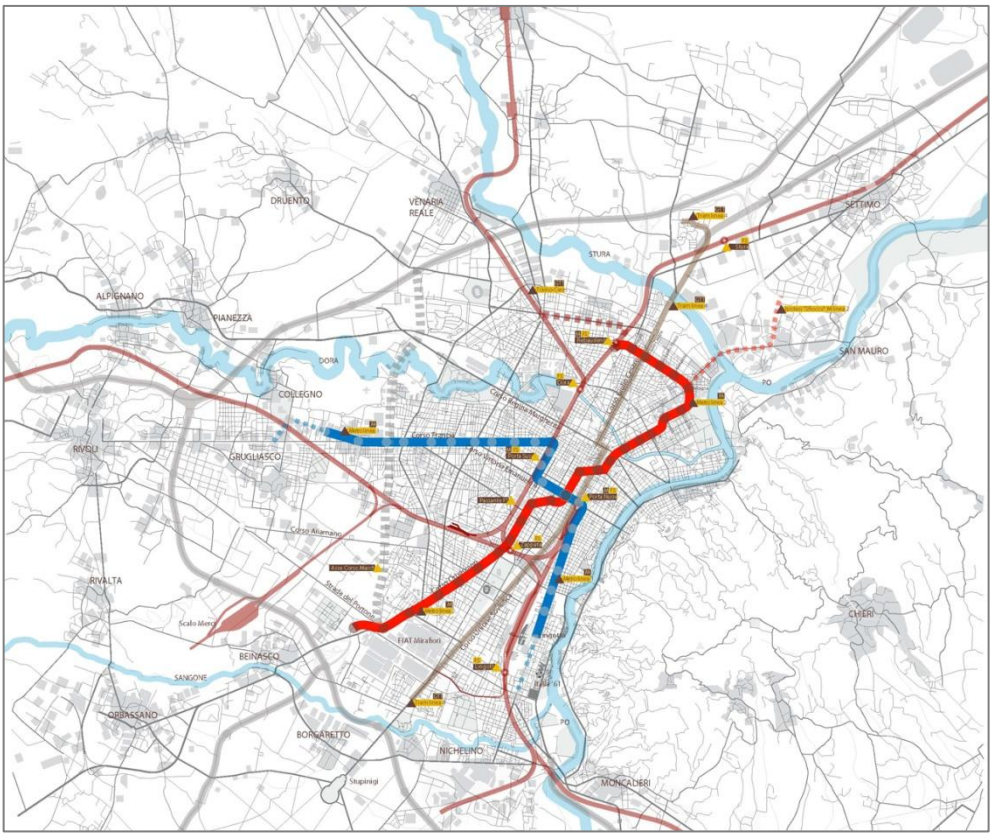


Figura 161. Il tracciato delle linee metropolitane: in blu la linea 1, in rosso la linea 2. [Comune di Torino]

Il tracciato della linea 2 della metropolitana avrebbe come direzione nord – sud-ovest:

- Porta Nuova sarà il fulcro dove avverrà l'interscambio con la linea 1;
- in direzione nord, le stazioni principali saranno via Roma, Piazza Castello, lo scalo merci dismesso di Torino Vanchiglia, via Gottardo e Torino Rebaudengo Fossata;
- in direzione sud, avremo un collegamento con via Sacchi, il Politecnico, Corso Orbassano in Santa Rita, fino alla Fiat Mirafiori.

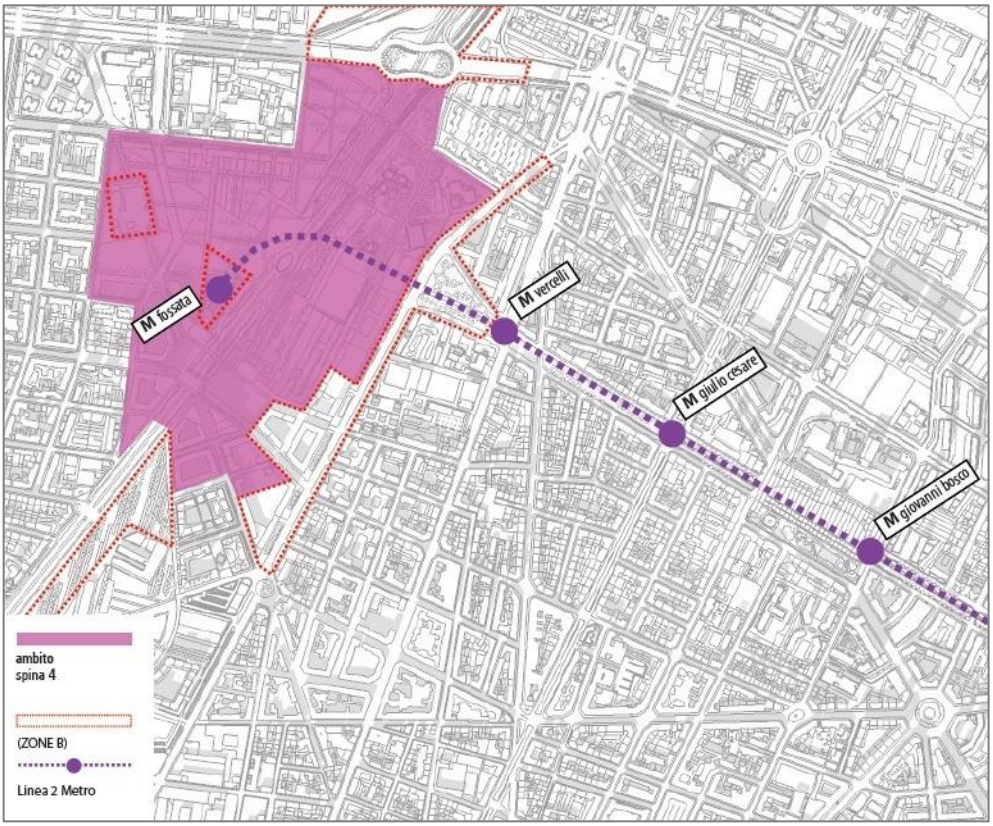


Figura 162. Spina 4. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano.]

La Variante 200 è uno strumento urbanistico che prevede la modifica di alcuni parametri del Piano Regolatore Generale di Torino, approvato nel 2010.

Il progetto è suddiviso in due ambiti:

- Spina 4, di circa 165.000 metri quadrati;
- Scalo Vanchiglia, di circa 750.000 metri quadrati.

L'idea base è di creare un parco lineare che percorrerà lo stesso tragitto della nuova linea metropolitana, esattamente al di sopra di essa, collegando direttamente i due nuovi quartieri di Spina 4 e Scalo Vanchiglia.

Per la realizzazione della Variante era prevista la costituzione di una Stu, Società di trasformazione urbana, mista pubblica - privata con la partecipazione del Comune di Torino, della Provincia di Torino, della Regione Piemonte e di soci investitori privati, la quale seguisse e gestisse la progettazione e l'economia delle nuove realizzazioni.

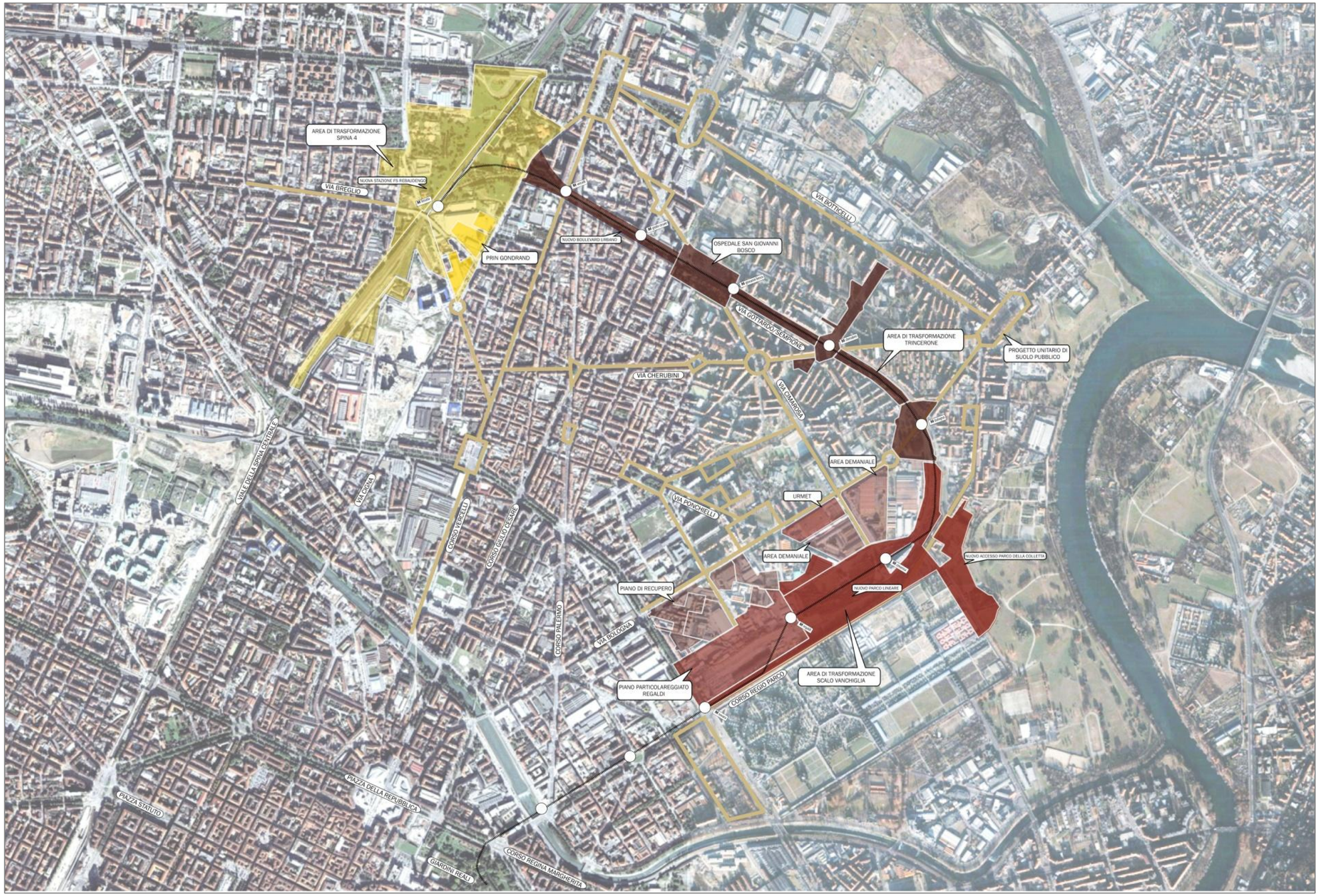


Figura 163. La Variante 200. [barrieracentro.it]

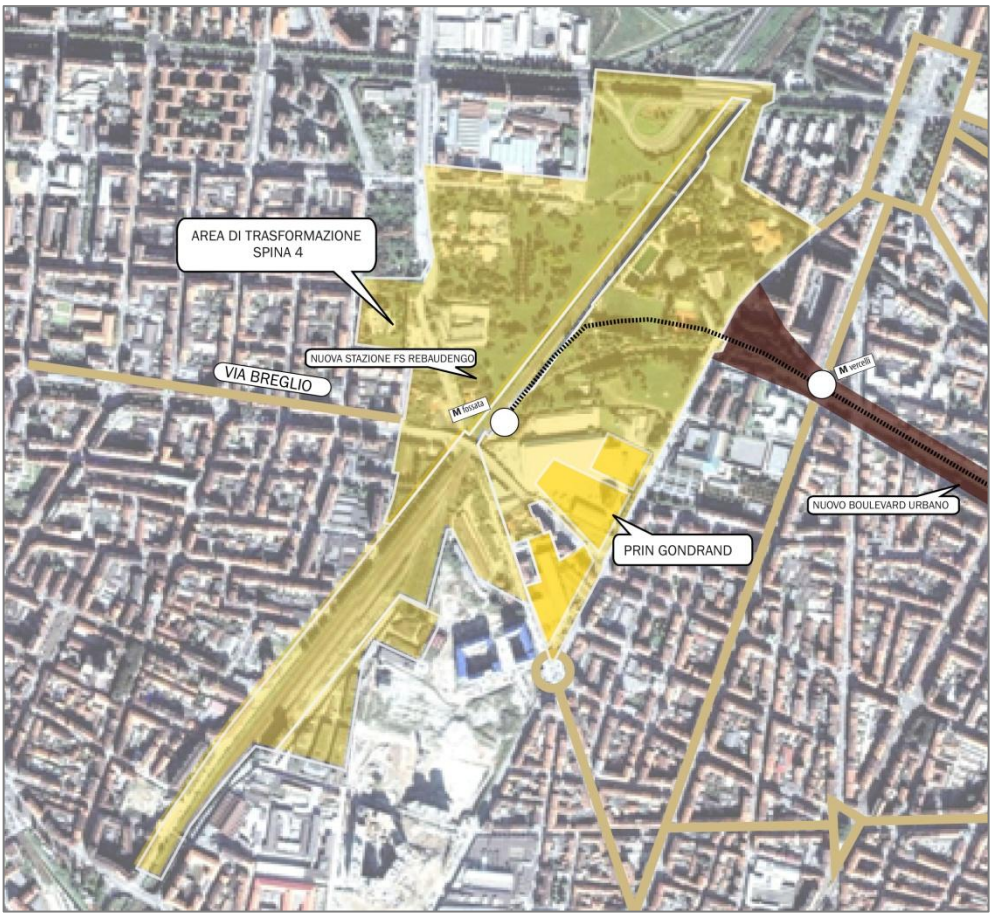


Figura 164. Spina 4 nella Variante 200. [barrieracentro.it]

5.3.3. Il concorso "La Metamorfosi".

Nel 2010 il Comune di Torino, con la collaborazione della Fondazione dell'Ordine degli Architetti e dell'Urban Center Metropolitano, ha indetto un concorso internazionale di idee, "La Metamorfosi", per riqualificare aree del quadrante nord e nord-est della città, ossia quelle interessate dalla futura realizzazione della linea 2 della metropolitana: le aree facenti parte della Variante 200.

Gli ambiti interessati individuati sono stati tre:

- Spina 4, con nessun vincitore;
- Sempione – Gottardo, vinto da PROAP Estudos e Projectos de Arquitectura Paisagista;
- Scalo Vanchiglia, vinto da Pietrolucci Studio Associato.

Spina 4 non ha avuto nessun vincitore, perché nessun progetto sembrava rispecchiare le richieste del bando.
La mancata vittoria di uno studio sottolinea la difficoltà che si riscontra nell'analisi e nella riprogettazione di aree un tempo o tuttora occupate da stabilimenti industriali, o semplicemente la volontà di non accontentarsi, come forse è successo in passato, ma di aspettare il progetto giusto per ottenere una reale "riqualificazione".

Degli studi partecipanti al Concorso, quattro risultati menzionati: pur non avendo rispettato tutte le richieste, propongono un'idea innovativa.

Lo Studio MARC propone tre grandi elementi con scopo multifunzionale e una grande rotonda per attività sociali.

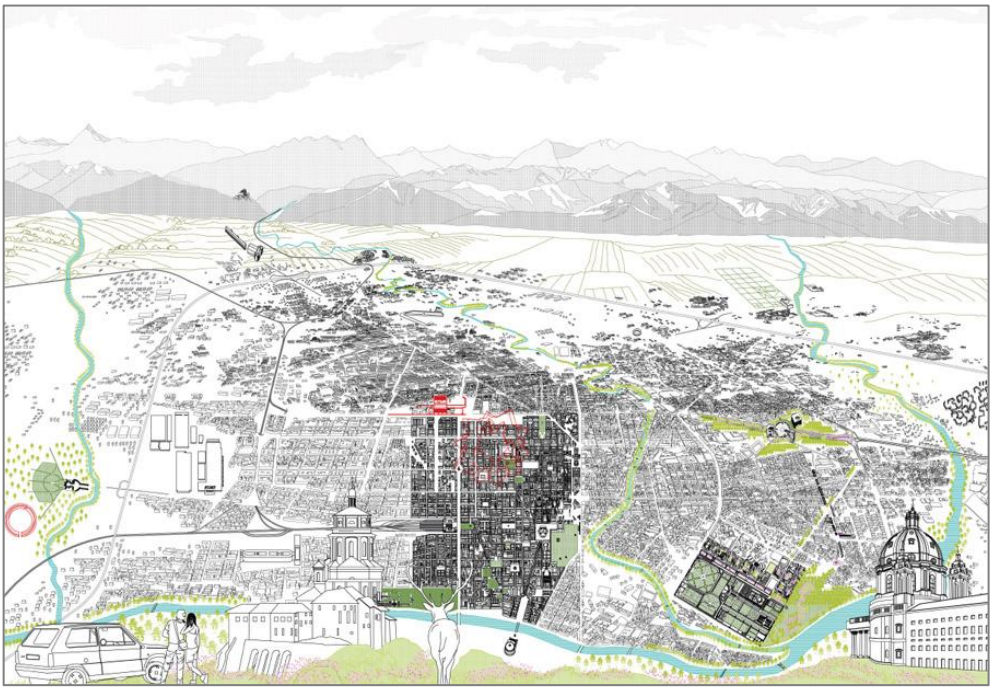


Figura 165. La proposta dello Studio MARC per il Concorso "La Metamorfosi". [Comune di Torino]

Lo Studio Buffi Associés propone una piazza carrabile con un piccolo dislivello atto a smorzare il traffico, che poco convince la commissione, soprattutto anche per la genericità dei disegni degli edifici proposti.

Figura 166. La proposta dello Studio Buffi Associés per il Concorso "La Metamorfosi". [Comune di Torino]

L'architetto Graziella Roccella propone, discostandosi dalle direttive guida del bando, una piazza disposta lateralmente alla Spina.

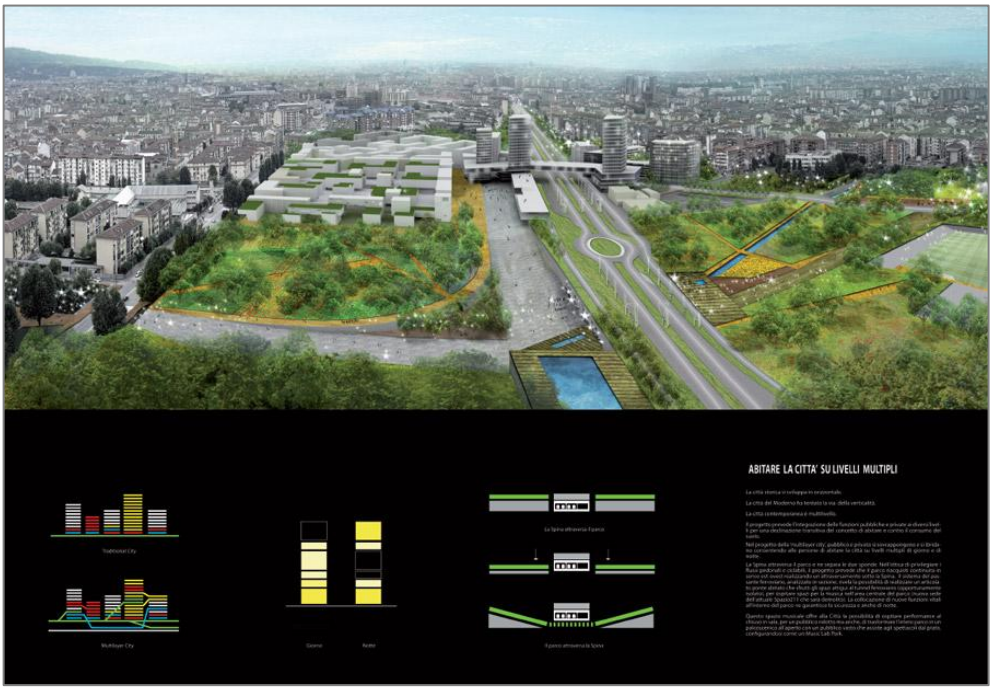


Figura 167. La proposta dell'architetto Roccella per il Concorso "La Metamorfosi". [Comune di Torino]

Infine, lo Studio Dogma propone l'inserimento di tredici torri a sud della nuova piazza, rendendo forse il progetto un po' troppo rigido nella sua strutturazione.

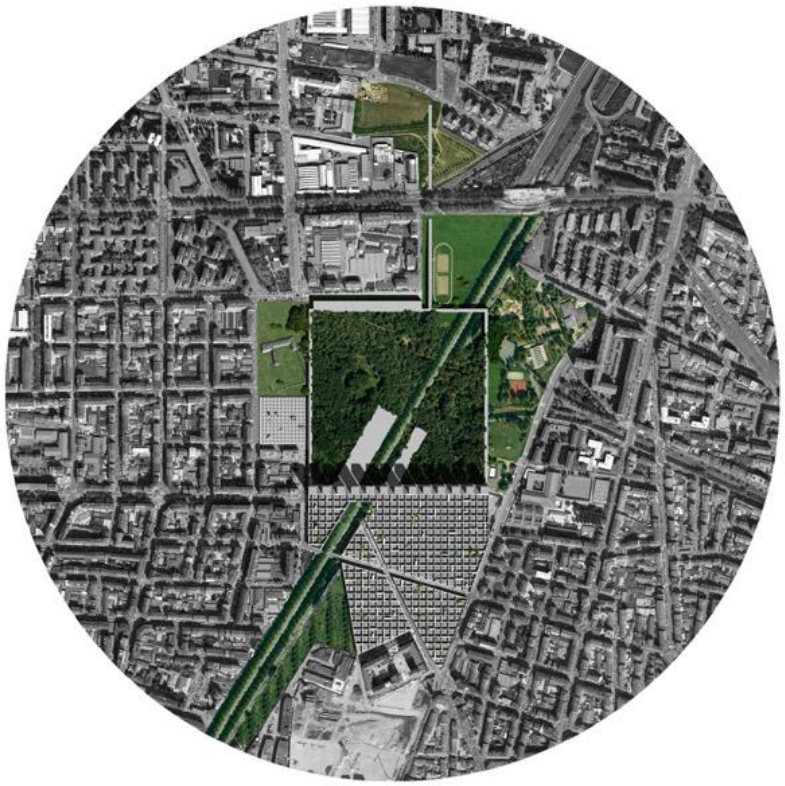


Figura 168. La proposta dello Studio Dogma per il Concorso "La Metamorfosi". [Comune di Torino]

5.4. Spina 4 oggi.

La realizzazione di Spina 4, o meglio di una parte di essa, è avvenuta a partire dal 2000.
Le aree edificate sono suddivise in tre parti:

- Parco Cigna, tra via Cigna, via Valprato e via Gressoney;
- Via Valprato;
- Piazza Ghirlandaio.

I nuclei residenziali, nonostante siano stati consegnati al più tardi nella primavera del 2006, risultano ancora circondati da aree di cantiere, non accessibili al pubblico.
Questo soprattutto per quanto riguarda gli edifici siti in piazza Ghirlandaio, dove la piazza in sé non accessibile ma tuttora completamente chiusa da barriere.

Figura 169. Spina 4, via Cigna. [MuseoTorino]

Figura 170. Spina 4, proposta progettuale. [Urban Center Metropolitano]

Nonostante la progressiva dismissione delle aree industriali presenti nella zona di studio, la tipologia di popolazione non ha però subito grandi cambiamenti.

Statisticamente, è stato rilevato che la maggior parte dei residenti insediatisi in Spina 4 è composta da nuclei famigliari di 2 persone, con un'età media compresa soprattutto tra i 15 e i 39 anni, quindi complessivamente più giovane rispetto alla media torinese.

E proprio perché si tratta di una popolazione più giovane, la maggioranza della popolazione qui presente risulta professionalmente attiva, soprattutto per quanto riguarda le fasce sociali inerenti impiegati e operai, portando quindi al contempo a determinare una preminenza di persone con titolo di studio di licenza media inferiore o diploma.[1]

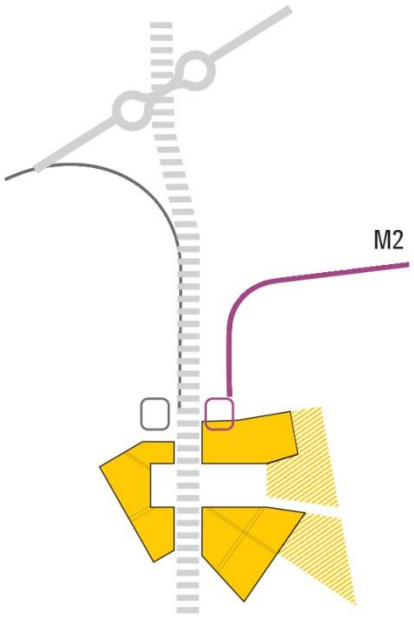


Figura 171. Concept di Spina 4: gli insediamenti. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano Torino]

La scelta della residenza nella Spina 4 è ancora legata a vincoli di vicinanza con la precedente abitazione. Pochi sono coloro che decidono di spostarsi in questa zona da altre della città. Motivo che concorre probabilmente al rallentamento dei lavori, in quanto non sono così cospicui i fondi d'investimento se non vi è richiesta dall'esterno.

A differenza di Spina 3, risultano sufficienti i servizi nella zona.
Ciò, probabilmente, è dovuto alla minore ampiezza dell'area di progetto, conseguentemente alla preesistenza di servizi nelle zone limitrofe, alle quali i nuovi residenti possono facilmente appoggiarsi. Infatti, la quantità di edifici preposti all'istruzione piuttosto che al servizio sanitario risultano adeguati per il numero di residenti, eccezione fatta per le scuole dell'infanzia, un problema però che coinvolge non solo questo quartiere quanto piuttosto l'intera città di Torino.

Queste considerazioni sono svolte, però, in relazione a quanto finora è stato edificato. Difficile è prevedere quanto possa cambiare la situazione dopo la conclusione dei lavori dell'intera Spina 4, considerando che aumenterà considerevolmente ancora il numero di residenti.

[1] Comune di Torino – Ufficio di statistica

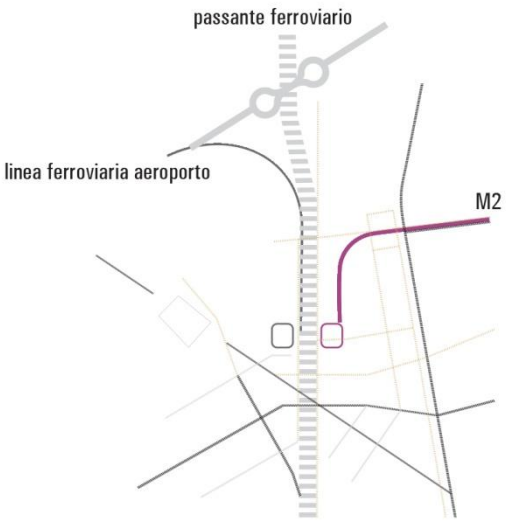


Figura 172. Concept di Spina 4: le infrastrutture. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano Torino]

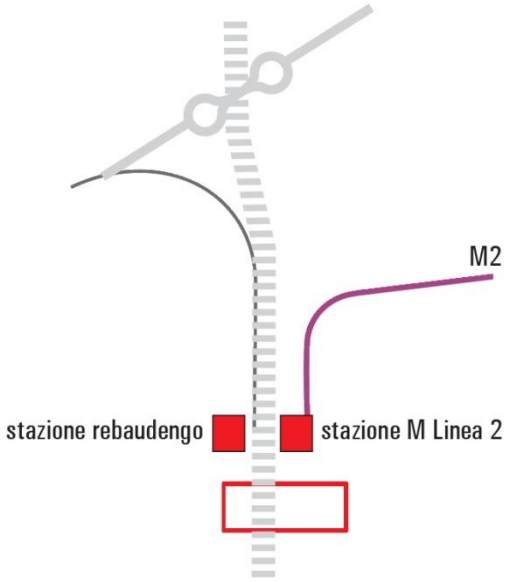


Figura 173. Concept di Spina 4: le infrastrutture. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano Torino]

Spina 4 dovrebbe essere un nuovo nucleo in cui trovano un punto di scambio tre importanti infrastrutture cittadine: l'ultimo tratto del passante ferroviario, la linea ferroviaria in collegamento con l'aeroporto anche con la stazione di Rebaudengo-Fossata e il passaggio della nuova linea metropolitana M2.

Ad oggi, il passante ferroviario, che coincide con corso Venezia, è un cantiere a cielo aperto, in questa situazione da anni, con le numerose lamentele dei residenti.

Il problema non è solo l'impatto estetico sicuramente negativo, ma tutte le conseguenze che ne derivano.

Il cantiere è abbandonato a se stesso, creando situazioni di degrado e spaccando letteralmente il quartiere in due parti, tra loro difficilmente comunicanti.

Il corso è attualmente percorribile solo lateralmente e in minima parte, arrecando danni alle attività commerciali affacciate sul corso stesso, che ne risultano totalmente isolate, oltre che creando disagio ai residenti.

La seconda linea metropolitana, come già detto, è un progetto per il momento messo in stand-by, in quanto mancano fondi d'investimento. Tuttora, ancora la linea 1 è in fase di completamento, con lavori che perdurano e sembrano interminabili.

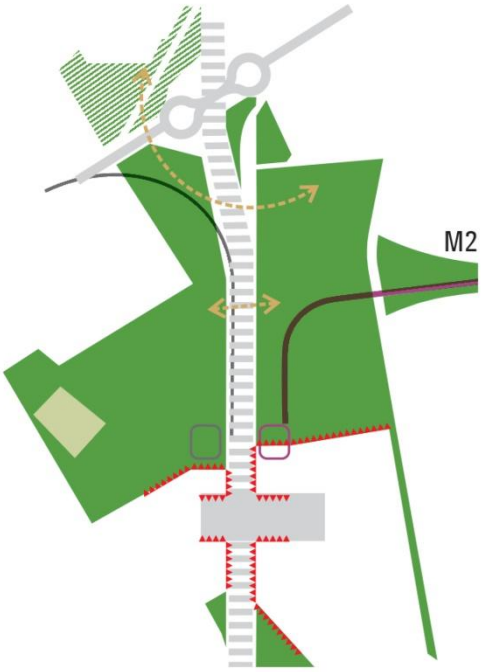


Figura 174. Concept di Spina 4: il verde. [Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano Torino]

L'ultimo elemento da prendere in considerazione è la presenza/assenza di verde.

Le aree adibite a sport e tempo libero, rientranti a far parte della categoria "verde", risultano non adeguate, non tanto per una questione di presenza effettiva di giardini o parchi attrezzati, quanto piuttosto per una questione di sicurezza.

Il vicino Parco Sempione potrebbe essere sufficiente per accogliere i residenti del quartiere, ma la mancanza di manutenzione piuttosto che di vigilanza, lo rendono poco accessibile e di conseguenza poco frequentato, andando a peggiorare la situazione in una catena senza fine. È preferibile, infatti, servirsi del vicino nuovo Parco Dora, che ricopre invece tutte le caratteristiche richieste dai cittadini.

Per andare a sopperire questa mancanza, è stata prevista la realizzazione di un parco attrezzato sull'area un tempo occupata dalle officine Iveco-Telai.

Un parco di circa 43.000 metri quadrati, situato tra i Docks Dora, via Cigna e corso Vigevano. All'interno del nuovo parco, è mantenuta una porzione delle Capriate Porcheddu, divenendo luogo di socializzazione o luogo per ospitare eventi di spettacolo, oltre alla torre piezometrica, conservata come memoria industriale.

Figura 175. Il nuovo parco in Spina 4. [Comune di Torino]

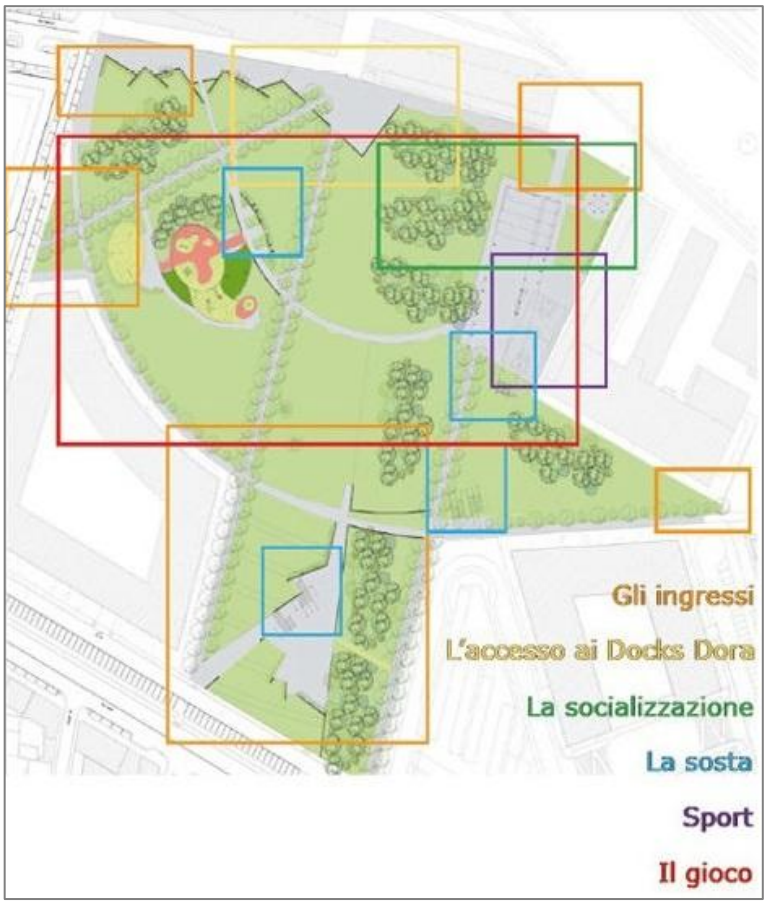


Figura 176. Funzioni del nuovo parco in Spina 4.
[Allegato 01 di indirizzi progettuali. Ambito Spina 4. Urban Center Metropolitano.]

Di fondamentale importanza risulta l'integrazione tra gli assi viari esistenti e quelli di nuova progettazione, su cui avverrà la trasformazione.

Via Cigna non sarà più solo un importante asse storico di collegamento verticale, ma diverrà anche fulcro viario per i nuovi insediamenti previsti.
Ma i progetti finora realizzati sembrano aver creato soltanto una grande spaccatura, rappresentata proprio da via Cigna, tra il vecchio e il nuovo quartiere, che sembrano non integrarsi affatto, né per quanto riguarda il disegno urbanistico, né per quanto riguarda il disegno architettonico.

"Integrazione" è la parola chiave oltre che linea guida per l'intero progetto.
Integrazione che per il momento non sembra sia stata affatto realizzata.
Forse con i nuovi insediamenti avremo un migliore disegno urbanistico, ma le domande che a questo punto sorgono spontanee, dopo anni di lavori iniziati e interrotti in un ciclo continuo, sono tante.
I lavori avranno mai un seguito?
Per quanto ancora cantieri a cielo aperto regneranno da sovrani in un quartiere tanto grande quanto popolato?

Non si può pensare un'architettura
senza pensare alla gente.
Richard Rogers

NOTE.

Note al Capitolo Uno.

		Pagina
1.	Editto di Maria Giovanna Battista Savoia-Nemours, 16 dicembre 1675.-7.	25
2.	Regie Patenti, 10 luglio 1749, p. 1519.	27
3.	V. COMOLI MANDRACCI, *Le città nella storia d'Italia. Torino*, Bari, Edizioni Laterza, 1983. Pag.231.	38

Note al Capitolo Due.

		Pagina
1.	E. DANSERO, C. GIAIMO, A. SPAZIANTE (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Firenze, Alinea, 2001. Pag. 8.	41
2.	E. DANSERO (a cura di), *Working Papers. Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, n.7	53
3.	[L. MOCARELLI, "Le aree dismesse milanesi o della cancellazione del patrimonio industriale: il caso della Bicocca", *Patrimonio industriale*, *AIPAI*, n.07, Milano, aprile 2011. Pag. 72].	57
4.	Art. 28 – Piani per il recupero del patrimonio edilizio esistente (Legge n.457 del 1978)	59
5.	Art. 5 – Disposizioni di modifica del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 398, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 493, e successive modificazioni (Legge 30 aprile 1999, n. 136)	59

Note al Capitolo Tre.

		Pagina
1.	www.rpbw.com	73

Note al Capitolo Quattro.

		Pagina
1.	www.agostinomagnaghi.it	131
2.	A. BONDONIO, G. CALLEGARI, C. FRANCO, L. GIBELLO (a cura di), Stop&go: il riuso delle aree industriali dismesse in Italia: trenta casi studio, Firenze, Alinea, 2005. Pag. 15-16.	136

Note al Capitolo Quinto.

		Pagina
1.	Comune di Torino – Ufficio di statistica	156

BIBLIOGRAFIA.

Testi.

- V. COMOLI MANDRACCI, *Torino*, Roma, Laterza, 1983.
- V. COMOLI MANDRACCI (a cura di), *Il piano d'ingrandimento della Capitale (Torino 1851-1852)*, Roma, Kappa, 1987.
- D. WATKIN, *Storia dell'architettura occidentale*, Bologna, Zanichelli, 1990.
- E. DANSERO, *Dentro ai vuoti: dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Torino, Libreria Cortina, 1993.
- F. CELASCHI, *Aree e immobili dismessi: progettazione e riqualificazione urbana*, Rimini, Maggioli, 1996.
- E. DANSERO (a cura di), *Working Papers. Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, n.7, Torino, Politecnico, 1996.
- E. DANSERO, C.GIAIMO, A. SPAZIANTE (a cura di), *Working Papers. Sguardi sui vuoti: recenti ricerche del Dipartimento Interateneo Territorio sulle aree industriali dismesse*, n.12, Torino : Politecnico e Università di Torino, Dipartimento Interateneo Territorio, 1998
- E. DANSERO, C. GIAIMO, A. SPAZIANTE (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Firenze, Alinea, 2001.
- M. DRAGOTTO, C. GARGIULO (a cura di), *Aree dismesse e città: Esperienze di metodo effetti di qualità*, Milano, Franco Angeli, 2003.
- A. BONDONIO, G. CALLEGARI, C. FRANCO, L. GIBELLO (a cura di), *Stop&go: il riuso delle aree industriali dismesse in Italia: trenta casi studio*, Firenze, Alinea, 2005.
- M. A. GIUSTI, *O.A.M. Ossservatorio dell'Architettura Moderna in Piemonte*, Viareggio, Idea Books, 2007.
- M. BONINO, G. FASSINO, D. T. FERRANDO, C. SPINELLI (a cura di), *Torino 1984-2008: Atlante dell'architettura*, Torino, Umberto Allemandi & C., 2008.
- P. STELLA RICHTER (a cura di), *Recupero urbanistico e ambientale delle aree industriali dismesse: Torino, 10-11 novembre 2006*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2008.
- R. RADICIONI, P.G. LUCCO BORLERA, *Torino invisibile*, Firenze, Alinea, 2009.
- A. VALITUTTI, *Tecnologie di riconversione dell'ambiente costruito: processi, metodi e strumenti di riqualificazione per le aree dismesse*, Firenze, Alinea, 2009.
- A. ARCIDIACONO, L. POGLIANI, *Milano al futuro: riforma o crisi del governo urbano*, Milano, et al., 2011.

Riviste.

- B. SECCHI, S. BOERI, S. BRANDOLINI, C. BIANCHETTI, P. GABELLINI (a cura di), "Un problema urbano: l'occasione dei vuoti", *Casabella*, n.503, Milano, Electa, 1984.
- F. CORSICO, L. FALCO, "Torino: il Lingotto", *Urbanistica*, n. 78, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, febbraio 1985.
- S. CROTTI, "Mutazioni morfologiche negli spazi postindustriali", *Urbanistica*, n. 80, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, agosto 1985.

- D. BIANCHETTI, “Aree industriali dismesse: primi percorsi di ricerca”, *Urbanistica*, n. 81, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, novembre 1985.
- A. LASSINI, “Censimento e analisi di casi: coerenze e limiti di due differenti procedure di ricerca” *Urbanistica*, n. 81, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, novembre 1985.
- G. CAMPOS VENUTI, “Milano e la nuova generazione di piani urbanistici”, *Urbanistica*, n. 90, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, marzo 1988.
- F. OLIVA, “Milano, Torino e Genova. Aree industriali dismesse e Piano”, *Urbanistica*, n. 93, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, novembre 1988.
- M. ZARDINI, “Venti idee per il Lingotto”, *Casabella*, n.564, Milano, Electa, 1990.
- L. MOCARELLI, “Le aree dismesse milanesi o della cancellazione del patrimonio industriale: il caso della Bicocca”, *Patrimonio industriale*, *AIPAI*, n.07, Milano, aprile 2011.

Siti Web.

- www.archimagazine.com
- www.barrieracentro.it
- www.comune.torino.it
- www.envipark.it
- www.larepubblica.it
- www.lastampa.i
- www.museotorino.it
- www.skyscrapercity.com
- www.urbancenter.to.it
- www.wikipedia.it

Siti Web di Studi di Architettura e Imprese.

- www.agostinomagnaghi.it
- www.a5studio.it
- www.botta.ch
- www.buffi-associes.com
- www.camerana.com
- www.cliostraat.com
- www.de-ga.it
- www.isolarchitetti.it
- www.latzundpartner.de
- www.piccoarchitetti.it
- www.studioamirante.it
- www.studioas.eu
- www.studiogranma.it
- www.studiopessionassociato.it
- www.studioquaranta.it
- www.zeroundicipiu.it