

A&RT



**Torino**

**opere e progetti per l'area metropolitana**

**ATTI E RASSEGNA TECNICA**  
DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Anno 134

**LV 1-2**  
NUOVA SERIE

GENNAIO FEBBRAIO 2001



ARCHITETOUR

Società  
degli Ingegneri  
e degli Architetti  
in Torino

# 26 ventiSei Itinerari di Architettura a Torino

*Architectural  
Walks  
in Turin*



26 itinerari percorribili a piedi, oltre 230 opere dalle origini fino ai giorni nostri, più di 250 fotografie.

Percorsi insoliti, organizzati per caratteristiche storiche e stilistiche omogenee, corredati di puntuali riferimenti cartografici.

Un panorama multiforme del patrimonio architettonico di Torino per aprire un dialogo con la città, leggerne i segreti, scoprirne le ricchezze e conoscere il lavoro di alcuni importanti ingegneri e architetti attivi a Torino, cui sono dedicati brevi profili biografici.

Edizioni SIAT

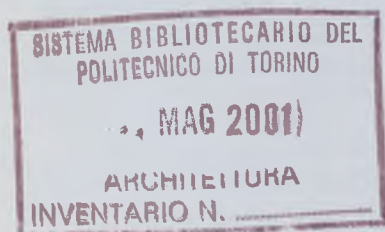
ottobre 2000, lire 32.000 € 15,52

# ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867

NUOVA SERIE - ANNO LV - Numero 1-2 - GENNAIO-FEBBRAIO 2001



## SOMMARIO

### RASSEGNA TECNICA:

A. DE MAGISTRIS, P. M. SUDANO, Torino. Opere e progetti per l'area metropolitana . . . . .	» 7
A. BAGNASCO, Torino fuori dagli scogli . . . . .	» 15
S. CONTI, Il sistema manifatturiero torinese. Nuove articolazioni e progettualità . . . . .	» 19
S. SACCOMANI, Per attuare il piano occorre cambiarlo. . . . .	» 29
C. MACCHI CASSIA, Per le nostre città. . . . .	» 37
E. LUZI, Progetti per Torino. Una riflessione a margine. . . . .	» 45
Qualità dell'abitare. . . . .	» 50
Cultura e turismo . . . . .	» 106
La città dei servizi . . . . .	» 152
Produzione e commercio . . . . .	» 186
Infrastrutture e mobilità . . . . .	» 212
Le Olimpiadi del 2006 . . . . .	» 228
Indice delle schede. . . . .	» 233
Indice degli autori delle schede . . . . .	» 237

*Direttore:* Emanuele Levi Montalcini

*Segretario:* Paolo Mauro Sudano

*Tesoriere:* Valerio Rosa

*Art director:* Luca Barello

*Redattori:* Oscar Caddia, Beatrice Coda Negozio, Alessandro De Magistris, Luigi Falco, Piero Felisio, Davide Ferrero, Alessandro Martini, Carlo Ostorero, Claudio Perino, Andrea Rolando, Davide Rolfo, Chiara Ronchetta, Valerio Rosa, Paolo Mauro Sudano, Marco Trisciuglio

*Sede:* Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Corso Massimo d'Azeglio 42, 10123 Torino, telefono 011 - 6508511

*Copertina:* allestimento del Museo del Cinema, fotografia Bruna Biamino

ISSN 0004-7287

Periodico inviato gratuitamente ai Soci della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino.





## “Torino. Opere e progetti per l'area metropolitana”

Curatori del numero: A. De Magistris, P.M. Sudano

Coordinamento schedatura: P.M. Sudano

Documentazione iconografica: L. Barellò, P.M. Sudano

La schedatura si intende aggiornata a fine febbraio 2001

Il lavoro, meditato dal 1999 nell'ambito della Redazione di Atti e Rassegna Tecnica e del Consiglio Direttivo della SIAT, è stato reso possibile per la collaborazione di molti, degli autori e di quanti hanno contribuito a completare il quadro degli interventi ed affinare i criteri di presentazione dei progetti e delle opere. Prezioso è stato il confronto con l'arch. Mario Carducci in tutta la fase di impostazione del lavoro, e con la dott.ssa Anna Martina (Progetto Speciale Comunicazione della Città di Torino) e il dott. Piero Gastaldo (Compagnia di San Paolo) per giungere ad una chiarezza dell'impianto generale. Con il prof. Giovanni Torretta abbiamo avuto un continuo e proficuo scambio di idee ed impressioni.

Si ringraziano, inoltre, per la disponibilità e fattiva collaborazione:

l'Assessorato all'Urbanistica della Città di Torino  
l'Assessorato al Territorio e Mobilità della Città di Torino  
l'arch. M. Perletti e l'ing. C. Piai, staff dell'assessore al Territorio e Mobilità della Città di Torino  
il dott. E. Soave, staff dell'assessore all'Ambiente e sviluppo sostenibile della Città di Torino  
l'arch. G. Gazzaniga, Divisione Edilizia ed Urbanistica della Città di Torino  
l'ing. A. Pellissetti, Divisione Progetti della Città di Torino  
l'arch. O. Caddia, Settore Trasformazioni Convenzionate della Città di Torino  
l'arch. A. Ciocchetti, Settore Progetti di Riassetto Urbano della Città di Torino  
l'arch. L. Bertoldi, l'arch. E. Bosia e l'ing. Peretti, Settore Mobilità della Città di Torino  
l'arch. P. Giardino e l'arch. A. Aires, Settore Urbanizzazioni della Città di Torino  
l'ing. G. Borla, Settore Suolo Pubblico - Nuove Opere della Città di Torino  
l'arch. B. Cavaglià, Settore Infrastrutture della Città di Torino  
il dott. P. Odone, il dott. O. Peano e l'arch. P.G. Amerio, Settore Verde Pubblico della Città di Torino  
l'ing. S. Brero, l'arch. R. Stura, l'ing. Barbirato e l'ing. E. Grillone, Settore Edifici per la Cultura della Città di Torino  
l'arch. G. Magnano, Progetto Speciale Periferie della Città di Torino  
la dott.ssa I. Curti, Progetto "The Gate"  
l'ing. I. Signoretti e l'ing. Colleoni, SATTI  
l'ing. F. Bocchimuzzo, Direzione Compartimentale Infrastruttura Torino delle Ferrovie dello Stato  
l'arch. L. Carere e l'arch. E. Garelli, ATC - Agenzia Territoriale per la Casa della Provincia di Torino  
l'arch. P. Corradini e l'arch. P. Ludi, ITP - Agenzia per gli Investimenti a Torino e in Piemonte  
l'arch. D. Furin, Sinatec Finpiemonte - Istituto finanziario regionale piemontese  
la dott.ssa C. E. Spantigati e la dott.ssa C. Mossetti, Soprintendenza ai Beni Artistici e Storici del Piemonte  
il Dipartimento di Progettazione architettonica del Politecnico di Torino  
il prof. P.G. Bardelli, Dipartimento di Ingegneria dei Sistemi Edilizi e Territoriali, Politecnico di Torino  
il prof. P. Napoli, Dipartimento di Ingegneria Strutturale, Politecnico di Torino  
la dott.ssa G. Braidotti, Palazzo Cavour  
la dott.ssa M.G. Girotto, Ufficio Stampa del Museo del Cinema  
l'arch. C. Pesce, Studio Bruno  
l'arch. E. Vigliocco, Studio Magnaghi  
l'ing. Guarnieri e il geom. Pigozzi, Ufficio Tecnico dell'Università degli Studi di Torino  
l'ufficio per la progettazione dell'Università della Città di Grugliasco  
i Comuni di Collegno, Grugliasco, Moncalieri

Sono state utilizzate immagini tratte da:

Emilio Barone (a cura di), *Atlante della Manifattura Provinciale 2000*, Provincia di Torino, 2000

Claudio Perino (a cura di), *Piano Regolatore della Città di Torino*, Città di Torino - SIAT, 1996

La presente pubblicazione è resa possibile con il contributo della





*Questo numero di A&RT riflette un interesse costante della nostra Società e della Rivista, da sempre attente alle trasformazioni di Torino. La scelta di raccogliere la documentazione delle opere e dei progetti che stanno modificando profondamente la città risale ad un paio di anni fa. Ci domandavamo quanto fosse evidente agli stessi addetti ai lavori il panorama complessivo di interventi che rientrano in ambiti tematici differenti e sono di competenza di diversi enti territoriali. Ci è parso inoltre che questo fosse un momento particolarmente interessante di ripresa delle opportunità di trasformazione della città, per le possibilità aperte dal nuovo Piano Regolatore, la politica di interventi strutturali avviata dagli Enti pubblici, le prospettive aperte dalla scadenza delle Olimpiadi.*

*L'immagine che si può trarre da questa rassegna di "lavori in corso" nell'area metropolitana rimanda ad una città in profonda trasformazione. Nell'insieme, la quantità degli interventi contraddice una visione non più attuale di Torino come città poco dinamica, resistente alle trasformazioni, in ritardo rispetto alla realtà europea. Quest'idea nasceva, tra gli anni '70 e '90, dalla consapevolezza del divario che opponeva le città italiane – e Torino in particolare – a gran parte delle altre città d'Europa, per il mancato appuntamento italiano alla stagione europea dei grandi progetti urbani che, come nota Cesare Macchi Cassia, impediva qui lo sviluppo dell'immagine di una città contemporanea. In quegli anni è mancata la capacità di rinnovare, come si è fatto altrove, insieme all'immagine anche la funzionalità di molti servizi pubblici: dalle stazioni ferroviarie ai musei, dalle università agli ospedali, dagli aeroporti ai parcheggi urbani. Motivato solo in parte dal peso delle permanenze storiche nelle nostre città, questo ritardo è tuttora sensibile, ma un'inversione di tendenza è già in atto.*

*L'approvazione del nuovo Piano Regolatore nel 1995 ha avuto a Torino un ruolo sostanziale nel superamento della stasi che si era determinata.*

*Tuttavia una nuova immagine di città contemporanea stenta ancor oggi a definirsi. Infatti, rispetto all'insieme delle realizzazioni e dei progetti qui richiamati, che comportano investimenti dell'ordine di molte migliaia di miliardi di lire, i progetti capaci di segnare la città con la loro qualità sono relativamente pochi. Raramente, infatti, la ricerca della qualità architettonica è messa in primo piano rispetto alle molteplici esigenze tecniche, economiche, normative, esecutive, di opere anche consistenti e destinate a durare nel tempo. Restano relativamente più numerosi gli interventi di recupero e di riqualificazione che, indipendentemente dalle loro qualità architettoniche, confermano ruoli e tipologie della città storica mentre hanno notevole peso nel definire la nuova immagine della città le grandi opere di ingegneria e le nuove infrastrutture che perseguono finalità spesso difficili da conciliare con le ragioni dell'architettura, come è apparso in un recente dibattito sulle stazioni della metropolitana torinese.*

*Altre realtà urbane in Europa fanno ricorso ad architetture-simbolo destinate a riscattare con la propria eccezionalità la qualità mediocre di interi settori della città; Torino si pone in posizione antitetica. Rispetto a Bilbao o a Lille, che hanno puntato molto sull'immagine di interventi singoli di livello architettonico qualificato, Torino ha privilegiato interventi diffusi e poco appariscenti, e non è forse un caso che nella città in cui ogni novità è accettata con diffidenza, le opere recenti più impegnative siano quelle interrate: il passante ferroviario e la metropolitana. Gli interventi di iniziativa pubblica per l'edilizia residenziale sono prevalentemente rivolti al recupero e alla trasformazione dell'esistente e quindi non determinano quasi mai immagini alternative a quelle consolidate. Il tema dei musei e degli edifici per attività culturali, che ha prodotto in tutta Europa un gran numero di nuove architetture, a Torino ha comportato soprattutto la trasformazione e il recupero di importanti monumenti esistenti.*

*A fronte di un impegno pubblico consistente a Torino sono rare le occasioni che implicano l'affermazione di un'immagine architettonica definita mentre tendono a prevalere soluzioni mimetiche, secondo una radicata tradizione locale che dietro le facciate uniformi di Piazza Castello ha celato il palazzo, il teatro, la chiesa. In alcuni casi il mimetismo si manifesta anche nella forma di architetture anonime, funzionali prodotti di engineering senza qualità.*

*Tuttavia la fase nuova che la città sta attraversando ha già messo in moto occasioni nelle quali l'architettura dovrà tornare a confrontarsi con la città: pensiamo soprattutto alla Spina Centrale, lungo la quale nuovi interventi di notevole peso segneranno l'immagine di una parte significativa della città per i prossimi anni. Altre occasioni si presenteranno a breve scadenza con la costruzione delle strutture per i Giochi olimpici. Il rinnovamento del tratto urbano delle linee ferroviarie sta rimettendo in discussione l'intero sistema delle stazioni ferroviarie torinesi. Su tutti questi temi una serie di concorsi pubblici, alcuni appena conclusi, altri prossimi ad essere banditi, sarà l'occasione per una ridefinizione dell'immagine della città.*

Emanuele Levi Montalcini

The first of these is the question of the origin of the human race. It is generally accepted that the human race originated in Africa, and that it spread from there to other parts of the world. This is supported by the fact that the earliest fossil remains of man have been found in Africa. The second question is the question of the development of the human race. It is generally accepted that the human race has developed from a common ancestor, and that it has evolved over time. This is supported by the fact that the fossil remains of man show a clear progression from an early, primitive form to a more advanced, modern form. The third question is the question of the relationship between the human race and other primates. It is generally accepted that the human race is closely related to other primates, and that it has evolved from a common ancestor with them. This is supported by the fact that the fossil remains of man and other primates show a clear progression from a common ancestor to a more advanced, modern form.

The fourth question is the question of the role of the human race in the world. It is generally accepted that the human race has played a major role in the world, and that it has shaped the world as we know it. This is supported by the fact that the human race has created a complex, organized society, and that it has developed a wide range of technologies and cultures. The fifth question is the question of the future of the human race. It is generally accepted that the human race will continue to exist, and that it will continue to develop and evolve. This is supported by the fact that the human race has shown a remarkable ability to adapt to changing circumstances, and that it has a strong capacity for innovation and progress.



# RASSEGNA TECNICA

*La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino accoglie nella «Rassegna Tecnica», in relazione ai suoi fini culturali istituzionali, articoli di Soci ed anche non Soci, invitati. La pubblicazione, implica e sollecita l'apertura di una discussione, per iscritto o in apposite riunioni di Società. Le opinioni ed i giudizi impegnano esclusivamente gli Autori e non la Società.*

---

## Torino. Opere e progetti per l'area metropolitana

Alessandro DE MAGISTRIS \*, Paolo Mauro SUDANO \*\*

Il presente numero di "Atti e Rassegna Tecnica" si colloca su un tracciato ricco: quello delle iniziative che dalla fine degli anni Ottanta, grazie all'impegno dei principali Istituti di Ricerca operanti in ambito regionale e nazionale (IRES, Camera di Commercio, Fondazione Agnelli) hanno cercato di focalizzare, attraverso il quadro aggiornato delle opere, dei progetti e dei programmi, le trasformazioni e le prospettive dell'area metropolitana<sup>1</sup>. Il momento in cui la prima generazione di questi studi andavano prendendo corpo, anche grazie all'impulso di un lavoro, "Torino" di Arnaldo Bagnasco, rivelatosi fondamentale per coagulare la riflessione sull'identità e sul destino della città, era segnato dalla crisi "epocale" di un modello che aveva accompagnato e "vincolato" scelte e percorsi dello sviluppo torinese per larga parte del ventesimo secolo; una crisi accompagnata, in Torino, come in altre realtà legate alle forme e alle dimensioni tradizionali dell'industrializzazione, da una profonda incertezza sulle prospettive di "uscita", in un'orizzonte sempre più caratterizzato da fattori competitivi, dall'instabilità, sociale ed economica, dalla crescente integrazione dei mercati<sup>2</sup>. Ad aggravare il quadro, nel caso del capoluogo piemontese, concorreva l'accumularsi cronico di inerzie e ritardi, nei settori salienti del rinnovamento urbano che avrebbero dovuto sostenere qualsiasi programma di rilancio; un rinnovamento che stentava a prendere forma, particolarmente evidenti in materia di infrastrutture e servizi, inscrivendosi nella qualità di una immagine urbana in cui erano diffusi i segni del degrado. Nel ricorrente confronto con casi assimilabili a quello torinese le analisi alimentavano la percezione della distanza e della divaricazione rispetto ad una traiettoria, fatta di

investimenti e nuovi atteggiamenti, che appariva obbligata per fuoriuscire dallo stallo<sup>3</sup>. Il riferimento ai precedenti di questo impegnativo lavoro che è stato frutto dell'opera di studiosi e della collaborazione degli Uffici tecnici, il primo ad aggiornare la immagine di una trasformazione all'alba del ventunesimo secolo, non corrisponde semplicemente al riconoscimento del valore di apporti senza i quali l'impresa della SIAT non sarebbe stata probabilmente intrapresa. Ha invece il significato di un implicito ma necessario complemento di lettura, che consente di mettere a fuoco un quadro di "rappresentazioni" essenziale per dare la misura dei cambiamenti intervenuti in un lasso di tempo relativamente breve; quello intercorso tra la fase di avvio dell'elaborazione del nuovo Piano regolatore – un fatto decisivo in un momento dominato dal tema della "dismissione" e della deindustrializzazione, che il caso del Lingotto aveva annunciato in modo eclatante – e la situazione odierna, in cui, al di là di ogni possibile valutazione critica, si può considerare ormai delineata una configurazione di scelte, opere, linee d'azione. È un fatto indiscutibile che alcuni dei nodi fondamentali, ereditati da una stagione di incertezze e inerzie, sono stati sciolti. Il materiale raccolto nel lavoro della SIAT dunque, non si limita ad integrare o completare, ai margini, un quadro di progetti già da tempo definito. Nel tracciare un panorama molto ampio di interventi e programmi di interesse metropolitano attuati, in corso di attuazione o, comunque, di sicura attuazione, compresi entro la prospettiva della seconda metà del decennio<sup>4</sup>, restituisce l'immagine di una situazione dinamica e profondamente rinnovata dalla quale sono scomparse alcune illusioni, ma nella

\* Docente, Dipartimento di Storia e conservazione, Politecnico di Milano, redattore di Atti e Rassegna Tecnica

\*\* Dottore di Ricerca, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino, redattore di Atti e Rassegna Tecnica

quale, fortunatamente, non mancano fondate ambizioni e, soprattutto, è andato delineandosi un campo di certezze decisionali e progettuali. Rispetto ad una decina di anni addietro, l'inizio del ventunesimo secolo ha fissato alcune certezze, alcuni punti di riferimento strategici fondamentali, corretto superficiali analisi di declino settoriale e avviato o fissato, nei termini certi di una scadenza che non può essere elusa, una scadenza davvero "strategica" quindi, una stagione di (grandi) opere destinate a condizionare e sostenere l'ulteriore modernizzazione del capoluogo piemontese nel corso dei prossimi decenni.

È una fase in cui non solo gli interventi conclusi ma anche i progetti in corso di realizzazione o, comunque, destinati a realizzazione, delineano un profilo realistico di ciò che potrà diventare nel corso dei prossimi anni l'area torinese. In ciò consiste il dato nuovo, incontestabile della fase – certo ricca di contraddizioni e problemi ma non inerziale, in cui, dopo moltissimi anni (per non dire decenni) si trova la città.

Quali siano i tasselli innovativi maturati nell'arco degli ultimi anni è noto. Si tratta dell'approvazione del PRG (aprile 1995) già entrato in fase di sostanziale aggiornamento; della messa a punto di strumenti di indirizzo e concertazione degli attori (Piano strategico<sup>5</sup>), della chiara individuazione di prospettive e scadenze (alcune decisive ed "epocali", come nel caso dei Giochi invernali), dell'avvio di un insieme di cantieri destinati a ridisegnare il futuro dell'area metropolitana e il suo *rayonnement* attrattivo sul piano nazionale e internazionale. Se su alcune scelte cruciali come l'adeguamento della rete ferroviaria agli standard AV/AC verso la Francia pesano ancora forti elementi di incertezza, in molti altri casi le opere intraprese, o in fase d'avvio, delineano chiaramente un quadro di modernizzazione la cui attuazione è certa, anche se tardiva, rispetto a quanto avvenuto altrove in Europa.

In uno scenario dai tratti sostanzialmente positivi, tuttavia, proprio il confronto con la più matura esperienza progettuale internazionale che comprende, per certi versi, anche un panorama di riferimenti competitivi, sottolinea un dato da assumere con una certa preoccupazione. Si tratta dell'ancora debole riconoscimento della qualità architettonica come elemento indissociabile dell'azione – di ogni azione, anche la più piccola – volta al rinnovamento urbano. La qualità dell'architettura è ineludibile poiché fondamentale in un discorso di qualità ed etica ambientale che è propulsiva per le ragioni della crescita sociale, culturale e per quelle dello sviluppo; come tale non può limitarsi a fatti singolari, episodici, come sta già in parte avvenendo, ma deve potersi tradurre in modo sistematico ed esplicito nei processi decisionali. Non sembra sia stata pienamente colta, in questo senso la grande "occasione" – pure esplicitamente indicata dal Piano

Strategico – della progettazione delle stazioni della futura metropolitana.

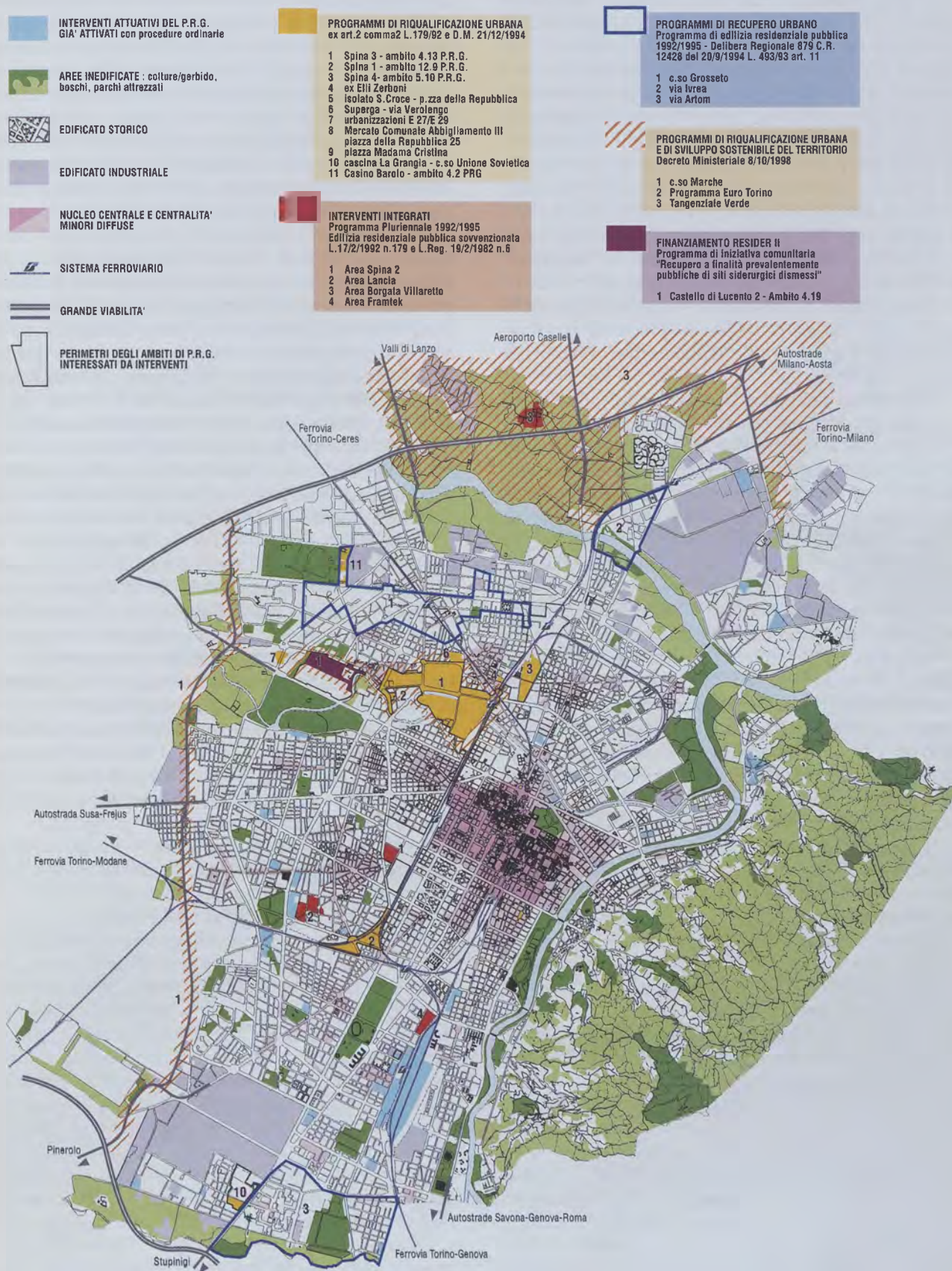
Che l'esigenza sia avvertita, a livello delle istituzioni cittadine, è peraltro dimostrato da alcuni notevolissimi episodi di "arte urbana" – valga per tutti lo splendido intervento di Rebecca Horn sulla Chiesa di Santa Maria al Monte – che hanno visto e vedranno la città protagonista. Ma proprio le "azioni" artistiche, nel loro carattere effimero, nel solipsismo e nella "gratuità", pongono temi di interrogazione per gli ambienti urbani ai quali solo un più maturo livello di dialogo con l'architettura, alla grande come alla scala diffusa e minuta, può dare coerenti risposte.

La situazione attuale, per le dimensioni dell'attività edilizia e per la capacità di modificare l'assetto territoriale, può ammettere termini di paragone con quella della ricostruzione, protrattasi a Torino lungo tutti gli anni Cinquanta, sino all'innescarsi del boom economico. Già allora la SIAT aveva documentato con la "Mostra di Architettura Piemontese 1944-54" l'impegno degli ingegneri e architetti in un momento particolare per la città. Il catalogo è per gli studiosi un documento importante per alcuni interventi critici che insieme a numerosi altri articoli ospitati dalla rivista in quegli anni sono testimonianza di un grande coinvolgimento: i tecnici si impegnarono in una riflessione collettiva, venata di sentimenti di riscatto morale. Eppure è chiaro che, ad esempio, le battaglie di Mollino in difesa dell'architettura non ebbero grandi esiti e lo sviluppo di Torino fu all'insegna del fare, del gestire l'emergenza, dapprima quella della ricostruzione dai danni bellici, poi quella della crescita veloce per i flussi di immigrazione richiamati dall'industria. Gran parte della città odierna è quella che si definì in quegli anni. Alla fine del secolo, cinquant'anni dopo, si innesca un nuovo processo di cambiamento radicale: si registrano alcuni fatti straordinari, vanno a frutto operazioni importanti maturate da tempo, e sembra largamente condivisa la necessità di promuovere un cambiamento strutturale e di immagine per affermare nuove vocazioni a sostituzione di quella univoca conferita a Torino dallo sviluppo industriale. Rimane, come per allora, la preoccupazione che si debba tendere sempre più ad una elevata qualità del singolo episodio, senza perdere mai di vista il disegno complessivo della città, senza dimenticare che il successo dell'operazione non può essere affidato a pochi significativi interventi.

Oltre alla straordinarietà della mole di interventi si possono cogliere diverse note di interesse relative al progetto del territorio urbano. Vi sono due tendenze in atto, assimilabili nella comune intenzione di farsi carico della questione della qualità delle operazioni di trasformazione. Indirizzate, dunque, nella prospettiva prima indicata.



1. Programmi di trasformazione urbana. La carta redatta a giugno del 1997, a cura del settore Progetti di Riassetto Urbano della Città di Torino, fornisce un quadro sufficientemente completo delle trasformazioni promosse dall'amministrazione comunale con strumenti operativi complessi, oggi in piena fase di attuazione.





La complessità dei temi in relazione alle diverse esigenze del territorio richiede diverse strategie: è necessario un ripensamento degli strumenti di pianificazione e delle procedure.

L'aggiornamento dei Regolamenti edilizi di alcuni centri minori, ha suggerito di affiancare alla procedura normale una orientata da "manuali". Si offrono ai progettisti schemi o suggestioni che permettano di interpretare le norme di piano non solo secondo le quantità ma anche rispetto a delle questioni morfologiche. L'amministrazione di Collegno propone per l'area centrale assieme ad un Pec che ne definisce architettonicamente la trasformazione, anche dei disegni evocativi: prospettive di soluzioni d'angolo degli edifici hanno pari dignità degli indici di edificabilità<sup>6</sup>. Resta la difficoltà di "misurare" la risposta alle sollecitazioni, che non può che essere discrezionale, appartenente – direbbe il pensiero illuminista – all'*esprit de finesse* e non all'*esprit de géometrie*: l'applicazione della norma rimane nel campo dell'opinabile.

Esperienze analoghe sono state in questi anni proposte per Piossasco e Dronero<sup>7</sup>: nel primo caso si trattava di inventare un'immagine condivisibile per una conurbazione recente; per il centro alle porte del Val Maira, si tratterebbe invece di tutelare un patrimonio storico di interesse e di trarne in maniera "maieutica", dal rilievo dell'esistente, le indicazioni per gli interventi. Il manuale diventa canale parallelo e non prescrittivo, dotato di una procedura snella che invogli i progettisti a restare nell'ambito delle indicazioni ivi espresse.

Si tratta, nelle intenzioni del redattore dei manuali di ricondurre nella gestione dell'ordinario la definizione di parametri di qualità, seguendo la considerazione che soprattutto i piccoli centri vengano esclusi da quelle dinamiche di progettazione complessa che caratterizzano le trasformazioni metropolitane e che rimangono legate ad importanti canali di finanziamento non sempre accessibili.

Il progetto alla grande scala si configura sempre più come progetto integrato. Nel tempo la strumentazione urbanistica si è rivolta con PRU, PRiU, PrIn alla progettazione esecutiva e alla gestione di ampie porzioni di territorio, occasionalmente interessate da azioni legislative con capacità di finanziamento. In ultimo il PRUSST ha coinvolto più territori comunali con intenti di promuovere lo sviluppo economico del territorio con nuovi insediamenti produttivi e nello stesso tempo la salvaguardia del patrimonio naturalistico e di paesaggio<sup>8</sup>. Si cerca la concorrenza di tutti gli operatori disponibili perché il progetto – che è vicenda complessa – possa aderire alla complessità del reale, evitando prefigurazioni destinate a spegnersi nell'indifferenza o nell'errore di valutazione. Il progetto che tenga conto dell'ampiezza delle questioni disciplinari, arricchito da apporti condivisi di settorialità tecniche, può configurarsi come strumento di ricerca: permette la

messa in valore delle risorse e mostra le possibili prefigurazioni dentro programmi condivisi.

La lettura fatta per singoli interventi presentata con questo numero della rivista non deve far perdere di vista la trasformazione complessiva della città. Il lettore dovrebbe rivolgere l'attenzione agli spazi comuni, alle zone di sovrapposizione – non solo in senso fisico – dove i vari progetti interagiscono e mettono in moto dei processi virtuosi. Dovrebbe, dunque, riflettere sempre sul quadro complessivo che si ricompone, che è uno degli obiettivi primari di questo lavoro di conoscenza del territorio; uno strumento di circolazione delle esperienze e una possibilità di innescare una lettura sinottica.

Uno studio recentemente concluso sull'area della porta nord di Torino<sup>9</sup>, ha messo in luce la necessità di aprire un tavolo di discussione comune per tutte le azioni di progetto in atto<sup>10</sup>. La porta nord, l'accesso da Milano su corso Giulio Cesare e corso Vercelli insiste su un'area complessa, quella di un'edificazione che si è sviluppata nel tempo per isole (il villaggio Snia, il quartiere Falchera degli anni '50, quello degli anni '70, le lottizzazioni sviluppatesi contemporaneamente ai quartieri popolari, le torri De Vittorio, il nucleo di via Ivrea, i grandi centri commerciali, la zona industriale verso Settimo), attraversata da grandi infrastrutture (la ferrovia verso nord-est, la Torino Milano, la tangenziale, corso Giulio Cesare, corso Vercelli, corso Romania, la strada comunale di Cuornè). Sono molti i progetti e i cantieri avviati. Già l'elencazione potrebbe segnalare che la trasformazione è consistente, ma frantumata secondo molteplici competenze decisionali e tecniche<sup>11</sup>. Un primo risultato della attività seminariale nella ricca fase di istruttoria che ha coinvolto i vari settori dell'Ufficio Tecnico del Comune di Torino, il Progetto Speciale Periferie, l'ATC, l'ente Ferrovie, il comune di Settimo, l'ente Parco, l'ITP, è l'aver permesso una conoscenza reciproca dell'attività progettuale in corso di definizione o attuazione<sup>12</sup>. La possibilità che emerge è di poter mettere in campo risorse più ampie, di far convergere le occasioni di intervento per la riqualificazione diffusa del territorio. L'attesa di giungere ad un rilancio dell'area quale porta della città, non può essere colmata attraverso una sommatoria di interventi, generalmente condotti in linea tecnica<sup>13</sup>.

Il risultato maggiore del lavoro svolto sta, dunque, nel tentare di mettere in dialogo le varie componenti di una progettualità complessa, in cui prevalgono le autonomie, e di far emergere quei vuoti di attenzione e di progettazione che si riverberano in quel *continuum*, sommatoria di ritagli, di spazi di frangia, che finisce col determinare in negativo la qualità dei luoghi. Il ragionamento potrebbe essere facilmente esteso ad altre parti di città.

Il territorio rivela le sue potenzialità solo in presenza di un'azione di progetto che sia prefigurativa



della trasformazione fisica che si intende sviluppare. Il progetto in tal senso è programma di intervento e, nella fase di concertazione, luogo su cui discutere esiti auspicabili. Ogni prefigurazione ha un senso, pertanto, se strumentale alla programmazione e non come compiacimento delegato ai "rendings", che oggi sempre più assumono il significato di fumose operazioni di marketing.

Sperimentazioni più recenti, sono indirizzate a definire linee di garanzia della qualità del progetto, fino alla scala edilizia, organizzando nel contempo il processo di concertazione<sup>14</sup>. Un discorso complesso, non affrontabile in questa sede, porterebbe ad analizzare radici di questo atteggiamento in esperienze a cavallo con la seconda guerra mondiale, legate all'edilizia popolare. A Torino due insediamenti sono esemplari in tal senso: il villaggio operaio di Testona Torinese (1938) e il quartiere INA-Casa di Falchera (1951-63). Entrambi nascono in relazione con la manualistica e una norma espressa sia alla scala edilizia che a quella urbana. Alla fine degli anni Ottanta, a Nichelino il quartiere al Castello, propone un'esperienza di piano guida in cui indicazioni date da un abaco di soluzioni di dettaglio orientano i progetti alla scala edilizia. L'esito è discontinuo, felice per le scuole medie e per il portico della piazza centrale<sup>15</sup>. Importante è la verifica di un processo progettuale che si stacca dalla consuetudine di Piani particolareggiati o di Peep risolti con scarni planivolumetrici costruiti semplicemente sullo sfruttamento degli indici di edificabilità e sulle distanze di legge.

Alcuni interventi presentati dalla rivista si collocano in questo filone: tentando la riappropriazione della continuità progettuale dagli intenti espressi alla scala urbana fino alla coerenza del particolare costruttivo.

Il confronto tra l'Amministrazione Comunale, l'Agenzia Territoriale per la Casa e la ricerca uni-

versitaria ha innescato una procedura di orientamento dei progetti per l'edilizia residenziale pubblica, attraverso schemi planimetrici e tipologici, e con abachi di soluzioni architettoniche possibili. Nelle aree Paoli e Veglio i cantieri sono già avviati, così da permettere presto una verifica sul campo (la procedura sulla Nebiolo riparte invece da un nuovo piano particolareggiato). Le soluzioni avviate alla realizzazione presentano l'interesse sia di architetture ancorate alla cultura dell'abitare – testimoniata da tanti buoni esempi del patrimonio di edilizia sociale torinese –, sia dell'attenzione al modificarsi degli standard dimensionali e distributivi. Vale la pena soffermarsi sulle soluzioni adottate in pianta dai progettisti dell'ATC per cogliere l'incidenza delle normative più recenti, come quelle sull'abbattimento delle barriere architettoniche, e per apprezzare qualche scelta di distribuzione interna.

La realizzazione del Parco Scientifico e Tecnologico per l'Ambiente – Environment Park costituisce un caso interessante di preparazione di un ambito di trasformazione attraverso fasi inelate di studio.

L'area industriale che occupa l'ansa del torrente Dora affiancata da corso Mortara, è stata dapprima indagata nella didattica della Facoltà d'architettura<sup>16</sup> e in seguito è stata occasione per lo sviluppo di uno dei temi di progetto presentati alla XVII Triennale di Milano (1987) "Le città immaginate"<sup>17</sup>. Su quest'area si è fatto un lungo esercizio per comprendere la possibilità di insediare un Science Park. A seguito delle previsioni di realizzare un parco tecnologico e scientifico dell'ambiente è stata affidata ad una ricerca in convenzione<sup>18</sup> la redazione di uno studio esplorativo e, quindi, del programma su cui impostare il bando del concorso appalto.

Environment Park è oggi una struttura in espansione, gestita da una società cui partecipano la Città di Torino, le sue aziende municipalizzate, la Camera

2. Pruski "2010 plan", tangenziale verde. Parco intercomunale di connessione tra parchi urbani e regionali, ipotesi di ristrutturazione del paesaggio.





di Commercio, la Finpiemonte e l'Unione Industriale. Non si tratta solo di immagine, ma di fornire nei termini di valore aggiunto effettivo un servizio alle imprese. Ciò è possibile con un'azione congiunta e concertata, in cui la progettazione del contenitore, delle relazioni che pone – facendosi anche carico di questioni più ampie, di disegno della città – è determinante per la riuscita dell'operazione.

I casi presentati evidenziano la necessità dell'istituzionalizzazione di un tavolo comune per la promozione dell'architettura che possa vedere la collaborazione degli enti pubblici, amministrativi e di ricerca, e dell'imprenditoria privata: avrebbe il vantaggio di sfruttare pienamente i canali di finanziamento – fino a promuoverli. Una struttura di questo tipo potrebbe, probabilmente, contribuire a superare le molte difficoltà che affrontano ordinariamente le amministrazioni comunali. La questione dei tempi, nonostante i tanti vuoti e le tante inerzie che accompagnano le vicende di ogni intervento di trasformazione, viene presentata dagli amministratori come condizione sfavorevole a permettere processi decisionali più trasparenti, come l'uso del concorso di idee o la riflessione allargata sulle scelte di trasformazione. A sfavore dell'uso del concorso si pone anche la questione, risolvibile solo a livello giuridico, dell'inceppamento dovuto agli immancabili ricorsi. Un ufficio – la giusta dimensione è forse quella regionale – per l'architettura darebbe l'aiuto necessario alle amministrazioni comunali, soprattutto le più piccole, perché si possa veramente pro-

muovere l'istituto del concorso. Permetterebbe soprattutto di diffondere una maggiore cultura dell'ambiente riconoscendone il valore di patrimonio collettivo. La costituzione di un Museo dell'Architettura – una delle ipotesi formulate per il riutilizzo di parte delle ex Officine Grandi Riparazioni – dovrebbe farsi carico di tali esigenze perché l'architettura non sia un'ombra da museificare, un aspetto introvabile nella città reale.

<sup>1</sup> Sono riportati di seguito, in ordine cronologico, gli studi che in maniera sistematica si sono occupati delle trasformazioni del territorio metropolitano torinese avvenute negli ultimi quindici anni, rendendo possibile una profondità di lettura degli eventi in atto: Ires, *Progettare la Città e il territorio. Una rassegna critica di 100 progetti per Torino e il Piemonte*, Torino 1989; Ires, *Cento progetti cinque anni dopo. L'attuazione dei principali progetti di trasformazione urbana e territoriale in Piemonte*, Torino 1995; Fondazione Giovanni Agnelli – Associazione per Tecnocity, *Catalogo dei progetti per Torino*, Torino 1995; Comitato Giorgio Rota – L'eau vive, L. Davico, L. Debernardi, *Lavori in corso*, Torino 2000.

<sup>2</sup> Per un inquadramento dello sviluppo urbanistico post-bellico: B. Dente, L. Bobbio, P. Fareri, M. Morisi, *Metropoli per progetti. Attori e processi di trasformazione urbana a Firenze, Torino, Milano, Bologna* 1990; L. Bellicini (a cura di), *La costruzione della città europea negli anni '80*, Roma 1991; L. Falco, *L'attuazione difficile del Piano Regolatore di Torino*, in C. Olmo (a cura di), *Cantieri e disegni. Architetture e piani per Torino 1945-1990*, Torino 1992; L. Mazza, *Trasformazioni del piano*, in C. Olmo (a cura di), *op.cit.*; P. Chicco, S. Saccomani, *Torino: un sogno immobiliare contro il declino?*, in F. Indovina

3. Dottorato in Architettura e progettazione edilizia, Politecnico di Torino. Seminario progettuale "Tra Torino e Falchera. Progettare le risorse dei luoghi ai margini della città". Linee guida per il progetto, 2000-2001.





(a cura di), *La città occasionale*. Firenze, Napoli, Torino, Venezia, Milano 1992; e nello stesso libro M. Garelli, *Pianificazione e progetti per Torino*; A. De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino. Gli anni della Repubblica*, Torino 1999.

<sup>3</sup> Tra gli studi dedicati alla comparazione tra le città si ricordano: Censis, *Torino metropoli internazionale*, Torino 1989; M. Bonneville, et al. (a cura di), *Programme Rhone-Alpes, Villes européennes et internationalisation*, Lyon 1992. pubblicazione in cui confluivano i dati del progetto NICE (1988:1989) coordinato per la parte torinese dalla Fondazione Agnelli; Torino Incontra, *Una alternativa al declino. 18 idee per lo sviluppo di Torino negli anni Novanta*, ottobre 1992;

<sup>4</sup> Sono esclusi, pertanto, molti dei progetti che, pur presentando caratteri di necessità, dotati di un lungo processo decisionale alle spalle, anche preparati da ampie convergenze, presentano ancora margini d'incertezza. Non sono documentate, per esempio, quelle azioni decisive, come il programma AV/AC verso la Francia poiché proiettate su un orizzonte più dilatato. Da questo punto di vista il lavoro qui presentato non è alternativo ad altri; soprattutto non delinea o suggerisce linee strategiche, ma mostra quanto sia in itinere o concluso di quelle opere che, in modo diverso, possono avere un rilievo per l'area metropolitana torinese. L'attenzione prevalente è stata portata agli interventi che incidono sulla trasformazione fisica e sulla qualità del territorio. Si è dunque documentato ampiamente lo stato di fatto – senza pretese esaustive –, ma si è voluto anche sottolineare il significato dell'architettura nella qualificazione degli interventi. L'apparato iconografico si sofferma su opere che hanno particolare significato da questo punto di vista.

<sup>5</sup> Torino si dota, prima tra le città italiane, di un Piano strategico. Altre città europee con politiche strategiche sono Glasgow (1976), Francoforte (1977), Lione (1982), Bilbao (1988), Lisbona e Barcellona (1990). "Torino Internazionale. Piano strategico per la promozione della Città" viene presentato nel febbraio 2000. Propone uno scenario proiettato fino al 2010.

<sup>6</sup> Vedi la scheda redatta da Marina Massimello, *Area Centrale, Collegno*. La redazione del Piano Regolatore di Collegno è stata occasione per interessanti esperienze di gestione del territorio comunale. Il Piano promuove anche molto l'uso del concorso d'architettura.

<sup>7</sup> La redazione dei due manuali è legata agli studi condotti da Luigi Falco sul problema della qualità dell'ambiente urbano nelle pratiche urbanistiche. Il manuale di Piossasco è stato redatto nel 1997 per l'amministrazione comunale in collaborazione con A. De Rossi, M. Robiglio e M. Siracusa; quello di Dronero è stato originato da un lavoro di ricerca condotto con Lorenzo Mamino, nell'ambito di una convenzione Politecnico di Torino - Comune di Dronero, svolto nel 1998, da cui i tecnici dell'ufficio comunale hanno redatto il documento finale.

<sup>8</sup> I temi della progettazione complessa e della concertazione attraverso questi nuovi strumenti di pianificazione è trattata in: Politecnico di Milano, Dipartimento di Scienze del territorio, Laboratorio innovazione delle politiche urbane, seminario: Prusst. Aspetti innovativi e prospettive di approfondimento, 12 giugno 2000

<sup>9</sup> Lo studio è stato condotto con attività seminariale di progetto, all'interno del Dottorato di ricerca in Architettura e progettazione edilizia del Politecnico di Torino. Curatori della ricerca: G. Ambrosini, M. Carones, D. Derossi, P.M. Sudano; hanno partecipato: A. Balestrero, M. Berta, A. Bondonio, C. Bonicco, G. Comoglio, M. De Ferrari, R. Vicario. Il seminario di progettazione si è svolto da ottobre 2000 a febbraio 2001; è stato preparato dalle tre tesi di dottorato di G. Ambrosini, D.

Derossi, P.M. Sudano che a vario titolo hanno trattato le vicende connesse all'area di progetto.

<sup>10</sup> Questo indirizzo, dopotutto, sembra orientare alcune scelte dell'amministrazione pubblica come nel caso della istituzione del Progetto Speciale Periferie. L'attenzione maggiore per il PSP è rivolta alla composizione dei disagi attraverso un capillare intervento di azione sociale. Non sono stati avviati nuovi progetti di trasformazione di grande respiro, ma si è amministrata in questo modo – e con grande impegno – la gestione dei Pru, del Contratto di quartiere, e degli altri programmi già avviati relativi alla riqualificazione delle periferie urbane.

<sup>11</sup> Si rimanda alle schede per una descrizione degli interventi qui soltanto richiamati: la stazione di Stura è al centro del progetto di ridisegno del nodo intermodale (stazione dei pullmann, nuova stazione ferroviaria, parcheggio di interscambio delle automobili, piattaforma di interscambio commerciale con i mezzi pesanti su ruota); la linea della metropolitana leggera raggiungerà il quartiere Falchera, passando sotto la ferrovia e attestandosi tra i due grandi quartieri residenziali; l'area dei laghetti Falchera è bonificata e trasformata a parco, rinaturalizzandone le sponde e allontanando gli orti abusivi; un nuovo collegamento viario si affiancherà alla autostrada per raggiungere Falchera e collegarsi con il casello della tangenziale; è appena stato realizzato il mercato Palatinum a sostituzione del mercato di abbigliamento di Porta Palazzo; l'ipermercato Auchan completa il proprio ampliamento; la Iveco realizza il nuovo centro polifunzionale su corso Giulio Cesare; il Prusst "2010 plan" coinvolge i territori di Borgaro, Torino e Settimo, con un tentativo di coniugare il ridisegno delle attività produttive e la tutela del patrimonio di aree verdi con continuità dalla Parco della Mandria verso il Po; il PRU di via Ivrea è in fase di attuazione, in attesa della variante che definirà la nuova edificazione residenziale nel cuore stesso del quartiere; la piazza di Falchera perderà il suo disegno storico, ridisegnata a seguito di un concorso di progettazione; l'area della Michelin è stata presa in considerazione per la costruzione di un inceneritore di rifiuti.

<sup>12</sup> Nel mese di novembre 2000 si è svolta la fase istruttoria. Tre sessioni tematiche hanno organizzato gli interventi dei relatori. *Il progetto delle infrastrutture come occasione di riqualificazione urbana*: arch. L. Bertoldi (Comune di Torino, Dirigente Settore Mobilità), ing. F. Bocchimuzzo (F.S. Torino, Direzione Compartimento Infrastrutture). *Ridisegnare i paesaggi ai confini dell'area metropolitana*: arch. G. Serra (Dirigente Settore Ambiente Territorio, Comune di Settimo); arch. P. Ludi (ITP, Agenzia per gli Investimenti a Torino e in Piemonte); arch. P.G. Amerio (Comune di Torino, Settore Verde Pubblico); dott. I. Ostellino (Direttore Ente Parco fluviale del Po). *La gestione dei processi complessi di trasformazione*: arch. O. Caddia (Comune di Torino, Dirigente del Settore Trasformazioni Convenzionate); arch. S. Aimone e arch. M. Cortese (Comune di Torino, Settore Trasformazioni Convenzionate); arch. G. Magnano (Comune di Torino, Direttore Progetto Speciale Periferie); arch. A. Aires (Comune di Torino, Settore Urbanizzazioni); arch. E. Garelli (Agenzia Territoriale per la Casa della Provincia di Torino).

<sup>13</sup> Il tema della porta nord – in generale delle porte della Città – è molto sentito, ma vale qui come caso esemplare di una lettura necessaria per superare la situazione progettuale operata per frammenti e per settorialità di competenze. Esemplificativamente, nel caso meno evidente della linea della metropolitana leggera, le attenzioni di progetto possono trasformare un potenziale ulteriore elemento di cesura (come è avvenuto in corso Toscana nel quartiere Vallette) in una occasione per costruire spazi pubblici condivisi dai due nuclei di Falchera.

Nel caso più strutturale del nodo intermodale, bisognerebbe sfruttare l'occasione di una progettazione integrata dell'area, per la definizione di un elemento con capacità ordinarie dello spazio, qualificante anche se non esaustivo dell'immagine che Torino può darsi su questa "porta" d'accesso. Così l'attenzione aperta su tutto il territorio evidenzia che il concetto di porta non è riducibile alla presenza di un manufatto; che l'ambito che definisce l'accesso è tutto l'asse di corso Giulio Cesare e l'imbocco di corso Vercelli, finora slabbrato in una spontanea densificazione delle attività commerciali.

<sup>14</sup> La ricerca universitaria riveste un ruolo attivo e propositivo sulla scena operativa attraverso convenzioni di ricerca con l'amministrazione pubblica. Il Dipartimento di Progettazione architettonica del Politecnico di Torino da tempo ha avviato un'attività ampia sui temi della riqualificazione urbana. Un primo significativo passo è stato la ricerca finanziata dal CER - Regione Piemonte, per la definizione di nuovi dispositivi legislativi regionali per la promozione di interventi pubblici e privati nel campo della riqualificazione della città recente. Il programma "Elementi per la normativa tecnica regionale. Nuove metodologie e nuovi strumenti per la riqualificazione del tessuto urbano" ha coinvolto diversi Dipartimenti del Politecnico, la Finpiemonte, il Consorzio Regionale IACP, lo IACP della Provincia di Torino, Oikos, e, per i casi studio, le amministra-

zioni comunali di Nichelino e Rivoli.

L'esperienza dei progetti complessi e il resoconto delle attività di ricerca in questo campo è documentata dalla pubblicazione G. Ambrosini, C.A. Barbieri, C. Giammarco, L. Reinerio (a cura di), *Progetti integrati per la riqualificazione urbana*, Torino 1999.

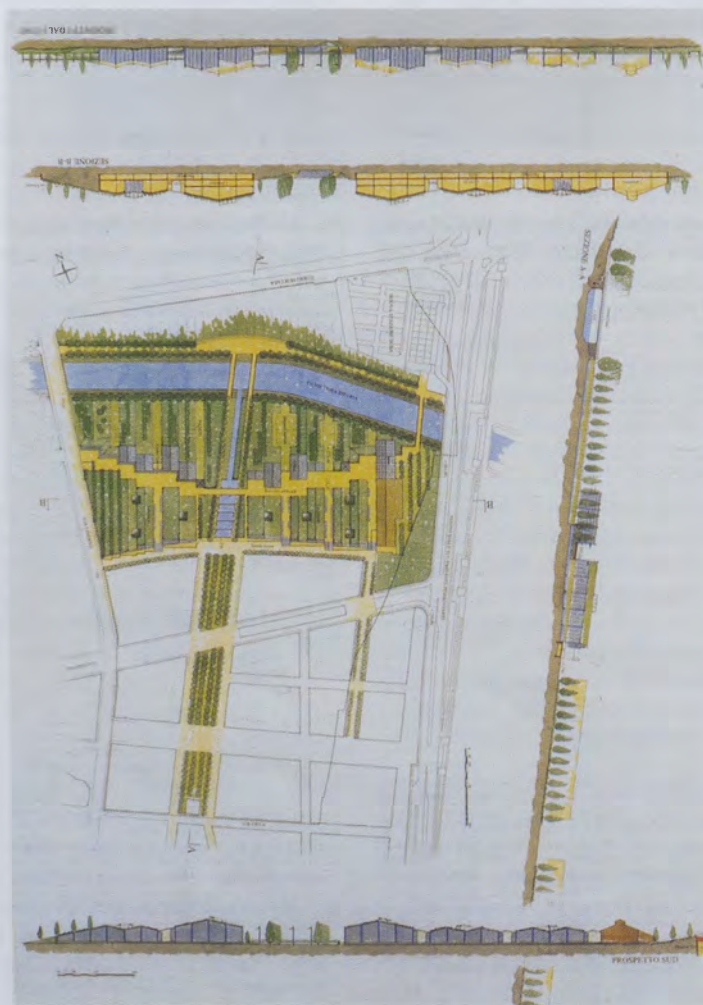
<sup>15</sup> Il progetto architettonico del complesso delle scuole medie è di P.L. Brusasco e G. Torretta.

<sup>16</sup> Il tema era affrontato dai primi anni Ottanta nei corsi coordinati di Composizione Architettonica 2 prof. A. Isola, Caratteri tipologici dell'architettura prof. R. Rigamonti, Tecnologia dell'architettura 2 prof. L. Bazzanella, Teoria e tecnica dell'architettura prof. C. Giammarco e occasione di tesi di laurea.

<sup>17</sup> Il gruppo di lavoro era composto da L. Bazzanella, L. Falco, R. Gabetti, C. Giammarco, S. Giriodi, A. Isola, L. Mamino, R. Rigamonti.

<sup>18</sup> La convenzione di ricerca Politecnico di Torino - Environment Park spa ha lavorato alla redazione del programma su cui è stato impostato il bando di concorso. La ricerca era accompagnata da esplorazioni di progetto per definire l'impianto e l'immagine che l'insediamento avrebbe prodotto sull'area. Il gruppo di lavoro era composto da: L. Bazzanella, L. Falco, C. Giammarco, S. Giriodi, P. Mellano, R. Rigamonti, con M. Crotti, A. De Rossi, L. Reinerio.

4. Studio esplorativo sull'impianto e sull'immagine urbana dell'insediamento Environment Park a Torino. Convenzione di ricerca Politecnico di Torino Environment Park S.p.A..





# Torino fuori dagli scogli

Arnaldo BAGNASCO \*

Nei primi trenta anni del dopoguerra l'Europa ha vissuto una crescita economica senza precedenti, trainata dalla produzione di massa in grandi aziende. La produzione meccanica, e dell'automobile in particolare, erano emblematiche di nuovi modi di consumo, di una efficiente organizzazione del lavoro, di una cultura industriale che permeava in generale la cultura e l'organizzazione politica. Le società nazionali si strutturavano allora, in tutto il mondo avanzato, intorno a questo nucleo di società industriale. In Italia, Torino – città dell'auto – è allora ridiventata capitale di un paese che andava rapidamente trasformandosi: a metà degli anni cinquanta l'Italia realizzava il 9% della produzione industriale europea; pochi decenni dopo arriverà a essere il quarto produttore dei paesi dell'Ocse dopo Usa, Giappone e Germania. Torino – la città fabbrica – è uno dei motori principali di questa crescita. Per molti aspetti, anzi, lo è nel modo più tipico ed essenziale.

Negli anni settanta comincia nel mondo una trasformazione epocale che, con tappe diverse, vedrà la crisi del vecchio modello economico, una ristrutturazione dell'industria verso forme organizzative più snelle, capaci di muoversi su mercati più differenziati e instabili, innovazioni decisive in direzione di un nuovo paradigma tecnologico basato sull'informazione, la crescita del settore dei servizi e di quella produzione immateriale che sostituisce la produzione dei beni materiali come motore della crescita.

Le grandi città della vecchia industria sono quelle che più hanno risentito del cambiamento. Non poteva essere altrimenti: la vecchia organizzazione diventa un peso da riequilibrare, occorre tempo per orientare le risorse ereditate in nuove direzioni, e per scovarne e attivarne di nuove. Anche Torino,

costretta a navigare su un nuovo mare, è finita sugli scogli. Ci sono i segni, oggi, che si sta disincagliando e che torna a navigare in mare aperto. Anche i contributi di questo volume, a mio giudizio, possono contribuire a verificarlo. Vorrei proprio orientarne la lettura in questa direzione, o per meglio dire, secondo questa ipotesi: chi leggerà si farà poi una sua idea.

Dicevo che ci sono segni che Torino sta uscendo dagli scogli. Questi si vedono con una certa chiarezza guardando agli indicatori socio-economici. Dopo molto tempo la disoccupazione in provincia, ancora alta, torna però a una cifra; la perdita di popolazione rallenta e come per le altre città dell'Europa, si annuncia anche da noi la fine del ciclo di declino demografico: i problemi di invecchiamento della popolazione e di rifornimento del mercato del lavoro in futuro rimangono, ma non sono peggiori di quelli delle altre città; da notare, in particolare, che i diplomati e laureati che migrano a Torino tornano a essere più di quelli che escono: un buon segno qualitativo per l'economia.

Le collaudate classifiche annuali de *Il sole-24 Ore* sono qualcosa di più che semplicemente incoraggianti. Nella classifica complessiva dell'ultimo anno, che tiene conto di una grande quantità di indicatori economici e sociali, la provincia di Torino – come sappiamo una buona approssimazione dell'area metropolitana – sale al quarantesimo posto, dopo che per anni era scivolata, guadagnando rispetto all'anno precedente 36 posizioni. Migliore anche risulta, in particolare, la classifica per la voce "Affari e lavoro" – dal settantatreesimo al trentaseiesimo posto – mentre una situazione di spicco – soprattutto se si tiene conto in generale delle difficoltà in questo ambito per le grandi aree metropolitane – si registra per la voce "servizi e ambiente":

\* Docente, Dipartimento di Scienze Sociali, Università degli Studi di Torino

ottava provincia d'Italia, sesta per ecologia. Sappiamo che la criminalità è un problema delle grandi città, ma gli indicatori dicono che Torino è in posizione migliore di Roma, Bologna, Milano.

Al di là di questi segni, di per sé significativi, ci sono poi percezioni di fenomeni non facilmente quantificabili, che indicherei complessivamente come progressione verso il raggiungimento di una massa critica. Raggiungere una certa massa critica è necessario perché si inneschi una reazione. Osserviamo allora che molte cose, in ambiti diversi, cominciano ad arrivare insieme all'appuntamento (in diversi ambiti si stanno formando condizioni di massa critica), e che come conseguenza aggregata di tutto ciò, la città nel suo insieme si muove verso una condizione di massa critica per l'avvio di una fase di nuovo sviluppo. Niente è ancora sicuro, i ritardi cumulati sono pesanti, le cose che ancora mancano all'appuntamento sono tante, e forze contrarie sono all'opera, ma sarebbe davvero fuori luogo non avvertire il cambiamento che si sta innescando.

Massa critica stanno producendo i molti cantieri di opere pubbliche che, a partire dal nuovo piano regolatore, hanno rivoltato la città come un calzino; una documentazione di ciò si trova anche in questo volume della rivista. I cantieri aperti provocano disagi ai residenti e suscitano anche proteste; tuttavia, man mano che molti lavori finiscono, tutti cominciano a vedere l'effetto d'insieme che si produce. Oppure: Università e Politecnico vivono attivamente la riforma nazionale degli studi superiori, e lo fanno in un loro modo dinamico, con molti investimenti in attrezzature e immobiliari che ridisegnano una nuova geografia degli insediamenti. Preparano la Torino dell'insegnamento e della ricerca del nuovo secolo, essenziale per la crescita, e anche qui molte cose – dopo la progettazione e l'avvio della trasformazione – cominciano ad arrivare all'appuntamento. Oppure: l'economia sta sperimentando nuove strade in direzione dell'*Information-Communication Technology*; il terreno è fertile per effetto di significative realtà preesistenti e infrastrutture in via di realizzazione, ma c'è bisogno anche di attirare investimenti dall'esterno per fare di Torino un polo; c'è voluto tempo per convincere Motorola a insediarsi qui, ma ora già altre aziende hanno seguito la stessa strada, e cominciano a costituire una massa critica fra produzione e ricerca. Oppure: dopo difficoltà iniziali, si è conclusa rapidamente la sistemazione del Museo Nazionale del Cinema alla Mole, una nuova, straordinaria risorsa di Torino; anche così, le condizioni di un'industria del turismo, che si cominciano a sperimentare, si avvicinano a una massa critica.

L'elenco potrebbe continuare, e naturalmente potrebbe anche essere presentata una lista dei ritardi, o delle mancanze. In ogni caso, bisogna per il futuro considerare che una volta raggiunta una massa critica di realizzazioni, nuove altre cose pos-

sibili si vedono meglio, e si aggiungono con più facilità. Sullo sfondo, sta poi la sfida delle Olimpiadi invernali del 2006, che è insieme un grande acceleratore di investimenti e un severo orologio delle realizzazioni. In sostanza, si può dire che Torino sta trovando sue nuove possibilità, e sembra impegnarsi. Siccome non si costruisce mai partendo dal niente, vale la pena di osservare, guardando dal lato delle risorse, che queste sono di tutto rispetto. Torino torna infatti a valorizzare, in nuove condizioni, le sue due eredità storiche: l'esperienza industriale e il ricco tessuto di risorse culturali che derivano dall'essere stata una capitale regionale dell'Europa in formazione, ridiventate visibili finito il periodo della città-fabbrica.

Senza insistere, entrando più in dettaglio, sui punti toccati finora, vorrei indicare tre fenomeni più generali, molto rivelatori di quanto si muove nel corpo sociale, che mi sembrano sintomi importanti del processo che si è innescato e che forniscono ragioni per pensarlo come un processo robusto.

Anzitutto, credo per la prima volta, si comincia veramente a non pensare più che Torino sia un comune di poco meno di un milione di abitanti, ma un'area metropolitana molto più vasta. Questo non in studi economici o sociologici, ma nel concreto operare di amministrazioni e attori locali. Le possibilità di una conferenza metropolitana sono una realtà concreta, ma ormai molti consorzi fra comuni sono una realtà o in progetto, e una serie di patti territoriali promossi dalla Provincia ha cominciato ad attrezzare nel concreto il governo di aree vaste. Questo processo, a sua volta, è diventato più facile che in passato e dunque possibile perché sono cresciute le capacità amministrative delle diverse comunità locali. Queste sentono di essere in grado oggi di contrattare meglio i loro rapporti con il comune capoluogo. Il momento è favorevole, ma è importante il fatto che questo è avvertito e che, pur con difficoltà, ne derivano azioni conseguenti.

In secondo luogo, Torino comincia anche a pensarsi come una vera capitale regionale. Anche qui è stato necessario vincere antichi sospetti, ma di nuovo, la dinamica che sta attivando una maggiore possibilità di integrazione fra le diverse città e province della regione deriva anzitutto proprio da una loro crescita economica e amministrativa. Inoltre – punto decisivo – Torino ha smesso di dare l'impressione – in molti casi giustificata in passato – di assorbire risorse senza rimetterle in circolo. È solo un inizio, ci sarà molto da fare, ma la società torinese comincia a innervare la società regionale. L'esempio forse più significativo viene dall'Università e dal Politecnico che gemmano in tutta la regione facoltà e centri di ricerca, in grado di aderire alle specificità delle economie locali. In tutta Europa ritornano sulla scena economica le capitali regionali, ed è importante che anche Torino sia capace di seguire la nuova possibilità, facendo



*Cantieri all'interno del Piano per le aree di insediamento produttivo, Collegno.*



bene il suo mestiere di integratore di un'area vasta, sostenendo vocazioni e autonomie.

Tornando più direttamente alla città e all'area metropolitana, resta il terzo punto importante. Si è sviluppata nel corso degli ultimi anni la consapevolezza che è necessario agire insieme per un'idea condivisa sul futuro di Torino. Questa consapevolezza è maturata lentamente nella società civile e ha trovato consonanze nella società politica. Anche questa è una risposta in sintonia con quanto accade ovunque in Europa. Nel momento della globalizzazione, della costruzione dell'Unione, e della ridefinizione degli Stati nazionali, le città tornano a essere attori sulla scena nazionale e internazionale, si dotano di un'immagine e di un'idea condivisa del proprio sviluppo, e giocano le loro carte con strategie unitarie all'esterno. È quanto si sta verificando anche a Torino. Il progetto "Torino internazionale" – il Piano strategico dello sviluppo della metropoli – preparato in un anno e mezzo, è diventato in questi giorni operativo. Merita ricordarne con qualche dettaglio la procedura della costruzione e i contenuti, perché dimostrano non solo la consapevolezza di cui si diceva, ma anche una notevole capacità di mobilitazione.

Avviato dal Forum per lo sviluppo – l'organismo costituito in passato su iniziativa dell'Amministrazione comunale – il Piano ha seguito metodologie ormai collaudate in molte città europee, coinvolgendo nella preparazione associazioni e organizzazioni della società civile. Alla fine è stato calcolato che circa mille esponenti qualificati di questa hanno collaborato in modi diversi alla sua elaborazione. Monitorati da un comitato scientifico internazionale, nove gruppi operativi guidati da personalità autorevoli nei diversi campi, hanno elaborato sei linee

strategiche, specificate in obiettivi e azioni, sullo sfondo comune delle difficoltà da superare e delle possibilità per agganciare lo sviluppo e la qualità urbana. Si tratta di un'idea condivisa sulle cose da fare, sulla quale è stato trovato un accordo; 87 istituzioni, associazioni, organizzazioni altamente rappresentative hanno sottoscritto il documento finale, oltre al comune e alla Provincia di Torino, e diciannove comuni dell'area metropolitana; altri si stanno aggiungendo. Un piccolo centro curerà il monitoraggio della realizzazione, che ora è affidata alla libera volontà di tutti i sottoscrittori. Il piano è una risorsa per il governo della società locale, è un contratto con i cittadini che individua la cura della città come impegno collettivo, organizza l'immagine di Torino all'esterno, presenta agli operatori internazionali una città pronta ad accoglierli, sostiene in un quadro unitario l'imprenditorialità cittadina. Si vedrà quanto questo quadro di riferimento potrà essere utile, e nessuno si nasconde le difficoltà di attuazione. Tuttavia, se strumenti analoghi hanno funzionato altrove in Europa, non c'è motivo per pensare che non potranno funzionare anche da noi. Torino è stata la prima città italiana a dotarsi di uno strumento di questo genere, con una procedura rigorosa secondo gli standard internazionali, e davvero coinvolgente.

Ho indicato, in questo articolo, alcuni argomenti a favore dell'idea che Torino si sta rimettendo in moto, o per usare la metafora di prima, si sta disincagliando. Ho avvertito anche che le carte sono tutte da giocare e che le difficoltà e i ritardi non mancano. Guardare anzitutto dal lato delle possibilità piuttosto che delle difficoltà non è questione di ottimismo piuttosto che di pessimismo. Alla fine, ciò che conta è un senso avvertito e critico delle possibilità.



# Il sistema manifatturiero torinese. Nuove articolazioni e progettualità

Sergio CONTI \*

## I. Premessa

L'interrogazione dei rapporti che l'industria, nel suo divenire, intrattiene con il territorio che la contiene e la sostiene sconta un'interpretazione intimamente plurale delle diversità, spezzando senza mediazioni un quadro di certezze che appariva sino a non molti anni addietro alquanto consolidato: se riferito a Torino, esso si compendia, com'è noto, nell'"ideologia" di un sistema produttivo proiettato verso una inevitabile monocultura industriale. In queste pagine si sosterrà, al contrario, che il Torinese (assumendo con questa accezione l'area provinciale in senso lato) è – e può essere – qualcosa di diverso dall'immagine che nei decenni ne è stata costruita, avendo quell'immagine tenuto nascoste troppe cose, che negli anni che chiudono il millennio sono esplose quasi inaspettate, consegnandoci una realtà economica e sociale diversa e più reale, e per questo, forse, destinata a durare. Gli anni dell'industrializzazione e della polarizzazione automobilistica avevano in sostanza celato il fatto che il sistema torinese è un dedalo di tanti spazi e di tante realtà, e quindi di tante storie che si dipanano con ritmi diversi, e che proprio nelle differenze possono essere rintracciati i segni della forza del sistema.

## II. Le fondamentali dinamiche territoriali

Nel dar conto nella forma più sintetica possibile di un ampio percorso analitico<sup>1</sup>, si è deciso di privilegiare, in questa sede, la costruzione di alcune rappresentazioni di sintesi delle macro Tendenze in atto, volte a dar senso a fenomeni e processi strutturalmente rilevanti e ispiratori per questo di alcune fon-

damentali ipotesi di assetto strategico che da questi sono derivate. Più in particolare, il problema è stato quello di fornire visibilità problematica ai seguenti fenomeni:

- a) la localizzazione di significative "masse" (o insiemi) manifatturiere sia in termini di addetti che di numero di unità produttive;
- b) le dinamiche localizzative maggiormente evidenti nel corso del decennio considerato (1985-1995), sia in tendenza che in controtendenza rispetto alle fenomenologie di massificazione rilevate;
- c) altre fenomenologie di crescita (e in alcuni casi di contrazione) dei contenitori produttivi precedentemente evidenziati, indicatrici del "rafforzamento" degli insiemi manifatturieri esistenti.

A questo proposito, la Figura 1, volta a dar sintesi a fenomenologie molteplici, è una generalizzazione dei processi rilevati per quanto ai comparti definiti come strategici<sup>2</sup>. Le evidenze più macroscopiche sono le seguenti.

1. La formazione e il rafforzamento di una vasta *cintura della veicolistica* gravitante lungo il segmento meridionale della tangenziale e coinvolgente altresì ampie sezioni del capoluogo. La sua formazione – non conclusa – è la manifestazione spaziale dei processi di razionalizzazione del sistema (selezione dei fornitori di componenti, loro internazionalizzazione, connessioni funzionali e cognitive con il cliente principale, con il sistema del design e della progettazione, con segmenti importanti della subfornitura e del sistema dell'automazione industriale), in cui la presenza di unità

\* Docente, Dipartimento Interateneo Territorio, Università degli Studi di Torino



produttive di dimensione medio-grande è un tratto caratteristico. Sul piano spaziale, i processi di riqualificazione in atto coinvolgono la vasta area sud-occidentale, caratterizzata dalla presenza di alcuni significativi nuclei storici, un sistema viario di relativa efficienza e ampi contenitori di supporto alle funzioni logistiche. Nel contempo, alcune concentrazioni rilevanti di tipo a-sistemico (area di Settimo Torinese, Chivasso, porzione settentrionale del sistema locale del lavoro di Torino) rappresentano tuttora delle concentrazioni radicate. L'analisi dei processi di natimortalità porta infine a evidenziare alcuni fronti di sviluppo del sistema: verso Sud, verso il Pinerolese e, soprattutto, in direzione settentrionale, ove è in atto un lento ma pervasivo processo di sostituzione delle specializzazioni legate all'automobile con altri comparti manifatturieri (meccanica generica e beni strumentali in primo luogo).

2. La tenuta, e in molti casi il rafforzamento, del tessuto manifatturiero della meccanica, dei beni strumentali e della subfornitura veicolistica presente nella porzione settentrionale della città di Torino e dei comuni contermini. La razionalizzazione in atto riguarda, sul piano spaziale, il progressivo "scivolamento" della manifattura torinese verso aree esterne, la formazione di allineamenti radiali in uscita dal capoluogo, nonché il rafforzamento di alcune concentrazioni "storiche". Se in molti casi si tratta di processi "sostitutivi" della monocultura veicolistica, nel complesso essi realizzano una riqualificazione tecnologica del settore, che prevede altresì significativi "focolai" di produzioni tecnologicamente avanzate. Nel complesso, tuttavia, il sistema infrastrutturale non sembra coerente con le effettive potenzialità di razionalizzazione e modernizzazione.

3. A Occidente del capoluogo, e pur comprendendovi alcune sue parti, alcuni fenomeni di vivacità manifatturiera relativamente elevati (sia nei comparti dei beni strumentali, sia dell'elettronica, sia, in parte, della veicolistica) confermano la formazione di un sistema di *riconcentrazione complessa* gravitante intorno alla "centralità" periurbana di C.so Marche. Come vedremo, questo sistema è peraltro destinatario di significative rilocalizzazioni di alcuni comparti "tradizionali".

4. Il comparto dell'elettronica, a sua volta, evidenzia uno sviluppo relativamente ubiquitario sull'intero territorio provinciale, seppur caratterizzato spesso dalla rarefazione delle strutture d'impresa. Nel contempo, si conferma la rete diffusa del Canavese e il rafforzamento della massa critica in corrispondenza del precedente sistema di *riconcentrazione complessa*.

5. L'allargamento dell'area della marginalità manifatturiera, coinvolgente non soltanto le vallate alpine, ma la stessa pianura agricola del Pinerolese orientale.

### III. I sistemi

La presa in carico delle fenomenologie indagate ha aperto orizzonti problematici intorno ai quali è stato possibile definire uno scenario realistico di possibili strategie territoriali, apparendo essenziali nel configurare un "modello" possibile del sistema manifatturiero della regione torinese. Com'è emerso dalle informazioni sia di natura quantitativa, sia quelle desunte dall'elaborazione di un ampio set di questionari rivolti alle imprese<sup>3</sup>, i processi in atto contengono in nuce una sorta di *regionalizzazione tendenziale* del sistema manifatturiero che rimette in gioco eredità storicamente radicate.

In estrema sintesi, il sistema manifatturiero torinese esprime logiche di organizzazione sociale e produttiva fra loro distinte e spazialmente individuabili (Figura 2).

1. Il sistema della *veicolistica* direttamente connesso con l'impresa maggiore è tuttora ramificato su buona parte del territorio provinciale (ne fa relativa eccezione l'area canavesana, dove si sono ridotte sensibilmente le unità produttive legate a Fiat). Nel contempo, esso ha attraversato fasi successive e a volte violente di razionalizzazione, la cui manifestazione spaziale, come si è visto, è stata la formazione di un ampio sistema che gravita lungo il segmento meridionale dell'asse tangenziale e che si estende in senso areale verso la regione sud-occidentale dell'area metropolitana. Le sue relazioni con il sistema pinerolese sono tuttora visibilissime, per cui la soluzione del problema delle connessioni infrastrutturali fra questo e la regione metropolitana torinese appare potenzialmente in grado di fagocitare la tenuta dei produttori ivi localizzati. Nel complesso, l'intera area in oggetto detiene altresì altri segmenti manifatturieri di rilevanza strategica per l'economia metropolitana.

2. Il *Canavese occidentale* rimane un'area produttiva connessa alla veicolistica, ma i cui soggetti sono sempre meno legati al ciclo Fiat e sempre più relazionati a mercati diversi (l'*after market*, le macchine agricole e altri produttori finali esterni all'area piemontese). Questi stessi produttori, nel contempo, paiono scarsamente tributari delle relazioni proprie del sistema di creazione del valore dominante l'economia torinese (come la fiducia, la comunicazione informale, i rapporti con il design e la progettazione). Sotto questa luce, la popolazione di imprese canavesane, pur "liberatasi" parzialmente del legame con Fiat, è per alcuni aspetti e paradossalmente un sistema schiettamente fordista (le relazioni fra i produttori sono di natura individualistica e fondate sull'eccellenza dei cicli di produzione e dei prodotti).



3. Il *Canavese orientale* denuncia una discreta presenza di produttori di beni strumentali per lavorazioni non meccaniche (plastica, oreficeria, elettronica). Nel contempo, i due settori "storici" dell'elettronica e dell'informatica paiono sempre più separati e i loro destini divergenti. Il primo si trova a dover affrontare due situazioni problematicamente rilevanti: da un lato, il futuro, tuttora incerto, di Olivetti; dall'altro lato, la presenza di un tessuto di imprese meccaniche di subfornitura per la produzione elettronica esprime livelli qualitativi, sia di prodotto che di processo, piuttosto bassi e appare per questo vulnerabile di fronte alla concorrenza dei produttori dell'area asiatica orientale. Il secondo sembra invece in grado di riprodurre i propri livelli di eccellenza: da un lato, una significativa rete di centri di ricerca Olivetti ceduti ad alcune multinazionali del settore è andato specializzando nelle tecnologie dei sistemi di riconoscimento del denaro (pagamenti elettronici ecc.). Si tratta di conoscenze informatiche da introdursi in componenti meccanici di elevata qualità e innovatività (come le casseforti), la cui produzione è realizzata tuttavia all'estero. Dall'altro lato, è tuttora diffuso sul territorio un sistema di *softwarehouses* di dimensioni più o meno modeste le quali, come le precedenti, dialogano soprattutto con partner esterni all'area canavesana.

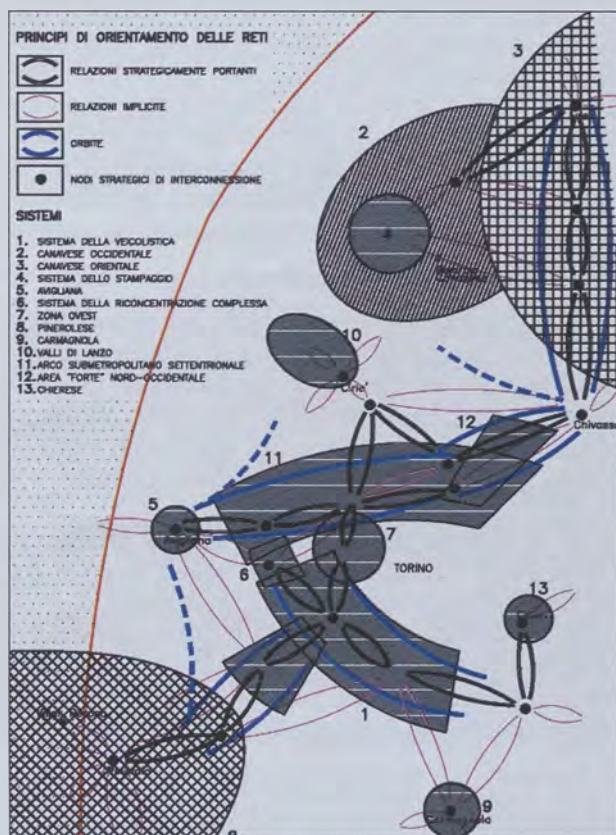
4. Il sistema dello *stampaggio* a caldo specifica ulteriormente i caratteri della regione canavesana occidentale. Sono soprattutto le imprese di quest'area, infatti, ad aver reciso il legame pluridecennale che li univa al sistema di produzione automobilistico torinese e tessuto legami relativamente solidi con altri produttori, sia di veicoli che di beni di consumo durevoli per la casa.

5. La regione di *Avigliana* denota, come abbiamo visto, una dinamica manifatturiera relativamente sostenuta. Le tradizionali specializzazioni manifatturiere – tessile ed elettrica – hanno vissuto negli anni una disgregazione progressiva e di esse restano tracce in pochi impianti di medio-grande dimensione. Per quanto riguarda il tessile, i produttori rimasti hanno subito un progressivo sradicamento rispetto alla realtà economica locale, coltivando relazioni funzionali con altri sistemi esterni alla realtà torinese. A sua volta, la produzione elettrica è andata razionalizzandosi ed è tuttora rappresentata da pochi grandi, tecnologicamente innovativi ma con scarse esigenze di utilizzare produzioni e capacità localizzate nell'area. Nel contempo, i più recenti processi di industrializzazione hanno coinvolto la veicolistica (essa rientra in modo pieno nel "mesosistema" Fiat e non si appoggia, nel contempo, alla subfornitura locale), la formazione delle nicchie

1. I sistemi strategici della manifattura torinese.



2. I sistemi complessi.





della nautica e delle serrature e delle maniglie (tributarie della tradizione meccanica della zona), i beni strumentali e l'elettronica. Nel complesso, il recente flusso di investimenti e la conservazione di strutture produttive storicamente radicate ha portato alla formazione di un sistema manifatturiero settorialmente pluralistico, ma polarizzato in strutture scarsamente legate fra loro e con il milieu locale e per questo dialogicamente relazionate ad ambiti esterni all'area.

6. Il segmento occidentale della regione metropolitana, storicamente gravitante sul comune di Rivoli (*zona Ovest in senso stretto*) è una regione in transizione manifatturiera, pur evidenziandosi la presenza di significativi stock di occupati e di imprese. I processi di disindustrializzazione paiono piuttosto pervasivi (coprendo un ampio ventaglio di settori) e particolarmente evidenti nella sezione posta a settentrione dell'asse di C.so Francia.

7. Il sistema della riconcentrazione complessa è una zona relativamente ampia che comprende altresì la porzione occidentale del comune di Torino e gravita in qualche modo intorno alla "centralità" di C.so Marche. Esso è attraversato da fenomeni di vivacità produttiva relativamente elevati, dati dal progressivo spostamento verso occidente della "nebulosa" manifatturiera localizzata in passato in settori maggiormente centrali della città. Pur conservando importanti segmenti della carpenteria e delle lavorazioni meccaniche, detiene importanti nuclei di produzioni tecnologicamente avanzate (veicolistica spaziale, beni strumentali, elettronica, la stessa veicolistica Fiat). Per questo motivo, e per le tendenze di riagglomerazione in atto, il sistema pare svolgere un'importante funzione di cerniera fra l'asse meridionale della tangenziale, il sistema manifatturiero settentrionale e alcune significative concentrazioni produttive interne al capoluogo.

8. Il *Pinerolese* è nel complesso una regione relativamente "stagnante" dal punto di vista manifatturiero (la mortalità d'impresa è un fenomeno relativamente diffuso), incisa da "isole" produttive impegnate in comparti diversi: zootecnica, dolciario e, come si è visto, veicolistica legata al ciclo metropolitano.

9. Il sistema gravitante sul nucleo urbano di *Carmagnola* evince processi di segno diverso, sia dal punto di vista settoriale che, soprattutto, territoriale. La disindustrializzazione è diffusa pressoché in ogni segmento del sistema, fatta eccezione della regione orientale, in cui sono in atto, al contrario, intensi processi di delocalizzazione d'impresa.

10. L'ampia regione delle *Valli di Lanzo* pare accomunata dalla lenta ma costante riduzione delle

proprie strutture manifatturiere. La chiusura di molti impianti oppure la loro progressiva discesa a valle definiscono uno scenario segnato da una crescente marginalizzazione manifatturiera, "interrotta" di volta in volta dalla tenuta di sistemi d'impresa a localizzazione diffusa.

11. L'*arco submetropolitano settentrionale* è un sistema spazialmente complesso, oltre che composto dal punto di vista delle specializzazioni produttive. L'industrializzazione della regione, fondata sulla formazione di direttrici in uscita dal capoluogo, è in qualche misura funzionalmente "separata" dalle tradizioni proprie del sistema torinese. Alcuni dei suoi assi hanno teso negli anni più recenti a rafforzare le specializzazioni meccaniche e di meccanica avanzata, prevedendosi nel contempo una pluralità di produttori e nicchie manifatturiere diverse (beni di consumo, sistemi di depurazione ambientale ecc.).

12. L'*area "forte" nord-occidentale* (la quale comprende i tessuti manifatturieri di Settimo T.se e San Mauro, oltre all'enclave appartenente dal punto di vista amministrativo al comune di Torino) è tuttora depositaria di polarizzazioni veicolistiche rilevanti, oltre a essere stata destinataria di sistematici processi di delocalizzazione e ripolarizzazione.

13. Il *Chierese* rimane un sistema relativamente "autonomo" rispetto alle logiche proprie in atto nella regione metropolitana. La riduzione degli stock d'impresa e occupazionali propri della specializzazione tessile, non ne pregiudica la tradizione manifatturiera.

#### IV. Linee di un nuovo assetto strategico

##### *L'articolazione reticolare e i nodi di interconnessione*

I processi reali coinvolgenti l'universo delle imprese imprimono dunque dei segni piuttosto limpidi al sistema torinese nella sua transizione verso il nuovo millennio.

Il primo è la *tendenziale selettività* dei contenitori manifatturieri. A un livello di generalizzazione ancora piuttosto elevato, le risultanze dell'analisi della natimortalità d'impresa prefigurano la relativa concentrazione delle strutture produttive in aree circoscritte, espressione di comportamenti volti a trarre il maggior vantaggio possibile dalle esternalità funzionali (infrastrutturali in primo luogo). Questi processi non hanno sempre un segno univoco: il rafforzamento di taluni assi di espansione (che è poi il fenomeno maggiormente rilevante) si accompagna alla sostanziale tenuta di sistemi a industrializ-

zazione diffusa (come nell'Eporediese orientale e occidentale). La concentrazione produttiva sconta inoltre il fenomeno piuttosto ovvio del fondamentale ruolo esercitato dalla predisposizione di aree di sviluppo industriale attrezzate. Ciò nonostante, sono andati rivelandosi, nel contempo, ampi fenomeni di crescente marginalizzazione manifatturiera (come nella pianura agricola ricca del Pinerolese meridionale, l'area a occidente del Po, il Canavese settentrionale).

In stretta connessione al precedente, si evidenzia una sorta di morfogenesi nel disegno insediativo, segnato dall'interruzione di taluni *processi storici di allineamento*, che nei decenni precedenti parevano suggerire l'ipotesi di un ulteriore ampliamento del ventaglio delle direttrici in uscita dal capoluogo. Se la distribuzione assiale dei sistemi manifatturieri rappresenta tuttora una tendenza marcata, essa non appare più, tuttavia, un processo immutabile nel tempo e nello spazio. Nuovi processi di allineamento, alcuni parzialmente originali rispetto al passato, altri di sostenuto rafforzamento di tendenze già precedentemente in nuce, offrono una configurazione geografica della rete di supporto che prefigura segni diversi e *nuove ipotesi di interconnessione*, parzialmente alternative rispetto al modello gerarchizzato formatosi nei decenni della spinta polarizzazione funzionale e spaziale in corrispondenza del capoluogo.

Si evidenzia, infine, la tendenziale *scomposizione del sistema manifatturiero*. Quest'ultimo appare il fenomeno maggiormente rilevante dal punto di vista problematico, non scindibile dalla riqualificazione di settori e porzioni di territorio che trovano nella formazione di nuovi assi di sviluppo e di nuove centralità i fondamenti della loro ricomposizione funzionale e spaziale.

Si tratta di processi tangibilissimi se soffermiamo l'osservazione sui comportamenti dei singoli comparti della manifattura. In termini sintetici, e relativamente ai comparti portanti dell'economia provinciale, la dinamica del sistema di produzione veicolistico denuncia evidenti tendenze al radicamento nella fascia immediatamente a Sud del capoluogo, consolidando le proprie relazioni storiche con la sezione meridionale del comune di Torino, coinvolta anch'essa in processi di riaggiustamento. A Nord del capoluogo, l'espansione appare invece fortemente selettiva, coinvolgendo specifici poli e assi di sviluppo. Nel contempo, la porzione occidentale del sistema è segnata dalla riduzione relativa del numero dei produttori e dal conseguente "scioglimento" delle strutture d'impresa verso le aree più meridionali. Si rilevano, infine, sistematici processi di disindustrializzazione coinvolgenti vaste porzioni del territorio provinciale.

Dal suo canto, il sistema dell'automazione industriale e della produzione di macchine utensili espri-

me una dinamica parzialmente antinomica rispetto alla precedente: se, in parte, i comportamenti localizzativi dei produttori si sovrappongono inevitabilmente a quelli del settore della veicolistica (conferendo a specifici ambiti del sistema un carattere di complessità e di innovatività), il fenomeno maggiormente vistoso è dato dalla loro relativa diffusione (oltre che dal consolidamento) nei vasti ambiti posti a settentrione e a occidente del capoluogo, ponendosi peraltro quali potenziali elementi di riqualificazione funzionale del sistema manifatturiero dello stesso comune di Torino.

Assumendo infine la dinamica più recente della meccanica torinese (un comparto variegato, ma in alcune sue importanti parti in riqualificazione tecnologica e funzionale) l'immagine di tendenziale scomposizione spaziale del sistema acquista superiore intelligibilità: da un lato, il suo sviluppo si sovrappone a quello dell'automazione industriale e dei beni strumentali; dall'altro lato, si registrano nuovi processi di diffusione e nuovi mercati allineamenti. In vaste sezioni del territorio provinciale, infine, la diffusione della meccanica (oltre che dell'automazione industriale e delle macchine utensili) realizza fenomeni di "sostituzione" delle produzioni autoveicolistiche.

Sintetizzando al massimo, queste tre diverse, ma intimamente connesse fenomenologie, interpretano sul piano fattuale principi e logiche che l'analisi territoriale ha da anni posto al centro del proprio universo di senso: l'affermazione di principi *a rete* di organizzazione dello spazio produttivo modificano vecchie configurazioni e valorizzano, per contro, il ruolo degli ambiti locali (sub regionali e sub-provinciali), contestualizzando l'azione degli attori e differenziando di conseguenza organizzazioni e identità impresse sul territorio.

Se riferito al sistema torinese, ciò prefigura un'immagine più complessa ma nel contempo ricca di implicazioni problematiche e strategiche, inaugurando un modo diverso di concepire l'assetto produttivo del sistema. Ne consegue che *reti di sistema* (sovracomunali, sovraprovinciali) e *reti locali* (contestualizzate, fortemente legate alla prossimità geografica e alla connessione fra attori) sono parte di un unico disegno complesso che si autoalimenta. Il miglioramento della *performance* del sistema esprime a un tempo il miglioramento della funzionalità della rete nel suo insieme e quello dei suoi nodi (o reti locali), i quali diventano così sinergici alla tenuta e al rafforzamento della prima. In questo senso, un ruolo essenziale viene esercitato dai *nodi di interconnessione*, capaci di offrire esternalità dinamiche tanto alle reti di sistema che alle reti locali, assumendo per questo la funzione di sostenere il vantaggio competitivo sia dei sistemi territoriali che degli attori in essi contenuti.



Ciò significa, in conclusione, che i principi che ispirano le ipotesi progettuali derivano dall'osservazione dei processi in atto e sono coerenti, nel contempo, con i fondamentali assunti teorici dello sviluppo territoriale nell'economia post-fordista. Da questo punto di vista, lo schema di piano prefigura un laboratorio di sperimentazione, discussione e messa in atto di ipotesi derivate dall'osservazione di fenomeni concreti e vistosi, del tutto coerenti con le risultanze dell'elaborazione teorica più matura.

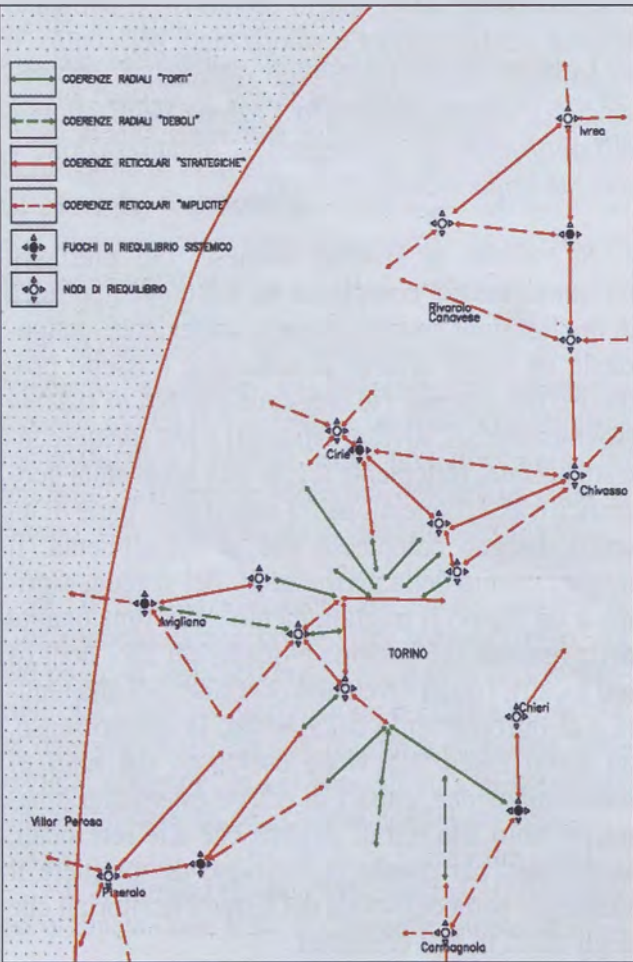
Pur tenendo conto delle sue innumerevoli varianti, il "vecchio" *modello polarizzato* di organizzazione dello spazio economico non era, in realtà, di difficile rappresentazione e fors'anche di progettazione. La scansione fra centri direzionali e periferie di esecuzione esprimeva una rigida divisione del lavoro e un alto grado di corrispondenza fra questi elementi separati. Com'è noto, l'espansione del sistema era leggibile sullo spazio metropolitano tramite la formazione di direttrici di espansione sub-metropolitana e di conseguente penetrazione dei territori ad essa esterni. Un sistema radiale di connessioni tecniche e funzionali metteva dunque in scena una modalità di organizzazione della manifattura e della società la cui conseguenza prima, nel medio e nel lungo termine, era il sovraccarico logistico e funzionale dell'area centrale, il

quale si esprimeva in un sovraccarico di diseconomie e disutilità nella gestione stessa della produzione. La specificità torinese era da assumersi in termini soprattutto sociali (di cui non è questa la sede per andarne alla radice) e organizzativo-funzionali, riconducibili alle modalità in cui l'impresa dominante ha intessuto nell'area funzioni e ruoli.

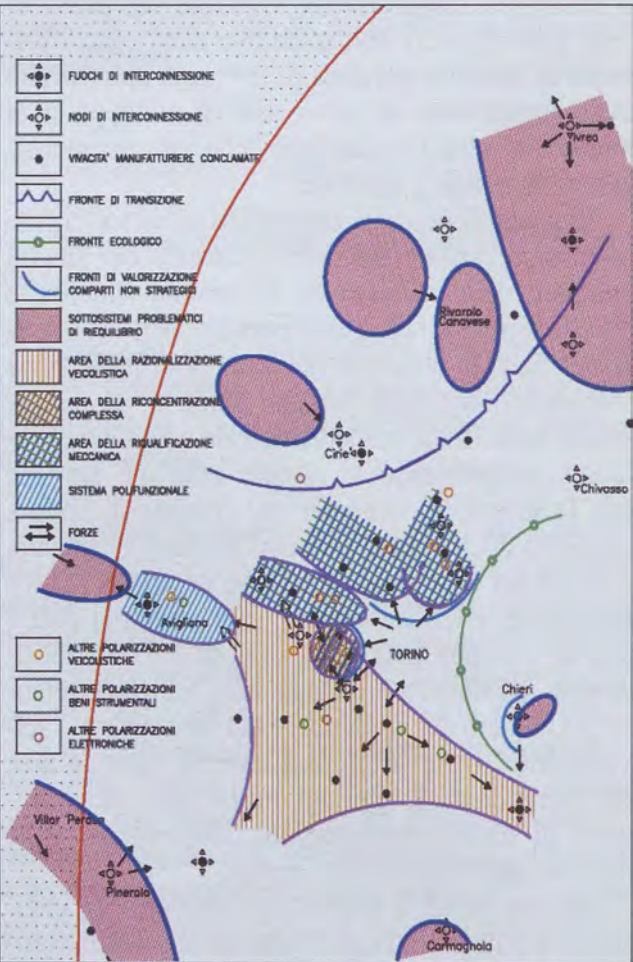
Nel "nuovo" modello di organizzazione della produzione, il centro può ignorare le periferie e, viceversa, le periferie possono ignorare il centro. Si creano, al contrario, focolai autonomi di sviluppo in larga misura autonomi, alimentati sia dalle *relazioni orizzontali* di rete (con altri poli), sia dalle *relazioni verticali* tradizionali con il retroterra locale (Figure 3 e 4).

L'esito della ricerca è che il Torinese non sfugge a questa logica generale. I comportamenti d'impresa rilevati indicano senza mediazioni la tendenziale scomposizione del sistema produttivo del nucleo originario: la formazione di sottosistemi relativamente coerenti al loro interno prefigurano, in sostanza, la formazione di una pluralità di relazioni che contestualizzano la giustapposizione di sistemi diversi, le cui coerenze sfuggono in larga misura alla logica della polarizzazione urbana e metropolitana.

3. Le coerenze reticolari.



4. Il modello descrittivo.





Selettività spaziale dei processi di valorizzazione produttiva, affermazione di “nuove” forme di allineamento e concentrazione, scomposizione tendenziale del sistema territoriale, sono dunque fenomeni che si compenetrano a vicenda in un unico grande disegno logico. Essi riaffermano, nel contempo, condizioni *storicamente* prodottesi, ma che parevano eclissate dalla logica violenta della polarizzazione fordista.

In questo senso il progetto coglie i tratti della “nuova” articolazione dello spazio economico così come questa si afferma dall’azione conscia e inconscia degli attori della produzione – esso non prefigura, cioè, né ipotesi di intervento radicali “dall’alto”, né la riproposizione di immagini più o meno “nostalgiche” di vecchie logiche e organizzazioni – mobilitando azioni e interventi là dove si evincono le potenzialità per consolidare relazioni virtuose e generare per questo forme di valorizzazione territoriale. In altri termini, le ipotesi progettuali si fondano e sostengono le *tendenze* spontanee in atto nel sistema.

#### *Gli scenari e le loro rappresentazioni*

Le ipotesi di assetto strategico del sistema manifatturiero provinciale recepiscono queste logiche sottese: al modello centralizzato viene qui contrapposta una prospettiva che colga le tendenze “spontanee” in atto nel sistema e le rafforzi identificando alcuni contesti di interconnessione, i quali avrebbero lo scopo di migliorare le prestazioni delle reti e strutturare in senso innovativo il sistema territoriale degli insediamenti produttivi, valorizzando le specificità delle identità e delle logiche in atto nel sistema complessivo.

Da questo punto di vista i “nodi” e i “fuochi” di riequilibrio individuati costituiscono delle potenziali “macchine complesse” generatrici di innovazione territoriale. Essi rappresentano una sorta di interfaccia fra reti di scala più ampia (sovracomunale, transprovinciale) e reti di soggetti locali sui quali si gioca l’identità locale.

Questi contesti, in cui sono in atto fenomeni di ripolarizzazione (o di riordino) che necessiteranno di valutazioni maggiormente puntuali, sono scindibili, a loro volta, in tre diverse classi (è ovvio che entro una prospettiva a rete, questi tre ordini di sistemi non sono graduabili né gerarchizzabili, ma si compenetrano in un’unica più ampia coerenza):

1. *Fuochi del riequilibrio sistemico*, ovvero nodi attorno ai quali è possibile innestare una riqualificazione strategica del sistema provinciale: essi sono stati individuati in corrispondenza delle agglomerazioni di Strambino, Caselle, Avigliana, Airasca e Poirino.

La loro individuazione discende dalla presa in carico di processi e fenomeni che già a prima vista suggeriscono come siano in atto da tempo, in questi ambiti, processi di polarizzazione di natura diversa, e per questo ritenuti dei fondamentali punti d’appoggio per una complessiva riqualificazione del sistema provinciale nel suo complesso e dei suoi sottosistemi.

2. *Nodi di riequilibrio indotto*, connessi ai precedenti e per questo essenziali per realizzare concertazioni di piano e promuovere le nuove configurazioni del sistema: Ivrea, Caluso, Castellamonte, Chivasso, Cirié, Leini, Pinerolo, Carmagnola e Chieri.

È attorno a questi nodi che si gioca la tenuta e la valorizzazione di specifiche identità – storicamente radicate o più recentemente prodotte – oppure la sorte di vasti ambiti territoriali in crisi (come, per esempio, i processi di disindustrializzazione valliva).

3. *Nodi di riequilibrio metropolitano*, intesi a realizzare nuove forme di relazione fra il sistema urbano e produttivo originario e gli emergenti livelli territoriali intermedi: Settimo Torinese, Alpignano, Rivoli e Beinasco.

Localizzati nelle immediate adiacenze del capoluogo, e in particolare in ambiti cruciali dal punto di vista della vivacità manifatturiera o della compromissione logistica, appaiono strategici nell’accompagnare la decongestione urbanistica del polo torinese.

#### *Il piano fra partecipazione e multifunzionalità*

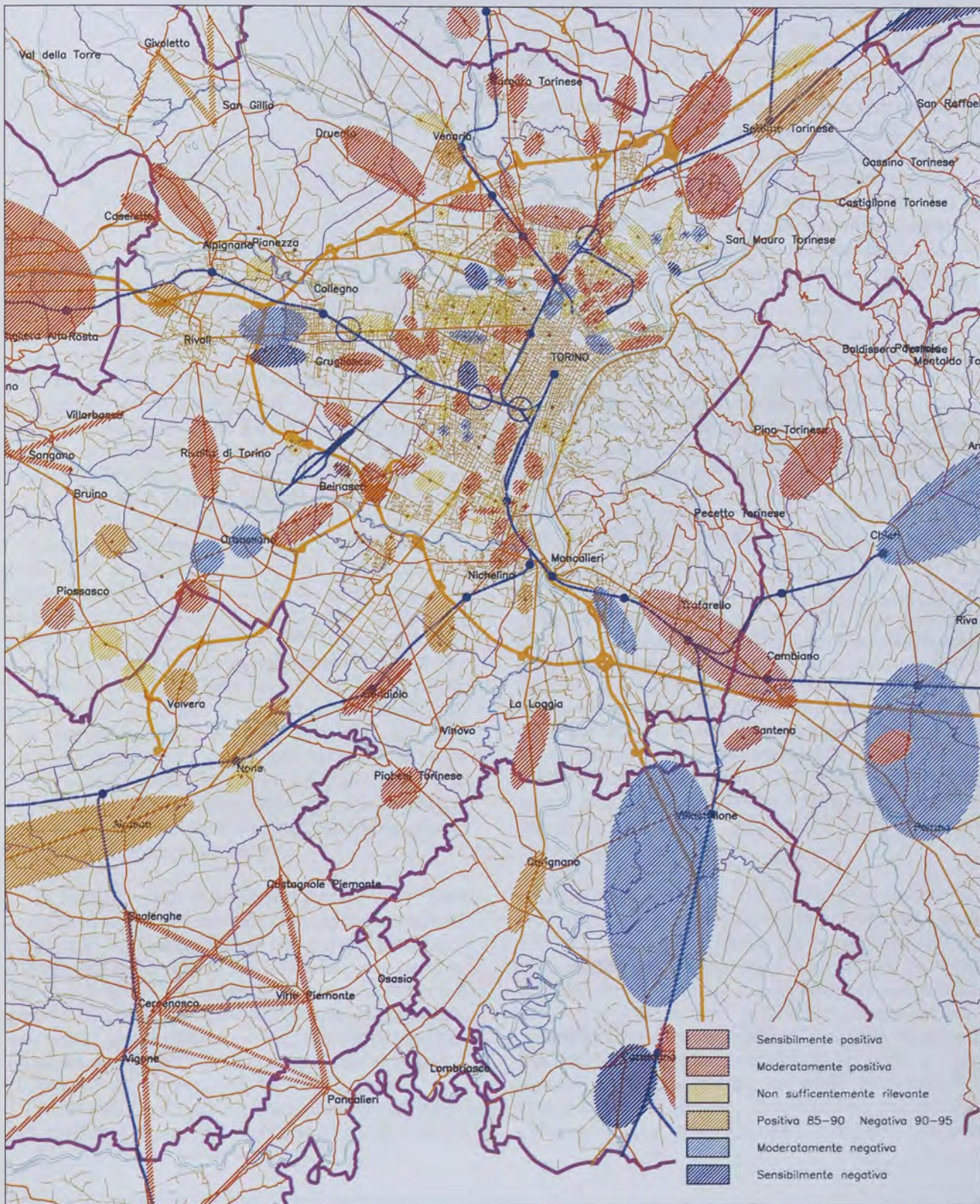
L’individuazione di questi nodi di interconnessione è in sostanza coerente con gli assunti propri dell’urbanistica contemporanea, secondo cui:

- a) l’approccio a rete sconta la presa in carico della multifunzionalità dello spazio, e, quindi, delle vocazioni diverse rinvenibili sul territorio, sia dal punto di vista settoriale che multisettoriale;
- b) entro schemi a rete di assetto territoriale, una funzione essenziale è esercitata dal rafforzamento dei nodi di interconnessione fra reti di natura diversa (una questione sinora assai dibattuta sul piano teorico, ma non sufficientemente praticata nella programmazione). La loro definizione assume peraltro valenza strategica piena se non è limitata alla sola dimensione tecnico-produttiva, ma se viene inclusa entro un più ampio scenario di riequilibrio e rivalorizzazione economica, sociale e ambientale;
- c) la logica prescelta è parzialmente alternativa rispetto alla politica dei “grandi progetti” (anche infrastrutturali) spesso “paracadutati” con violenza sul territorio. Al contrario, l’individuazione e l’assunzione dei nodi di interconnessione quali elementi centrali della piano non perturba











- l'ordine esistente, ma punta su di essi per valorizzare, con gradualità, logiche e processi in atto;
- d) l'obiettivo è la riqualificazione in senso integrato delle strutture esistenti, sia manifatturiere che non, ipotizzando per questo una programmazione contestualizzata. Se prevede necessariamente degli interventi infrastrutturali, essa sottende nel contempo una progettualità più complessa e plurisettoriale, coerente con il più ampio scenario di riferimento, ma autoreferenziale rispetto agli specifici contesti individuati;
- e) questo tipo di programmazione non può realizzarsi se non si accompagna a fondamentali innovazioni di processo aventi per oggetto la loro realizzazione: essa prevede l'apporto partecipato di soggetti molteplici, per cui la concertazione fra istituzioni pubbliche e imprese, sia locali che sovralocali, si riafferma inesorabilmente quale fondamento di una coerente azione di piano.

#### NOTE

<sup>1</sup> In queste pagine viene sintetizzato un ampio progetto di ricerca che l'autore, unitamente a Emilio Barone, ha coordinato per conto della Provincia di Torino - Assessorato alla Pianificazione urbanistica, volto alla predisposizione degli strumenti conoscitivi per la definizione del Piano Territoriale di Coordinamento, approvato definitivamente nel 1999. A essa hanno collaborato, fra gli altri, Alfonso Ciuffini, Paolo Giaccaria e Ferruccio Nano.

<sup>2</sup> Non sono qui riportate le tendenze in atto nei comparti da noi definiti come non strategici, in particolare Gomma e plastica, Chimica, Arti grafiche, Carta e cartotecnica, Tessile, per i quali nella ricerca si è proceduto a un'analisi non dissimile rispetto a quella realizzata per i comparti strategici.

<sup>3</sup> I questionari utilizzati in questa fase della ricerca riguardano 306 imprese, ripartite nel modo seguente: Veicolistica 77, Beni strumentali 68, Meccanica 67, Elettronica e informatica 16, Design e progettazione 17, Chimica 7, Altri settori 53.

# Per attuare il piano occorre cambiarlo

Silvia SACCOMANI \*

Torino 1986: si avvia la formazione del nuovo Prg; 1995: il piano è definitivamente approvato, nuovi strumenti di intervento – la generazione dei programmi complessi – si affacciano sulla scena del governo urbano; 1998: si firmano gli accordi di programma per alcune grandi trasformazioni che richiedono varianti; 1999: Torino è scelta come sede dei giochi olimpici; 2000: si aprono, forse, alcuni cantieri. Nove anni per giungere all'approvazione del piano, cinque anni per sperimentarne l'attuazione e cominciare a variarlo.

La chiave di lettura che si propone per una interpretazione di questi cinque anni di gestione del piano è quella del ruolo svolto da un piano con le caratteristiche di quello di Torino nel favorire od ostacolare l'azione di governo dell'amministrazione e le politiche che questa va delineando; la tesi è che le difficoltà che il piano incontra nell'attuazione derivino dall'orizzonte di trasformazione della città che propone, e dalle sue caratteristiche tecniche: le possibilità offerte dai nuovi strumenti di intervento e, più recentemente, la spinta delle olimpiadi e le risorse che ne deriveranno sono la grande occasione per l'attuazione del piano, ma ne fanno nel contempo emergere gli aspetti critici.

In realtà sarebbe più corretto parlare di sei anni per fare il piano e sette per cominciare a variarlo, prendendo in considerazione come data spartiacque il dicembre 1993, data di adozione del piano definitivo. Com'è noto l'adozione del piano coincide con il cambio di colore politico dell'amministrazione (da una giunta di pentapartito ad una giunta progressista), ed anche con l'avvio di una nuova stagione amministrativa basata sull'elezione diretta del sindaco.

La nuova giunta porta ad adozione, senza modifiche sostanziali, un piano che non ha contribuito a

redigere, che anzi nel corso della sua stesura è stato oggetto di critiche da parte di molte delle forze politiche che la sostengono, un piano in cui non si riconosce totalmente anche se ne condivide alcuni elementi strutturali<sup>1</sup>. Lo adotta perché questo era l'impegno programmatico del nuovo sindaco, perché si riteneva che non fosse politicamente sostenibile rinviare ancora la sostituzione di un piano vecchio di 34 anni, ma anche con la convinzione, ribadita dall'allora assessore all'urbanistica durante il dibattito in Commissione, che il piano, fatti salvi alcuni obiettivi generali ed elementi essenziali di riferimento, può e deve essere modificato e adattato alle condizioni, mutevoli, del contesto. Sullo sfondo c'è evidentemente una visione del processo e del documento di piano profondamente modificato nei suoi contenuti tecnici e normativi, con un'accentuazione dei contenuti di indirizzo a scapito di quelli normativi ed un rinvio della definizione di alcune scelte ad altri strumenti. A mio giudizio, però, nello scegliere questa strada sono stati sottovalutati il peso delle caratteristiche dello strumento piano ex lege 56/77 e soprattutto le caratteristiche specifiche di questo piano: la sua filosofia generale ed il suo impianto tecnico-normativo.

Partendo dai processi di dismissione industriale e di ristrutturazione produttiva in atto fin dagli anni '70, accentuatasi nel corso dei primi anni '80, la politica che il Prg propone si basa su uno scenario di radicale cambiamento della struttura economica della città (forte declino industriale nei settori tradizionali dell'economia cittadina, sviluppo di attività innovative, e soprattutto di attività terziarie e direzionali) e, implicitamente, del ruolo della città nel contesto nazionale ed europeo. Influenzato dal clima politico e culturale degli anni '80, e da una

\* Docente, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico di Torino



situazione di mercato immobiliare che nella seconda metà del decennio mostrava ancora qualche segno di vivacità, il piano ha assunto come punto di partenza gran parte degli stereotipi politico-disciplinari del periodo – il tema della “competitività”, della “modernizzazione” della città in declino industriale e urbano –, ed offre le risposte tipiche del decennio – piano di grande offerta immobiliare, piano di qualità (intesa essenzialmente come qualità del disegno urbano), come base per dare alla città una nuova immagine e competere quindi sul mercato degli investimenti. Gli oltre 885 ettari delle 154 ZUT (Zone urbane di trasformazione) possono dare luogo a circa 5,7 milioni di m<sup>2</sup> di slp (superficie lorda di pavimento)<sup>2</sup>, oltre il 46% dei quali destinati ad attività terziarie o assimilabili. L'ampia offerta di opportunità di investimenti nel settore immobiliare si basa in larga parte sul riuso delle aree dismesse, o presunte tali.

Lo scenario di trasformazione ipotizzato dal piano si è dimostrato in buona misura poco realistico e piuttosto azzardato.

Gli anni '90 iniziano sotto il segno della crisi, che a Torino e in Piemonte raggiunge il suo culmine nel '93, portando ad un ridimensionamento delle attività produttive e soprattutto dell'occupazione industriale; negli anni successivi si è determinato un certo ricupero occupazionale, ma le sorti dell'economia torinese appaiono ancora incerte; soprattutto non si è verificato quel cambiamento nella struttura economica dell'area che faceva da sfondo al piano, ed il mercato immobiliare si è mantenuto piuttosto depresso.

Nella seconda metà degli anni '90, con più decisione a partire dal secondo mandato della giunta in carica, si è fatta progressivamente strada la convinzione, suffragata anche da alcune ricerche (Conti S., 1998; Pichierri A., 1998), che nell'area torinese siano storicamente radicati settori produttivi ancora dinamici, non tutti dipendenti dalla monocultura dell'auto, esistano risorse endogene, quel milieu fatto di “scienza, tecnica, organizzazione” che “... non solo sono risorse per la produzione, ma... definiscono un asse di riferimento culturale e politico per il disegno della città (della società).” (Bagnasco A., 1989, 364). In sostanza si va prendendo atto che Torino continua ad essere una città in cui sviluppo economico e sviluppo industriale si coniugano strettamente, sebbene in modi diversi dal passato; azioni vincenti sul piano dei vantaggi competitivi dell'area torinese potrebbero fondarsi su politiche di sostegno e di riqualificazione dei settori produttivi più dinamici e sullo sviluppo di quelle condizioni ambientali, culturali e sociali che la storia dell'area ha sedimentato, assai più che su azioni volte ad attrarre attività terziarie.

L'amministrazione si è trovata di fronte alla necessità di attivare politiche nei confronti del settore industriale in parziale contrasto con il disegno

generale di trasformazione della città previsto dal piano, e di mettere in atto azioni strategiche più mirate. Le azioni in questa direzione si sono moltiplicate nel tempo: la realizzazione nell'ambito spina 3 con fondi comunitari dell'Environment Park (Envipark), parco per tecnologie ambientali, primo passo per dare una caratterizzazione più chiara in senso produttivo a quell'Eurotorino il cui disegno nella scheda normativa di piano faceva pensare più ad attività terziarie (edifici di dieci piani) che ad attività produttive, per quanto tecnologicamente avanzate; la creazione dell'ITP, agenzia per gli investimenti in Torino e Piemonte, la cui attività ha avuto un primo risultato nell'insediamento a Torino della Motorola; la variazione, in occasione della redazione del relativo PRiU, del mix funzionale previsto dal piano per spina 3 con un incremento della percentuale della slp da destinare ad attività produttive; infine l'avvio di una variante al piano per il comparto produttivo e artigianale.

A questa politica, infatti, i contenuti tecnici e normativi del piano pongono alcuni ostacoli: la filosofia generale del piano di offerta immobiliare comporta infatti scarsa attenzione alle esigenze del settore industriale ed al mantenimento delle attività esistenti.

La normativa di piano rende difficile la permanenza di attività ancora in funzione nelle ZUT e nelle ATS<sup>3</sup>: queste attività – prevalentemente piccole e medie aziende – sono numerose (Barone E., 1998) e ad esse il piano non offre possibilità di rilocalizzazione in città; la disponibilità di spazi per l'insediamento di attività produttive è infatti molto scarsa.

È evidente che le attività su cui puntare per un rilancio economico dell'area hanno caratteristiche diverse da quelle – la grande industria – che hanno caratterizzato la crescita economica torinese fino agli anni '70, e richiedono servizi e spazi diversi dal passato: per esse, peraltro, un riuso progettato dei vecchi edifici industriali potrebbe in molti casi essere una risorsa e permettere la creazione di un'offerta di spazi dotati di servizi rispondenti alla domanda<sup>4</sup>. Ma il piano non offre questa possibilità: la città da trasformare (ZUT e ATS) è costituita in prevalenza di aree dismesse (industriali o di grandi servizi urbani) o che il piano considera tali, ma solo nove di queste<sup>5</sup> sono a destinazione produttiva, mentre tutte le altre sono destinate ad una radicale trasformazione (a residenza o terziario). Oggi un'azienda che volesse collocare a Torino la propria sede, se non si tratta solamente di uffici, si troverebbe in difficoltà a trovare spazi utilizzabili.

Il piano di Torino, in sostanza, non solo non è orientato a politiche attrattive nei confronti delle attività produttive, ma neppure a politiche di mantenimento dell'esistente, e può produrre un'ulteriore spinta a quei processi di decentramento che sono spontaneamente già in atto.







Fra l'altro la direzione in cui questa logica di trasformazione si muove è quella di uno zoning molto tradizionale e di una diminuzione del mix funzionale, proprio quando la presenza di nuove tecnologie produttive e di controllo dei rapporti con l'ambiente circostante potrebbe rendere più compatibile questo mix e più possibile la "ricchezza" in termini di qualità urbana che caratterizza una città funzionalmente complessa.

Per questo è stata avviata la redazione della variante ad hoc, cui si è fatto cenno, ormai in gestazione da lungo tempo, che dovrebbe intervenire sia dal punto di vista normativo, per permettere la permanenza di attività ancora funzionanti, sia modificando le destinazioni funzionali di alcune ZUT e ATS<sup>6</sup>.

Ma il piano mostra i suoi limiti tecnici anche sul versante dell'attuazione delle sue stesse indicazioni.

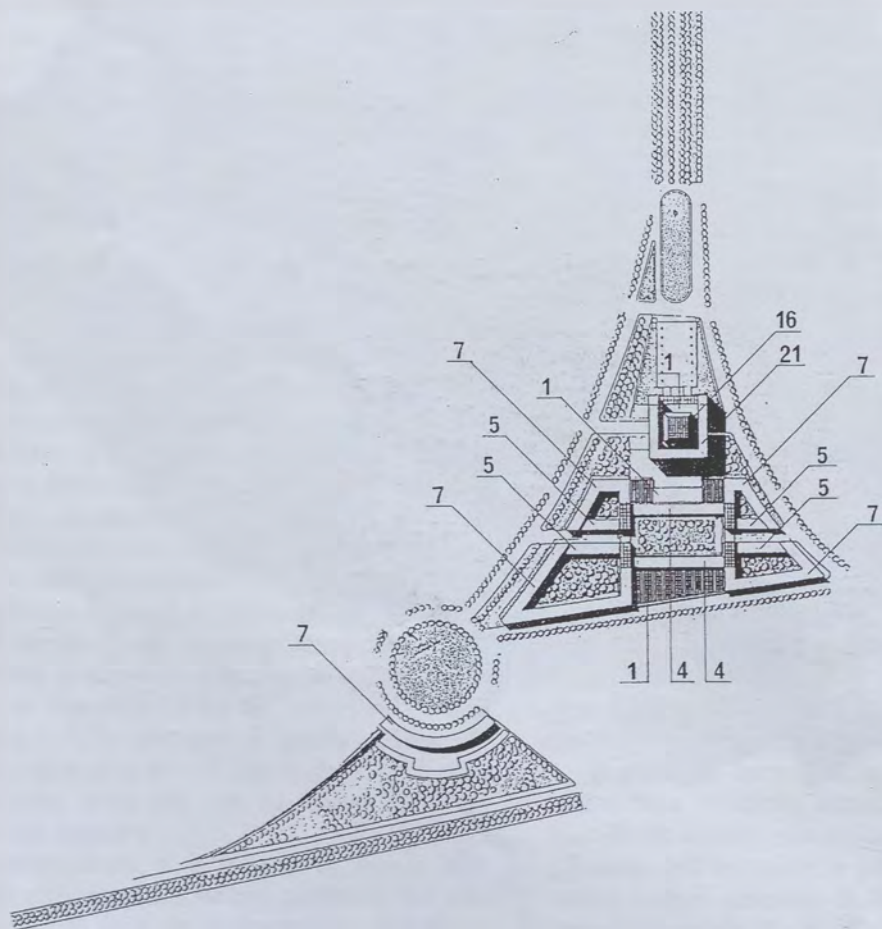
Cuore della riorganizzazione urbana proposta dal piano è la spina centrale, la grande centralità lineare nord-sud, lungo il passante ferroviario (ormai in fase di realizzazione da oltre 15 anni), con il suo possibile prolungamento a sud da Porta Nuova a Lingotto.

Sulla spina centrale il piano punta molto, e su di essa anche l'amministrazione ha puntato molto,

cercando di favorire in ogni modo la sua attuazione. Da un lato le aree della spina hanno tutte le caratteristiche per costituire una trasformazione significativa a livello urbano ed anche metropolitano, indipendentemente dal giudizio sull'uso che ne fa il piano regolatore: rappresentano, attraverso il passante e la localizzazione di attività vicino alle stazioni, un fattore rilevante di cambiamento della mobilità non solo urbana, e il loro riuso costituisce oggettivamente un'operazione di saldatura di una frattura storica nel tessuto urbano, una sorta di riappropriazione di un pezzo di città che stava al di là del muro delle fabbriche, oltre, ovviamente, all'eliminazione di aree di degrado ed anche di rischio. Dall'altro lato il progetto per la spina con le opportunità che offre ai privati può rappresentare, nell'ottica dell'amministrazione, quel grande progetto di trasformazione condivisibile da soggetti rilevanti nel panorama economico cittadino. Ma è proprio sul terreno del coinvolgimento delle risorse private che si sono verificate le maggiori difficoltà.

La grande occasione per la spina centrale arriva nel '95 con i programmi di riqualificazione urbana (PRiU). Nel caso dei PRiU il passaggio attraverso

## 2. Spina Centrale ambito 12.9, Spina 1 planivolumetrico.



una variante al piano è cosa prevista e, in un certo senso, favorita dalla legge: con una variante al piano regolatore, presumibilmente vecchio e ormai inadeguato, si dovrebbero creare convenienze economiche nuove, incentivanti per i privati, da ripartire in maniera controllata fra soggetto pubblico e privato. A Torino, però, almeno sulla carta, non avrebbe dovuto esserci necessità di variante: il piano è nuovo, offre molte opportunità di trasformazione e, in un certo senso, ha già inglobato nella propria normativa la logica dello scambio incentivante – valorizzazioni significative (alti indici di edificabilità) in cambio di alte cessioni di aree per servizi.

Ma in questa occasione emerge con chiarezza che le destinazioni d'uso e le quantità previste dal piano per la spina non sono realistiche; le quantità in particolare appaiono eccessive sia dal punto di vista delle possibilità di assorbimento del mercato, sia dal punto di vista dei costi imposti dalla normativa di piano, nonostante l'apporto non indifferente dei finanziamenti pubblici per le preurbanizzazioni (le bonifiche dei terreni da cedere per servizi).

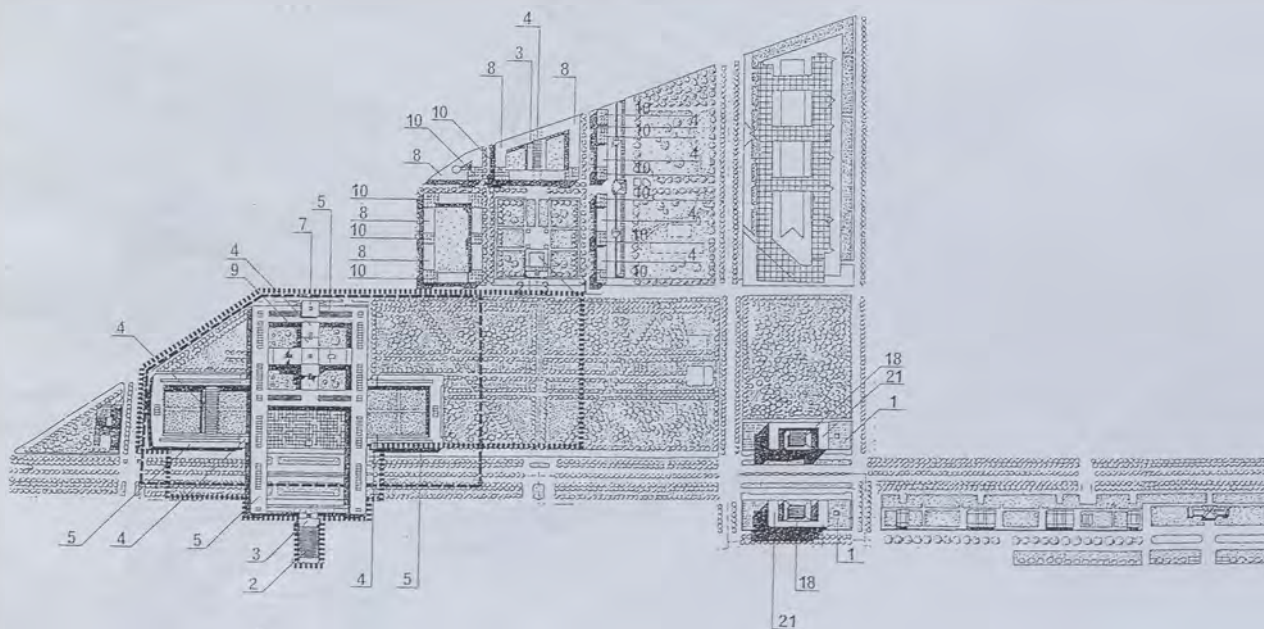
Gli alti indici di edificabilità territoriale previsti dal piano ( $0,7 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ), con conseguenti elevate cessioni di aree per standard urbanistici, e le cessioni

obbligatorie per il fabbisogno pregresso portano ad una grande quantità di standard artificiali (circa  $700.000 \text{ m}^2$  di "standard su soletta", cioè parcheggi interrati)<sup>7</sup>, a conseguenti costi di trasformazione molto elevati ed incompatibili con la situazione del mercato immobiliare torinese. A questo si aggiungono i costi di bonifica, particolarmente rilevanti nelle aree della spina, costi che il piano pone a carico di chi opera la trasformazione.

Fin dall'inizio del negoziato è apparsa necessaria una variante di tipo normativo (costi di bonifica delle aree cedute per servizi a carico del comune), ma dal lungo e travagliato iter di definizione dei programmi è emersa anche la necessità di una riduzione generalizzata degli indici negli ambiti della spina, su cui sono localizzati tre PRiU, per ridurre il ricorso a standard artificiali. In questo caso, quindi, la variante non risponde tanto all'esigenza di "creare nuovi diritti e convenienze per i privati", quanto al "rendere economicamente possibile l'esercizio dei diritti creati dal piano". Paradossalmente questa ricerca di fattibilità finisce per mettere in discussione alcuni elementi strutturali del piano stesso (gli indici sulla spina).

Nel corso di questa vicenda si può notare una certa resistenza da parte dell'amministrazione ad

3. Spina Centrale ambito 8.18, Spina 2 planivolumetrico.





affrontare il nodo dell'inadeguatezza delle previsioni di piano: l'amministrazione è fortemente interessata all'avvio delle trasformazioni della spina, disponibile a negoziare, a cercare soluzioni, ma inspiegabilmente indisponibile ad imboccare decisamente la strada della variante al piano: non è chiaro se questa resistenza dipenda da una non volontà di sancire una riduzione dei diritti dei privati (diritti che questi non sono contingentemente in grado di sfruttare, ma che il piano non variato garantirebbe)<sup>8</sup>, o dalla consapevolezza che sancire un mutamento di indici e destinazioni sulla spina significa mettere in discussione in maniera sostanziale la logica del piano.

La variante della spina centrale costituisce infatti nell'insieme un mutamento rilevante nella politica del piano: un ridimensionamento delle quantità edificabili ed una modificazione delle destinazioni d'uso (meno terziario) possono ridurre l'impatto polarizzante della spina nei confronti della città, mentre il ridisegno e lo stralcio di alcune aree favorirebbe l'integrazione con il resto del tessuto urbano e la restituzione di parte delle aree dismesse lungo quest'asse ad un loro possibile ruolo di risorse per riqualificare dal punto di vista ambientale e della dotazione di servizi ed infrastrutture la città circostante.

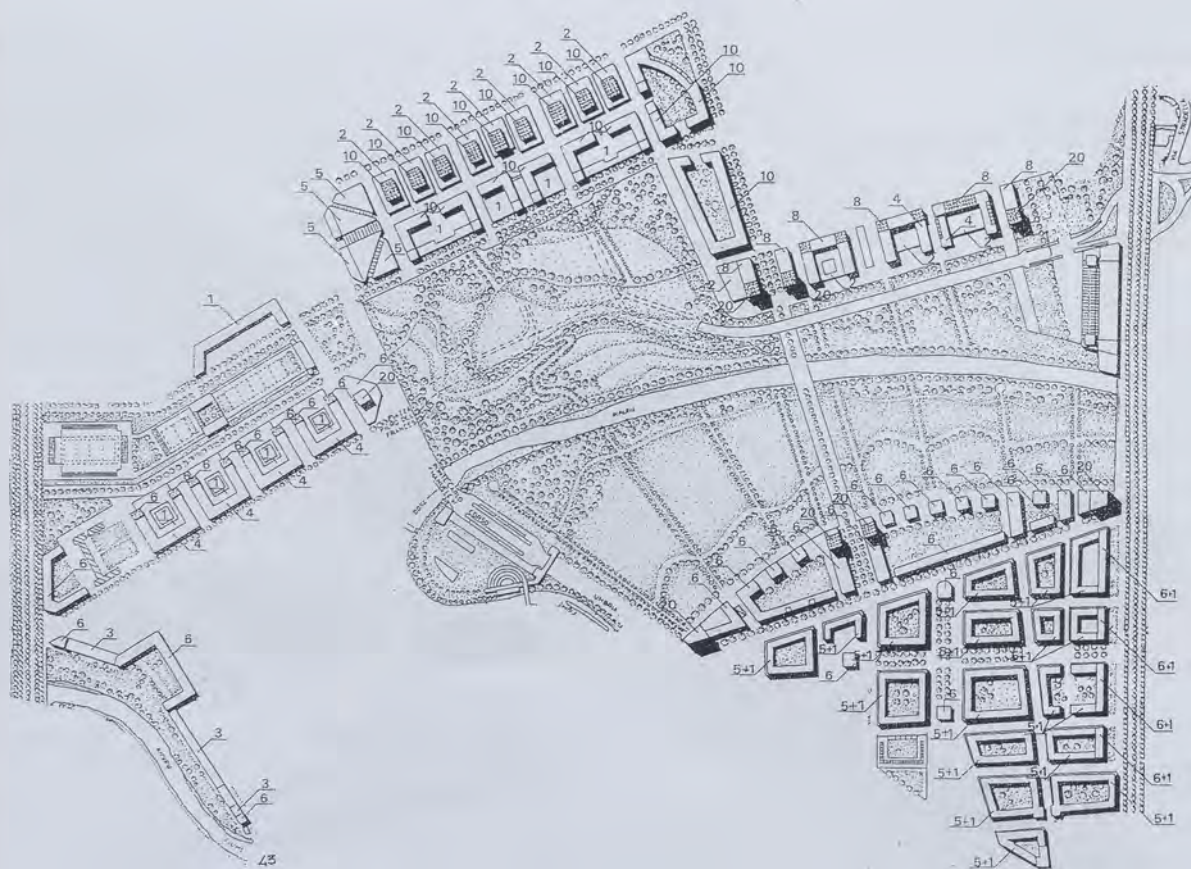
È però a questa conclusione cui si sta arrivando: le varianti previste dagli accordi di programma dei PRiU costituiscono anticipazione di una variante generale alla spina centrale anch'essa in gestazione da lungo tempo<sup>9</sup>.

Va notato che questo "riaggiustamento", attraverso varianti, del piano in funzione di un riaggiustamento delle politiche di trasformazione e sviluppo della città si basa in buona misura su un deciso apporto di risorse pubbliche.

Un esempio è l'ambito 3 della spina centrale. Spina 3 è la trasformazione di maggiori dimensioni<sup>10</sup> ed è anche uno degli ambiti su cui si è maggiormente concentrata l'azione dell'amministrazione, sia in termini di ridefinizione del ruolo dell'ambito stesso, sia soprattutto in termini di impegno finanziario. Su spina 3 sono stati riversati fondi comunitari (per Envipark, per la realizzazione di spazi attrezzati per attività); il PRiU ha portato altre risorse; recentemente è stato proposto, ma non finanziato, un PRUSST che avrebbe potuto apportare ulteriori risorse per le infrastrutture<sup>11</sup>; infine in spina 3 verrà localizzato il villaggio olimpico.

A ciò si potrebbe aggiungere, come apporto economico indiretto, la perdita di diritti edificatori di pro-

4. Spina Centrale ambito 4.13, Spina 3 planivolumetrico.





prietà comunale<sup>12</sup> prevista dalla variante: la riduzione delle quantità edificabili avviene infatti prevalentemente a spese dei diritti edificatori pubblici, che nella logica del piano avrebbero dovuto dotare l'amministrazione comunale di risorse economiche aggiuntive.

A Torino è dunque in corso una lenta messa a punto di politiche di trasformazione parzialmente diverse da quelle delineate dal piano e rispetto alle quali il piano con le sue scelte e i suoi contenuti tecnici e normativi costituisce talvolta un ostacolo.

Contemporaneamente a questo lento e, per certi versi, frammentario riaggiustamento delle politiche, il piano va dispiegando i suoi effetti: sono relativamente numerose le operazioni di trasformazione avviate sfruttando le opportunità offerte, meglio ancora se accompagnate dalla presenza di qualche risorsa pubblica. Alcune di queste riguardano aree sul cui destino si era cominciato a discutere ancor prima che venisse avviata la redazione del piano<sup>13</sup>, segno di una realtà che offre resistenze ad un cambiamento i cui contorni appaiono ancora incerti.

In un certo senso i fatti hanno dato ragione all'assessore: il piano si cambia nel corso dell'attuazione. Ma variarlo è un processo lento, faticoso e difficile proprio per le sue caratteristiche.

Ciò che voglio sottolineare è che le attese e i diritti creati dal piano condizionano in maniera rilevante i rapporti negoziali fra amministrazione e privati attorno ai principali interventi di trasformazione, restringono i margini entro cui il negoziato stesso si sviluppa e lo rendono, in molti casi, superfluo. Se il piano non avesse strutturato in maniera così precisa le attese dei proprietari nelle aree che proponeva come strategiche, ma avesse per queste aree dettato obiettivi, vincoli, prestazioni non negoziabili, condizioni da verificare in – e regole per – un successivo processo negoziale, l'azione dell'amministrazione pubblica in questa fase di attuazione ne sarebbe risultata probabilmente rafforzata.

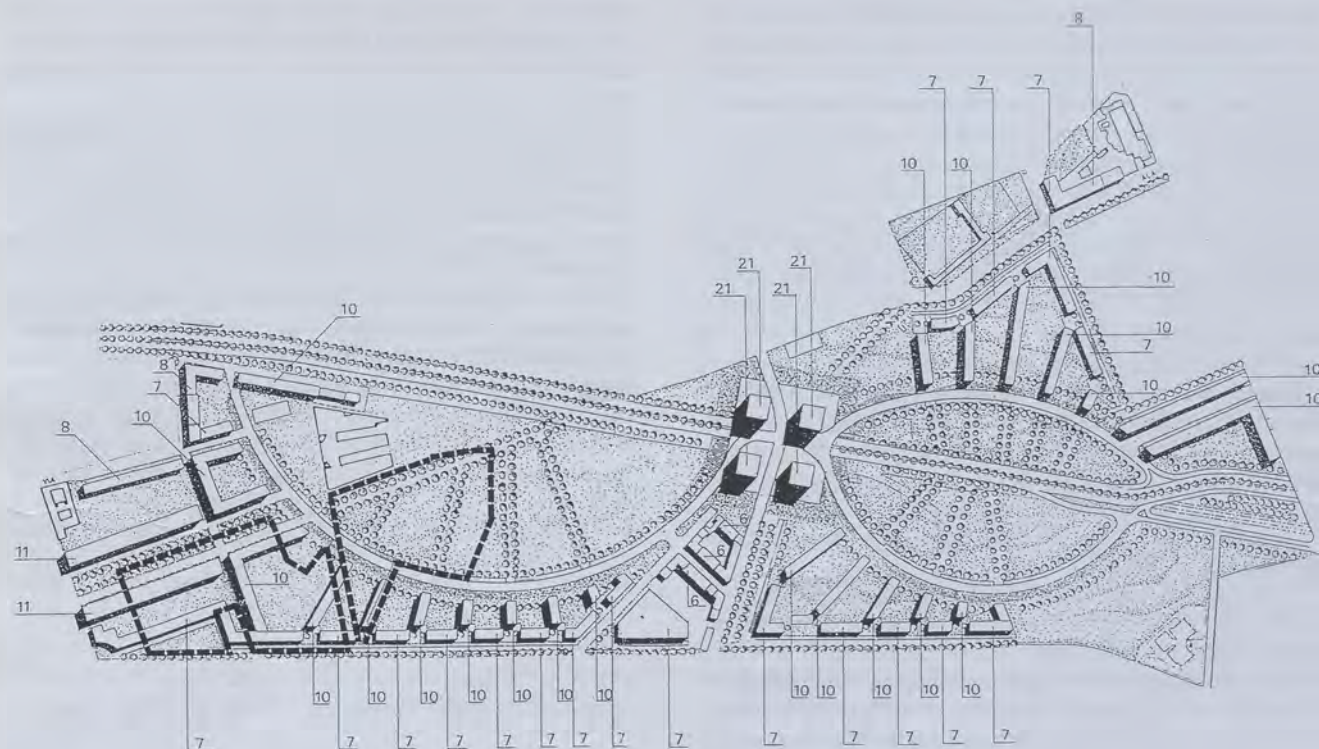
#### Riferimenti bibliografici

Barone E., 1998, "Area dell'offerta e della creazione delle condizioni localizzative", *Atti e rassegna tecnica*, N. 1 feb. 1998, 70-110.

Conti S., 1998, "Il sistema delle imprese e i vantaggi competitivi", *Atti e rassegna tecnica*, N. 1 feb. 1998, 7-51.

Città di Torino, 1998, *Indirizzi programmatici per la revisione delle indicazioni del PRG relative alla Spina Centrale*, Deliberazione approvata dal Consiglio comunale il 19/10/1998.

#### 5. Spina Centrale ambito 5.10, Spina 4 planivolumetrico.





Galuzzi P., Giaimo C., 1998, "Trasformazioni e trasferimenti a Torino", *Urbanistica* 109, pp. 83-85

Ires, 1995, *Cento progetti cinque anni dopo. L'attuazione dei principali progetti di trasformazione urbana e territoriale in Piemonte*, Torino, Rosenberg & Sellier.

Pichierri A., 1998, "La politica industriale cittadina. Bilancio e prospettive", *Atti e rassegna tecnica*, N. 1 feb. 1998, 52-69.

Saccomani S., 1998a, "Sul Piano regolatore di Torino", *Urbanistica Informazioni* 160.

Saccomani S., 1998b, "Prg di Torino: la variante per la Spina centrale", *Urbanistica Informazioni* 162.

Saccomani S., 1998c, "Torino. Strumenti di intervento sulle aree industriali dismesse fra strategie di sviluppo e trasformazioni immobiliari", in: Dansero E., Giaimo C., Spaziante A. (a cura di), *Sguardi sui vuoti. Recenti ricerche del dipartimento Interateneo Territorio sulle aree industriali dismesse*, DIT, Working Papers, n. 12, Torino, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino, 101-117.

## NOTE

<sup>1</sup> Condivide infatti l'idea di realizzare la massima concentrazione di attività là dove consistenti investimenti pubblici creano il massimo di accessibilità (nella Spina centrale in connessione con la realizzazione del passante ferroviario); la necessità di creare attraverso la mobilitazione di risorse immobiliari private le condizioni di fattibilità delle trasformazioni, altrimenti difficili.

<sup>2</sup> Oltre 6 milioni se si aggiunge quanto costruibile nei 160 ettari delle 142 ATS (aree da trasformare a servizi).

<sup>3</sup> Secondo le Norme di Attuazione per gli insediamenti produttivi esistenti in contrasto con le destinazioni di piano è permessa unicamente la manutenzione ordinaria e straordinaria. Nelle zone di trasformazione sono consentiti anche interventi di ampliamento (non più del 20% delle SIp esistenti), "...a condizione che non vengano compromesse le previsioni viarie, gli assi rettori, gli allineamenti e le aree di concentrazione edilizia previsti dal P.R.G. ... al fine di consentire il mantenimento delle attività...fino alla trasformazione prevista dal Piano." (art. 15), condizioni che rendono questi ampliamenti difficili.

<sup>4</sup> Esperienze in questa direzione ci sono state, anche su iniziativa privata, ed hanno avuto esito positivo. A parte il caso dell'insediamento della Motorola alla CIR, si vedano ad esempio a Torino casi consolidati nel tempo come quello dell'ex Lanificio Maggia di via Bologna, o più recentemente quello dell'ex Wamar, dell'ex Pastore, e, nell'area torinese, la Lancia di Chivasso, la Stars di Villastellone, la Philips di Alpignano (Ires, 1995).

<sup>5</sup> Riguardano una superficie territoriale di circa 371.000 mq con un'edificabilità complessiva di circa 280.000 mq; oltre la metà di questa superficie si concentra in un'unica ZUT. A questi numeri occorre aggiungere, come possibile offerta per attività produttive di tipo avanzato, quanto previsto sulla spina 3 attraverso la destinazione Eurotorino (497.420 mq di SIp) che comprende attività produttive di questo tipo.

<sup>6</sup> Questa revisione del piano ha dato finora luogo a: una bozza di variante non strutturale di tipo normativo che renderebbe possibile un maggior flessibilità d'uso dei contenitori

produttivi in cui siano insediate attività compatibili col tessuto urbano, e consentirebbe un arricchimento funzionale in alcune zone consolidate; una bozza di variante generale per il comparto produttivo e artigianale che propone nuove regole di trasformazione (variazione del mix funzionale e dei parametri di trasformazione) per numerose ZUT e ATS.

<sup>7</sup> Va ricordato che la necessità di cedere grandi quantità di aree per servizi (oltre agli standard di legge anche il 10% della superficie territoriale di ogni zona di trasformazione) deriva dal fatto che, per evitare il ricorso all'esproprio, il piano affida la risposta al fabbisogno pregresso di aree per servizi interamente all'attuazione delle trasformazioni, istituendo una sorta di processo cumulativo: più si costruisce (si trasforma), più si ottengono aree per servizi, ma, anche, più aree a servizi diventano necessarie. Nel caso dei quattro ambiti della spina centrale, inoltre, le cessioni previste oltre agli standard superano ampiamente il 10 % della superficie territoriale.

<sup>8</sup> Diritti che, ad esempio, consentono alle aziende ancora proprietarie delle aree di mettere a bilancio valori elevati per queste proprietà.

<sup>9</sup> Nell'ottobre 1998 il Consiglio comunale di Torino ha approvato la Deliberazione "Indirizzi programmatici per la revisione delle indicazioni del PRG relative alla Spina Centrale", che dà avvio alla variante. Il documento approvato prende atto che il piano prevede "...modalità attuative caratterizzate da alti costi insediativi, in una fase di mercato depressa..." e che è necessario "...un ripensamento del ruolo stesso della Spina centrale nell'ambito del PRG, rivedendo in senso più realistico il dimensionamento...", e propone una riduzione di circa il 43% delle quantità edificabili previste dal piano (Saccomani S., 1998b).

<sup>10</sup> 128 ettari circa, secondo il Prg, 121 ettari secondo la riduzione della superficie territoriale dell'ambito prevista dagli Indirizzi programmatici per la variante della spina centrale.

<sup>11</sup> Il PRUSST è stato dichiarato ammissibile, e potrebbe quindi essere oggetto in seguito di altri eventuali finanziamenti.

<sup>12</sup> Nei quattro ambiti della spina centrale il regime di trasformazione è particolare: indice di edificabilità territoriale di 0,7 mq/mq come nelle altre ZUT applicato però a tutto il territorio, anche alle parti già di proprietà pubblica (strade e giardini esistenti compresi) che non verranno trasformate.

<sup>13</sup> Esempi sono l'area della Gardino, e della Framtek, oggi in costruzione, o del Comau, in cui i lavori non sono ancora partiti, "aree tattiche" secondo il programma della giunta eletta nel 1984; l'area della Lancia di Borgo S. Paolo, sul cui destino si discuteva a metà degli anni '80, o l'area Westinghouse-Nebiolo di via Boggio oggetto di negoziato fin dall'accordo per il Centro direzionale Fiat della fine degli anni '70, che, solo oggi, grazie anche ai fondi per il programmi integrati (Prin) della L. 179/92, sembrano avviate alla trasformazione.



## Per le nostre città

Cesare MACCHI CASSIA \*

Nelle grandi città dell'Italia del nord nulla è più come prima: dalla dislocazione della ricchezza e dei riferimenti, al funzionamento reticolare del nuovo assetto economico così come dello spazio.

Sono mutate di conseguenza le modalità, le capacità e la stessa possibilità per esse di avanzare ad una più vasta comunità territoriale proposte, cioè scenari organizzativi fisici e gestionali, e atteggiamenti culturali. È con ciò che continuamente veniva riaffermato da quelle città il ruolo di capitale geografica e difeso un rango tra le città europee. È da ciò che emergeva per esse una chiara immagine locale e una visibilità a livello nazionale e continentale.

A questo profondo mutamento è stata a lungo negata riconoscibilità, di riflesso non si è data ad esso visibilità, e in tal modo non se ne sono compresi i significati profondi, i rischi e le potenzialità, così come i valori di democrazia.

In realtà si è in tal modo rinunciato alla speranza di governare la nuova dimensione socio-economica e al tentativo di progettare la città contemporanea, accontentandosi di affermare il superamento degli strumenti tradizionali di indirizzo del mutamento e quindi l'inutilità di un impegno propositivo per le nuove realtà.

La mancata istituzionalizzazione della città metropolitana è dipesa dai nuovi rapporti instauratisi tra la città e il "territorio urbano" che ne ha in gran parte sostituito il valore, e contemporaneamente dalle arcaiche modalità con le quali il nuovo livello di governo avrebbe dovuto essere individuato in assenza della capacità di leggere e interpretare correttamente il valore dei mutamenti avvenuti.

Questa situazione discende certo dalla difficoltà e dal disorientamento in cui quei mutamenti

hanno posto i cittadini prima ancora che le amministrazioni delle grandi città, ma anche dalla storica assenza di una politica nazionale per le grandi aree urbane viste come motori della nazione, sua rappresentazione, e alla incapacità delle Regioni. In particolare, queste ultime hanno mancato l'obiettivo insito nel valore più profondo della loro stessa esistenza – rappresentare e interpretare una identificabile cultura in un livello istituzionale ad essa prossimo – e nel primo dei loro compiti, il governo del territorio. Le Regioni portano con ciò la responsabilità storica, nei trent'anni della loro esistenza, di non aver guidato la indispensabile saldatura tra crescita economica e crescita culturale rappresentata in primo luogo, come è coglibile in ogni sviluppata regione geografica europea, dal corretto uso dello spazio fisico, dalla coniugazione tra sviluppo e bellezza. Saldatura la cui assenza, o meglio la cui perdita, è alla base della specificità dei "territori urbani" italiani, ricchi ma incapaci di rappresentare una specifica e riconoscibile cultura.

È del tutto evidente che in una situazione così globalmente diversa il ruolo, ancor prima dei modi, di uno scenario propositivo per la città emersa da quei mutamenti non può che essere totalmente riscritto, rifuggendo atteggiamenti totalizzanti, ricercando posizioni intelligentemente compromesse con la realtà, non offrendo soluzioni ma invece mostrando possibilità chiare, da tutti utilizzabili per un progetto comune. A partire dalle diverse capacità di comprensione, valutazione e utilizzazione dei suoi contenuti da parte della committenza, dalla ricchezza degli interessi e delle culture presenti nelle diverse città, dalla dimostrata capacità di crescita dei differenti "territori urbani".

\* Architetto, docente Dipartimento di Progettazione dell'architettura, Politecnico di Milano.



Le nostre città sono città moderne perchè nella seconda metà dell'ottocento gli ingegneri le fecero tali, dotandole delle urbanizzazioni e delle infrastrutture che ancora oggi ne costituiscono l'ossatura fondamentale e ne hanno consentito, indirizzandola, la crescita successiva nell'ordine e nella qualità.

Ma le nostre città sono città moderne anche perchè negli anni a cavallo del secolo e in quelli tra le due guerre gli architetti le dotarono di una immagine attuale, arricchendole di quegli edifici collettivi la cui presenza è coglibile a sistema nel tessuto urbano attraverso la loro quantità, la loro tipologia e il loro stile. Questo moderno sistema si è affiancato a quello definito dai monumenti classici, ed insieme essi hanno rappresentato le città europee e il loro rango fino alla stagione dei grandi progetti urbani degli anni '80.

La risposta a necessità funzionali era alla base dei due momenti e delle due azioni progettuali, ma in entrambi i casi la qualità e l'importanza del risultato conseguito sta nell'aver saputo cogliere e interpretare il significato storico, culturale e civile di quei necessari investimenti, sfruttando appieno una idea di città pervasiva e largamente condivisa. Questo spiega i risvolti tecnologici, estetici, e anche diversamente ma diffusamente monumentali, che caratterizzano opere di periodi tra loro assai distanti: da quelli della celebrazione del progresso a quelli delle consapevolezze razionaliste.

A questi due periodi si è sommato per molte grandi città d'Europa quello in cui i mutamenti recentemente avvenuti hanno spinto a rappresentare compiti e ruoli rinnovati immettendo nuove immagini e funzioni.

Al contrario, le città italiane hanno perso la stagione europea dei grandi progetti urbani, e hanno quindi ancora oggi nella sovrapposizione dei tradizionali sistemi di architetture urbane il fondamento della propria immagine, classica e moderna insieme. Esse attendono quella contemporanea.

È forse possibile che, come talvolta accade nella storia del nostro paese, i ritardi possano essere utilizzati in positivo. Questo accadrebbe se un rinnovato sforzo nel dotare le nostre città di quel sistema di architetture di cui hanno necessità per adeguare la propria immagine ai nuovi ruoli produttivi si sviluppasse ben all'interno della città contemporanea – la nuova città che si è sviluppata sul territorio – e non ancora una volta, come è accaduto in Europa, all'interno della città moderna, la stessa città che è definita dai due precedenti sistemi di architetture urbane. Oggi è infatti la città contemporanea, il "territorio urbano" che attende una specificazione della propria immagine rispetto alla città moderna, così come avvenne per la città dei primi decenni del novecento rispetto a quella dell'ottocento.

È interessante, costituisce una azione culturalmente e civilmente utile, riflettere sul significato delle architetture alle quali venne affidato il compito di rendere moderne le nostre città nei primi decenni del novecento. Ricorrenza nel tessuto urbano, carattere collettivo delle funzioni per le quali furono edificate così come di quelle oggi ospitate, capillarità all'interno dei differenti tessuti urbani, utilizzazione di linguaggi contemporanei, individuazione di innovative tipologie, forte riconoscibilità e carica simbolica sono le caratteristiche di opere che hanno strutturato parti della città.

Parliamo di scuole, di depositi dei mezzi pubblici di trasporto, di edifici di servizio per gli acquedotti e per la distribuzione dell'energia, grandi autorimesse, impianti sportivi; di cinema/teatri, mercati, stazioni dei treni e degli autobus; di sedi della posta, di ospedali, caserme, palazzine per gli uffici delle grandi fabbriche; anche di case del fascio, di case del popolo.

Ognuno può riconoscere nel sistema di queste architetture la propria città non diversamente da come la riconosce nei grandi monumenti del passato.

Segnalare il ruolo che queste architetture assumono nella costruzione dell'immagine urbana complessiva non significa reputare irrilevante il loro valore estetico. Significa piuttosto sottolineare attraverso la forza espressiva del loro stile la unitarietà che a queste opere conferisce il fatto di essere state costruite in un periodo relativamente ristretto da parte di una cultura urbana che esprimeva su di esse un largo consenso.

Un compito attualissimo per queste architetture è quello di accogliere nella città nuovi cittadini, e parlare loro dei luoghi e delle comunità. Questi cittadini sono di culture lontane: essi sono estranei alla società che si è esplicita nei luoghi fisici secondo regole comuni. Nulla più del valore della città è in grado di coinvolgerli ambientalmente e di far loro comprendere la specificità della cultura con la quale devono convivere e insieme la sua universalità, dovuta alla qualità dei luoghi da essa costruiti.

È di interventi di questo tipo che ha bisogno la città contemporanea per dare alla sua nuova dimensione un significato culturale che si aggiunga, innovandolo radicalmente, a quello raggiunto in altri momenti della storia delle nostre città. Più che di episodi isolati e singolari.

Quando lo stato di emergenza economica sarà finalmente superato, quando la ricostruzione finanziaria del nostro paese sarà terminata, quando vi sarà nuovamente consapevolezza che un normale flusso di investimenti per azioni collettive è disponibile, quando la vittoria della modernità riporterà all'impegno dei capitali privati nella costruzione della città attraverso le sue infrastrutture, allora sarà possibile e apparirà economicamente utile agire per qualificare la nuova dimensione delle grandi città

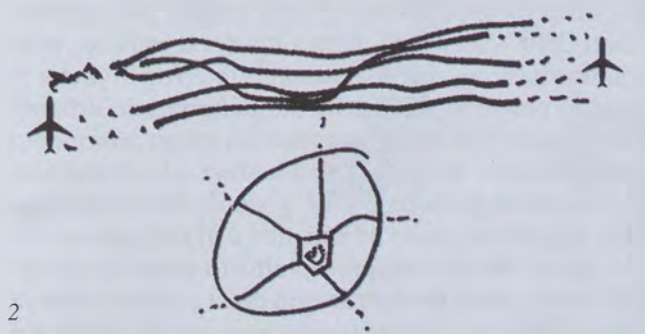
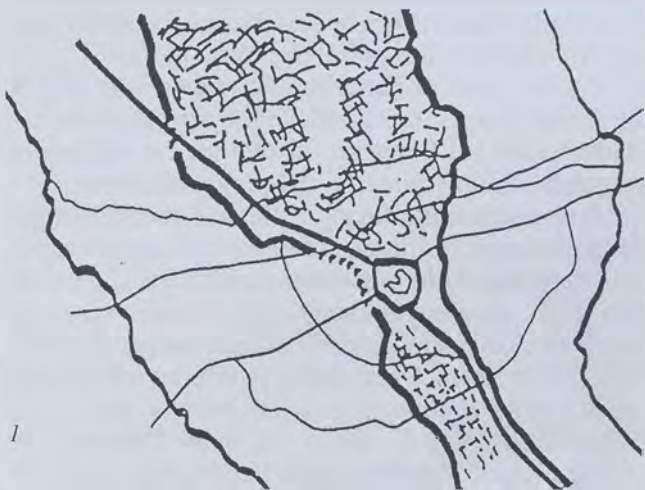


“...È di interventi di questo tipo che ha bisogno la città contemporanea per dare alla sua nuova dimensione un significato culturale che si aggiunga, innovandolo radicalmente, a quello raggiunto in altri momenti della storia delle nostre città.”

1. C. Macchi Cassia, Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Milano. La ancestrale struttura lineare della regione milanese, usabile progettualmente in sostituzione di quella radiale compromessa, 1998, schema interpretativo.

2. C. Macchi Cassia, Programma di ricerca interuniversitario Forme insediative e infrastrutture: il caso milanese. Un fascio di potenzialità trasversali attorno alla ferrovia tra Orio al Serio e Malpensa nel territorio urbano del nord Milano, 2000, schema interpretativo.

3. C. Macchi Cassia, Una proposta strategica per la regione milanese, 2000, schema progettuale.



C. Macchi Cassia con U. Ischia, S. Zocchi, P. Macchi Cassia, M. Orsini, R. Satta, D. Steffenini, Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Milano.

4. Approfondimenti progettuali tra la via Emilia e il Lambro, a sud est di Milano, 1998, planimetria.

5. Approfondimenti progettuali sulla Vigevanese, nella corona intermedia milanese, 1998, planimetria.





italiane, evitando il rischio di un rallentamento dello sviluppo civile, culturale ed economico le cui ripercussioni sono sull'intero paese.

### *Falsi monumenti*

In assenza di un consapevole e riconosciuto ruolo civile che le può derivare solo dall'impegno su questi temi e obiettivi, l'Architettura si sta oggi trasformando in uno strumento di marketing al servizio del committente, sia esso un'impresa, un gruppo sociale o un'amministrazione pubblica. Negando la sostanza stessa del suo essere come disciplina e come servizio.

Proprio nei suoi esempi più celebrati essa propone oggetti che si pongono come un unicum nel contesto che li accoglie, non ricercando radici in una interpretazione progettuale dei luoghi e della loro storia, non ponendosi come un tratto di un percorso comune, giudicabile dai conoscitori di quello stesso percorso e quindi da essi reinterpretabile, continuamente riprogettabile. Architetture che, al di là delle forme spesso anticlassiche, sono statiche, formalistiche.

Al di là del suo valore compositivo, il Guggenheim Museum di Gehry a Bilbao viene usato, e vale, innanzitutto come logo urbano: un segno astratto dal contesto e dalla storia dei luoghi, e quindi tanto più eclatante. Dello Jewish Museum di Liebeskind a Berlino si attende tra molti dubbi l'utilizzazione per la fine del 2001, a tre anni dalla sua edificazione, ma dall'inizio del '99 è stato visitato da 250.000 turisti il 25% dei quali, secondo Der Spiegel, non sapeva neppure, non gli importava che esso fosse un involucro vuoto. Il Millenium Dome a Londra ha vissuto la sua breve stagione essendo celebrato per la sua immagine e dimensione, ed è stato posto in vendita in quanto inutile per il suo committente.

Se è vero che un monumento è un'architettura che nell'arco della sua vita vede perdurare la propria forma al variare delle funzioni cui viene via via destinata, questi grandi progetti si propongono direttamente come monumenti, essendo la loro forma l'unica cosa importante, al di là di una funzione ospitabile.

Ma una architettura ha lo scopo di riflettere uno scopo e di offrire una interpretazione progettuale al contesto in cui si pone, ed essa diverrà monumento solo a seguito di fatti che la coinvolgeranno e ai quali essa saprà rispondere in quanto continuamente reinterpretabile, riprogettabile. Valore formale e valore d'uso la definiranno insieme come monumento.

### *Le potenzialità del progetto urbano*

È quindi necessario interrogarci sul significato e sulle prospettive dell'Architettura come strumento progettuale per la città contemporanea, sui campi e

modi di applicazione del progetto urbano, mentre la società – il committente – mostra insieme disaffezione al piano urbanistico e insofferenza per progetti edilizi incapaci di costruire la qualità diffusa della città.

Stiamo vivendo un momento nel quale siamo chiamati a discutere contemporaneamente di alcune cose di non poco conto: i rapporti tra l'Architettura e l'Urbanistica, i ruoli innovati della città, le nuove forme dell'urbano, la specificità delle città – dopo quella delle regioni geografiche –, le caratteristiche dei diversi territori urbani italiani. Ciò pone qualche difficoltà, ma non deve impedire di dare risposta in termini disciplinari, organizzativi e strumentali alle necessità e alle consapevolezze della società. Non deve costituire un alibi per non essere disponibili al momento in cui qualcuno si farà carico di quella ripresa di lavoro, di intelligenza, di guadagno: essa costituirà il simbolo della rinascita del nostro paese alla modernità, e l'Architettura non potrà non farne parte.

Alcuni punti di partenza sono favorevoli: più di ogni altro la specificità della cultura progettuale italiana basata sull'interesse disciplinare e sul valore raggiunto dallo strumento del progetto urbano.

Può essere chiarificante riflettere su ciò, perchè le motivazioni di questo interesse e di questa capacità derivano dalle medesime condizioni che caratterizzano un atteggiamento progettuale verso la realtà: e cioè la straordinaria attenzione per il contesto e per la storia, e insieme la profonda radice umanistica della cultura progettuale italiana, fino a ieri allevata da corsi di studio nei quali l'estetica, le scienze sociali, l'archeologia, l'economia, oltre che la storia, hanno goduto di spazi importanti.

Proprio appoggiandosi agli aspetti più interessanti della specificità della situazione italiana, possiamo ricercare una risposta agli interrogativi che ci stiamo ponendo sul significato del progetto urbano: un progetto che non costituisce un luogo intermedio tra qualcosa – le scale, l'architettura e l'urbanistica, il fisico e il gestionale – nè gode di alcuna autonomia rispetto al piano urbanistico e al progetto architettonico, ma si configura piuttosto come un atteggiamento verso la complessità della comprensione e della proposta, e insieme una necessità di fronte alla realtà del contesto. Un atteggiamento progettuale che strutturalmente si oppone alla separazione per scale della lettura e della proposta, così come alla separazione della lettura dalla proposta: di una proposta che è, in ogni caso, un progetto di spazio.

Questo atteggiamento rappresenta forse il modo corretto, il modo utile di offrire risposte ai problemi più gravi che la società italiana ha oggi nei suoi luoghi di vita: quelli presenti nei territori urbani, all'interno della città contemporanea, nelle nostre grandi città.

Sono problemi di con-formazione, di funzionamento corretto e maggiormente ordinato tramite il



*"...un progetto che non costituisce un luogo intermedio tra qualcosa –le scale, l'architettura e l'urbanistica, il fisico e il gestionale– né gode di alcuna autonomia rispetto al piano urbanistico e al progetto architettonico, ma si configura piuttosto come un atteggiamento verso la complessità della comprensione e della proposta, e insieme una necessità di fronte alla realtà del contesto."*

6. C. Macchi Cassia con U. Ischia, D. Coppi, P. Macchi Cassia, D. Steffenini, *Progetto per Porta San Francesco a Parma*, 2000, veduta zenitale del plastico.

7. C. Macchi Cassia con U. Ischia, D. Coppi, P. Macchi Cassia, *Parma: un disegno della città attraverso interventi per parti e materiali*, 2000, planimetria.

6



7





recupero di un minimo di gerarchia. Il progetto ha qui il compito di rafforzare un principio insediativo che traendo legittimazione dal contesto individui una struttura, valorizzi la libertà di ogni realizzazione, faccia emergere il riflesso comunitario di ogni azione di costruzione della città ridando ai singoli operatori la responsabilità e il dovere della qualità. Riconsideri soprattutto l'Architettura come lo strumento fondamentale per quella costruzione, attraverso la definizione delle scelte tipologiche più adatte ai luoghi e ai problemi, tramite il riconoscimento di quelli che possono essere considerati i riferimenti, le radici di uno stile urbano: in definitiva, mettendo le premesse per una concatenazione logica di proposte fisiche portate fino alla creazione di una immagine urbana, usando la forma con intenzionalità estetica a un certo livello, strutturale ad un altro.

### *Una diversa autonomia*

Trentacinque anni fa Aldo Rossi, con il suo libro *L'Architettura della Città*, ricollocava la città al centro dell'interesse dell'Architettura: una visione classica che parlava del ruolo della disciplina, dopo il degrado della lezione del Movimento Moderno succeduto alla guerra.

Un degrado dovuto ai molti fraintendimenti intercorsi tra le innovazioni poste al centro della ricerca sulla nuova Architettura e sul progetto della città razionalista nella prima metà del ventesimo secolo e realizzazioni divenute, nella seconda metà del secolo, sempre meno capaci di immaginare e anticipare i bisogni della società. Questo era stato, fondamentalmente, il ruolo giocato dal Movimento Moderno in Architettura nella sua ricerca attraverso il progetto.

Un ruolo che giunse a collocare l'architetto al centro della società, al punto da divenire il nemico da combattere per uno dei contendenti il dominio di un mondo che si iniziava a intravedere in quegli anni, di cui viviamo oggi le premesse, e di cui il secolo ora iniziato vedrà la realizzazione.

Dalla pubblicazione di *L'Architettura della città*, troppo scarse sono state le occasioni in cui il messaggio classico espresso in quella sede fosse compreso e utilizzato.

Negli stessi anni, le posizioni del post-moderno hanno introdotto ulteriori elementi di confusione nel processo di riappropriamento di un ruolo etico, prima ancora che culturale, per l'Architettura. Esse hanno rifiutato la stessa liceità di progettare la città, alla quale in una visione anti-classica veniva ormai negata la capacità di rappresentare i cittadini.

Oggi vediamo che il risultato del degrado della lezione razionalista e dell'introduzione di quegli elementi di confusione è stato terribile per la qualità della città così come per il ruolo dell'architetto, e il discorso disciplinare si alimenta oggi del desiderio

di riguadagnare all'Architettura un posto nella società, saldando ancora una volta l'immagine formale e le speranze sociali.

Ma avendo anche piena coscienza di non poter più tendere a una interpretazione della società attraverso la qualità innovativa del progetto, anticipandone le domande come è stato possibile altre volte nella storia dell'Architettura, e per l'ultima volta da parte del Movimento Moderno: la società urbana elabora infatti, con una autonomia che non cessa di stupirci, l'immagine dei propri ambienti fisici muovendo dalle radicali innovazioni che hanno toccato ogni aspetto del suo rapporto con il territorio. Quella autonomia deriva dalle straordinarie affermazioni culturali e produttive di massa cui è giunto il secolo che abbiamo lasciato alle nostre spalle.

### *Il ruolo dell'impresa*

I risultati morfologici di tutto ciò – ai livelli strutturali, tipologici e stilistici – appaiono agli occhi di molti come irrecuperabili nelle loro valenze qualitative e spingono di conseguenza a ignorare, eludere. Questi atteggiamenti non sono utili, e vengono talvolta assunti in modo strumentale. Indispensabile è invece ritornare ad intendere il progetto come strumento utile ad evocare le qualità latenti di ogni contesto.

A quali parti della società rivolgersi per riaffidare al progetto questo ruolo fondamentale, utilizzando correttamente l'Architettura per la costruzione della città contemporanea?

Sempre più spesso viene dimostrata l'utilità a questo scopo di riferirsi all'impresa, riconoscendo ad essa, quale parziale ma vitale rappresentanza di una società basata sulla produzione e sul mercato, l'interesse per la qualità dell'ambiente costruito. Attraverso l'Architettura. Attraverso progetti urbani capaci di mettere in luce le potenzialità di un contesto morfologico e storico e di continuare con ciò a dare riconoscimento alla società cui sono destinati, e per la quale l'impresa opera.

Appoggiandosi alla ineludibile responsabilità dell'impresa verso la società su temi di natura e importanza conforme alla dimensione globale che essa va assumendo.

Affiancando il suo impegno a quello della pubblica amministrazione. Sostituendolo all'interno di un sistema di controllo. Obbligandoci a riflettere sulla natura odierna del committente dell'Architettura e sulla specificità dell'apporto alla sua comune costruzione. Facendoci consapevoli del fatto che dopo aver percorso altri campi della capacità espressiva, la presenza di una creatività collettiva che si affianca a quella individuale è giunta al livello dell'ambiente fisico.

La stessa volontà e capacità dell'impresa di giocare questi ruoli e di spingere gli operatori tecnici e

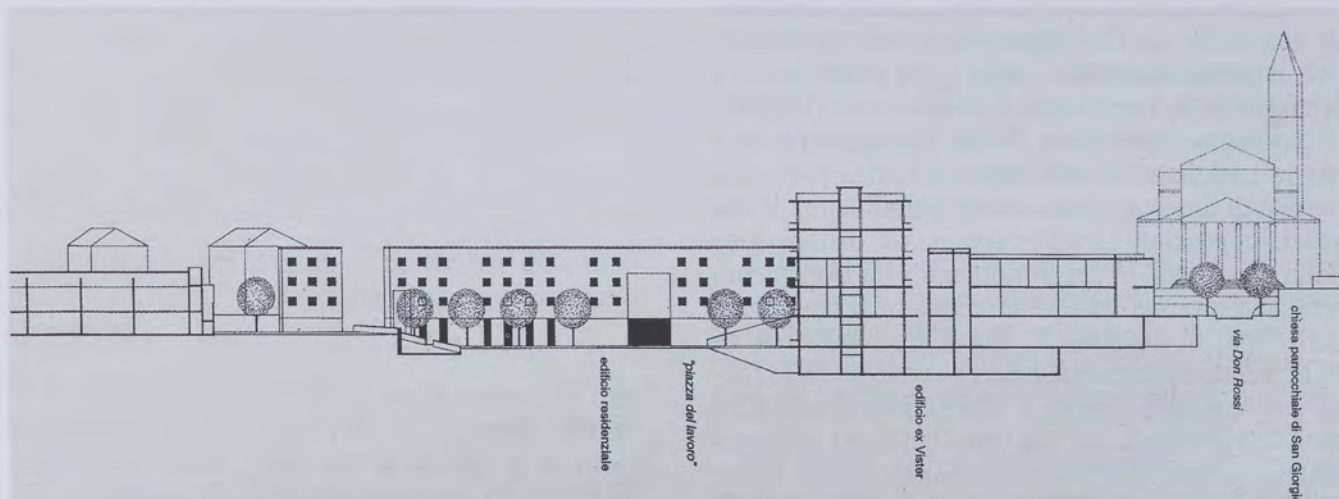


*“...Sempre più spesso viene dimostrata l'utilità a questo scopo di riferirsi all'impresa, riconoscendo ad essa, quale parziale ma vitale rappresentanza di una società basata sulla produzione e sul mercato, l'interesse per la qualità dell'ambiente costruito. Attraverso l'Architettura. Attraverso progetti urbani capaci di mettere in luce le potenzialità di un contesto morfologico e storico e di continuare con ciò a dare riconoscimento alla società cui sono destinati, e per la quale l'impresa opera.”*

*Studio Macchi Cassia, Casatenovo, il riuso delle aree industriali dismesse Nestlé-Vismara.*

*8. La piazza del Lavoro, 1997, sezione est-ovest.*

*9. Un nuovo sistema di piazze per la città, 1997, veduta del plastico da sud.*



8



9



culturali a quelle consapevolezze è una delle dimostrazioni più chiare del valore di una società, di una situazione urbana e del suo livello di modernità.

Nelle diverse città i temi assumono valenze specifiche. La dimensione socio-economica, il valore e l'autonomia del "territorio urbano", l'accentramento dei significati e l'internazionalizzazione degli stessi, la necessità e la capacità di rapportarsi con sistemi nazionali ed esteri costituiscono potenzialità e freni, spingono le parti costituenti la società urbana, e tra esse l'impresa, a comportamenti diversamente utili per esse stesse e per la città.

Anche a Torino, in un contesto che ha conosciuto una delle più forti caratterizzazioni tipologiche dell'impresa industriale, nulla è più come prima e tanto più lo sarà nel futuro. L'abdicazione a un ruolo di autonoma costruzione di una immagine per se e per la città da parte dell'impresa storica porta alla perdita di una consolidata riconoscibilità, ma lascia spazi sconosciuti da utilizzare: nuova dislocazione della ricchezza e dei riferimenti, funzionamento reticolare del nuovo assetto economico così come dello spazio sono anche qui motori possibili di mutamento e di crescita. Ancora connessi all'impresa più che alla pubblica amministrazione? Con modalità diverse e con più forti significati di democrazia? In maggiore coerenza, quindi, con le caratteristiche odierne di sviluppo del "territorio urbano" torinese così come di quello di altre grandi città del nord Italia?



# Progetti per Torino. Una riflessione a margine

Elio LUZI \*

A margine dei contributi ponderosi di questo numero di A&RT l'intervento di un professionista "dilettante".

Quando la capitale d'Italia fu spostata da Torino a Firenze e da qui a Roma fu una tragedia: moti in piazza, con morti e feriti per la perdita di un ruolo che la città aveva avuto per tre secoli, uno e mezzo dei quali come residenza "regale".

Eppure fu per la città l'inizio di un vero e proprio "risorgimento".

Liberata del suo ruolo ufficiale, tra fine '800 e primo '900 la città diventò centro propulsivo e innovativo in tutti i campi, e non solo in quello industriale: dai "loisirs" alla cultura, dalle arti al costume, dalla letteratura all'architettura.

Ma non doveva passare molto più di mezzo secolo che la "vocazione monarchica" della città la portava a crearsi una nuova "monarchia", a diventare la capitale efficiente e operosa della grande industria.

Un popolo di conformisti, più che di tradizionalisti? Forse. Certo una componente di timidezza e di insicurezza, una grande invincibile paura del ridicolo. Per non "far ridere la gente" bisognava lavorare "sul sicuro". Chi tenta e fallisce "fa ridere la gente". Quindi tutti alla FIAT o per la FIAT.

Ora sono maturate circostanze altrettanto plausibili di quelle che a suo tempo portarono allo spostamento della capitale: la grande industria tende logicamente a spostare la produzione dove il costo del lavoro e degli insediamenti sono minori.

E Torino può, se ci riesce, essere centro di know-how, di progettazione, di immagine: un ruolo meno congeniale all'indole, più concreta che fantasiosa, di produttori di cose, piuttosto che di brillanti venditori di fumo, un fumo che è diventato sostanza.

Da qui la necessità di una trasformazione di fondo e di una differenziazione delle attività, dell'ideazione di una nuova immagine della città e delle strutture, nuove o trasformate, necessarie ad esprimerla.

Da qui i progetti per Torino.

A me interessa la qualità architettonica e urbanistica, leggi la qualità di vita che questi progetti potranno offrire.

E ne sono molto inquieto.

Il primo "risorgimento culturale" fine XIX-inizio XX secolo si era espresso con un numero ristretto di progettisti, perlopiù costituito dai rampolli, "artisti" e ingegneri, dell'aristocrazia e della borghesia benestante; quasi tutta gente che non aveva la preoccupazione di unire il pranzo alla cena né di pagare le tasse e che si collegava alla tradizione dei progetti, eleganti e regali, di Torino capitale.

Di qui l'eclettismo, elegante e sorridente, di un Carlo Ceppi, la cui opera e influenza ha risparmiato alla città i "mappazzi" pesanti e straricchi coevi, che vediamo, talvolta, per esempio a Milano e a Genova; di qui il cenacolo costituitosi intorno a un Alfredo de Andrade con la riscoperta del medioevale e dei suoi procedimenti con più sensibilità e meno rigorismo di un Viollet-le-Duc; di qui tanti altri esempi positivi.

\* Architetto, libero professionista, presidente Ordine degli Architetti della Provincia di Torino 1994-1996.



Il nuovo “risorgimento culturale”, cui dovremmo assistere, si colloca invece in tutt’altro quadro.

Dovrà esprimersi attraverso la plétora dei progettisti locali (siamo più di 4000 solo gli architetti) o, in alternativa, con quel che offre il resto d’Italia e del mondo.

Alle spalle, non gli edifici regi, ma il taylorismo dell’industria, attento, nell’edilizia, più alla quantità che alla qualità.

Il prodotto di questi due fattori è stata, nei decenni trascorsi, una crescita, quantitativamente ammi-revole e tempestiva di centinaia di migliaia di case “con bidet e riscaldamento” e dei relativi servizi, con la qualità dell’architettura e dell’ambiente urbano che tutti conosciamo e patiamo.

Ho conosciuto un po’, nella mia quadriennale presenza all’Ordine Architetti, la nostra categoria con le sue ampie aree di scontentezza e di frustrazione: più capacità ideativa che realizzazioni, più qualità sperata che raggiunta.

I motivi dello scontento sono evidenti.

Per i progettisti che operano nell’edilizia privata, la committenza e la retribuzione del lavoro sono tali da pagare soltanto un lavoro frettoloso e ripetitivo.

Lo so per esperienza personale.

Nel 1999, per esempio, pur lavorando a pieno regime, ho chiuso in passivo: una non piccola somma è passata dalle mie riserve personali al conto di studio.

Perché?

È semplice.

Lavorando a pieno regime riusciamo a produrre tre, quattro progetti l’anno.

Con la stessa forza lavoro altri studi producono trenta, quaranta progetti l’anno ed anche più, e con questo i loro conti tornano.

Si può capire, con questi tempi, quanto spazio può avere lo studio del progetto e del suo inserimento ambientale, quello che in qualche modo può essere definita ricerca e sforzo di completare con un intervento specifico ed armonioso il discorso urbano, stratificato ed articolato, che il preesistente ci chiede di completare.

I progettisti liberi professionisti che operano nei lavori pubblici hanno apparentemente altri tempi ed altre retribuzioni.

Ma i tempi se ne vanno in complicate e farragino-se pratiche burocratiche che la legislazione esige, e poco o nulla è il tempo per la riflessione sul progetto.

Si può capire qual è il risultato e si vede.

In più, in entrambe le categorie, un grosso tempo per molti, me compreso, è impiegato a scodinzolare e subire umiliazioni per procacciarsi il lavoro, con metodi vari ed ingegnosi che sarebbe divertente descrivere.

Non parlo dei progetti dei dipendenti degli uffici pubblici.

Si è tentati di pensare, talvolta, che la tensione spirituale necessaria ad esprimere un progetto significativo mal si adatti allo stipendio sicuro e al dover lavorare inquadrati in un organismo gerarchico.

In questa situazione per i “progetti per Torino” mi sembra indispensabile e tassativo che la progettazione sia affidata attraverso concorsi di progettazione.

Non che il concorso sia il toccasana.

Ci sono le raccomandazioni e segnalazioni.

C’è il rischio della scelta di progetti “da rivista”, sovente estranei alle specificità locali e di pura immagine: le riviste si sono ormai specializzate in progetti di puro fumo-sostanza, fantasmi di vetro dagli incredibili bilanci energetici, edifici di finalità esclusivamente pubblicitaria, che fanno moda, “charme” e tendenza.

Resta tuttavia lo stimolo della competizione e la votazione di una giuria è pur sempre qualcosa di diverso dalla scelta apodittica di un capo.

Vanno evitati i concorsi per “curricula” la richiesta di documentare miliardi di fatturato e quella di avere già eseguito lavori analoghi e talvolta ridicolmente identici. Ho trovato richieste di avere già eseguito sale di conferenze sì, ma con impianti di traduzione simultanea (!), ho visto progettisti scartati perché avevano fatto palazzi per uffici pubblici sì ma non per amministrazioni provinciali (!) ed altre amenità.

In realtà nel nostro settore non ci sono specializzazioni marcate come ad esempio nel campo medico: gli edifici su progetto dei pochi “specialisti” sono per lo più un esempio di pochezza progettuale con prevalenza di risaputi elementi tecnici di “routine” e valori umanistici vicini allo zero.

Ci sono invece creatività e talento, anche di giovani, che occorrerebbe fare esprimere.

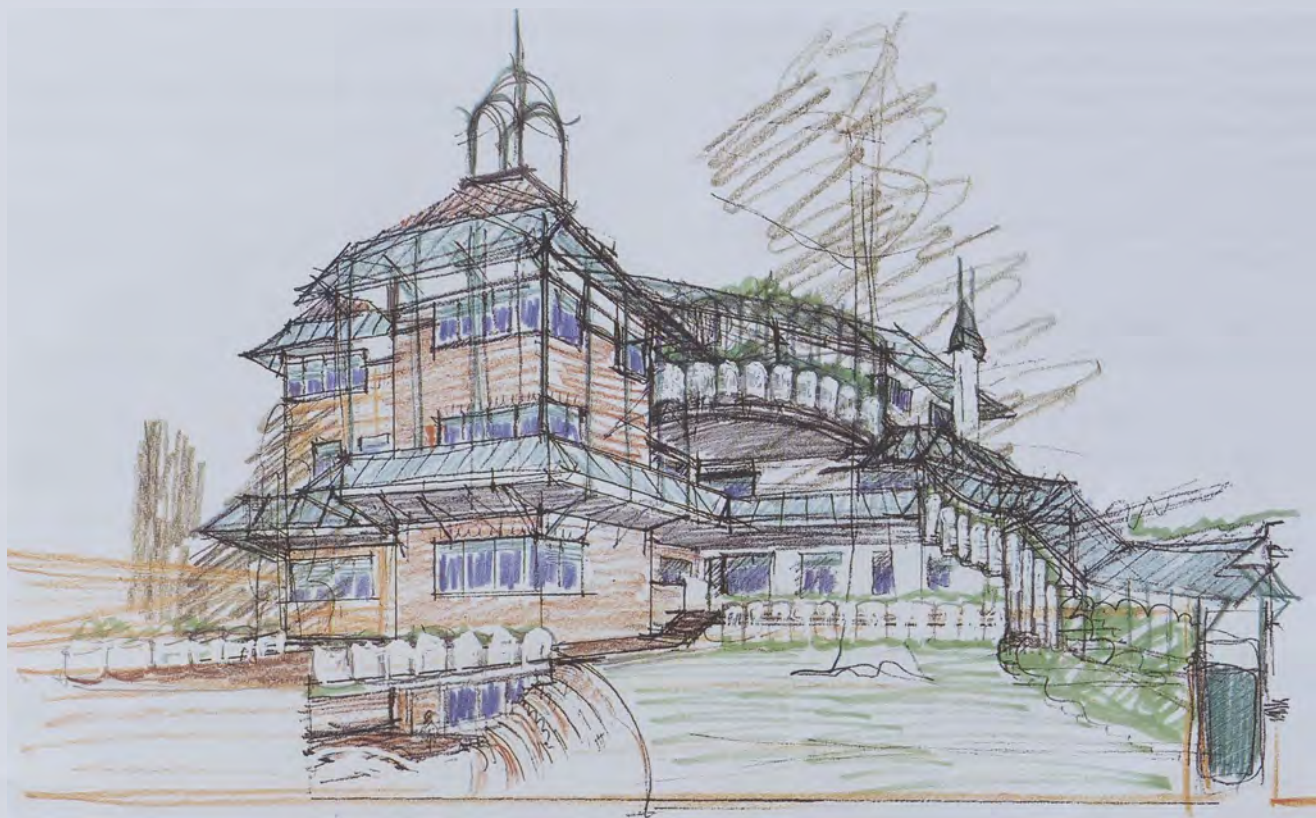
A guardare la realtà nessuno dei nostri “scagni” è in grado di fare i metricubi di disegni esecutivi



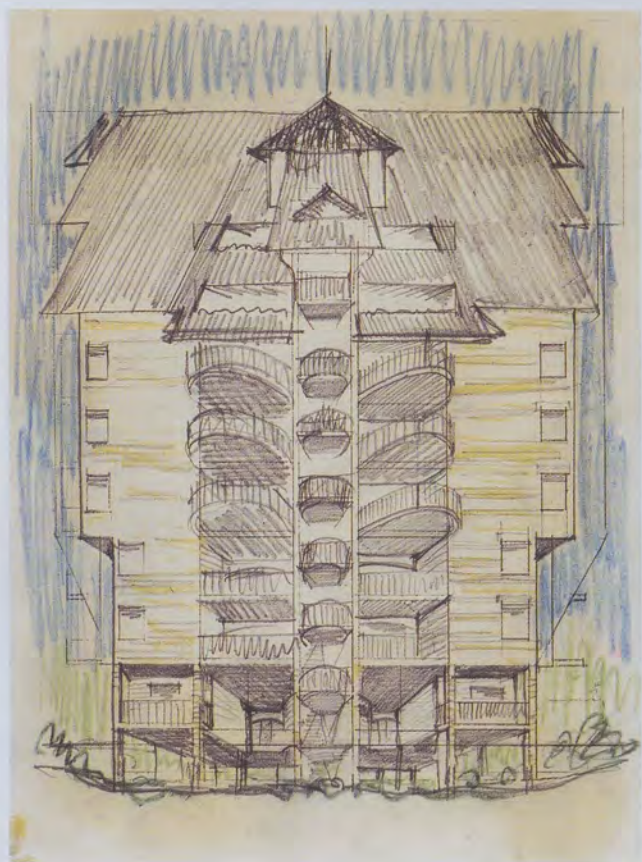
E. Luzi

1. Studio per ristrutturazione in corso Quintino Sella, Torino.

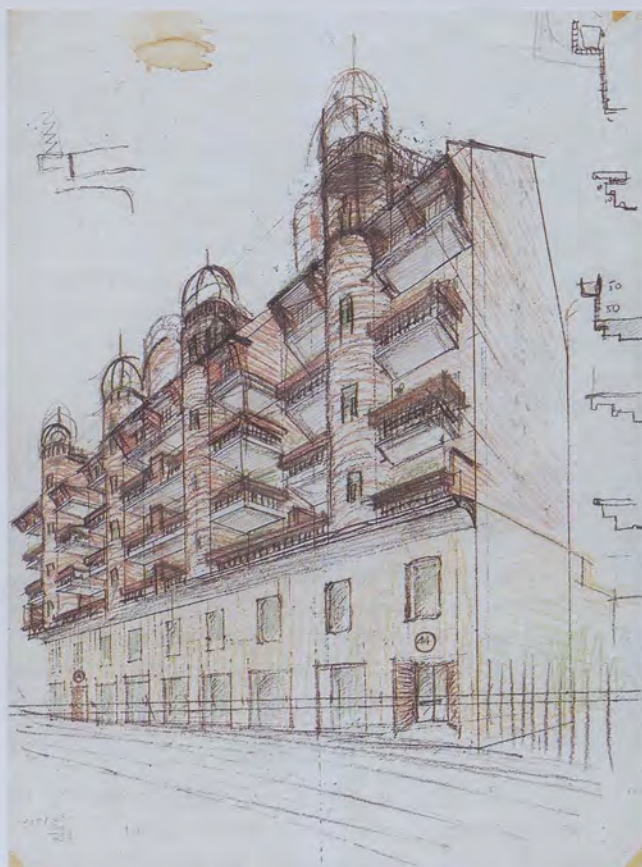
2-3. Studi per nuovo intervento e sopraelevazione in via Bava, Torino.



1



2



3



necessari alla realizzazione di grandi opere: per farli occorrono le società di ingegneria.

Queste per fortuna ci sono e devono poter intervenire in un secondo tempo, a concorso assegnato, chiunque l'abbia vinto.

Farle entrare prima trasforma il concorso di progettazione in un concorso tra fatturati e società di ingegneria, per le quali creatività, fantasia, espressione poetica non rientrano nel campo di competenza.

Concorsi di architettura quindi, concorsi aperti ed anonimi.

I concorsi-appalto, i bandi di gara sono anch'essi una fase successiva.

Spero non si trovi la solita scusa dell'urgenza e dell'improrogabilità delle opere.

I tempi ci sono, se non si perde tempo.

Non sono i sei mesi / un anno di un concorso che cambiano le cose.

Un altro punto di trepidazione per i "progetti per Torino" è dato dai programmi che ne stabiliscono ubicazioni e caratteristiche.

Sono state fatte leggi per rendere snelle e rapide queste decisioni. Si sono istituite conferenze per servizi, accordi di programma, etc.

Le decisioni che ne escono sono talvolta incredibili per la loro insensatezza.

Ho sotto gli occhi l'evoluzione dell'Ospedale Molinette.

Torino, dando così di sé un'immagine di elevata civiltà, aveva riservato, forse inconsapevolmente, forse casualmente, le due estremità nord e sud del suo stupendo affaccio sul Po e sulla collina a cimitero ed ospedale: a chi piange i suoi cari e a chi soffre, spera di vivere o attende di morire.

Alle Molinette una vasta area libera affacciata sul Po, a sud delle strutture principali, avrebbe potuto consentire un ampio ed organico sviluppo ed aggiornamento delle sue strutture.

A Berna, per l'Ospedale Federale "Inselspital", in situazione analoga, più di trent'anni fa si è proceduto ad edificare un moderno ospedale in altezza intorno al quale potesse organizzarsi la ristrutturazione dei vari padiglioni.

L'ospedale alto, a Berna, affronta e risolve la nuova impostazione della vita ospedaliera: l'acces-

so e le strutture per il parcheggio, una hall di tipo alberghiero con self-service, negozietti e servizi, un ristorante panoramico di vetta, tutto ciò che può alleviare e rendere meno umiliante il soggiorno stabilendo un nuovo e più democratico rapporto tra utenti, visitatori, personale.

Non così a Torino.

Nell'area di riserva in un primo tempo si è fatto un grande piastrone a vari usi certamente opportuni e necessari.

Nell'area residua del residuo un recente Accordo di Programma ha ubicato parcheggio multipiano e servizi mensa.

Due destinazioni carenti, necessarie e sacrosante.

Solamente che al parcheggio è stata riservata la gran parte dell'affaccio sul Po, alle mense uno stretto lotto serrato tra il piastrone parcheggio di pari altezza e gli edifici preesistenti.

Così a contemplare il paesaggio sono i fari delle automobili in sosta!

Eppure alla decisione hanno partecipato personalità illustri e competenti, certamente benintenzionate.

Mi domando come si può ovviare a disguidi di questo genere.

Utili certo i pubblici dibattiti, utili le consulenze di esperti urbanisti, architetti e paesaggisti.

Forse si potrebbero tentare concorsi di idee ad ampia base popolare e non solo per gli architetti ed altri addetti ai lavori.

Qualcosa, forse, ne potrebbe venire.

Così per i "progetti per Torino"?



E. Luzi

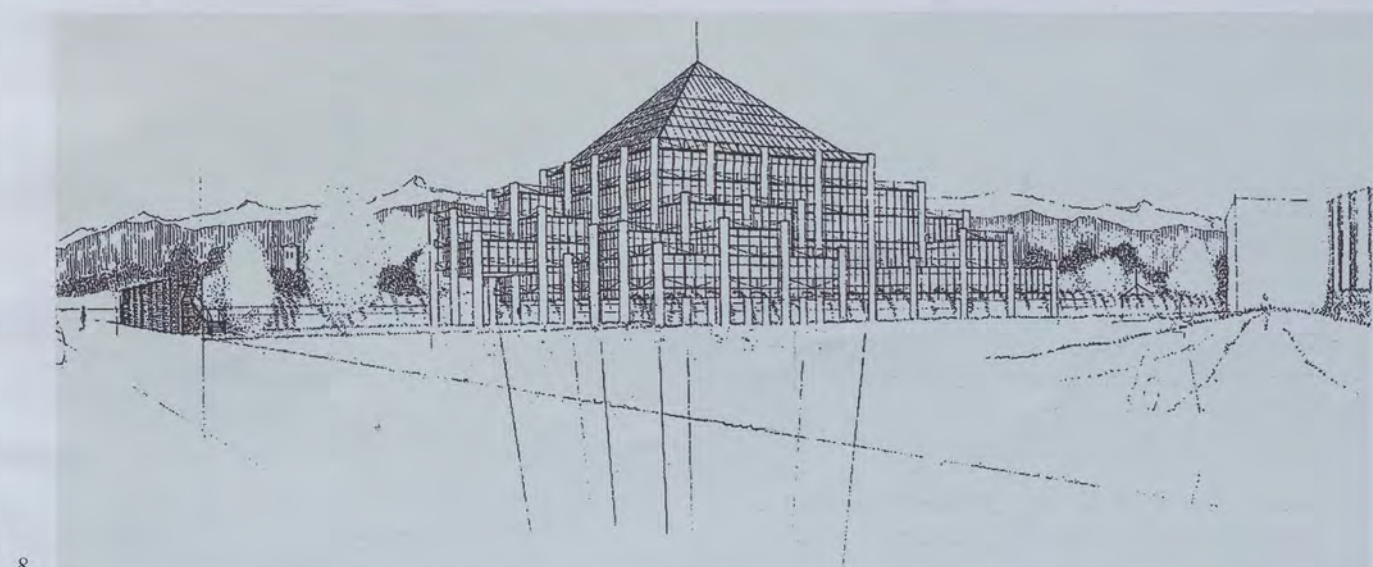
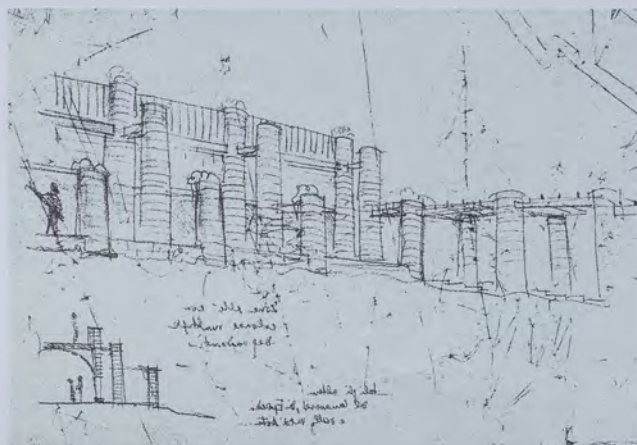
4. Studio per casa ad appartamenti, Bardonecchia.

5. Studio per Club House di Circolo del golf, San Giovanni dei boschi, Castellamonte.

6. Studio per casa ad appartamenti in via Lega, Torino.

7. Studio per casa ad appartamenti in via Bellardi, Torino.

8. Concorso per il Palazzo Uffici della Unicem, progetto vincitore, San Mauro.



## Qualità dell'abitare





“Serve incrementare gli apporti alla progettazione, una progettazione che deve riguardare tutto lo spazio pubblico, tutti gli interventi – suolo, verde, colore, illuminazione, corredo urbano – che non siano di semplice e ordinaria manutenzione, in stretta correlazione con la parte funzionale della progettazione.

Serve una grande apertura verso gli apporti progettuali esterni all'ambito municipale, con una struttura interna che possa gestire concorsi – molti – nazionali e internazionali, per gli spazi pubblici, le aree verdi, le piazze, le sponde dei fiumi, i luoghi prestigiosi e le periferie.”

Questo l'orientamento espresso dalle pagine di questa rivista (agosto, 1998) dall'architetto Franco Goy, dirigente del settore *Arredo e immagine urbana – Riqualificazione spazio pubblico* della Città di Torino. È auspicabile che l'impegno della Città, di amministratori, imprenditori e soggetti promotori della trasformazione, colga l'interesse del problema che passa attraverso una progettualità ampia, superando i limiti della settorialità delle competenze degli uffici pubblici e le reticenze degli operatori privati, tecnici e impresari.

Si tratta certamente di fare, di includere anche temi disattesi, temi minori come quelli degli spazi residuali, a volte legati agli interventi “in linea tecnica”, infrastrutturali, o come quelli delle edicole, delle recinzioni, dell'arredo più in generale; anche di riconoscere nuovi temi, come quelli posti dagli accessi alle città, dal consumo non più sostenibile delle aree agricole prossime all'abitato dei medi e grossi centri, luoghi abbandonati, senza evidente vocazione.

Si tratta anche di aprire il più possibile la dialettica del progetto, attraverso il confronto libero del concorso che dà anche modo a chi amministra di lavorare sul consenso che accompagna nelle democrazie mature ogni impegno di trasformazione.

Rimane però la questione centrale della qualità della modificazione. Il contributo alla progettazione degli ambiti pubblici, fornito da tecnici esterni, è già strutturato in varie forme, anche se giustificato il più delle volte da una carenza di risorse negli uffici pubblici. L'affidamento di incarico può avvenire direttamente, ma può espletarsi anche come ritorno di meccanismi che per le urbanizzazioni prevedono la possibilità “a scomputo” di realizzare parti che vengono cedute all'amministrazione.

È auspicabile che si favorisca la ricchezza e un continuo crescere dell'apporto progettuale attraverso una rinnovata pluralità dei soggetti chiamati ad intervenire. Lo scambio, l'acquisizione e l'accumulazione di esperienze rimane l'unica strada per tematizzare in maniera opportuna la complessità delle problematiche posta dalla città contemporanea. Così come è ormai acquisito che tutte le trasformazioni debbano essere concertate ad integrare interessi e, quindi, risorse economiche, allo stesso modo bisogna guardare con multidisciplinarietà alle risorse tecniche e culturali.

Ogni tema di progetto, ogni possibilità di incidere sulla qualità dell'abitare, cioè ogni occasione anche minuta di determinare modificazioni sui luoghi attraversati e vissuti quotidianamente, deve essere frutto di concertazione: non possono essere legittimate deleghe senza riserva al privato – fino anche a cercare la soglia giusta per intendere ciò che, comunque, rimane di interesse pubblico –, come è difficile pensare che gli uffici pubblici autonomamente possano effettuare un controllo efficace, perché dotato di effettivi strumenti di contrattazione, su ciò che si sviluppa da iniziativa privata. L'apertura della Città alla Città può garantire forza contrattuale che spetta a chi rappresenta gli interessi della *cosa pubblica*. Le esperienze più mature mostrano che la concertazione deve essere più ampia possibile. Esistono nell'area metropolitana torinese alcuni segni

di questo interesse, frutto di apertura e confronto tra le parti: su molti degli ambiti del territorio urbano si opera con strumenti esecutivi che coniugano disegno architettonico alla piccola e alla grande scala con coerenza di impegno; l'intervento sui quartieri periferici è svolto attraverso una regia comune, il Progetto Speciale Periferie, che garantisce una più ampia considerazione dei problemi ed è supportato da iniziative rivolte alla mediazione del disagio sociale; l'esperienza della progettazione partecipata è largamente usata anche se non sempre sa scostarsi da tentazioni demagogiche; su molte delle aree trasformate è confluita in più tempi l'attenzione degli Enti di ricerca, di Università e del Politecnico, che ha portato a numerosi studi – bacini importanti di riflessione – e in qualche caso a collaborazioni di grande interesse; sono stati banditi a distanza di tanti anni dal concorso per il Centro direzionale – nel 1962 l'ultimo importante momento con echi nazionali e internazionali per la definizione di temi dell'architettura torinese – due significativi confronti di progettazione, entrambi sull'asse della Spina, entrambi su luoghi di grande visibilità, entrambi contenitori *eloquenti* – all'eloquenza è sempre stata legata l'architettura pubblica in passato –, il primo destinato agli uffici della Regione, il secondo alla Biblioteca Centrale; molto più spazio è stato dedicato a presentare progetti e a mostrare le trasformazioni in fieri, cercando il coinvolgimento della pubblica opinione, in particolare di quella dei residenti nelle singole aree: il progetto dell'Officina Città è molto ambizioso in questo senso e occorrerebbe venisse portato a compimento come luogo per animare e dare vita ad una progettualità condivisa, a buon servizio della Città, senza far le spese – come per ogni azione intrapresa – di mutamenti politici e amministrativi. Sono state richiamate fin qui strategie in atto – qualcuna di recente acquisizione, qualche altra con radici profonde oltre la stessa fase preliminare del Piano regolatore vigente – di cui ci sarà la possibilità e necessità nei prossimi anni di verificarne gli esiti.

La recente difficile scelta di affidare ad un coordinatore unico, su concorso, per chiari meriti, tutta la progettualità in atto sulla Spina, va nella direzione che qui si intende sostenere: esiste la necessità del fare e di garantire la qualità del fare. Ciò non è in mano ad un unico soggetto, pubblico o privato che sia. Il concorrere della ricerca alta e riconosciuta tale – comunque espressa: nell'ambito della stessa amministrazione pubblica ai suoi vari livelli, in ambito accademico, in quello associativo o individuale –, con le altre risorse di tipo tecnico, amministrativo ed economico, sia private che pubbliche, può determinare una diffusione della qualità dell'abitare. Il riconoscere questa qualità e il tornare a prenderne "misura", restituirebbe, a livello sociale generalizzato, all'architettura il ruolo che le è proprio di strumento della trasformazione antropica del territorio. In parallelo, si scoprirebbero i vantaggi dell'indagare ogni possibilità di trasformazione alla luce della configurazione fisica che questa assume.

Questo studio fa conoscere opere di architettura realizzate a Torino: inevitabilmente, si pone la questione del rapporto tra queste e la consistenza della trasformazione complessiva: quanto queste opere possano colorare un quadro così vasto di interventi.

Le opere presentate mostrano la presenza di una cultura architettonica viva, vivace nelle sue espressioni: un bacino possibile per lavorare nella direzione intrapresa dalle altre grandi città europee in cui all'architettura è riservato un ruolo chiaro.

Meritorio è il lavoro degli artisti – e di chi ha progettato e coordinato l'intervento – chiamati ad operare sul viale del Passante Ferroviario. L'attività artistica si è posta, attraverso i temi dell'architettura, la questione centrale della modificazione dei luoghi e della loro riqualificazione. Diventa emblema di un'esigenza viva nella cultura contemporanea, alla quale Torino risponde ancora non in maniera piena: l'architettura come valore collettivo irrinunciabile è un obiettivo che va perseguito con coscienza istituzionale.

*(Alessandro De Magistris, Paolo Mauro Sudano)*

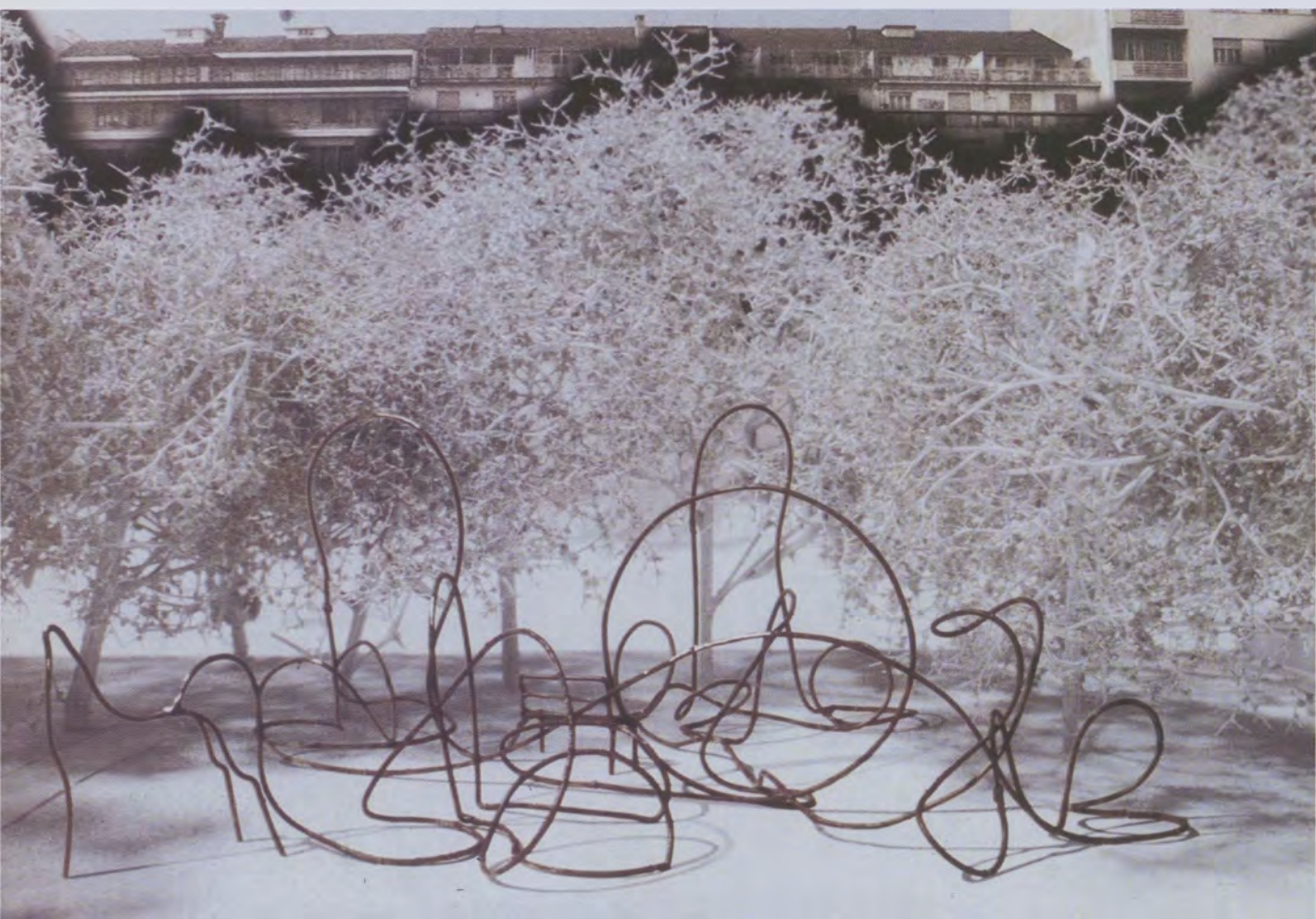


*Boulevard della Spina Centrale.*





*Installazioni artistiche sulla Spina Centrale.*  
1. L. Mainolfi, "Scarabocchio".  
2. P. Kikerby.



1

**Artisti per il passante**



2





*Fronti su via Vandalino.*

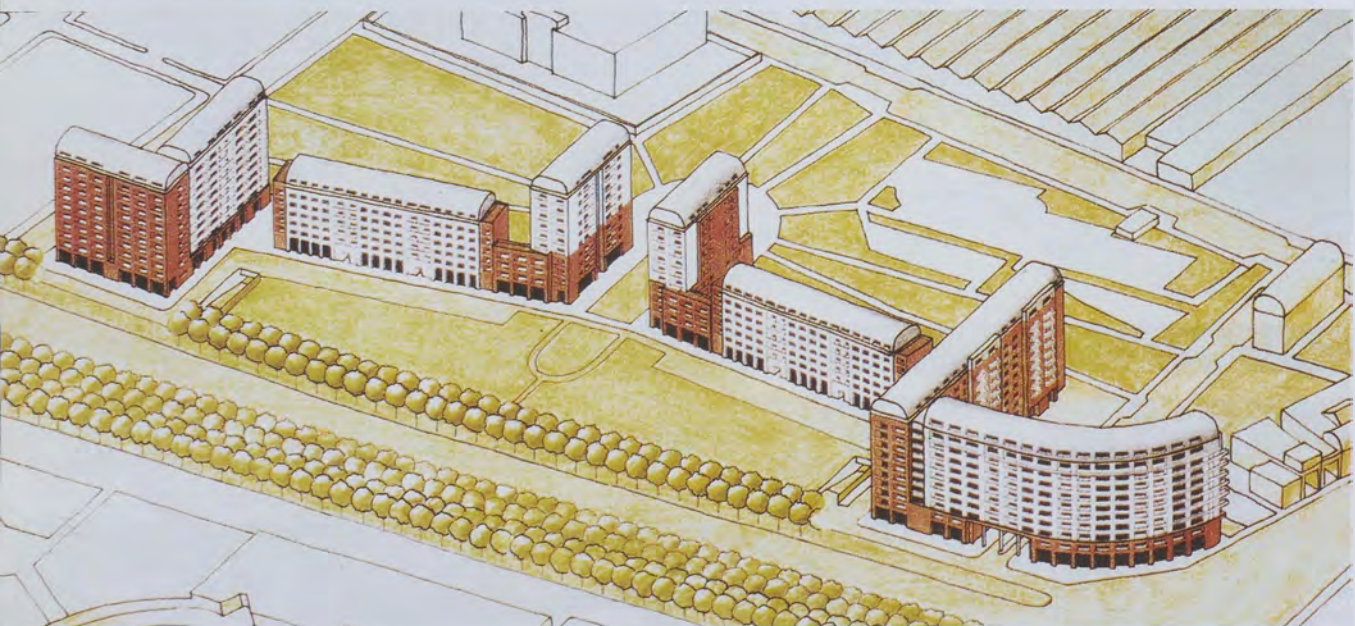




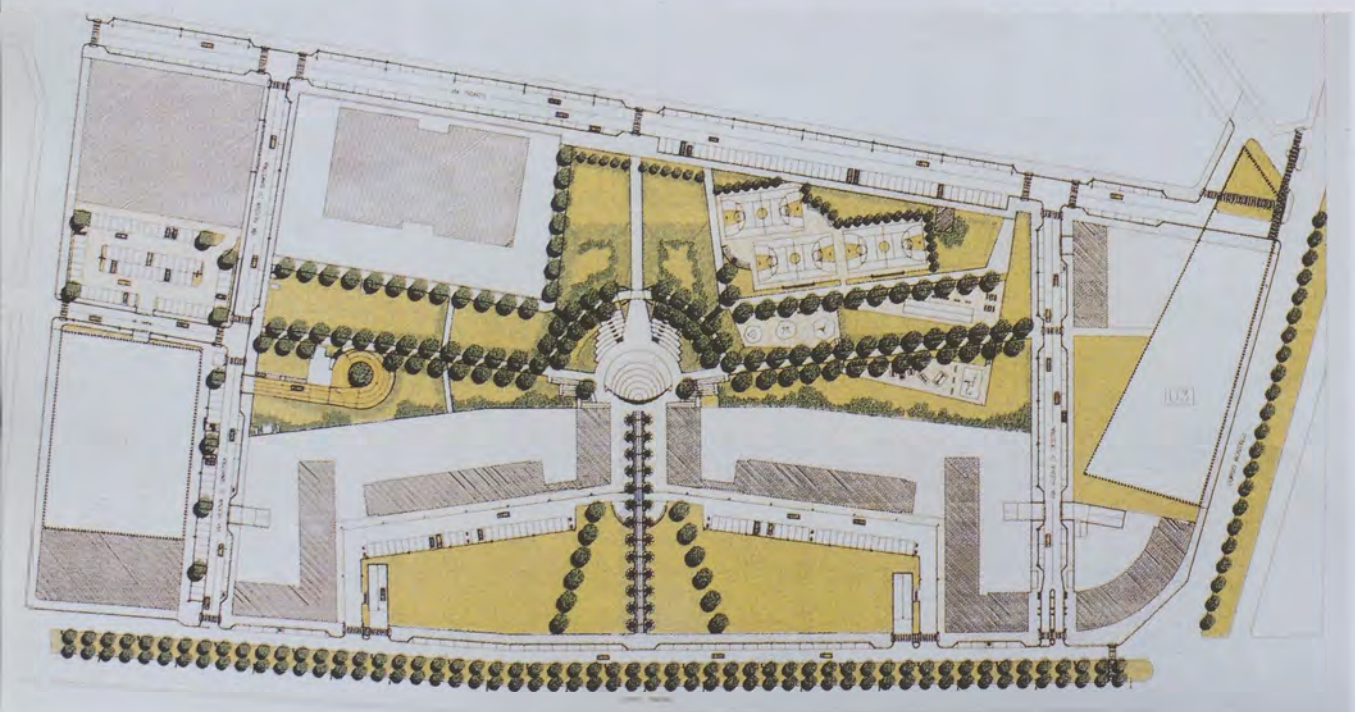


1. Assonometria di progetto.
2. Opere di urbanizzazione.

## Area Gardino

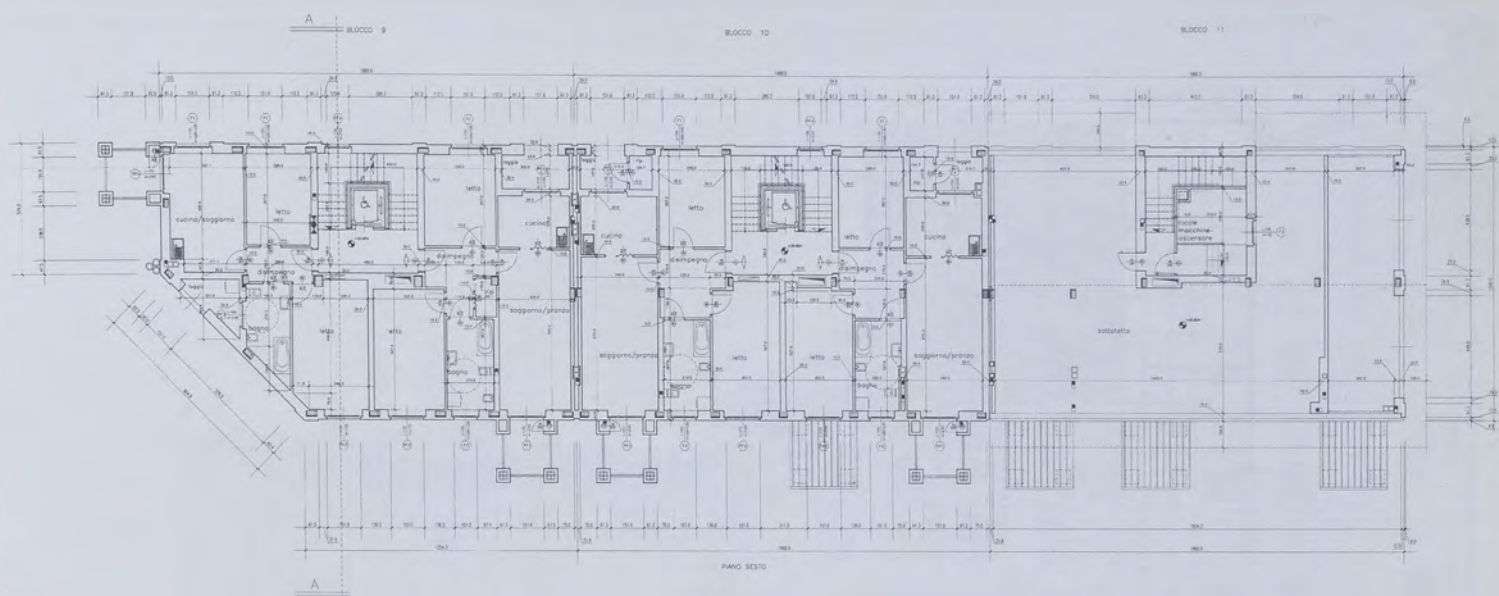


1



2





1

## ATC piano particolareggiato area Veglio

Esecutivo

1. Pianta piano sesto, blocchi 9-10-11.
2. Prospetto lato ex ferrovia Valli di Lanzo.
3. Prospetto su via Sansovino.

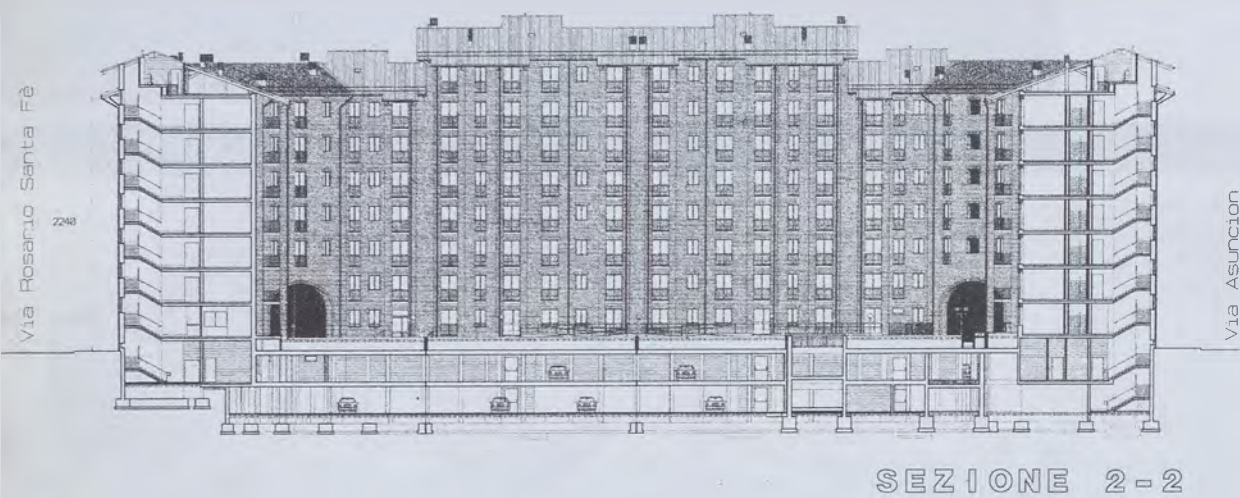
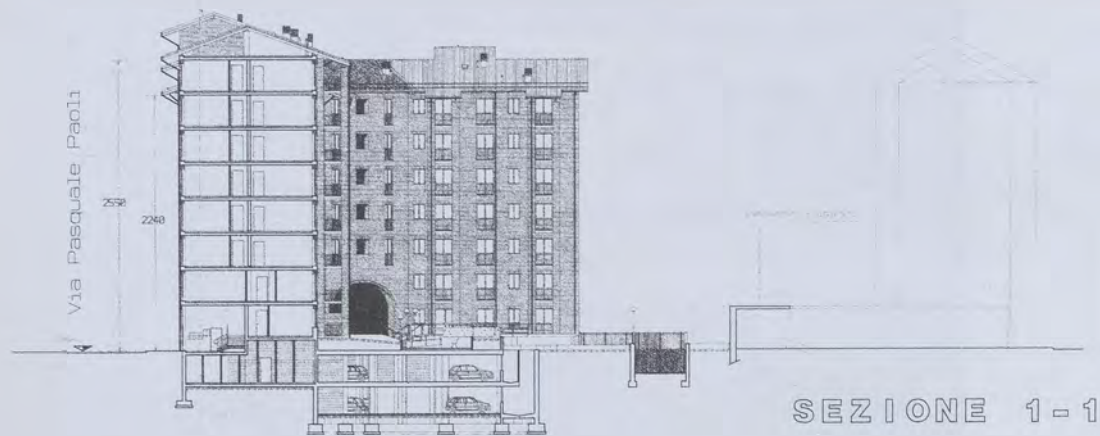


2



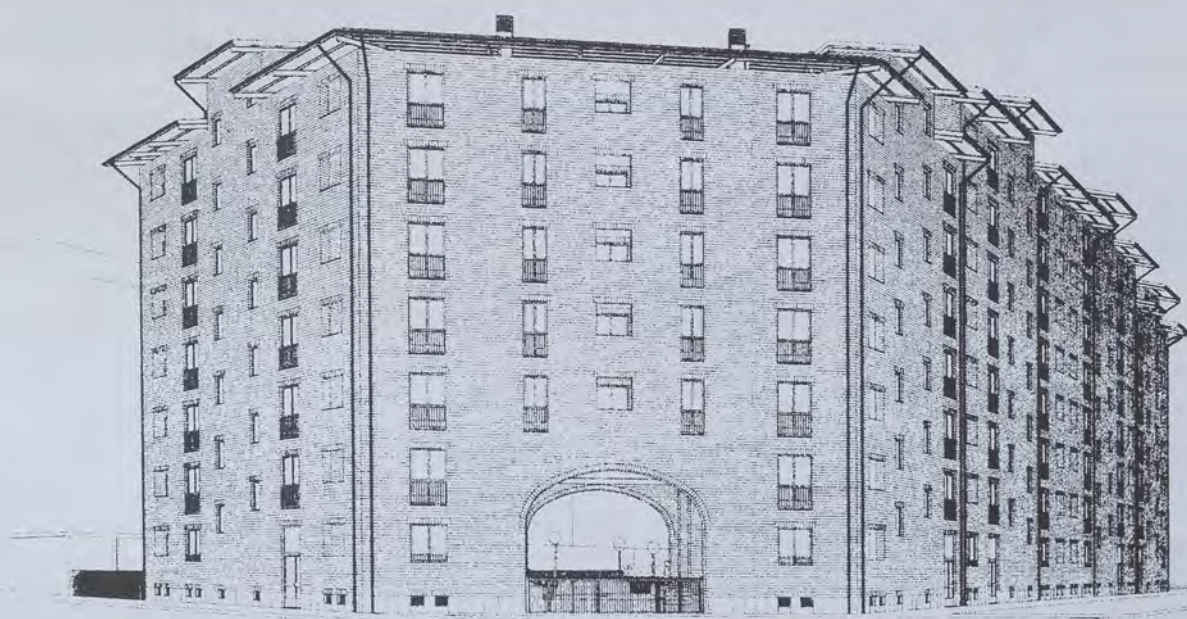
3





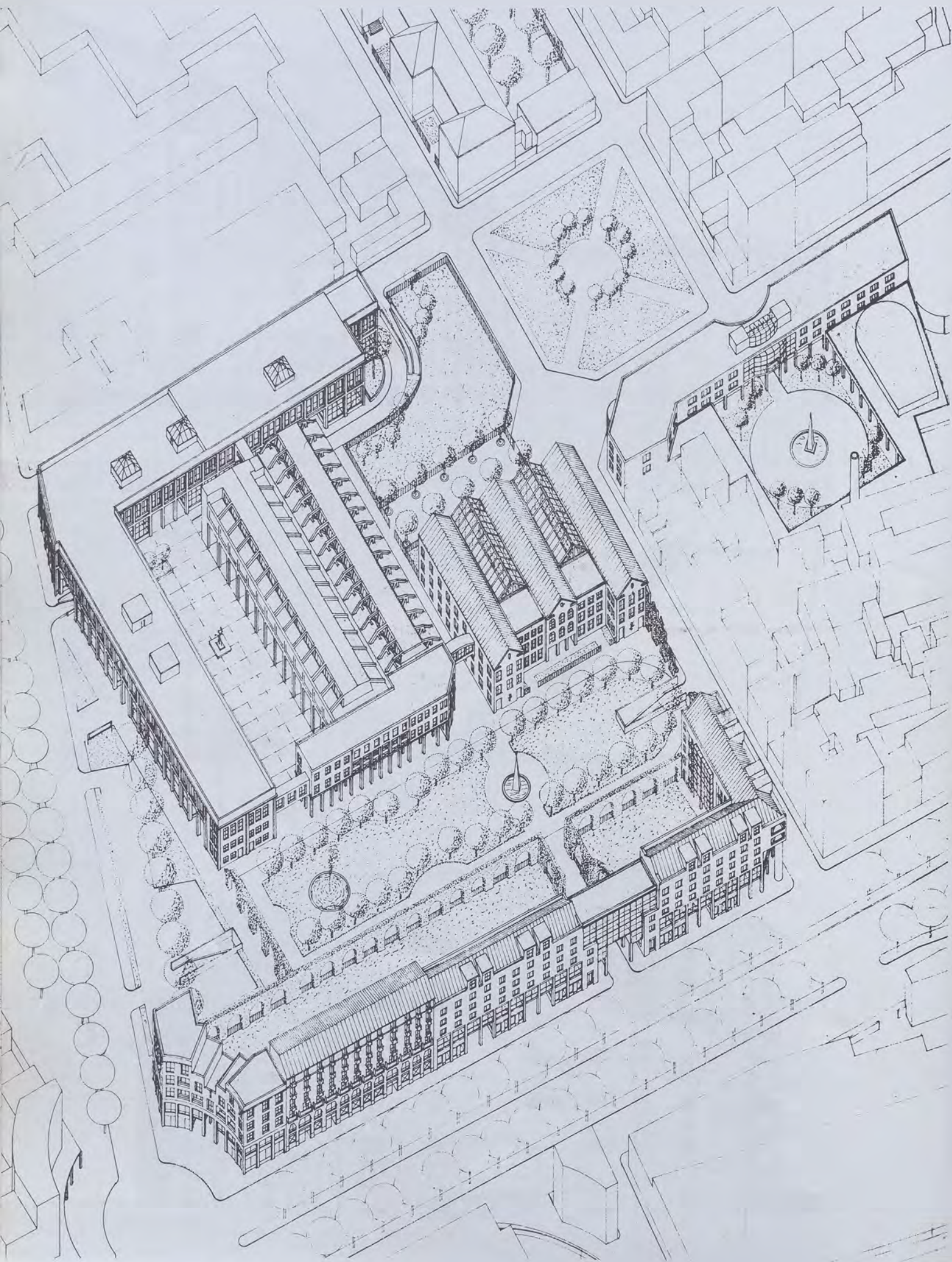


*Esecutivo. Sezioni e prospettive.*

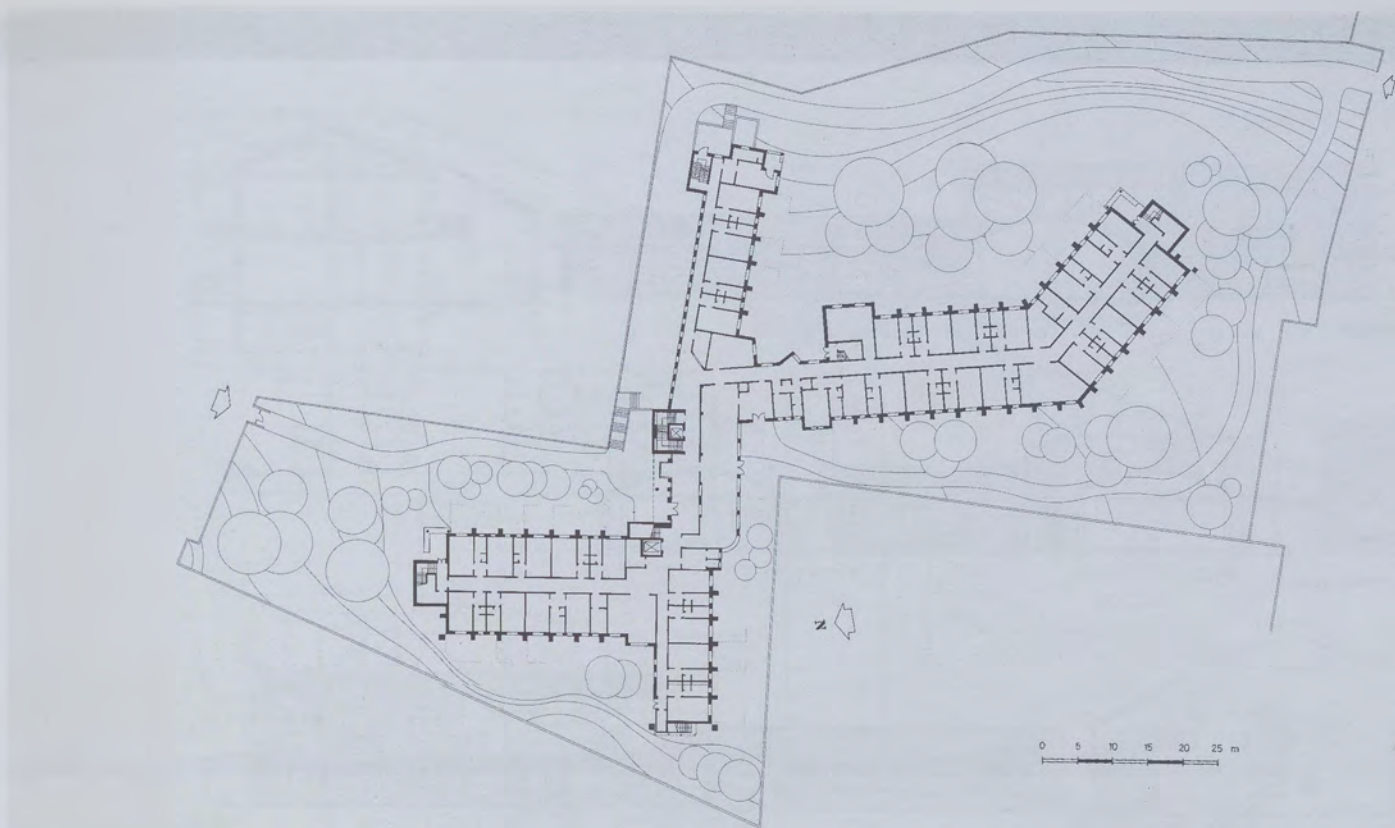




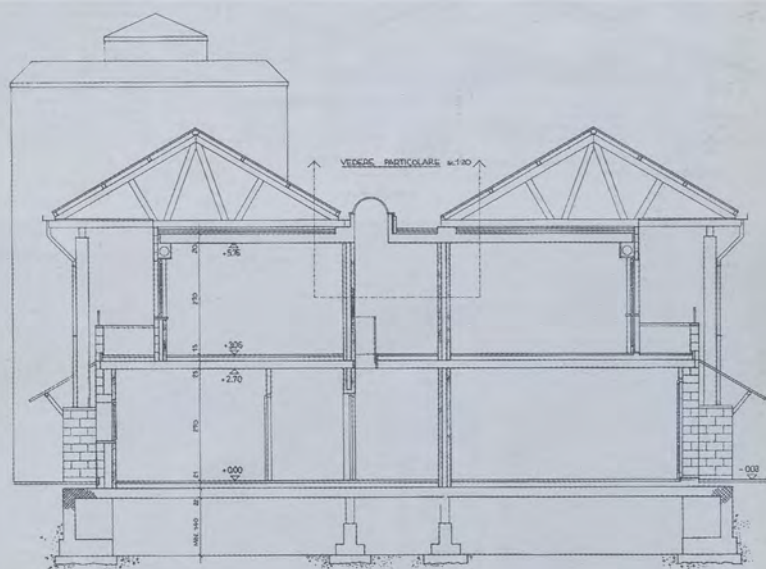
*Piano particolareggiato, 1992.*





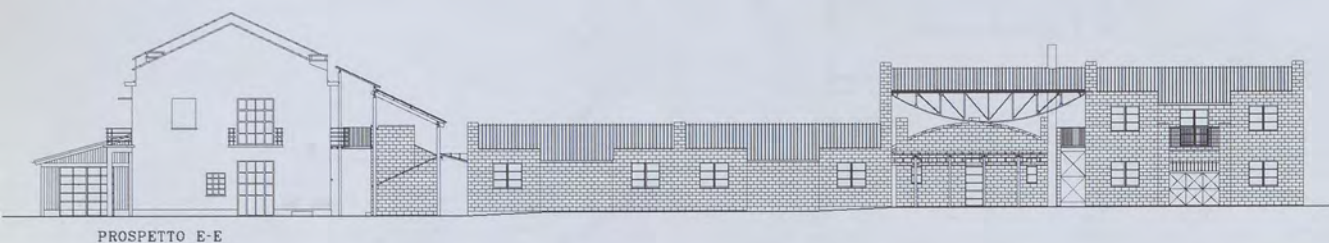
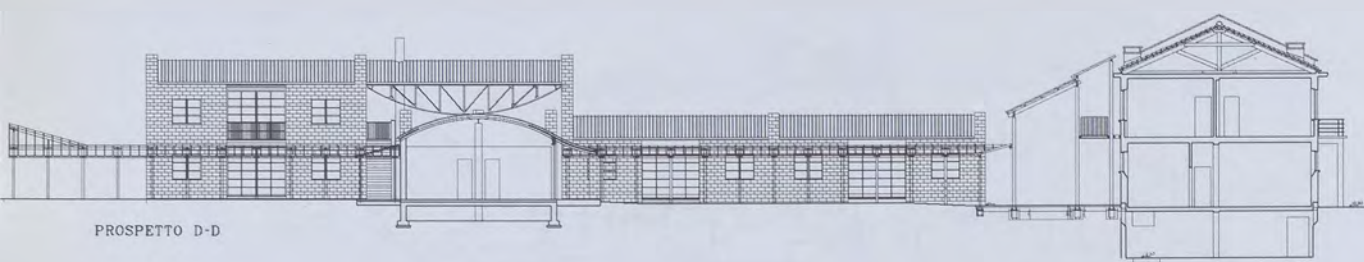


Residenza per la terza età, Rivoli



Fotografie Guido Fino.

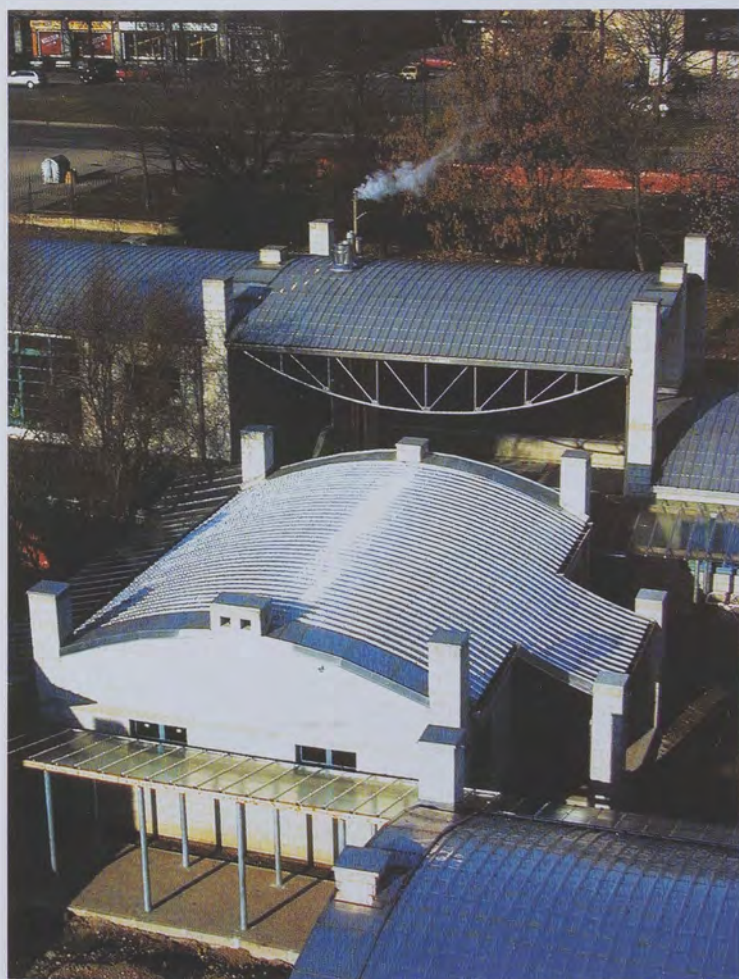
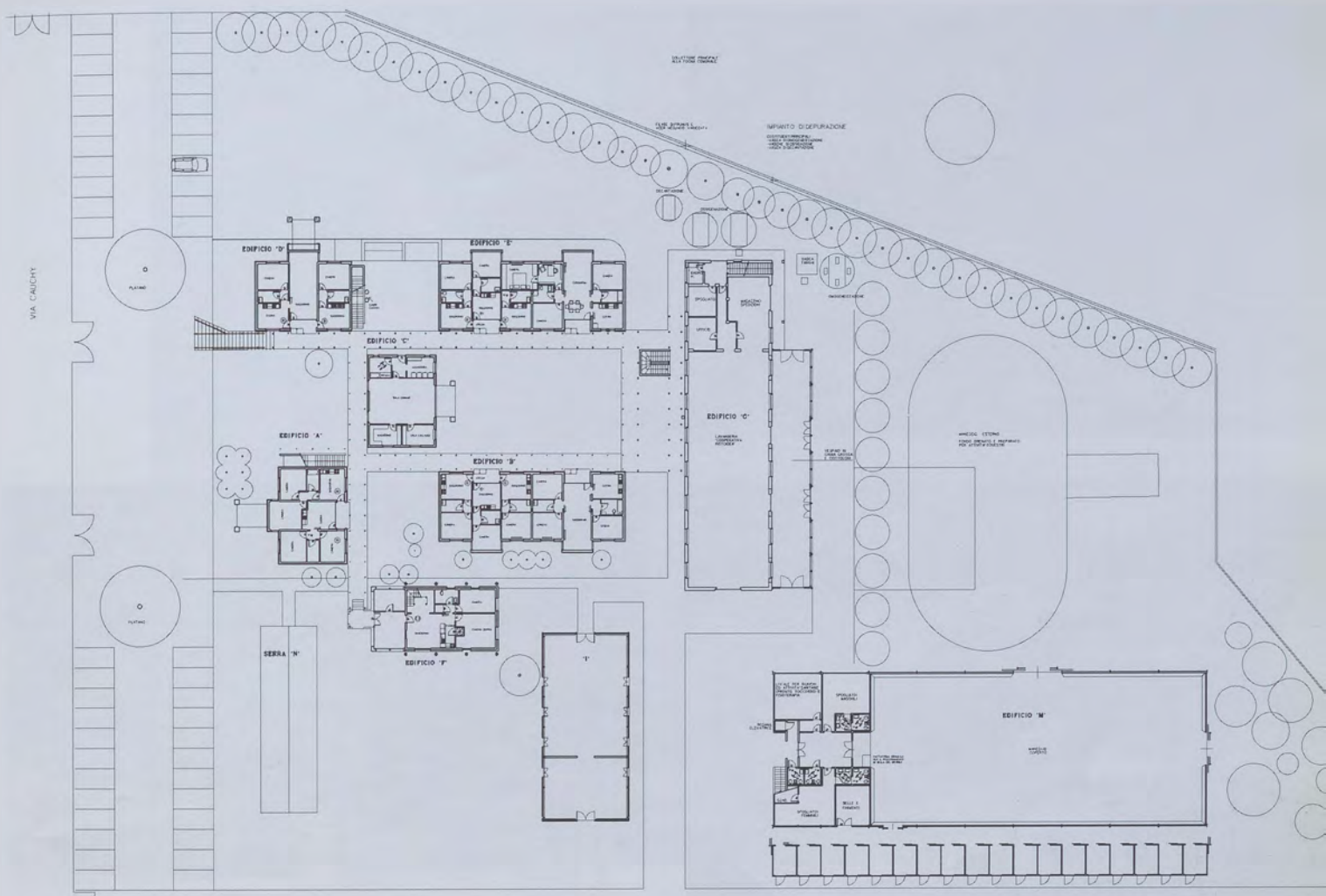




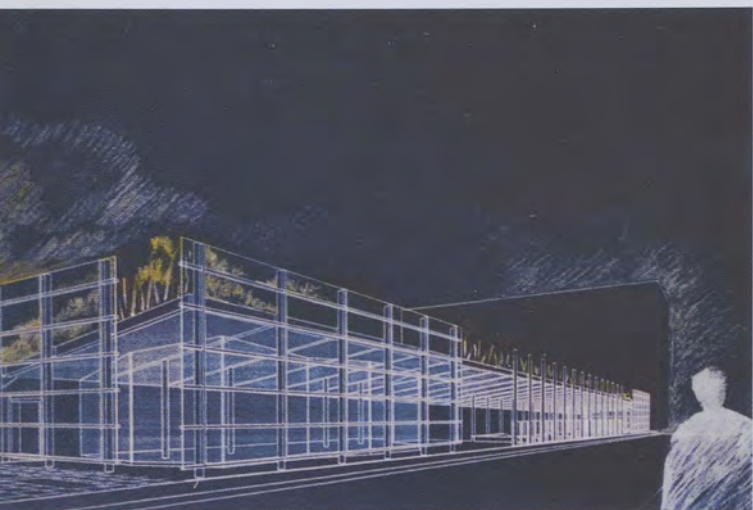
*Fotografie Giorgio Emprin.*











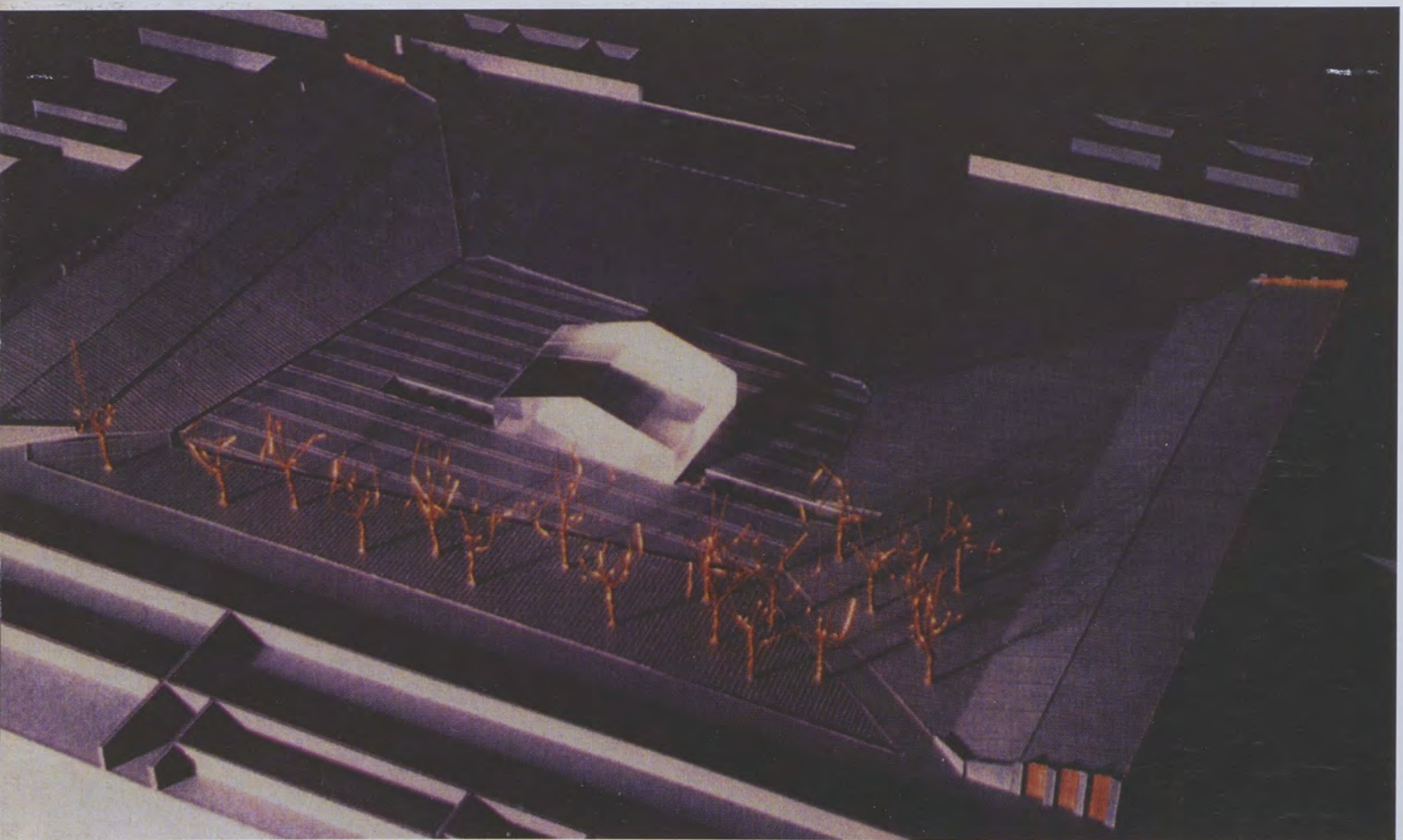
1



2



3



4

1-3. Studi per i fronti su via Giolitti e via Cavour.  
4-6. Progetto di concorso.

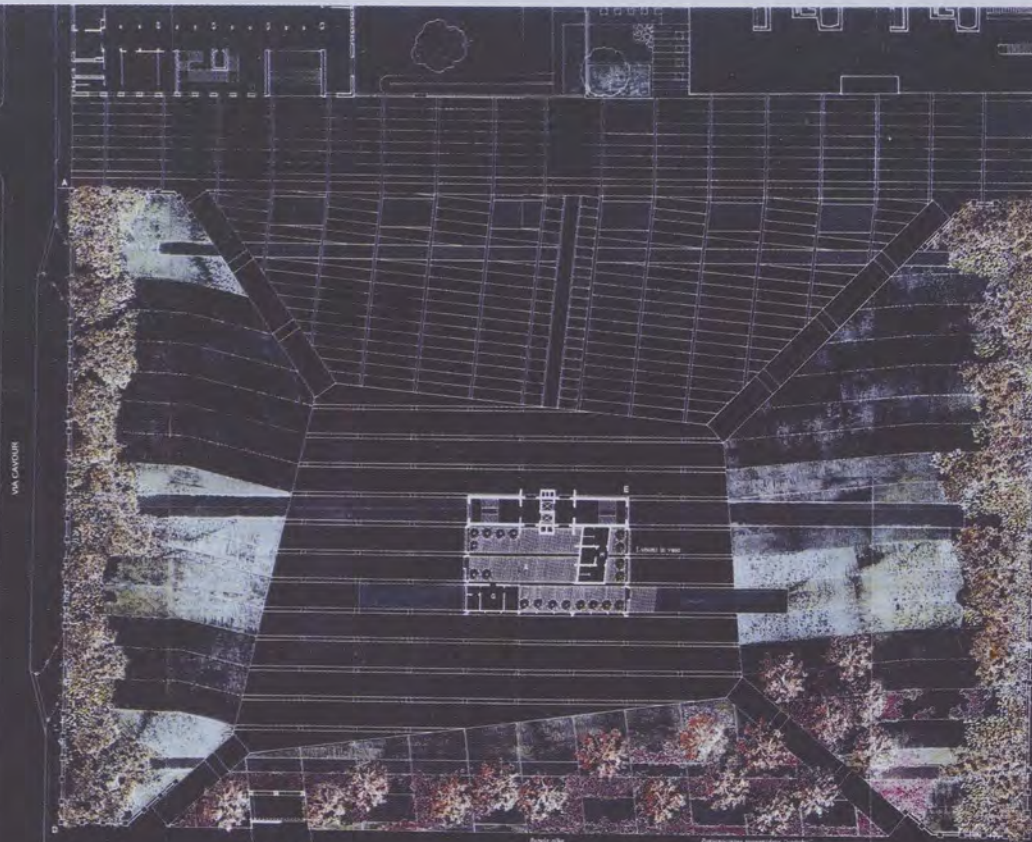


# TAVOLA 1

PLANIMETRIA SCALA 1:200

VIA S. FRANCESCO DA PADUA

Il progetto, affidato all'architetto romano Luigi Carroli, si inserisce nel contesto urbano e storico del quartiere di Trionfale, a sud di Roma. L'area è caratterizzata da una trama urbana irregolare, con lotti di varie dimensioni e forme. L'obiettivo del progetto è realizzare un complesso residenziale che integri le esigenze abitative con spazi pubblici e verdi. La soluzione proposta prevede la creazione di un blocco residenziale a tre piani, con un'organizzazione interna che favorisca la socialità e l'accesso a servizi comuni. L'architettura è ispirata al razionalismo italiano, con linee pulite e volumi geometrici. L'uso di materiali come il cemento e il mattone contribuisce all'integrazione con il tessuto urbano esistente. La planimetria mostra la distribuzione degli spazi, con aree destinate a abitazioni, negozi, parcheggi e spazi di incontro. La scala 1:200 permette di visualizzare l'intera area di intervento e il suo rapporto con le vicine vie e edifici.

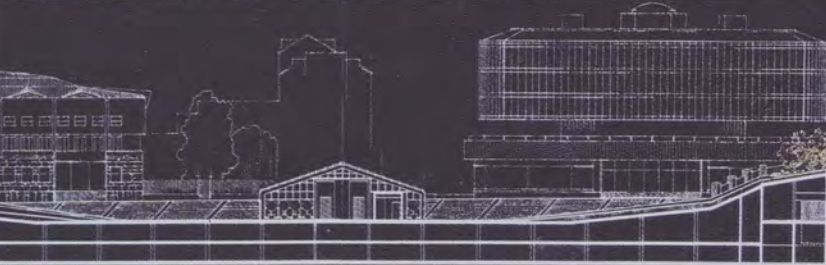
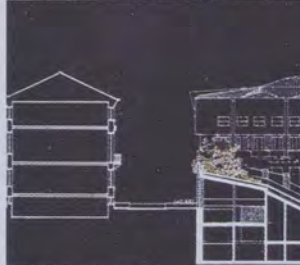
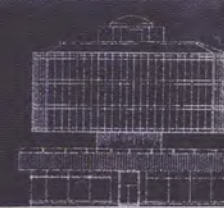


VIA ACCADEMIA ALBERTINA

- A. SPAZIO TRANSVERSALE
- B. CUCINA
- C. CORRIDOIO
- D. VESTIBOLO
- E. GIARDINO D'INVERNO
- F. PENSILINA AUTOMATICA
- G. CORRIDOIO
- H. TERRAZZA
- I. SPAZIO PER ESPRESSIONE TEMPORANEA

# TAVOLA 2

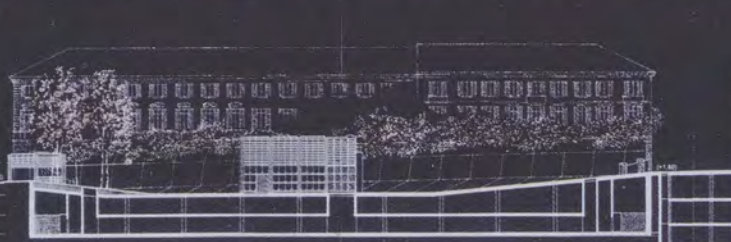
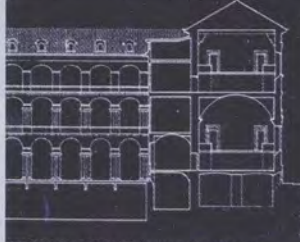
PROSPETTI E SEZIONI SCALA 1:200



SEZIONE LONGITUDINALE



PROSPETTO SU VIA ACCADEMIA ALBERTINA



SEZIONE TRASVERSALE SU VIA NINO COSTA



## La Spina Centrale

Il territorio urbano che attraversa da nord a sud la vasta sezione centrale della città sta cambiando.

Torino ha scelto di non associare il progetto del suo sviluppo ad una fase di nuova espansione della città, orientando invece le prospettive del suo rilancio verso un processo di trasformazione, completamento, riorganizzazione di aree esistenti, già urbanizzate.

Di queste, le più significative sono quelle coinvolte in prevalenza nel precedente processo di crescita della 'città industriale' che hanno ormai completato e concluso il loro ciclo funzionale. Sono le aree dei grandi complessi del sistema produttivo torinese, ormai da tempo dismessi, ma anche dei grandi servizi ottocenteschi che hanno supportato l'organizzazione della città moderna.

Il tracciato ferroviario che dalla fine dell'800 attraversa la città, da nord a sud, ha costituito una condizione strategica per orientare e favorire lo sviluppo della città del '900 e di queste specifiche aree poste ai margini di un asse di forte accessibilità. Ma ha d'altra parte rappresentato per la città nel suo complesso un elemento forte di separazione, un limite, una frattura.

Il progetto urbano previsto dal PRG per la Spina Centrale – una delle tre assialità che strutturano alla grande scala la trasformazione della città – coglie l'opportunità offerta dalla riorganizzazione del nodo ferroviario di Torino per configurare una forte operazione di rinnovamento urbano.

La realizzazione del Passante Ferroviario, che prevede il potenziamento della ferrovia come asse di trasporto pubblico di livello urbano, metropolitano, regionale, nazionale e internazionale, viene intrecciato alla scelta di abbassare il piano del ferro, di recuperare gli spazi in superficie, cancellando la frattura determinata dalla ferrovia.

L'elemento qualificante della Spina e della sua estensione nel territorio urbano e metropolitano è quindi la continuità del rinnovo urbano lungo un asse di forte accessibilità.

I 4 ambiti della Spina Centrale, Spina 1, 2, 3, 4, costituiscono il più rilevante complesso di aree industriali dismesse trasformabili individuate dal PRG e si estendono per circa 2.100.000 m<sup>2</sup>. Sono previsti interventi di trasformazione complessi, legati all'ampliamento di sedi universitarie, alla creazione di nuovi poli culturali integrati, di sedi per il terziario e il produttivo avanzato, attività commerciali, servizi, nuovi insediamenti residenziali integrati ad un nuovo sistema di spazi pubblici qualificanti dal punto di vista ambientale.

La Spina, grazie al Passante, è connessa con il nodo della Stazione Stura, porta di accesso Nord della città, e verso sud con l'area Lingotto-Mercati Generali, che negli anni '80 ha 'annunciato' il processo di riconversione lungo l'asta ferroviaria. L'ambito è strategico sia per la sua continuità con la





Spina lungo il Passante, sia per le prospettive di recupero e trasformazione che consentiranno, durante i Giochi Olimpici Invernali del 2006, di caratterizzare l'area come fulcro del Distretto Olimpico.

Le stazioni del Passante, Stura, Rebaudengo, Dora, Susa, Zappata, Lingotto, saranno i punti di intersezione tra il nuovo assetto in superficie e il trasporto pubblico su ferro nel sottosuolo. Ogni ambito di trasformazione sarà servito da una stazione.

L'asse della Spina, con la sua estensione verso il territorio metropolitano, configura un progetto unitario che intreccia le potenzialità del servizio ferroviario sotterraneo con il rinnovo della città che appare in superficie, rendendo visibili i contorni di un nuovo paesaggio urbano.

I 4 ambiti della Spina sono interessati da programmi di trasformazione approvati nel dicembre 1998. I programmi prevedono l'impegno congiunto di risorse pubbliche e private e tempi di realizzazione definiti. Nei 4 ambiti della Spina potrà essere realizzata una superficie di circa 1.140.000 m<sup>2</sup>, di cui circa il 53% destinata a residenza; circa il 43% a terziario, produttivo avanzato, attività commerciali e di servizio; circa il 4% ad attrezzature di interesse generale.

*Boulevard della Spina di fronte alla Chiesa di Santa Teresa di Gesù Bambino.*



Gli interventi interesseranno il decennio 2000-2010. Sono in corso le fasi di demolizione e bonifica e le prime realizzazioni.

Per garantire la regia dell'attuazione degli interventi, la Città di Torino ha istituito il "Progetto Speciale Spina Centrale". Inoltre, a seguito di concorso, la Città di Torino nel mese di dicembre del 2000 ha affidato all'arch. J.P. Buffi la consulenza per il coordinamento progettuale degli interventi previsti nelle aree della Spina Centrale. Viene richiesto allo studio Buffi Associés di Parigi, di definire le linee guida e i criteri di progettazione per tutti gli interventi di iniziativa privata, per gli interventi di opere pubbliche, di spazi pubblici e infrastrutturali condotti dagli uffici pubblici o dai privati nei casi di opere a scomputo.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*

## Programma di Riqualificazione Urbana di Spina 1

Spina 1 è l'ambito localizzato all'estremità sud del futuro viale della Spina Centrale ed è compresa corso Leone, corso Mediterraneo, corso Rosselli, piazza Marmolada e corso Tirreno. Si estende per circa 163.000 m<sup>2</sup> ed era occupata da ex stabilimenti industriali di proprietà FIAT, le Officine Materiale Ferroviario "Materferro".

L'avvio della trasformazione dell'ambito è legata all'attuazione di un Programma di Riqualificazione Urbana che coinvolge risorse pubbliche e private e interessa circa il 90% dell'intera area. Nell'ambito della riorganizzazione del nodo ferroviario Spina 1 sarà servita dalla nuova stazione Zappata.

Il progetto ridefinisce l'assetto urbano di questa parte di città, sostituendo all'edificazione industriale, che occupava tutta la superficie, un disegno che ripropone il rapporto tra l'edificato e lo spazio pubblico. In questa parte della città ha inizio il viale della Spina Centrale. Nel tratto del viale compreso tra corso Turati e corso Ferrucci verranno collocate le opere d'arte contemporanea di Walter Pichler, Giovanni Anselmo, Luigi Mainolfi, Giulio Paolini, Ulrich Ruckriem, Gilberto Zorio, Per Kirkeby, Mario Mertz, Giuseppe Penone.

Il nuovo insediamento di Spina 1 prevede la realizzazione di abitazioni, uffici, attività commerciali e di servizio.

Una prima parte della trasformazione interessa l'area compresa tra corso Rosselli, corso Leone e corso Mediterraneo e si articola intorno ad una nuova piazza pedonale attrezzata.

La Regione Piemonte ha bandito un concorso internazionale di architettura per la realizzazione della nuova sede degli uffici regionali, vinto dall'arch.



Fuksas. L'edificio sarà collocato nella parte nord dell'area e costituirà visivamente il punto di riferimento della parte terminale del viale della Spina Centrale. Lo spazio centrale coperto dell'edificio consentirà il collegamento pedonale tra il Viale della Spina e la nuova piazza centrale.

La conclusione dei lavori è prevista per il 2003-2004. Intorno alla nuova piazza pedonale saranno realizzati edifici residenziali e un centro commerciale che conserverà alcuni elementi centrali dei fabbricati industriali localizzati lungo corso Rosselli. Sotto la piazza verrà realizzato un parcheggio interrato.

Il progetto di trasformazione prevede infine la riqualificazione dello spazio di piazza Marmolada e la realizzazione di un nuovo edificio semicircolare.

La trasformazione di Spina 1 prevede la realizzazione di circa 106.000 m<sup>2</sup> di cui 55.000 saranno destinati a residenza, 40.000 m<sup>2</sup> a terziario e 11.000 ad attività miste. La superficie degli spazi pubblici sarà di circa 114.000 m<sup>2</sup>. L'investimento previsto complessivo sarà di oltre 155 miliardi.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*

## Ambito di Spina 2

L'area interessa il settore della Città nel quale nella seconda metà dell'800 vennero localizzati i nuovi 'grandi servizi': il mattatoio civico, il mercato del bestiame, i casotti daziari, le Carceri. La presenza di queste funzioni favorì la caratterizzazione 'di servizio' dell'area posta ad ovest della ferrovia, favorendo l'insediamento di attività produttive, le Officine Grandi Riparazioni (OGR) delle Ferrovie, le officine Nebiolo e Westinghouse.

La trasformazione interessa gli spazi collocati lungo corso Castelfidardo, corso Ferrucci, via Pier Carlo Boggio e le adiacenti aree delle ex Officine Grandi Riparazioni (OGR) e sarà supportata da condizioni di forte accessibilità in termini di trasporto pubblico. Nell'ambito della realizzazione del Passante Ferroviario, Spina 2 sarà infatti servita dalla nuova stazione di Porta Susa che sarà il punto di interscambio con la Linea 1 della Metropolitana automatica.

Il progetto di trasformazione di questa nuova centralità urbana è interessato dalla realizzazione di abitazioni, uffici, nuove attività commerciali; dalla trasformazione del nodo della nuova stazione di porta Susa; dal raddoppio del Politecnico; dalla creazione di un nuovo polo culturale integrato che prevede la realizzazione della nuova Biblioteca Centrale, di un nuovo teatro e, secondo i recenti orientamenti dell'Amministrazione, la creazione di un centro dedicato ai temi della contemporaneità da localizzare nell'edificio ad H delle ex OGR il cosiddetto "Duomo", dove avrà sede l'urban center di

Torino: l'Officina Città, cioè un centro per la conoscenza, la riflessione e la partecipazione sui temi delle trasformazioni di Torino e della sua area. Oltre ad Officina Città, il polo culturale integrato delle OGR dovrebbe prevedere la sezione di Arte Contemporanea della Galleria d'Arte Moderna (GAM) e una struttura dedicata alla conoscenza dell'architettura internazionale contemporanea da realizzarsi con la collaborazione della GAM e della Prima Facoltà di Architettura.

La riconversione dell'area prevede quindi l'insediamento e l'integrazione di funzioni complesse, con prevalenza di spazi dedicati alla formazione e alla diffusione della cultura, della conoscenza e dell'informazione.

Sono stati avviati i lavori relativi nell'area compresa tra corso Ferrucci e via Pier Carlo Boggio interessata da un Programma Integrato su progetto del prof.arch. Giovanni Picco e dell'arch. Cristiano Picco, che prevede la realizzazione di abitazioni, uffici, attività commerciali e di servizio. I programmi Olimpici prevedono, a completamento degli interventi sull'area, la localizzazione di uno dei Villaggi Media. L'uso post olimpico sarà residenza universitaria a servizio del Politecnico.

Per la realizzazione della Nuova Biblioteca, adiacente all'area del Programma Integrato, è stato bandito un concorso internazionale. Il progetto fa riferimento al trasferimento e potenziamento della Biblioteca civica centrale.

Il Raddoppio del Politecnico è stato avviato e si prevede il completamento per il 2004.

La trasformazione dell'area di Porta Susa, prevede la creazione di una nuova centralità integrata alla realizzazione della nuova stazione, che sarà oggetto di un concorso internazionale bandito dalle Ferrovie.

In Spina 2 sono previsti circa 167.000 m<sup>2</sup> per funzioni urbane, e circa 208.000 m<sup>2</sup> per spazi pubblici. Verranno realizzati 29.000 m<sup>2</sup> per funzioni residenziali, 87.000 m<sup>2</sup> per uffici, commercio e attività di servizio, 51.000 m<sup>2</sup> per attrezzature di interesse generale. Le risorse private utilizzate ammonteranno a circa 112 miliardi, mentre le risorse pubbliche destinate al Centro culturale saranno di 160 miliardi circa.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*

## Programma di Riqualificazione Urbana di Spina 3

Il Programma dell'ambito Spina 3, il più esteso e complesso di tutto il PRG, interessa aree di proprietà privata su cui insistono fabbricati industriali dismessi e in progressivo degrado, aree di proprietà del Comune di Torino, collocate in posizione cen-



trale rispetto all'asse urbano della Spina, il passante ferroviario e le aree adiacenti al fiume Dora Riparia, dove è in corso di ultimazione un parco tecnologico ambientale pubblico (Environment Park).

In conformità agli indirizzi programmatici per la revisione della Spina Centrale, e in relazione agli alti costi insediativi originariamente previsti, il programma prevede una modifica ai parametri urbanistici fondamentali, con riduzione degli indici di edificabilità, e adeguamento della dotazione di servizi pubblici.

Il Programma è stato definito nei suoi aspetti attuativi in sette aree (o sub-comprensori) che si identificano con altrettanti fabbricati industriali dismessi, tra i più significativi della città-fabbrica, e comprendono l'ex stabilimento Michelin, gli impianti siderurgici della CimiMontubi (Gruppo IRI, con tre sub-comprensori), nonché gli stabilimenti Paracchi, FIAT e Officine Savigliano, l'unico parzialmente ancora in attività.

Previo demolizione dei fabbricati industriali dismessi, è prevista la realizzazione di insediamenti residenziali, terziari e attività complementari, di un centro commerciale e servizi generali, nonché di servizi pubblici. Tali interventi si integrano con un più vasto complesso di opere pubbliche che comprendono, oltre alle pre-urbanizzazioni e bonifiche, radicali modifiche dell'assetto viario esistente, la creazione di un tunnel multiservizio, parcheggi pubblici su soletta, aree verdi e spazi attrezzati per la sosta e lo svago, servizi per l'istruzione e di interesse comune, un grande parco urbano a cavallo del fiume Dora, con spiccati contenuti ambientali. La realizzazione di tutti gli interventi previsti conferirà al vasto ambito Spina 3 notevoli elementi di riqualificazione fisico-ambientali, con effetti che influiranno ben oltre l'ambito urbano di riferimento. La superficie interessata è di circa 1.010.700 m<sup>2</sup>, 586.000 m<sup>2</sup> di SLP. L'investimento complessivo per attuare gli interventi pubblici e privati è stimato 1.000 miliardi circa.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*

## Programma di Riqualificazione Urbana di Spina 4

Il Programma dell'ambito Spina 4, collocato alla testata nord dell'asse della Spina, in prossimità del passante ferroviario, interessa aree di proprietà privata su cui insistono fabbricati industriali non più utilizzati (Officine ex Iveco-Telai) ed una limitata quantità di aree di proprietà del Comune di Torino. Come nel caso degli altri ambiti della Spina Centrale, anche per l'area industriale dismessa di Spina 4, il programma consente di riqualificare una porzione rilevante della periferia nord della Città,

attribuendo una forma e organizzazione urbana alle aree adiacenti l'ultimo tratto del passante ferroviario. In conformità agli indirizzi programmatici per la revisione della Spina Centrale, e al fine di garantire un migliore equilibrio fra insediamenti e servizi su tutta la Spina, il programma prevede una modifica ai parametri urbanistici fondamentali, con riduzione degli indici di edificabilità, e adeguamento della dotazione di servizi pubblici.

Il Programma (con dimensioni ridotte rispetto alla fase preliminare) prevede la realizzazione, previa demolizione dei fabbricati industriali dismessi, di due tipi di insediamenti: l'uno a carattere commerciale, su un'area che consente una qualificata e congrua accessibilità dalla viabilità principale (corso Vigevano), in funzione di cerniera fra le aree residenziali di via Cigna e del corso Vigevano stesso, a carattere più propriamente urbano; il secondo, prevalentemente residenziale (privata e di edilizia pubblica sovvenzionata), compreso fra via Cigna ed il complesso dei Docks Dora, integrato da attività complementari (commercio al dettaglio, artigianato di servizio, ecc.).

Gli insediamenti descritti si integrano con gli interventi pubblici del programma, che prevedono opere di pre-urbanizzazione delle aree pubbliche, la costruzione di parcheggi pubblici interrati, la riqualificazione complessiva delle infrastrutture a rete, il riassetto della viabilità, una pista ciclabile e la realizzazione di un vasto parco. L'investimento complessivo per attuare gli interventi pubblici e privati è di circa 130 miliardi.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*

## Programma di Riqualificazione Urbana "La Grangia"

Il Programma di Riqualificazione Urbana "La Grangia" interessa una parte (35.484 m<sup>2</sup>) dell'ambito di trasformazione 16.10 del PRG, sito nella parte terminale dell'asse di corso Unione Sovietica, in direzione Stupinigi, alla periferia sud-ovest della Città.

L'area oggetto di programma è caratterizzata dalla presenza della Cascina La Grangia, oggi in profondo stato di abbandono e degrado funzionale e strutturale e di terreni ad essa attigui, in gran parte occupati da un deposito di auto rottamate.

Il programma, su progetto del prof. arch. Giovanni Picco e dell'arch. Cristiano Picco, prevede la riqualificazione complessiva degli immobili interessati con la nuova costruzione di edifici prevalentemente residenziali verso la via Plava e la destinazione ad usi pubblici di gran parte (85%) dell'ambito di intervento (secondo le indicazioni del PRG); si prevede inoltre il recupero, con parziale ricostruzione,



della Cascina ad usi privati (attività commerciali e di servizio e residenza) in variante al PRG.

Il programma prevede inoltre interventi pubblici con opere di urbanizzazione primaria e secondaria (area verde attrezzata, ampliamento di un impianto sportivo esistente, ecc.), nonché l'apertura di un nuovo tratto di via ed il completamento del controviale di Corso Unione Sovietica.

L'attuazione del programma offre alla Città l'opportunità di riqualificare un luogo fortemente degradato nonché di creare una nuova centralità di rilevanza locale in un quartiere periferico particolarmente privo di punti di riferimento.

L'Accordo di Programma sottoscritto sostituisce altresì la concessione edilizia per gli interventi sulla Cascina La Grangia. L'investimento complessivo sull'area è di 23,4 miliardi.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*

## Programma di Riqualificazione Urbana "ex Elli Zerboni"

Il Programma di Riqualificazione Urbana riguarda due aree destinate dal nuovo PRG a servizi e occupate da edifici industriali in stato di abbandono, in prossimità di via Chiesa della Salute, nel cuore della Borgata Vittoria, alla periferia nord della Città.

Il contesto urbano in cui si inserisce il programma è caratterizzato da forti elementi di compromissione e da una scarsa dotazione di servizi.

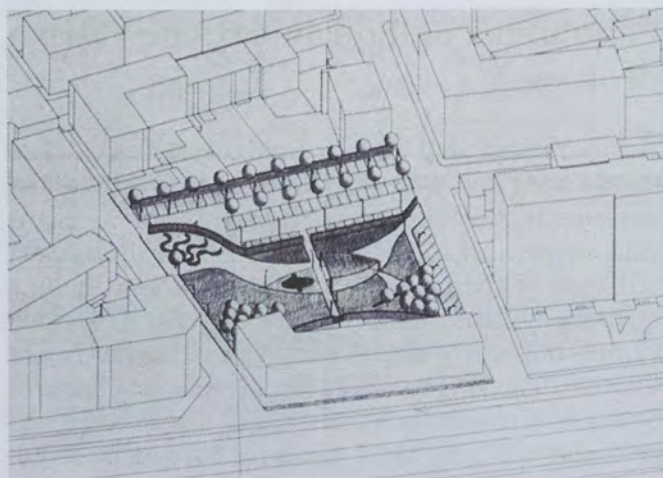
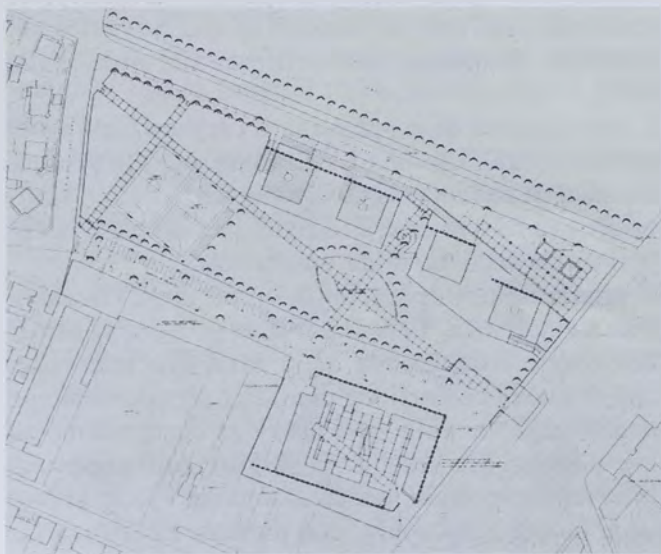
Le aree oggetto del programma sono ubicate rispettivamente in corso Venezia (area maggiore) e in via Boccardo - via Pavone (area minore) e sono state acquisite dalla Città negli anni '80 con procedura espropriativa sfociata poi in un lungo contenzioso con la proprietà.

Il programma di riqualificazione è stato proposto dai soggetti privati, di intesa con la Città, per addivenire alla risoluzione della lite pendente mediante accordo tra le parti.

I contenuti della proposta di transazione sono confluiti nella proposta che prevede per l'area minore il riconoscimento della piena proprietà alla parte proponente con attribuzione di destinazione ad usi residenziali (in variante al PRG) e la conferma dell'area maggiore come area di proprietà pubblica destinata a servizi in coerenza con il PRG.

La progettazione della proprietà pubblica è del CIT; quella della proprietà privata è dell'ing. D. Vianello. L'attuazione del programma coglie due risultati: consente di sanare definitivamente un contenzioso in atto e soprattutto l'obiettivo primario della riqualificazione urbana attraverso la realizzazione di un servizio pubblico.

Le opere pubbliche del Programma sono previste sull'area maggiore prospiciente corso Venezia (m<sup>2</sup> 5.700 ca.) e comprendono opere di preurbanizzazione (demolizione e bonifica di fabbricati industriali dismessi), il recupero di un edificio per servizi, la sistemazione di un'area verde, nonché la realizza-





zione di parcheggi a raso; l'intervento privato è previsto sull'area minore sita in via Pavone (m<sup>2</sup> 1.300 ca.) mediante opere di "sostituzione edilizia" ad uso prevalentemente residenziale con una SLP complessiva pari a 4149 m<sup>2</sup> che comprende anche superfici a commercio e servizi. L'investimento complessivo è di 10,6 miliardi.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*

## Programma di Riqualificazione Urbana "Superga"

Il programma "Superga" prevede, su progetto dello Studio Amirante Architetti Associati, la riqualificazione urbana di un'area industriale dismessa di circa 31.000 m<sup>2</sup>, collocata tra la ferrovia Torino-Ceres e l'area di trasformazione "Spina 3", tra via Verolengo e via Orvieto.

Sotto il profilo urbanistico la trasformazione dell'area si inserisce in un contesto già interessato da altre iniziative (PRIU di Spina 3 a sud e riqualificazione di spazi pubblici nell'ambito della Spina Reale più a nord) e può svolgere quindi un ruolo importante di collegamento tra questi due ambiti, sia creando una nuova area di verde alberato intermedia sia allargando gli effetti della riqualificazione degli spazi pubblici circostanti.

La trasformazione, in variante rispetto alle indicazioni previste per quest'area dal PRG vigente, prevede da un lato una destinazione misto produttiva, dall'altro la possibilità di trasformare gran parte dell'area a fini edificatori con destinazione prevalentemente residenziale, per una SLP complessiva di 27.260 m<sup>2</sup> per un investimento complessivo di 44,7 miliardi.

L'accordo come sopra adottato ha sostituito formalmente il rilascio di una concessione edilizia relativa alla realizzazione di 3 nuovi edifici residenziali per una SLP complessiva pari a 21.065 m<sup>2</sup>.

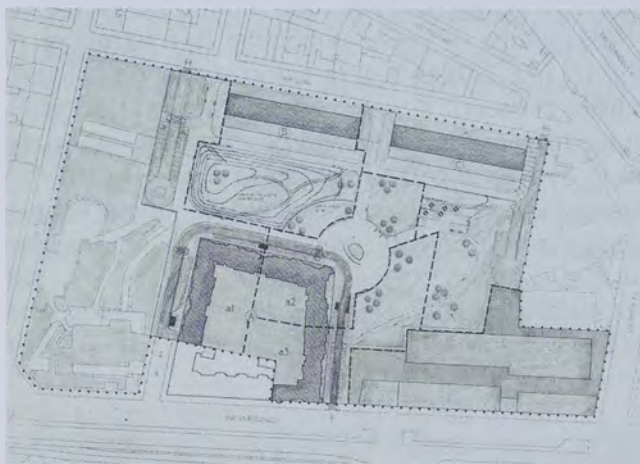
Gli interventi pubblici del programma prevedono opere di preurbanizzazione (demolizioni e bonifiche su aree pubbliche), infrastrutture primarie, sistemazione a verde attrezzato dell'area ceduta per servizi e la sistemazione dell'adiacente area scolastica.

Successivamente alla stipula dell'accordo di programma (avvenuta nel maggio 1998) si è prospettata per la Città l'opportunità di acquisire alcuni immobili (edificio di interesse storico posto su via Verolengo e area circostante) non oggetto di concessione edilizia, al fine di destinarli a servizi pubblici circoscrizionali.

Tale variazione urbanistica, che comporta una modifica all'accordo di programma precedentemente stipulato, consiste in una riduzione della capacità edificatoria dell'intero ambito di trasformazione e

un miglior utilizzo delle risorse finanziarie a disposizione del programma.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*



## Programma di Riqualificazione Urbana "Casino Barolo"

Il Programma di Riqualificazione Urbana "Casino Barolo" interessa gran parte della omonima zona urbana di trasformazione (ambito 4.2 del PRG), sita nella periferia nord-ovest della Città, limitrofa al nuovo Stadio delle Alpi, al confine con il Comune di Venaria.

L'ambito rappresenta un tipico brano di periferia urbana, con proprietà molto frazionate, caratterizzato dalla commistione di aree marginali ancora inedificate, alcuni edifici di impianto rurale in gran parte ristrutturati in senso residenziale (da segnalare in particolare la presenza del "Casino Barolo", un significativo edificio del '700 juvarriano) ed edifici più recenti di piccole dimensioni ad usi diversi.

Il PRG del '95 ha previsto per questo ambito la sostituzione degli edifici esistenti con nuovi volumi edilizi concentrati verso il nuovo Stadio e la cessione del resto dell'ambito a servizi (compreso il recupero in tal senso del "Casino Barolo").

La Città ha sollecitato iniziative per l'avvio della riqualificazione di questa parte della periferia urbana, inserendo questa area di trasformazione nel più vasto ambito oggetto del "Programma di Recupero Urbano" di Corso Grosseto.

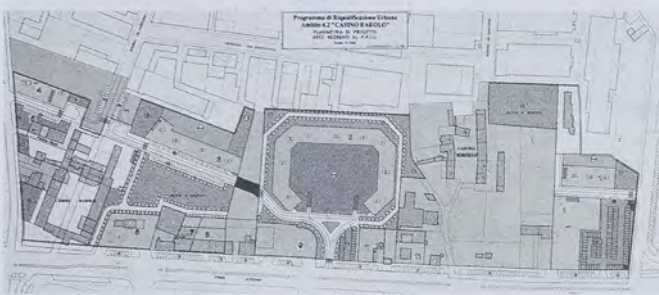
In risposta a questa sollecitazione, un gruppo di privati, che rappresenta una parte significativa dell'ambito (oltre il 65%), riuniti in Consorzio, ha avanzato una proposta di intervento, su progetto degli architetti F. Farago e I. Siritto, che si è concretizzata nel programma di riqualificazione urbana, in variante parziale rispetto alle indicazioni di PRG, in particolare



consentendo una trasformazione più diffusa di quella proposta dal Piano, con il mantenimento di una parte delle preesistenze nonché la conferma del "Casino Barolo" agli usi privati in atto.

In tal modo il programma può avviare concretamente la riqualificazione dell'ambito attraverso la realizzazione di opere pubbliche (infrastrutture e servizi per 30.000 m<sup>2</sup>), la valorizzazione di alcuni edifici esistenti, di valore storico e non, l'edificazione di nuovi insediamenti per circa 33.500 m<sup>2</sup> di SLP, di cui 26.650 di residenza e 6.850 di commercio e servizi. L'investimento complessivo per attuare gli interventi pubblici e privati è di circa 54,5 miliardi.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*



## Programma di Recupero Urbano di via Ivrea

Il programma elaborato da CIT (Consorzio Intercomunale Torinese), ATC (Agenzia Territoriale per la Casa) e Comune di Torino, prevede interventi diversi all'interno del triangolo compreso tra corso Vercelli, Corso Giulio Cesare e il Torrente Stura di Lanzo; congloba 18 aree specifiche di intervento, un'area di trasformazione ed una iniziativa comunitaria a sfondo sociale. È reso possibile dall'investimento di capitale privato, da fondi del Comune di Torino ed ex Gescal.

Come per gli altri PRU relativi a corso Grosseto e a via Artom il programma per via Ivrea prevede l'interessamento dei principali settori operativi dell'Ufficio Tecnico del Comune di Torino (Verde Pubblico, Viabilità, Urbanizzazioni, Arredo Urbano), e dell'Agenzia Territoriale per la Casa (A.T.C.), coordinati dal Progetto Speciale Periferie, diretto dall'arch. Giovanni Magnano con incontri trimestrali fra le parti. Un ulteriore coordinamento dal punto di vista più strettamente operativo è, inoltre, da poco attivato dal settore Urbanizzazioni diretto dall'arch. Paolo Giardino.

Il Piano di Accompagnamento Sociale è affidato ad un soggetto esterno con un incarico triennale per lo sviluppo di azioni sociali e occupazionali di accom-

pagnamento agli interventi fisici sulle case e sulle infrastrutture. L'amministrazione intende lavorare coinvolgendo il più possibile i cittadini e le associazioni interessate alla trasformazione. Per questo scopo è stato attivato un servizio informativo presente sul territorio il cui compito è anche di incentivare la partecipazione dei cittadini. Tale ufficio svolge inoltre il ruolo di mediatore dei conflitti in fase di progettazione attraverso una serie di attività promozionali orientate.

Il programma che è nella fase di attuazione esecutiva per alcune delle sue parti, prevede interventi di recupero e riqualificazione del quartiere popolare di via Ivrea, ed interventi di recupero ambientale delle sponde della Stura adiacenti. La proposta prevede interventi atti a migliorare l'abitabilità delle strade e al contempo di diminuire l'intensità del traffico di attraversamento al quartiere. In quest'ottica si è pensato a ridurre la sezione stradale di via Ivrea e via Cavagnolo con l'inserimento di alberate, parcheggi, slarghi e rotonde, giardinetti e banchine attrezzate di rastrelliere per le biciclette, di sedute e nuovi lampioni (Area n° 2, 3, 4, 5, 15). Alcune parti libere a carattere verde vengono trasformate in aree per lo sport in accordo con le richieste provenienti dalle varie associazioni di quartiere (Area n° 1, 10, 14, 18). Il programma prevede inoltre un grande intervento edilizio (proposto dai privati, ed in parte agevolato) che occuperà gran parte della Zona di Trasformazione Urbana ZUT 2.3 del PRG (Area n° 13). È attualmente in corso una variante che disporrebbe gli alti edifici contro il limitare nord dell'area, aprendosi a corte verso il fiume.

Le case ATC tra via Carema e via Ivrea sono oggetto di un intervento di manutenzione straordinaria.

Le due sponde della Stura verranno trasformate ad area a parco attrezzata ad usi urbani (Area 6, 8 9). Il previsto prolungamento del Lungo Stura di Lanzo viene abolito ed è attualmente in corso la Variante al Piano Regolatore.

Il campo nomadi collocato in corrispondenza di Corso Vercelli verrà mantenuto nella posizione attuale, avviando delle azioni concordate con la comunità nomade.

In ogni caso il parco si inserisce nel progetto generale di realizzazione del Parco Fluviale della Stura che il PRG definisce nei tre ambiti P23, P24, P30. Nell'ambito del recente progetto "Torino Città d'Acque" sono previsti due ambiti di intervento urgenti che riguardano direttamente la Stura. L'ambito 1 prevede interventi di bonifica della Sponda destra più a monte (Area P17) ed il recupero dell'area Amiat (parte dell'area P24); mentre l'ambito 2 prevede la riqualificazione a parco dell'area dell'Arrivore tra il ponte di Corso Giulio e Strada Settimo (Area P30). Il Pru prevede inoltre un centro sociale di nuova costruzione tra via Cavagnolo e corso Vercelli. Da segnalare la proposta di realizzare un'area verde attrezzata per lo sport



in prossimità del sovrappasso di ingresso della strada di Courgné su corso Vercelli.

L'intervento coordinato del Pru nel rendere operative le indicazioni di PRG si scontra e si regola con le esigenze di investimento dei privati e con un forte potere negoziale a loro attribuito dal meccanismo. Il mercato immobiliare impone così il più delle volte le proprie regole sulla volontà di garantire una qualità urbana degli spazi di residenza.

Ai privati il programma avrebbe potuto indicare prefigurazioni complessive capaci di orientare la qualità degli spazi pubblici e l'integrarsi degli insediamenti residenziali, così da dare all'operatore pubblico strumenti di contrattazione di maggiore efficacia.

(Davide Derossi)

## Programma di Recupero Urbano di corso Grosseto

I quartieri residenziali di iniziativa pubblica 37° e 16°, costituiscono il fulcro del vasto Programma di Recupero Urbano (P.R.U.) denominato Corso Grosseto, di cui all'art. 11 della Legge 493/93, approvato dalla Città di Torino con deliberazione del C.C. n. 338/96 del 30/9/1996.

Attraverso il P.R.U. si dà vita ad un complesso processo di riqualificazione urbana: il progetto di nuovi disegni urbani; la creazione di nuove strutture anche non residenziali; l'attribuzione di nuove funzioni alle attrezzature pubbliche esistenti, specie in considerazione della forte presenza delle proprietà e infrastrutture pubbliche nell'ambito del territorio urbano individuato; il coinvolgimento di nuove parti sociali ed economiche nonché soggetti privati.

Gli interventi principali del P.R.U. nel complesso si possono rappresentare come segue:

Nuovo disegno urbanistico del quartiere. Il Quartiere 16°, quartiere di edilizia popolare degli anni Venti progettato da Umberto Cuzzi, è inserito nel contesto urbano, ma è chiuso in se stesso, sia perché i servizi interni non funzionano più da anni, sia perché è abitato per lo più da anziani soli. Per superare l'isolamento è previsto di mantenere e incentivare le attività commerciali ai piani terra del quartiere, destinando ulteriori spazi ad attività che coinvolgano la popolazione che risiede intorno alle case popolari, e, allo stesso tempo, disegnare un nuovo perimetro del quartiere e delle strade che lo delimitano.

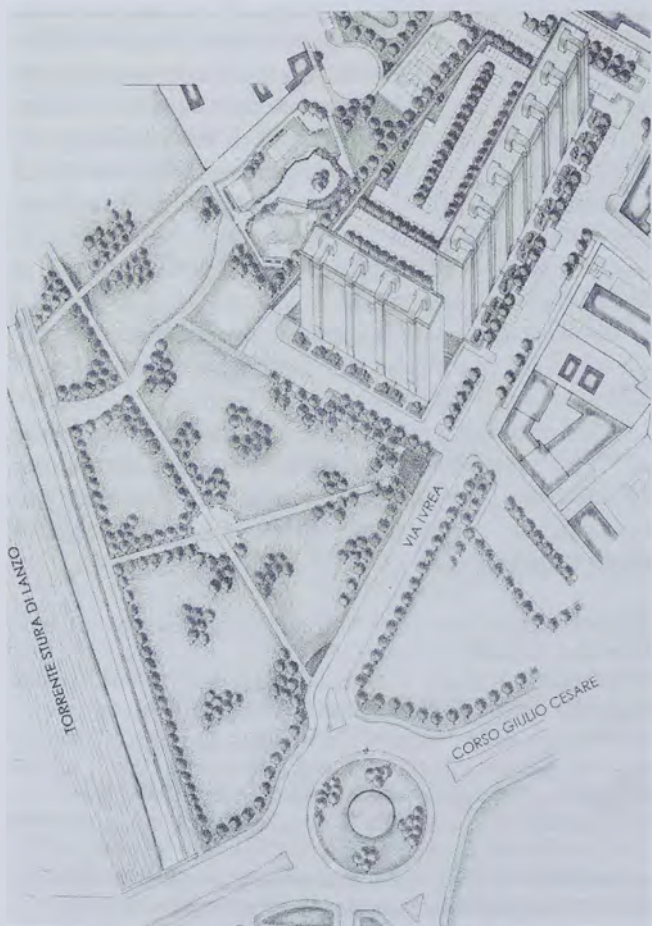
Recupero e ridestinazione dei servizi esistenti. Per insediare nuove attività, la Circoscrizione ha promosso un "tavolo di consultazione", per coordinare le proposte dei privati di riutilizzo dei servizi obsoleti del quartiere: la scuola, la piscina e la palestra. Inserimento di attività economiche. Per superare la fisionomia di "cittadella operaia" si intende incentivare la presenza di negozi con una filosofia opposta a quella originaria: un tempo i negozi servivano a rendere autosufficiente il quartiere, ora gli stessi devono invece avere la funzione di ricomposizione dei rapporti sociali e di riduzione della segregazione.

I finanziamenti disposti dalla Regione per la realizzazione d'interventi di manutenzione straordinaria sulle case ATC sono i seguenti: sul PRU di corso Grosseto L. 17.899.000.000; q.re 37° L. 25.631.000

I progetti – Q.re 16°.

1° lotto. Interventi di manutenzione straordinaria delle facciate, dove è presente il maggior degrado dei manufatti e la pericolosità degli stessi; integrazione impiantistica degli ascensori, al fine di agevolare gli utenti in vista degli interventi previsti all'interno degli alloggi del lotto 2, realizzazione di impianti citofonici e televisivi;

2° lotto. Interventi di manutenzione straordinaria di





risanamento dei servizi igienici obsoleti e ripristino degli alloggi vuoti;

3° lotto. Interventi di riqualificazione degli spazi di pertinenza esterni comuni, area verde e parcheggi; Progettista arch. Susanna Cipolli

La gara d'appalto del 1° lotto è stata vinta dall'Impresa Fratelli Romeo di Torino per un importo di 10,89 miliardi.

I progetti – Q.re 37°

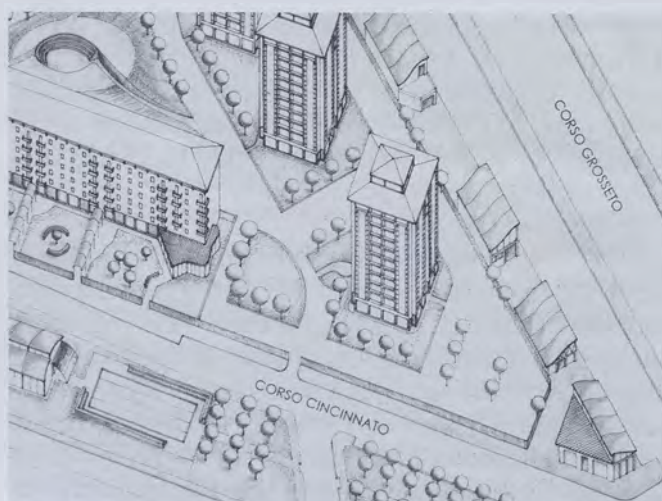
1° lotto. Prevede interventi di manutenzione straordinaria sul patrimonio edilizio residenziale che presenta evidenti fenomeni di degrado; tali interventi riguardano essenzialmente i paramenti murari esterni (arretrati in modo tale da ancorarsi maggiormente alla struttura in c.a.) gli elementi in c.a. a vista (setti, cornicioni, pilastri, ecc.) i serramenti esterni (sottoposti a revisione quelli in alluminio, sostituiti quelli in legno) ed i servizi igienici non coinvolti nelle operazioni di rinnovo operate dal Servizio Manutenzione in questi anni.

2° lotto. Prevede la ridefinizione dei lotti e conseguente chiusura e sistemazione degli stessi (verde, recinzioni, illuminazione, fognature, ecc.).

Progettista arch. Renato Paganotto, direttore dei lavori arch. Giovanna Mautino.

I lavori prevedono l'inserimento lavorativo di persone svantaggiate per un numero pari al 10% del personale impiegato in cantiere, in accordo con il Progetto Speciale Periferie e il Progetto Speciale Lavoro. Il 1° lotto di 8,16 miliardi, aggiudicato dall'Impresa "La manutenzione" di Milano, si concluderà nel 2002.

(Luigina Carere)



## Programma di Recupero Urbano di via Artom

La zona di via Artom, detta di "Basse Lingotto", modificò il suo assetto urbano con la costruzione degli stabilimenti Fiat di Mirafiori nel 1939 e l'edificazione di palazzi nell'area circostante.

Attualmente il quartiere si presenta frammentato in più zone dove sono presenti diversi tipi di edilizia: case popolari, case Fiat, case di edilizia privata, con al centro un parco che costituisce un polmone verde per tutta l'area.

Il Programma di recupero urbano interviene con il riassetto della rete viaria, la riqualificazione di spazi pubblici e dei servizi e con la manutenzione straordinaria degli alloggi di proprietà del Comune. Il parco Colonnetti ospiterà Experimenta ed è stato già realizzato il ponte pedonale sul Sangone. Sempre nel parco Colonnetti è in via di realizzazione un centro per l'ipoterapia e il villaggio per residenze protette di famiglie affidatarie e per madri nubili, oltre che residenze per giovani ex tossico dipendenti.

Gli edifici oggetto dell'intervento sono stati realizzati negli anni '60 utilizzando le prime strutture di tipo prefabbricato a "grandi pannelli". In totale i fabbricati di edilizia residenziale pubblica, di proprietà della Città di Torino, sono 8.

Il Programma di Recupero Urbano intende migliorare la qualità della vita dei cittadini attraverso opere di riqualificazione sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica quali: l'abbattimento di due edifici situati in via Artom e via Garrone, interventi di manutenzione straordinaria sui rimanenti sei, ed interventi su aree urbane quali la realizzazione di un sottopasso veicolare su via Artom, l'acquisizione di nuovi alloggi.

Per quanto riguarda gli interventi edilizi previsti sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica si possono così sintetizzare:

- demolizione del fabbricato di via Garrone 73 e utilizzo dell'area a verde;
- demolizione del fabbricato di via Artom 99 e costruzione di edificio con locali commerciali e 35 alloggi non di ERPS;
- interventi di manutenzione straordinaria sugli edifici esistenti quali: ripristini frontali cornicioni, rifacimento parziale coperture, lattoneria, tinteggiature esterne, cappottatura testate e facciate, verifica degli impianti parti comuni. (Luigina Carere)

Progettisti degli interventi ATC: arch. Luigina Carere, arch. Giovanna Mautino.

Il protocollo d'intesa firmato il 21 luglio 2000 tra regione Piemonte e Città di Torino stabilisce l'impegno di un investimento totale di 282 miliardi (205 miliardi da risorse pubbliche: Regione, Comune, Fondi strutturali Unione Europea; 77 miliardi da privati) per interventi da avviare entro il 2003.

I finanziamenti disposti per la riqualificazione del patrimonio edilizio sono i seguenti:

- L. 18.000.000.000 per interventi di manutenzione straordinaria
- L. 12.000.000.000 per acquisizione di alloggi



## Programma di Recupero Urbano della borgata Santa Maria, Moncalieri

La borgata S.Maria è cresciuta nel secondo dopoguerra caratterizzandosi prevalentemente come quartiere di iniziativa pubblica. Annovera infatti insediamenti del Piano Ina Casa, del successivo programma Gescal, e realizzati con altri finanziamenti di edilizia sovvenzionata negli anni '70. Nell'ambito del P.E.E.P. sono stati realizzati altri interventi con fondi per l'edilizia agevolata; un fabbricato è stato realizzato negli anni scorsi dal C.I.T. nell'ambito del programma costruttivo della legge 94/82.

In totale i fabbricati di iniziativa pubblica di proprietà A.T.C. di proprietà mista, del C.I.T., realizzati da cooperative o da imprese con i fondi della L. 457/78, sono 22.

Le iniziative previste dal PRU riguardano gli spazi pubblici e la viabilità, mediante un progetto di riorganizzazione della circolazione veicolare e pedonale, con interventi di arredo urbano e di rifacimento delle reti, con interventi di riqualificazione ambientale tesi ad attenuare i fenomeni di inquinamento acustico ed atmosferico derivanti dalla limitrofa zona industriale.

Per quanto riguarda gli interventi sul patrimonio di E.R.P. sovvenzionata è in fase di attuazione un programma comprendente opere di manutenzione straordinaria; opere di riqualificazione delle aree di pertinenza tese a conferire maggior identità ai fabbricati residenziali, opere di ristrutturazione di un edificio appartenente ai primi anni '60 che richiede un progetto per l'adeguamento impiantistico e funzionale delle parti interne e di rifacimento delle finiture esterne, della copertura, delle parti comuni.

L'ambito di intervento del P.R.U. interessa le zone occupate prevalentemente da complessi di iniziativa pubblica per i quali sono richiesti gli interventi sopra menzionati e gli spazi pubblici, viabilità, parcheggi, al contorno che abbisognano di interventi di arredo e di ridisegno. L'ambito comprende inoltre le aree che sono oggetto di interventi di trasformazione urbanistica, di riorganizzazione della viabilità, di potenziamento dell'armatura dei servizi pubblici e privati, di interventi di completamento del P.E.E.P., fra cui un intervento dell'A.T.C. di 40 alloggi. *(Luigina Carere)*

Progettisti interventi ATC: arch. Giovanna Mautino, arch. Ezio Garelli.

I finanziamenti disposti dalla Regione sono i seguenti:

L. 2.483.825.500 per interventi di manutenzione straordinaria

L. 8.134.500.000 per interventi di nuova costruzione

## Programma di Recupero Urbano di Oltredora, Collegno

Il PRU di Oltredora è stato redatto dagli architetti Paolo Derossi, Marina Massimello, Liliana Patriarca e Simonetta Venosta in collaborazione con il Settore edilizia residenziale pubblica del Comune di Torino, l'ATC, il CIT e con la consulenza degli architetti Franco Prizzon e Sergio Guercio. Il programma, approvato il 22.01.1998, definisce un progetto di riqualificazione degli spazi pubblici, volto a dare risposta alle esigenze espresse dal quartiere. Il ridisegno degli spazi pubblici e l'introduzione di una serie di strutture di servizio si affiancano a interventi di manutenzione e di adeguamento tipologico degli edifici, realizzati ai sensi della Legge 25/80, che rappresentano la pesante eredità lasciata dalla risposta pubblica all'emergenza casa. Il PRU prevede inoltre interventi di riqualificazione sociale e di rivitalizzazione economica. Il PRU ha condotto alla contestuale elaborazione da parte degli architetti dell'ufficio del piano di una variante allo strumento urbanistico vigente, al fine di permettere l'intervento dei privati, necessario per l'ammissibilità al finanziamento del programma stesso.

Il programma è stato assunto dal nuovo piano regolatore e tutti gli interventi di tipo pubblico sono stati oggetto di concorso internazionale di progettazione. La partecipazione del quartiere ha permesso di rielaborare i progetti vincitori, recependo le osservazioni dei cittadini.

*(Marina Massimello)*

Alcuni dati quantitativi:

Finanziamento complessivo - fondi ex Gescal, Comune di Collegno, Comune di Torino: L. 17.040.000.000

- Manutenzione ERPS: L.6.000.000.000

- Interventi sulle tipologie e sulle facciate: L. 4.500.000.000

- Riqualificazione degli spazi pubblici: L. 6.540.000.000

Numero alloggi: 657, distribuiti in 8 fabbricati, realizzati con tecnologie di industrializzazione pesante

Numero abitanti: 1894

I progetti degli spazi pubblici:

Progetto di sistemazione di piazza Europa Unità, nuovo centro di quartiere, edificio autogestione, servizi al mercato, redatto dagli architetti Roberto Cosenza, Roberta Idelma Germano e Giampiero Antonio Lagnese (1° classificato); importo opere al netto di IVA L. 3.588.723.910.

Progetto di sistemazione delle aree verdi, parcheggi a raso, percorsi, spazi di relazione, barriere al rumore lungo la tangenziale, redatto dagli architetti Anna Chiara Morandi, Paolo Citterio e Marcello Rossi (2° classificato); importo opere al netto di IVA L. 1.603.276.090.



## Contratto di quartiere di via Arquata

La proposta progettuale denominata "contratto di quartiere di Via Arquata" avanzata dalla Città di Torino con l'adesione dell'ATC è risultata classificata al secondo posto della graduatoria delle proposte approvate dal D.M. LL.PP. del 22.10.97.

In qualità di soggetto partecipante al programma, ATC è coinvolto in interventi riguardanti il proprio patrimonio (risanamento conservativo e adeguamento impiantistico negli stabili, alloggi vuoti, ex negozi) e in interventi in ambito condominiale (risanamento conservativo e adeguamento impiantistico negli stabili, sistemazione cortili).

In data 18.4.2000 è stato firmato il Protocollo di Intesa tra il Ministero LL.PP., il Comune di Torino e l'ATC. La concessione definitiva del finanziamento è subordinata alla trasmissione alla Direzione Generale delle Aree Urbane e dell'Edilizia Residenziale del progetto esecutivo entro 180 giorni dalla stipula del protocollo.

I soggetti sottoscrittori si sono impegnati a contribuire all'attuazione del programma nel seguente modo:

- a) Il Ministero dei LL.PP. L. 20 miliardi (da decurtare del ribasso d'asta in conformità a quanto disposto dal Comitato esecutivo del CER) per la sistemazione dello spazio pubblico, la sistemazione degli spazi condominiali, opere di risanamento conservativo, la realizzazione di impianti di riscaldamento, la manutenzione straordinaria di impianti idrici e impianti ascensori, il completamento della messa a norma di impianti elettrici, il recupero secondario di alloggi pubblici, il recupero di locali per la realizzazione del Centro di quartiere;
- b) Il Comune di Torino, con L. 7.297.934.791 per la sistemazione dello spazio pubblico, la realizzazione del progetto occupazionale e di accompagnamento sociale;
- c) L'ATC di Torino con L. 315.000.000 per gli interventi di manutenzione straordinaria sugli impianti idrico-sanitari degli edifici residenziali (q.ri. 10° e 11°);
- d) La Regione Piemonte con la disponibilità di un finanziamento di L. 5.572.284.497 di cui L. 3.800.000.000 assegnati all'ATC di Torino come fondo di rotazione (anticipo a copertura del costo a carico dei privati per il risanamento delle parti comuni di immobili) e L. 1.772.265.000 per opere di urbanizzazione (recupero e messa a norma di sala pubblica in corso Dante n. 14).

Il complesso delle opere progettate è stato suddiviso in sei gruppi con il compito ad ATC di coordinare l'attività dei singoli studi professionali:

- 1) sistemazione spazi aperti condominiali e delle aree verdi centrali: Società Consulagri;
- 2) risanamento conservativo coperture, vani scala e facciate: arch. Paganotto del Servizio PUE dell'ATC;
- 3) impianto di ascensore (nei soli quattro stabili di proprietà ATC e in un unico stabile amministrato da

ATC) recupero ex locali commerciali e recupero ex alloggi vuoti: arch. Lacidogna;

4) completamento messa a norma impianto elettrico e adeguamento impianto idrico sanitario: ing. Gerace del Servizio Progettazione Impianti dell'ATC;

5) impianto termico e produzione acqua calda centralizzata negli stabili: Società Metec;

6) recupero e messa a norma di sala pubblica in corso Dante n. 14: ing. Franzero.

(Luigina Carere)

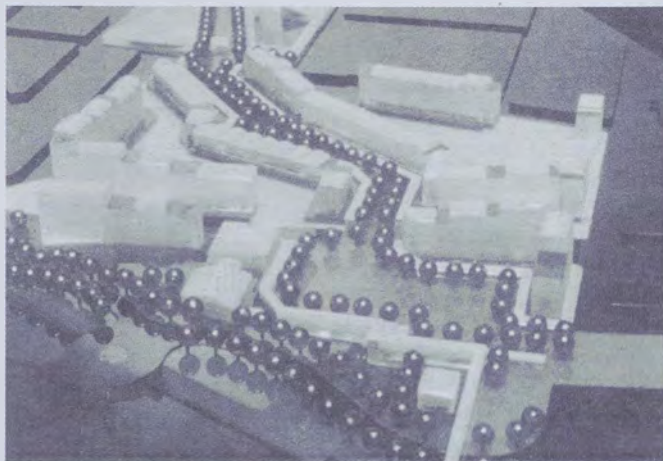
L'investimento complessivo previsto dal Contratto di Quartiere" è di 32 miliardi e 792 milioni.

Il progetto esecutivo di riqualificazione degli spazi pubblici è stato avviato con delibera comunale di ottobre 2000 che destina 5,5 miliardi (di cui 4,4 fondi comunali; 1,1 fondi ministeriali) alla realizzazione di zona pedonale con piazzette attrezzate, l'installazione di barriere antirumore in corrispondenza della ferrovia, la sistemazione dei parcheggi pubblici, la risistemazione delle strade di quartiere, il rifacimento delle pavimentazioni e della rete di smaltimento delle acque, la creazione di aree verdi ed il miglioramento dell'illuminazione pubblica.

## Area Centrale, Collegno

Il Piano Particolareggiato Esecutivo dell'Area Centrale, redatto dagli architetti Roberto Gabetti e Aimaro Oreglia d'Isola, è stato approvato il 05.09.97, con delibera consiliare numero 125, ed ha rappresentato lo strumento con cui dare avvio alla trasformazione delle vaste aree dismesse dall'industria tessile e dolciaria (Vallesusa, Fis, Maggiore) poste a ridosso di corso Francia. Il piano particolareggiato ridisegna questa parte di città introducendo un viale verde che si snoda a ricongiungere piazza della Repubblica con l'ambito posto a sud di corso Francia. Il piano si inserisce all'interno del progetto di *centro allargato* individuato dalla delibera pro-

Il Viale centrale, modello.





grammatica, che disegna i luoghi della centralità diffusa e si propone di connettere parti di città tradizionalmente separate, ricomponendo la trama urbana intorno a luoghi qualificati della città. La Soluzione conforme, redatta dagli architetti Elio Luzi e Sergio Porcellini, prefigura il passaggio dalla scala urbanistica alla scala architettonica e si pone come strumento in grado di introdurre un elevato livello qualitativo e di accelerare le procedure per il rilascio delle singole concessioni edilizie.

Il Piano Particolareggiato si inserisce all'interno del vasto ambito del Programma di riqualificazione urbana (PRiU) in parte finanziato, esteso fino a ricomprendere la Certosa reale e il parco Dalla Chiesa – ex ospedale psichiatrico – e il complesso Mandelli. Lo studio di fattibilità economica, atto a verificare la effettiva praticabilità delle scelte del PRiU, è stato redatto dall'architetto Franco Prizzon con Ecosfera.

Il totale degli investimenti privati è pari a oltre 166 miliardi, con ricavo atteso dalle vendite di circa 249 miliardi.

La fattibilità economica da parte del soggetto privato è stata verificata sia mediante Analisi Costi Ricavi, risultando il tasso di rendimento post tasse pari a circa il 13%, sia mediante calcolo istantaneo delle convenienze economiche, risultando pari al 18%.

Il piano particolareggiato dell'area centrale ha costituito variante al piano regolatore vigente ed è stato integralmente assunto all'interno del progetto preliminare di piano regolatore, redatto dagli architetti Paolo Derossi, Marina Massimello, Liliana Patriarca e Simonetta Venosta e approvato il 10.3.1999 con delibera numero 20; il piano è ora alla fase dell'elaborazione definitiva.

(Marina Massimello)

Alcuni dati quantitativi sul Programma di riqualificazione urbana  
Aree industriali dismesse di proprietà sia pubblica sia privata  
inserite nel Programma: 190.000 m<sup>2</sup>

E. Luzi, Soluzioni conformi.



Aree fondiarie private: 226.000 m<sup>2</sup>  
Aree fondiarie di proprietà pubblica: 33.000 m<sup>2</sup>  
Dimensioni complessive aree inserite nel PRiU: 872.470 m<sup>2</sup>  
– aree pubbliche: 544.390 m<sup>2</sup>  
– aree FFSS: 101.608 m<sup>2</sup>  
– aree private: 226.400 m<sup>2</sup>  
Capacità edificatoria complessiva: 86.926 m<sup>2</sup>  
– edilizia residenziale libera: 68.809 m<sup>2</sup>  
– edilizia residenziale agevolata: 6.518 m<sup>2</sup>  
– commercio: 4.375 m<sup>2</sup>  
– terziario: 1.146 m<sup>2</sup>  
– artigianato di servizio: 1.146 m<sup>2</sup>  
Opere a scomputo oneri concessori:  
– OOUU primarie: L. 11.525.113.620  
– OOUU secondarie: L. 5.185.000.000  
Opere finanziate con contributi pubblici: L. 8.854.000.000  
Opere finanziate con risorse proprie: L. 10.383.000.000  
Opere finanziate in seno al PRiU: L. 2.767.000.000  
Totale opere: L. 38.714.113.620

## Quartiere Venchi Unica

Il quartiere Venchi Unica è compreso nell'area delimitata da corso Francia, piazza Massaua, via De Sanctis, via Vandalino, corso Marche. Come da piano particolareggiato, le destinazioni in progetto sono: residenziale m<sup>3</sup> 119.000, albergo della città m<sup>3</sup> 16.000, terziario m<sup>3</sup> 39.113, commerciale m<sup>3</sup> 7.114, produttivo m<sup>3</sup> 1.772, pubblici servizi m<sup>3</sup> 57.000; per una volumetria totale di m<sup>3</sup> 240.000, su di un'area di m<sup>2</sup> 86.955.

Proprietario dell'area era il Comune di Torino. L'operazione di edilizia convenzionata (e parzialmente di edilizia privata) è stata promossa da operatori muniti dei requisiti richiesti, riuniti in consorzio, con funzione quest'ultimo di coordinatore e di interlocutore unico nei riguardi del Comune. Il finanziamento dell'edilizia convenzionata è stato regionale. Il progetto municipale a firma dell'arch. Giorgio Rajneri (capogruppo) e di Giovanni Scarzella, Cristiano Picco, Natalia Rosso, Alessandra Coscia, Renato Vezzari, Lorenzo Brovida, Marco Romerio, Paolo Perotti, Silvano Vedelago, Carlo Bongiovanni, Pier Massimo Cinquetti, Franco Fusari, fu approvato il 23.12.1994 dalla Commissione Igienico Edilizia e le relative concessioni furono ritirate il 21.03.1995. I lavori, iniziati con la demolizione degli edifici industriali – rimane intatta la palazzina uffici verso via De Sanctis – furono sospesi per una laboriosissima bonifica di fibre d'amianto; ripresi nel giugno 1996; terminati nel 1999; in tale data tutti gli alloggi risultavano abitati.

I lavori portati a termine riguardano l'edilizia residenziale, il produttivo ed il commerciale, con la relativa urbanizzazione primaria.

Tali lavori hanno comportato un investimento di lire 80.000.000.000 (terreno, urbanizzazione, costruzioni). Il bilancio è risultato attivo.



L'intervento, nella sua completezza, risponderà non solo ad un'esigenza abitativa (414 alloggi, 1580 abitanti, relativi parcheggi) ma estenderà i suoi benefici, oltre i limiti catastali.

Le residenze comportano due tipi edilizi. All'interno del lotto 12 edifici uguali a sei piani, su pilotis, per m<sup>3</sup> 92.560 totali, si fronteggiano a sei a sei, in modo da dar luogo ad uno spazio rettangolare destinato a giardino. I sei fabbricati sono architettonicamente congiunti e formano i lati lunghi del giardino stesso, progettato dallo studio De Ferrari, Jacomussi, Germak, Laurini.

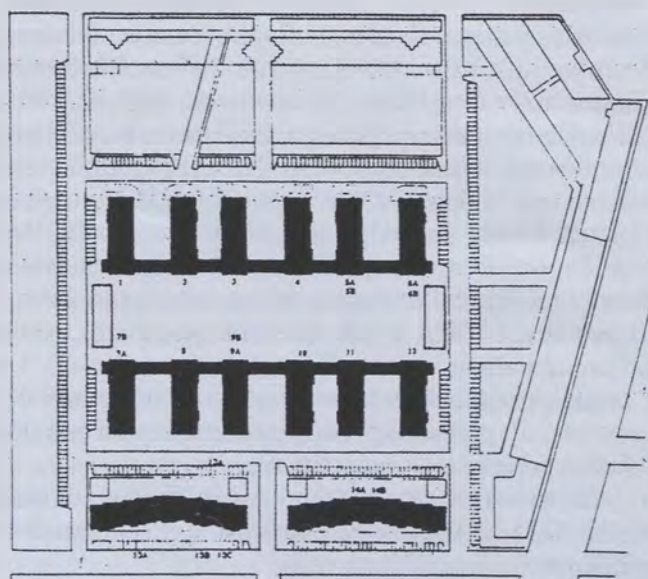
Il secondo tipo edilizio (alloggi m<sup>3</sup> 26.440 e negozi m<sup>3</sup> 7.114) è doppio e gemellare lungo via Vandalino e intende conferire civiltà e utilità allo squallore della via. La via Cirenaica (perpendicolare) si prolunga come percorso pedonale privilegiato nel quartiere residenziale e lo attraversa assialmente fino a corso Francia.

Le attività produttive sono realizzate con quattro edifici cubici di m<sup>3</sup> 443 cadauno, ad un piano, simmetricamente situati rispetto ai prospetti su cortile delle case di via Vandalino.

A tutt'oggi non sono stati costruiti gli uffici per il terziario, l'albergo della città, gli edifici di pubblici servizi; non è stato ancora realizzato il giardino nella piazza centrale.

(Giorgio Rajneri)

La convenzione sottoscritta a novembre 2000 tra Città di Torino e Consorzio Venchi Unica porterà alla realizzazione entro il 2001 delle opere previste per l'area centrale e per la sistemazione dell'area circostante. Si lavorerà agli accessi da piazza Massaua e al parcheggio di via Eritrea. Il costo complessivo degli interventi è di 3,5 miliardi.



## Area Comau

L'ex area COMAU affacciante su corso Traiano, è oggetto di intervento di Concessione Convenzionata, attualmente in fase preliminare. Il progetto interessa un'area di 29.295 m<sup>2</sup> su cui è previsto siano edificati 20.506 m<sup>2</sup> di Superficie Lorda di Pavimento, con 16.405 m<sup>2</sup> destinati a Residenza (per circa 500 abitanti) e 4.101 m<sup>2</sup> riservati ad A.S.P.I. (Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese). Sono infine previsti 26.327 m<sup>2</sup> di Servizi (portici e attrezzature pubbliche e private di uso pubblico, verde pubblico e parcheggio in sottosuolo). L'area in questione individuata come zona di trasformazione 16.6 dal P.R.G.C., faceva parte del gruppo di aree ex-industriali private denominate "tattiche" oggetto nel 1985 di studi di fattibilità commissionati dalla pubblica amministrazione. Nel dicembre 1989 la Deliberazione Programmatica del P.R.G.C. confermava la trasformabilità dell'area proponendo l'intervento immediato mediante variante anticipatrice. Nel marzo 1990 il Consiglio Comunale avviava le varianti anticipatrici tra cui quelle relative alle "aree tattiche" predisposte dagli uffici tecnici municipali sulla base di studi affidati a consulenti esterni sotto il coordinamento dei progettisti del P.R.G.C. Nel dicembre 1992 veniva adottato il progetto definitivo delle tre varianti anticipatrici che nel dicembre 1994 ottenevano l'approvazione definitiva della Regione. Nell'aprile 2000 la Commissione Igienico Edilizia ha espresso parere favorevole al progetto preliminare dell'arch. S. Porcellini della Mediapolis S.p.A.: è prevista nell'immediato futuro la proposta definitiva di Concessione Convenzionata. Promotore dell'intervento è la società ARCAS S.p.A. In caso di esito positivo dell'iter autorizzativo, è ipotizzabile l'avvio dei lavori nel 2001. L'intervento prevede la realizzazione di due nuovi fronti edificati di quattro piani f.t. e ortogonali a corso Traiano, collegati da un corpo di fabbrica centrale ad altezza variabile, dai quattro agli otto piani f.t. in modo da consentire la migliore esposizione luminosa delle parti interne del fabbricato. Tra i corpi di fabbrica si trovano due piazze verdi circondate da portici su cui insistono le attività commerciali poste al piano terra. Un portale di passaggio "buca" il corpo di fabbrica centrale, consentendo il collegamento tra le due piazze al disotto delle quali si trovano i parcheggi pubblici. Le attività di interesse comune pubbliche e private sono localizzate nelle due fasce di confine del lotto.

(Riccardo Franzero)

## Area Gardino

Con la Comau e la Framtek, la ex Gardino condivide la dizione superata di area "tattica", riferibile alle fasi precedenti l'adozione del Piano regolatore che



nella deliberazione programmatica (1989) le riconosceva come suscettibili di intervento attivabile attraverso lo strumento della variante anticipatrice. Dal 1990 al 1994 le varianti anticipatrici delle tre aree tattiche sono predisposte sotto la direzione dei progettisti del Piano e quindi approvate. Il segno forte dell'intervento è, infatti, registrato dalle tavole del Piano regolatore.

L'ambito di trasformazione denominato "Gardino" – che include l'area della ex-Gardino, dell'Italgas e aree di minore entità, delimitate dal corso Rosselli, dalle vie Lancia e Isonzo e dal corso Trapani – si configura come ricucitura di un tessuto urbano circostante disomogeneo.

L'articolazione planovolumetrica rappresenta la ricerca di un equilibrio tra la necessità di individuazione di spazi pubblici, la riduzione delle aree di concentrazione dell'edificato e il miglioramento della qualità ambientale.

I quattro blocchi edilizi distinti – che racchiudono funzioni residenziali e commerciali – costituiscono una quinta edilizia impostata su un ideale asse in direzione est-ovest passante per la mezzeria del campo sportivo del parco Ruffini.

(Alberto Rolla)

*Strumenti attuativi di pianificazione* concessione convenzionata ex art. 49 l.r. 56/77

*Dimensione d'intervento:* superficie area m<sup>2</sup> 57.800 (s.l.p.) m<sup>2</sup> 37.500

*Capitale investito:* L. 90 miliardi

*Cronologia progetto e realizzazione:* variante n.63 al p.r.g. del 14.02.95, realizzazione 1997-2003

*Soggetti promotori:* Gefim s.p.a. torino

*progetto architettonico:* arch. Alberto Rolla, studio Rolla s.r.l. Torino

*Progetto strutturale:* ing. Vittorio Neirotti

*Direzione lavori:* A.T.I.3 consulting. Torino

*Progetto opere di urbanizzazione:* ing. Vittorio Neirotti

Per un ulteriore approfondimento si rimanda alla scheda "ZUT Ambito 8.14 Gardino"

## Area Framtek

L'ex area Framtek e la contigua area di proprietà comunale localizzate lungo la ferrovia nella zona semicentrale sud di Torino, verranno trasformate tramite attuazione di Programma Integrato (Pr.In.). Su di una Superficie Territoriale di 54.878 m<sup>2</sup> (di cui 46.065 m<sup>2</sup> privati e 8.813 m<sup>2</sup> comunali) è previsto venga edificata una Superficie Lorda di Pavimento di 32.246 m<sup>2</sup>, con 25.796 m<sup>2</sup> di Residenza (per circa 1000 abitanti) e 6.450 m<sup>2</sup> di A.S.P.I. La superficie destinata a Residenza comprende 6.800 m<sup>2</sup> di Residenza Sovvenzionata e 7.000 m<sup>2</sup> di Residenza Agevolata. Sono poi previsti 37.547 m<sup>2</sup> di Servizi (verde pubblico, attrezzature pubbliche, A.M.I.A.T.,

parcheggio pubblico in sottosuolo). Il costo complessivo di costruzione (in Lire) è di circa 85 miliardi (68 miliardi per Residenza e 17 miliardi per A.S.P.I.). Il finanziamento pubblico per le parti di Edilizia Residenziale Sovvenzionata ed Agevolata è di 9,5 miliardi complessivi. L'area in questione individuata come zona di trasformazione 12.12 dal P.R.G.C., faceva parte del gruppo di aree ex-industriali private denominate "tattiche": fino al 1994 ha dunque avuto una storia comune a quella delle altre aree. Nel gennaio 1995 è stata presentata richiesta di finanziamento per l'attuazione di programma integrato di edilizia sovvenzionata e nel novembre 1998 è stato definito l'accordo programmatico tra Comune di Torino e Regione Piemonte per l'approvazione del programma integrato. Nel Febbraio 1999 è stata firmata la convenzione attuativa del Programma Integrato (Pr.In.). Eseguite le opere di demolizione e bonifica dell'area, è previsto l'inizio del cantiere per l'ottobre del 2000 con previsione di conclusione per il 2007-2008. L'intervento viene attuato dalla società GEFIM S.p.A. su progetto dell'ing. Erbetta e dell'ing. Sattanino di AI Engineering s.r.l. Il progetto prevede l'allineamento su via Giordano Bruno e via Arduino di corpi di fabbrica a "U", da sette piani f.t. su via G. Bruno e da 10-11 piani f.t. per i fabbricati verso ferrovia. Tali edifici delimitano piazze porticate di uso pubblico, alternate con spazi destinati a verde pubblico. È prevista la realizzazione di parcheggio pubblico sull'area di via Giordano Bruno prospiciente corso Bramante. Il Pr.In. prevede di destinare all'A.M.I.A.T. fabbricati esistenti da conservare lungo corso Bramante. La rimanente area a disposizione viene destinata a parco pubblico.

(Riccardo Franzero)

## Area Lancia

Le dimensioni dell'intervento previsto dal Programma Integrato Lancia sono tali da incidere sulla riorganizzazione urbana del quartiere. Il programma interessa un'area di 95.356 m<sup>2</sup> (superficie territoriale) compresa tra le vie Isonzo, Lancia, Caraglio, Renier e corso Rosselli, sulla quale sono attualmente insediati stabilimenti industriali dismessi; il programma è caratterizzato da una pluralità di funzioni, da diverse tipologie di intervento e dal concorso di più operatori e di risorse finanziarie pubbliche e private. La proposta di trasformazione riguarda una serie di ambiti già destinati dal PRG a "zona urbana di trasformazione" (ambiti 8.17, 12.6, 12.7, 12.26) ed estende le stesse modalità di intervento all'area dell'ex centro di formazione aziendale Lancia, individuata dal PRG come area a servizi privati, costituendo una nuova Z.U.T. (ambito 12.27 San Paolo). Il progetto è dello Studio Mellano.



Le aree comprese nella trasformazione oggetto del Programma integrato sono quasi interamente della Società Immobiliare Comprensorio San Paolo che è il soggetto proponente, e corrispondono alla parte dismessa degli stabilimenti Lancia nella zona sud-ovest del quartiere S. Paolo.

Il Programma, in assenza di strumento urbanistico esecutivo, individua al proprio interno una nuova concentrazione dell'edificato, la localizzazione dei servizi, la viabilità e l'area di atterraggio dei diritti edificatori generati dall'insieme delle aree che, a trasformazione avvenuta, saranno cedute alla Città per servizi pubblici.

Il progetto compositivo del Programma Integrato segue nelle sue linee generali lo schema già prefigurato dal nuovo Piano Regolatore Generale della Città di Torino, da cui emergono, in particolare, le seguenti scelte caratterizzanti il complesso degli spazi urbani:

- lungo la direttrice del complesso Giardino, che costituisce uno degli “assi rettori della composizione urbana”, viene realizzato un nuovo spazio pubblico completamente pedonalizzato ed attrezzato con elementi di arredo urbano; tale spazio viene così ad assumere un ruolo fondamentale di collegamento fra l'insediamento Giardino e l'area centrale di Borgo San Paolo, arricchita da funzioni commerciali e terziarie e da attrezzature sociali (ex Scuola Lancia ceduta al Comune di Torino).

L'articolazione degli edifici di margine prevede una edificazione continua sul lato nord, necessaria per chiudere la scena urbana verso le residue aree produttive Lancia e SIP, e una edificazione “a pettine” sul versante sud, per consentire una continuità di spazi liberi fra la strada ed il nuovo parco affacciante su corso Rosselli.

Lungo lo stesso asse Giardino è inoltre prevista una crescente densificazione degli spazi commerciali, terziari e artigianali (ASPI) al piano terra degli edifici, al fine di creare le condizioni per un'effettiva attrattività della piazza progettata all'incrocio fra l'asse Giardino e l'asse Lancia.

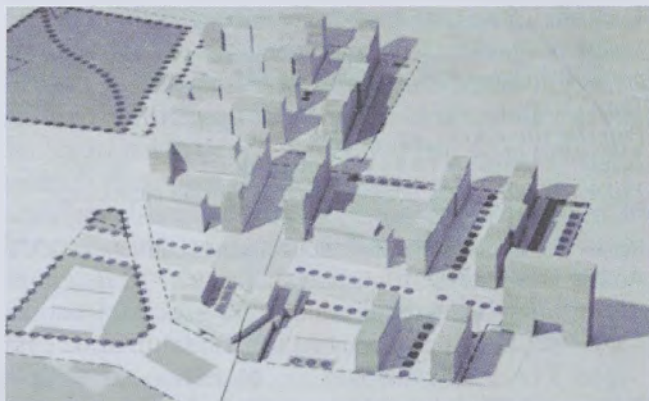
- Lungo la direttrice del grattacielo Lancia, che costituisce il secondo “asse rettore” prescritto dal PRG, è invece prevista una grande allea limitata in parte da aiuole e da alberature e, in parte, da spazi pedonali di aggregazione; sul lato est, oltre all'edificazione collocata perpendicolarmente per aprire punti di vista verso l'edificato tradizionale di Borgo San Paolo, sono organizzate ampie aree pubbliche per parcheggi e verde.

- L'incrocio fra i due assi rettori sopra citati diventa il punto focale di tutta la composizione urbana: in tale zona viene realizzata una piazza pedonale su cui prospetta un centro polifunzionale per attività commerciali, terziarie, culturali e ludiche che dovrà funzionalmente integrarsi con la vicina Scuola Lancia, trasformata in centro per attrezzature e attività pubbliche.

– Fra le vie Issiglio e Isonzo, ai margini di corso Rosselli viene realizzato un grande giardino di quartiere. (*Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano*)

Complessivamente il programma interessa 95.356 m<sup>2</sup> di ST, con una SLP totale di 66.750 m<sup>2</sup> circa. Si prevede di destinare alla residenza un minimo di 53.400 m<sup>2</sup> di SLP (4.250 m<sup>2</sup> di residenza sovvenzionata in locazione temporanea; 8.500 m<sup>2</sup> di residenza agevolata; 40.650 m<sup>2</sup> di residenza privata libera, che comprendono 1800 m<sup>2</sup> di edilizia residenziale convenzionata alla locazione temporanea a condizioni contrattuali di libero mercato), pari a 1.963 abitanti previsti e alla realizzazione di circa 550 alloggi. Sono destinati ad ASPI un massimo di 13.350 m<sup>2</sup>. Il fabbisogno di servizi è di 39.264 m<sup>2</sup> per la residenza e 10.680 m<sup>2</sup> per l'ASPI, oltre a 9.536 m<sup>2</sup> di fabbisogno aggiuntivo per la Città (10% ST), per un totale minimo di 59.480 m<sup>2</sup> di servizi per verde pubblico e parcheggi, oltre all'edificio dell'ex centro di formazione aziendale Lancia il cui riutilizzo è in corso di verifica da parte degli uffici comunali.

Gli investimenti economici stimati per la realizzazione dei nuovi fabbricati previsti dal Programma integrato Lancia sono pari a L. 156.945.410.000, a carico, pro quota, dei soggetti attuatori. I contributi statali previsti per la realizzazione di edilizia residenziale pubblica sono localizzabili nel Programma integrato Lancia sulla base della D.G.R. n. 2-23783 del 12 gennaio 1998. Per la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria è stimata una spesa di L. 8.432.190.000, a fronte di oneri di urbanizzazione tabellari pari a L. 12.598.093.314.



### Piani particolareggiati del Comune di Torino per l'attuazione del Programma Regionale ERPS

Il Comune di Torino, per l'attuazione del Programma Regionale ERPS (edilizia residenziale pubblica sovvenzionata) del 1993, individua cinque aree da assoggettare a piani particolareggiati per nuove residenze: Fergat, Nebiolo, Paoli, Sangone, Veglio. Le aree sono diverse fra loro, per dimensione e collocazione urbana: alcune inserite nella



trama degli isolati della città consolidata, altre nel tessuto eterogeneo della città recente. Il nuovo Prg (adottato nel 1993 e approvato nel 1995) le definisce "ambiti prioritari per la realizzazione di edilizia residenziale pubblica", con possibilità di residenze universitarie per quelle più centrali: sono zone di trasformazione urbana per le quali nuovi disegni e nuove dotazioni di servizi debbono contribuire alla riqualificazione dell'intorno territoriale.

I piani particolareggiati vengono redatti nel 1994 come anticipazioni del nuovo Prg e come varianti di quello vigente. La quantità totale di SLP che viene definita, minore rispetto a quella prevista dal nuovo Prg, è di  $m^2$  73.000, parte per edilizia sovvenzionata e parte per convenzionata: una certa quota, con percentuali variabili per le diverse aree, è destinabile a servizi per le persone e le imprese. Nella fase precedente all'adozione, il confronto con i quartieri porta all'abbandono dei piani per Fergat e Sangone: emergono infatti il rifiuto di interventi di edilizia pubblica e la richiesta, in alternativa, di spazi verdi e servizi. I tre piani rimasti – Nebiolo, Paoli e Veglio – sono adottati nel 1996 e approvati nel 1997: la SLP totale è ora di  $m^2$  53850.

Ad approvazione avvenuta il piano dell'area Nebiolo è messo a sua volta in crisi da altre esigenze ed altre richieste: una più ampia conservazione degli edifici industriali esistenti (preservati dal primo progetto solo per parte di un fabbricato, secondo il parere della Soprintendenza), una diversa articolazione del verde pubblico, la possibilità di ampliamento di un servizio esistente (sede del Commissariato di Polizia). Il piano è ristudiato dai soli uffici urbanistici comunali (resp. A. Crosta) e la variante è adottata nel 1999 e approvata nel 2000: la nuova soluzione comporta una SLP di  $m^2$  13500, con riduzione di  $m^2$  6200 rispetto a quella precedente.

La realizzazione dei lavori diviene compito dello ATC, ma il Comune di Torino, sulla base dell'esperienza svolta e sempre con finanziamento regionale, porta a termine un intervento in Borgata Scarafiotti (progetto E. Mazzon, T. Scavino, P. Pelissero): iniziato a fine del 1995 e ultimato nel 1977, ha una SLP di  $m^2$  3262 e un costo di costruzione di L. 5.043.663.228.

Questi sono i dati e i percorsi della lunga storia dei piani torinesi legati al Programma Regionale ERPS. Ma dietro a queste vicende vi sono questioni significative ed esperienze innovative di lavoro. Un primo aspetto è il peso del confronto fra Comune e gruppi diversi, organizzati o spontanei, tale da modificare scelte già in fase avanzata di studio: le richieste via via espresse – alcune non del tutto condivisibili come il rifiuto di interventi di edilizia pubblica – pur con motivazioni differenti sono espressione di esigenze ormai diffuse di nuove qualità e immagini della città. Il compito del progetto è quello di ricomporle in una figura urbana significativa. L'altro aspetto caratterizzante l'esperienza è l'organizzazione del lavoro adottata dagli uffici tecnici

*Piani particolareggiati per le aree Paoli, Nebiolo e Veglio.*





comunalì per questa iniziativa: una sorta di pratica "esemplare", nell'ipotesi non verificatasi di assumere le competenze per la costruzione, che fa convergere attività dei diversi settori già nelle prime fasi di progettazione urbanistica. Il lavoro congiunto, cumulando risultati precedenti ed esplorando nuove proposte, porta a stesure parallele di piani urbanistici, di "avanprogetti" edilizi, di disegni del verde per valutare coerenze e indicazioni per l'immagine futura.

Per le diverse aree si propone una morfologia ripetuta e riconoscibile: la scelta è motivata da criteri di razionalizzazione del progetto e della costruzione, ma soprattutto dal richiamo all'attività dello IACP nei primi anni del Novecento, quando realizzava quartieri residenziali simili pur nella diversa modulazione di impianti e caratteri architettonici. La figura che ora si disegna è una "reinterpretazione" dell'isolato tradizionale: la volumetria compatta, ma articolata in altezza e con ricorrenze di soluzioni, si apre con ampi varchi per rendere permeabile lo spazio centrale al percorso e alla visione. Il verde pubblico di standard è posto a fianco dell'intervento per le aree minori – Fergat e Paoli – mentre è collocato tutto all'interno per quelle maggiori – Nebiolo, Sangone e Veglio – per formare una sorta di tranquilla "square" (ma il richiamo può essere anche all'esperienza viennese degli anni venti) con chiusura serale, attraversata da percorsi e dotata di spazi per la sosta e il gioco.

Nella modulazione delle morfologie il disegno dei varchi si differenzia: grandi spaccature sugli spigoli degli isolati oppure angoli smussati e ampi portali – nel caso della Nebiolo per richiamare i caratteri dell'edificio industriale conservato. Così anche per il verde si propongono immagini diverse: figure geometriche semplici – alberi disposti a filare o lungo tracciati ad anello – con una o due essenze predominanti per realizzare il giardino degli aceri o quello delle magnolie o quello dei tigli ...

Gli "avanprogetti" esplorano i caratteri architettonici degli isolati: un disegno compatto delle fronti verso l'esterno, scandito da lesene e dalle aperture delle finestre e delle logge, e uno più articolato verso l'interno, con balconi aggettanti sostenuti da colonne e percorsi porticati alla base: si precisano soluzioni e varianti per le parti ricorrenti e per quelle in corrispondenza degli angoli, dei portali, delle testate. Raccogliendo i risultati dell'esplorazione progettuale, le norme definiscono gli elementi vincolanti e rimandano alle schede allegate – "linee guida per la progettazione" – che "al fine di conseguire coerenza formale fra gli edifici e i singoli corpi di fabbrica (...) propongono indirizzi compositivi esemplificativi della morfologia dell'intervento, forniscono indicazioni non vincolanti per la progettazione dei lotti residenziali e delle opere pubbliche, nonché per i pareri della commissione igienico-edilizia".

La verifica di questo strumento diviene subito possibile con l'intervento nell'area Scarafiotti, procedendo con interpretazioni e varianti delle immagini suggerite: l'edificio, con giardini privati al piano terreno, presenta facciate scandite da alte colonne a sezione quadrata che sostengono i balconi aggettanti e si prolungano sino allo sporto del tetto, caratterizzato da un grande timpano centrale.

(Riccarda Rigamonti)

Gruppo di lavoro: uffici tecnici comunali settore urbanistico (resp. S. Luzzati), edilizia residenziale pubblica (resp. E. Mazzon), verde pubblico (resp. P. Oddone), con la consulenza del Politecnico (L. Bazzanella, L. Falco, C. Giammarco, A. Isola, R. Rigamonti, R. Roscelli).

Il gruppo di lavoro, con il coordinamento dei responsabili di settore e la consulenza dei docenti del Politecnico, comprende, inoltre, più tecnici comunali e ricercatori universitari: G. Assom, F. Caprioglio, G.P. Cirmigliano, M. Cortese, G. Leonardi, G. Manoni (settore urbanistica); E. Barbirato, T. Scavino (settore ERP); G. Bonometti (settore verde pubblico); M. De Cristofaro, R. Curto, M. Filippi, G. Guarnerio, P. Mellano, F. Prizzon, F. Zorzi (Politecnico di Torino).

Il piano dell'area Nebiolo nella seconda fase è redatto da A. Crosta (responsabile), G. Assom, L. Brossa, A. Cannella, G.P. Cirmigliaro, G. Di Miceli, D. Gugliotta

## Interventi della ATC nelle aree Paoli, Nebiolo e Veglio

Progettazione, costruzione, gestione degli interventi di edilizia sovvenzionata nelle aree Paoli, Nebiolo e Veglio sono compito della ATC torinese.

I lavori della Paoli sono iniziati a fine del 1999: l'intervento (progetto di L. Carere<sup>1</sup>) ha m<sup>2</sup> 9034 di SLP e comprende 75 alloggi, residenze universitarie di 126 posti letto (gestione dell'EDISU), comunità alloggi per anziani di 10 posti letto. I finanziamenti regionali ammontano a L. 24.382.359.000: 17.199.981.000 di fondi ERPS e 7.182.378.000 di fondi di Ristrutturazione Urbanistica. L'importo contrattuale dei lavori (assegnati all'impresa Fratelli Romeo) è di L. 12.233.087.657.

I lavori della Veglio saranno iniziati fra breve: si sta completando la gara di appalto. L'intervento interesserà un solo lotto dei due previsti dal Pp: l'altro comprende edilizia convenzionata e una ulteriore quota di sovvenzionata. Il progetto ora appaltato è di E. Garelli<sup>2</sup>: una SLP di m<sup>2</sup> 12.588 con 152 alloggi di m<sup>2</sup> 40/95 di SU. I finanziamenti regionali per l'intervento in atto e per quello futuro ammontano a L. 43.880.128.000 (33 miliardi circa per il primo lotto).

I lavori della Nebiolo paiono, invece, ancora lontani per i ritardi legati alla variante. Sulla base del primo Pp, era stato redatto il progetto definitivo (R. Paganotto<sup>3</sup>) di un lotto: la variante comporterà però una diversa stesura.



The architectural drawings for the residential building complex include:

- Elevations:**
  - Two vertical sections at the top left showing internal structural elements.
  - A section labeled "GARDIA PRIVATA" showing a courtyard area.
  - A section labeled "GARDIA PUBBLICA" showing a public courtyard area.
  - A large elevation of the main building facade at the bottom left.
  - A section labeled "GARDIA PUBBLICA" showing a public courtyard area.
- Sections:**
  - A section labeled "GARDIA PRIVATA" showing a private courtyard area.
  - A section labeled "GARDIA PUBBLICA" showing a public courtyard area.
- Site Plans:**
  - A plan labeled "RECHIONE PROTETTO" showing a protected zone.
  - A plan labeled "RECHIONE TRA VERDE PUBBLICO E VERDE CONDOMINIALE" showing the transition between public and private green spaces.
  - A plan labeled "RECHIONE TRA VERDE PRIVATO E VERDE CONDOMINIALE" showing the transition between private and private green spaces.
  - A plan labeled "RECHIONE PROTETTO" showing a protected zone.
  - A plan labeled "RECHIONE TRA VERDE PUBBLICO E VERDE CONDOMINIALE" showing the transition between public and private green spaces.
  - A plan labeled "RECHIONE TRA VERDE PRIVATO E VERDE CONDOMINIALE" showing the transition between private and private green spaces.
- Other Drawings:**
  - A plan labeled "RECHIONE PROTETTO" showing a protected zone.
  - A plan labeled "RECHIONE TRA VERDE PUBBLICO E VERDE CONDOMINIALE" showing the transition between public and private green spaces.
  - A plan labeled "RECHIONE TRA VERDE PRIVATO E VERDE CONDOMINIALE" showing the transition between private and private green spaces.



I progetti riprendono e reinterpretano temi e caratteri approfonditi nello studio dei piani particolareggiati. Per la Paoli si tratta del completamento di un isolato esistente, con la formazione di una piazza esterna. La Veglio è invece un nuovo isolato al cui interno si dispone, su un parcheggio di interscambio, il verde pubblico: questo, accessibile dai larghi spacchi agli angoli, è connesso al viale alberato della Spina Reale posto sulla copertura della ferrovia. Piani terreni a pilotis, con il prolungamento del disegno di facciata, consentono continuità di visione del verde. Le cortine edilizie si articolano con diversità di altezze, più accentuata per la Veglio per il passaggio da 6 a 9 piani: i blocchi scala, posti sulle fronti esterne, contribuiscono alla varietà dello skyline. Verso via le immagini sono più severe: nella Veglio sono caratterizzate da lesene e da una copertura a padiglione in corrispondenza del portale centrale. Le immagini interne sono più mosse, per la presenza di file di balconi sostenuti da colonne: nella Paoli arrivano sino agli ultimi piani, mentre nella Veglio si arrestano a piani diversi. Disegno analogo a quello della Veglio compare nel progetto, che non sarà realizzato, della Nebiolo.

(Riccarda Rigamonti)

<sup>1</sup> Collaboratori: M. Calemma, G. Catalano, G. Como, L. Figliomeni, S. Minici, L. Natale, P. Pozzo.

<sup>2</sup> Collaboratori: M. Calemma, G. Catalano, G. Como, L. Figliomeni, L. Natale.

<sup>3</sup> Collaboratori: M. Calemma, G. Catalano, G. Como, L. Figliomeni, S. Minici, L. Natale.

## Area Ceat

L'area ex Ceat è situata nel settore nord di Torino, in località Barriera di Milano che costituisce una delle borgate storiche cresciute a ridosso della demarcazione daziaria ottocentesca fra XIX e XX secolo, a seguito dell'espansione dell'industria torinese. Attualmente è contraddistinta da un buon livello di accessibilità urbana, in quanto la viabilità locale è caratterizzata dalla presenza dei grandi viali e delle direttrici di fuoriuscita ottocentesche, ed anche extraurbana poiché si accede facilmente al sistema tangenziale autostradale e da lì alle direzioni per Milano, Aosta, Frejus.

Nel 1979 ha inizio lo smantellamento degli impianti e gli immobili oggetto dell'intervento vengono acquisiti dal Comune nel 1981 (per 6,2 miliardi di lire) attraverso una convenzione con la società Ceat ai sensi della Convenzione quadro ex art. 53 della Lur n. 56/1977. L'intenzione dell'Amministrazione è di riorganizzare un ambito territoriale interessato dal trasferimento e dalla ristrutturazione degli impianti produttivi ma soprattutto da processi di urbanizzazione disordinata. Inoltre, a seguito della

dismissione, gli immobili si trovavano in avanzato stato di obsolescenza e costituivano dunque un elemento di degrado ambientale e sociale anche per il contesto urbano al contorno.

L'intervento edilizio sull'area Ceat viene inserito, fin dalla Deliberazione programmatica del 1989, fra i cosiddetti Piani esecutivi in variante al PRG allora vigente ed in anticipazione di quello in fase di predisposizione (approvato dalla Regione nel 1995), per non dover attendere il lungo tempo necessario, al nuovo strumento urbanistico generale, a conseguire l'operatività. L'esigenza di soddisfare quelli che sono stati definiti "i più immediati fabbisogni di edilizia abitativa" e di localizzare, almeno in parte, nel territorio comunale finanziamenti statali e regionali ha, così, suggerito di comprendere, fra le anticipazioni del redigendo PRG, anche piani esecutivi di iniziativa pubblica interessanti alcune aree con precedenti destinazioni produttive in tessuto industriale. Pertanto il PRG oggi in vigore riconosce e conferma i contenuti del Piano particolareggiato ed include tale ambito fra le Zone urbane di trasformazione (per complessivi 38.988 m<sup>2</sup> di ST) con destinazione prevalentemente residenziale. La trasformazione prevede la realizzazione di 19.570 m<sup>2</sup> di SLP ad usi residenziali, 1800 m<sup>2</sup> di SLP per attività di servizio alle persone ed alle imprese e 25.380 m<sup>2</sup> di aree per servizi.

Il Piano particolareggiato viene approvato nel 1993 dalla Regione. Il progetto, redatto a cura dell'Ufficio Tecnico Comunale<sup>1</sup>, organizza gli spazi in tre ambiti ben distinti sia fisicamente che funzionalmente. Il progetto di ristrutturazione urbanistica si articola pertanto in tre lotti: il I lotto, prospiciente la via Leoncavallo, è destinato ad attrezzature di interesse comune; il II lotto, compreso nell'area interna dell'isolato, è destinato a verde pubblico attrezzato a parcheggi interrati; il III lotto è per edilizia residenziale, per il 60% di tipo sovvenzionata e per il 40% di tipo agevolata con fabbricati di 5 piani fuori terra.

Il progetto prevede la realizzazione di 161 alloggi di edilizia sovvenzionata e 83 alloggi di edilizia agevolata distribuiti in 10 blocchi di edifici.

Sull'area è stato realizzato un intervento residenziale misto pubblico-privato con l'utilizzazione dei finanziamenti, gestiti dalla Regione, della legge 457/1978 (VII biennio) destinati all'edilizia residenziale pubblica (60%) e agevolata (40%), quest'ultima convenzionata ai sensi dell'art. 35 della legge 865/1971.

La trasformazione dell'area ha consentito da un lato di evitare l'immobilizzo del settore edilizio durante la lunga fase di redazione ed approvazione del nuovo PRG e dall'altro a non rinviare un'opportunità di riqualificazione ambientale connessa alla domanda di



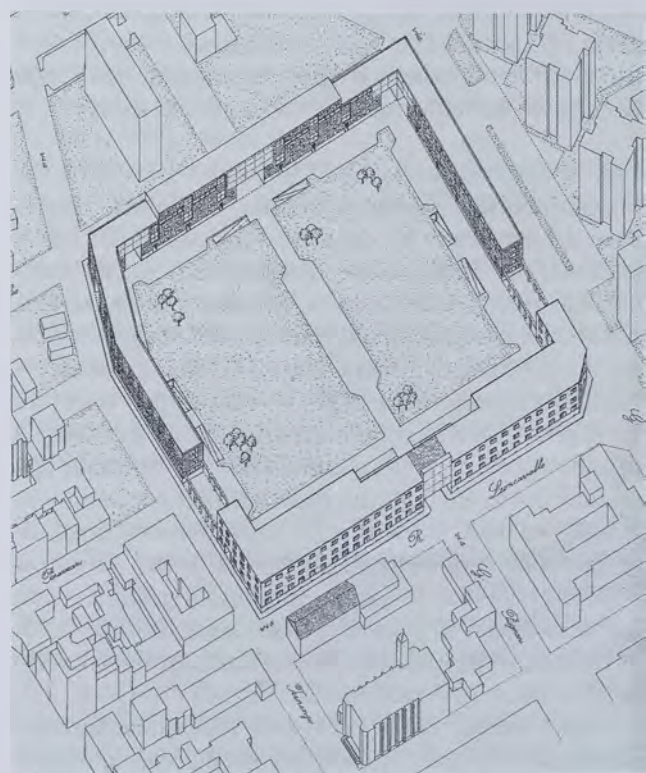
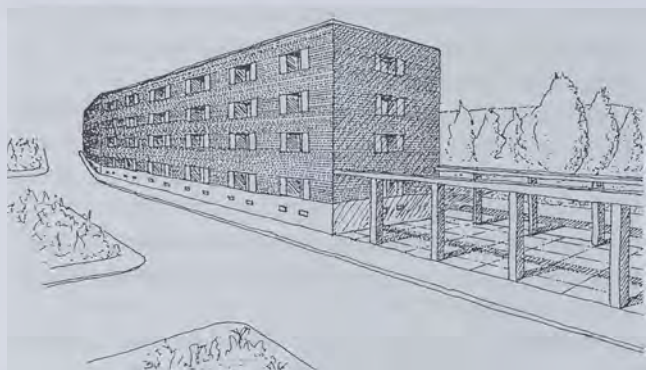
residenza delle fasce economicamente più deboli. Inoltre, la trasformazione dell'area concorrerà a recuperare la qualità urbana in un settore della città fortemente segnato da edifici ed infrastrutture legate ai modi della produzione industriale ormai obsoleti e dismessi.

(*Carolina Giaimo*)

L'ex stabilimento della CEAT di via Leoncavallo 25 sarà recuperato con un costo di ventidue miliardi di lire (approvazione progetto esecutivo ottobre 2000) per ospitare un centro polivalente nel quale troveranno sede uffici anagrafici, una sezione di polizia municipale e una biblioteca. Le spese relative all'intervento di ristrutturazione, inserito nel programma triennale delle opere pubbliche 2000-2002, saranno coperte tramite un finanziamento a medio-lungo termine.

<sup>1</sup> Fonte: Città di Torino, Assessorato Assetto Urbano, Seminario Audis, *Aree industriali dismesse - L'esperienza torinese*, Torino, ottobre 1996.

*Piano integrato di edilizia residenziale, 1991.*



## Area Incet

Come per l'area Ceat, il piano particolareggiato relativo all'area Incet, si configurava come variante anticipatrice al Piano regolatore. Approvato nel 1992 poteva accogliere indicazioni e criteri del progetto preliminare del PRG adottato dalla Città nel 1991.

L'interesse sull'area era precedente, con studi di trasformazione che avevano portato ad un progetto di variante al precedente PRG del 1959 – variante adottata ma mai approvata – secondo la quale l'Amministrazione Provinciale che aveva acquisito gli immobili vi avrebbe realizzato un complesso scolastico, modificando la destinazione precedente alla grande industria.

Disatteso il primo obiettivo, il degrado dell'area, le necessità dei residenti e la richiesta di rilocalizzazione di attività produttive e commerciali, hanno spinto l'amministrazione comunale a concordare con l'amministrazione provinciale la concessione in comodato degli immobili dell'isolato delimitato da corso Vigevano e dalle via Cigna, Cervino e Banfo, per farne oggetto di trasformazione secondo piano particolareggiato esteso anche ad immobili siti ad est del nucleo precedentemente preso in considerazione.

Il Piano Particolareggiato interessa pertanto aree di Barriera di Milano, da via Cigna fino a corso Vercelli e piazza Crispi, da corso Vigevano a via Cervino e Courmayeur, molto prossime all'ambito 4 della Spina centrale.

Nelle intenzioni il piano intende mantenere i caratteri dell'area indotti dalla presenza degli stabilimenti Incet di cui si è stabilito in parte il recupero – riconoscendo valenze architettoniche in particolare a due delle grandi strutture in cemento armato – assieme al complesso dei percorsi e delle aree libere, che costituivano un tessuto di connessione con gli edifici residenziali confinanti.

Si è ricostituito l'affaccio degli edifici con quinta continua verso corso Vigevano, recuperando l'edificio esistente al 22-24 e prevedendo la permeabilità dei percorsi pedonali.

Due ampi spazi interni sono destinati a giardino e a piazza, su cui si apriranno le varie attività da insediare. Il corpo su via Cigna e via Cervino, liberato da sovrastrutture, è recuperato ed oggi occupato da un magazzino commerciale. I corpi interni vengono rivitalizzati, in parte ridisegnati, destinandoli ad attrezzature scolastiche, conservando la colonnata in ghisa che costituisce parte della struttura. Vengono realizzati nuovi edifici pubblici per arricchire la dotazione di servizi del quartiere.

La densità fondiaria ( $5,57 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ) è tenuta alta per destinare alla pubblica fruizione, così come gli orientamenti del PRG indicavano, una più alta possibile dotazione di spazi liberi, destinandoli a verde attrezzato.

Attualmente il piano particolareggiato è oggetto di studi che porteranno ad una variante che toccherà i lotti più interni destinati ai servizi pubblici. Del



comparto residenziale, è già stato realizzato dalla Città di Torino l'edificio di nuova costruzione, sito tra la via Banfo e corso Vigevano; è in fase di realizzazione il recupero da parte della Città dell'edificio sito in corso Vigevano 22-24; viene realizzato da ATC l'edificio di nuova costruzione tra corso Vigevano e via Cigna area ex Facit (lotto 2).

(Paolo Mauro Sudano)

Dimensionamento del Piano vigente

Superficie territoriale complessiva 53.272 m<sup>2</sup>

Residenze SLP 12.916 m<sup>2</sup>; 380 abitanti

Servizi privati alle persone e alle imprese SLP 8.000 m<sup>2</sup>

Attrezzature di interesse comune e istruzione 14.390 m<sup>2</sup>

Verde pubblico attrezzato 7.070 m<sup>2</sup>

Parcheggi 6240 m<sup>2</sup>

## Interventi della ATC nell'area INCET

Il nuovo PRG, individua come zona urbana di trasformazione l'ambito 5.12 denominato INCET (piano particolareggiato di iniziativa pubblica con destinazione prevalentemente residenziale). L'ATC interviene con la realizzazione di un edificio di nuova costruzione tra corso Vigevano e via Cigna area ex Facit (lotto 2).

Per quanto riguarda il lotto 2 sono in fase di definizione le procedure di richiesta di localizzazione alla Regione, sia da parte dell'A.T.C. che della Città di Torino, dei finanziamenti necessari.

Il lotto 2, che sarà assegnato in diritto di superficie dal Comune all'A.T.C., prevede l'attuazione di un edificio di circa 36 alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica Sovvenzionata e relative pertinenze.

L'importo presunto di finanziamento è di circa L. 7.580.000.000.

(Luigina Carere)

## Edilizia Sociale ed Edilizia Agevolata. Programmi della ATC

L'Agenzia Territoriale per la Casa al fine di contribuire al superamento della grave situazione di emergenza abitativa venutasi a creare nell'area metropolitana torinese attraverso concrete azioni ed iniziative volte alla realizzazione di nuova edilizia di tipo sociale, ha predisposto, di concerto con la Città di Torino, un quadro di richieste di finanziamento per nuovi interventi di Edilizia Residenziale Pubblica Sovvenzionata da realizzarsi sul territorio comunale torinese.

Inoltre, sempre in stretta collaborazione con altri due comuni della Provincia di Torino ha individuato la necessità e possibilità di nuovi insediamenti di edilizia sociale a fronte delle esigenze prospettate dalle Amministrazioni Comunali in questione.

In particolare, per quanto riguarda la Città di Torino, le schede di richiesta di finanziamento predisposte riguardano:

- Ambito PRU di v. Ivrea, (SLP) m<sup>2</sup> 1225, L. 2.996.000.000
- Ambito ZUT di v. Cuneo, (SLP) m<sup>2</sup> 911, L. 2.228.000.000
- Ambito PRIU Spina 4, (SLP) m<sup>2</sup> 5404, L. 13.216.000.000
- Ambito PRIU Spina 3, (SLP) m<sup>2</sup> 3356, L. 8.208.000.000
- Via Balbo 35 (recupero), (SU) m<sup>2</sup> 2591, L. 11.445.000.000
- Ambito PRIU Spina 2, (SP) m<sup>2</sup> 4800, L. 2.650.000.000
- Ambito Villaretto, (SLP), m<sup>2</sup> 1837, L. 4.840.000.000

L'Amministrazione Comunale di Torino dovrà approvare le suddette richieste al fine di formalizzarle a valere sulle economie della programmazione regionale ERPS 1996/99, relativamente all'area metropolitana torinese.

Infine, per quanto attiene gli interventi previsti in Provincia di Torino, le cui schede di richiesta di finanziamento sono già state predisposte da A.T.C., riguardano specificatamente:

Comune di Rivoli - Ambito 6 RTP1 - Str. Maiasc, (SLP) m<sup>2</sup> 3166, L. 4.741.000.000

Comune di Chieri - Ambito CR 29, (SLP) m<sup>2</sup> 3166, L. 8.340.000.000

I Comuni suddetti provvederanno a trasmettere la relativa documentazione, corredata delle Deliberazioni di approvazione.

Le iniziative intraprese di concerto con alcune Amministrazioni Comunali, sono volte all'incremento di disponibilità alloggiative nell'ambito dell'edilizia di tipo sociale che, sola, può dare un concreto contributo al temperamento dei fabbisogni emergenti delle fasce d'utenza più marginali e svantaggiate.

Con deliberazione n. 12-28366 del 18.10.1999 (8° Programma di Edilizia Agevolata) la Giunta Regionale del Piemonte ha disposto l'indizione dei bandi regionali per l'erogazione di contributi, sia in conto capitale sia in conto interessi, per finanziare la costruzione od il recupero di patrimonio edilizio, permettendo la partecipazione anche alle ATC ed ai Comuni.

Anche in questo caso ATC si muove per la prima volta promuovendo nuove costruzioni da destinare a locazione permanente, a canoni diversi da quelli che abitualmente sono applicati in edilizia sociale.

Infatti i canoni previsti fanno riferimento al costo di costruzione e di convenzionamento e per gli stessi non si applicano le Leggi Regionali n. 46/95 e n. 51/96. Anche le procedure di assegnazione e di decadenza seguono iter diversi dal regime previsto per l'edilizia sovvenzionata.

Alcuni Comuni della Provincia sono stati particolarmente solleciti e pronti ad accogliere le nuove



opportunità che la Regione ha offerto ed hanno assegnato aree all'ATC per la partecipazione ai suddetti bandi regionali.

Altri Comuni, a loro volta, hanno emesso dei bandi per l'assegnazione di aree da destinare ad ERP ai quali ATC ha partecipato ottenendone sempre l'assegnazione.

Tale nuova modalità di operare costituisce un deciso cambiamento rispetto al passato che vedeva ATC dipendere esclusivamente dai finanziamenti ex GESCAL per la realizzazione di edilizia di tipo sociale.

(Luigina Carere)

## Villaggio per comunità terapeutica in via Onorato Vigliani ai margini del parco Colonnetti

Quando l'Istituto Fitoviologico del C.N.R. abbandonò le proprie serre sperimentali e le relative attrezzature che si trovavano sul confine del Parco Colonnetti lungo Via Onorato Vigliani, il Comune di Torino, proprietario degli immobili, li cedette in concessione alla associazione "Enzo B" con l'obbligo di trasformarle in attrezzature assistenziali.

Il nucleo principale del progetto di riutilizzo prevede la creazione di un villaggio di residenze protette per famiglie affidatarie e per madri nubili in difficoltà, è annessa una comunità terapeutica per adolescenti ex tossico dipendenti.

Si affiancano alcune attività lavorative di cooperative sociali e un centro per ippoterapia destinata a handicappati fisici e psichici.

Gli edifici più degradati e più provvisori lasciati dal C.N.R. sono stati demoliti. Gli altri sono stati recuperati ed integrati in un progetto unitario che organizza tutte le attività in edifici bassi disposti attorno ad un chiostro centrale.

La realizzazione è stata effettuata per lotti funzionali ed all'inizio del 2001 è in fase di completamento e in gran parte già in uso.

Si tratta di un'iniziativa innovativa perché affianca attività diverse, di tipo assistenziale, residenziale e produttivo in modo fortemente integrato che portano a formare una comunità complessa in cui vengono superati molti dei limiti che spesso derivano dalla separazione indotta dalla divisione delle competenze e delle sedi.

Il progetto architettonico interpreta lo spirito collettivo che sorregge l'iniziativa e si è adattato, durante gli anni della progettazione e della costruzione, alle varie messe a punto dei programmi di gestione e alle imprevedibili esigenze che accompagnano l'inizio di attività nuove.

La semplice architettura si presenta come domestica. Sono state evitate tutte quelle soluzioni di tipo

volumetrico e di dettaglio che avrebbero potuto dare il carattere dell'acquartieramento o, all'opposto, di accostamento di villette.

La muratura esterna è in blocchi di calcestruzzo grigio con giunti verdi. Le pensiline hanno pilastri in acciaio, travetti correnti in legno e copertura in vetri retinati. Il maneggio del centro di ippoterapia è a struttura in legno lamellare.

(Giovanni Torretta)

Il progetto è stato promosso dalla "associazione Enzo B"-Consorzio Imprese Cooperative.

Il progetto è degli architetti Giovanni Torretta e Claudio Perino. La superficie fondiaria è di m<sup>2</sup> 15.000. La superficie lorda di pavimento è di m<sup>2</sup> 2.600 di cui 1600 residenziali.

L'investimento è di L. 4, 05 miliardi di cui 1,7 per la comunità terapeutica, 1,31 per il centro di accoglienza e 1,04 per il maneggio.

L'intervento è stato cofinanziato secondo il regolamento CEE 2081/93, ob docup 97/99-misura 5.3, "strutture sociali nei quartieri da riqualificare".

I lavori si sviluppano dal 1996 al giugno 2001.

La Città di Torino, recentemente, ha predisposto la realizzazione di 5 nuove strutture destinate a centri diurni socio/terapeutici e riabilitativi, comunità alloggio, centri sociali e residenze per anziani, con l'approvazione a dicembre 2000 dei progetti preliminari.

Vengono realizzati due centri diurni socio/terapeutici con annessa comunità alloggio per 20 utenti ciascuno, in via Pio VII 65 e nell'area "Orbetello" (tra via De Marchi, via Vaninetti, via Veronesi e via Massari); due centri diurni socio/terapeutico riabilitativi collegati ai centri per servizi sociali, in via Pinelli 69/71 ed in via Sospello 131/a (in seguito alla demolizione del fabbricato oggi esistente), con capacità di 20 posti ciascuno; infine, una residenza polivalente per anziani che verrà costruita, insieme a parcheggi pubblici ed a spazi per il gioco e per lo sport, sui quasi 7500 metri quadrati dell'area Mongrando (tra le vie Andorno, Oropa e Varallo).

La spesa complessiva prevista dai 5 progetti è di circa 28 miliardi e 268 milioni, dei quali 13 miliardi e 750 milioni saranno destinati alla costruzione della residenza per anziani, 3 miliardi e 958 milioni al centro di via Sospello e 3 miliardi e 520 milioni alle altre 3 strutture.

Fotografia Giorgio Emprin.





## Residenza per la terza età in via Querro, Rivoli

La residenza per anziani autosufficienti in via Querro è un intervento pubblico previsto su un terreno molto articolato, sia planimetricamente, sia altimetricamente.

Questa configurazione ha contribuito ad orientare la progettazione dell'edificio, che è costituito da un cuore comune in cui hanno sede i principali servizi (accoglienza, ristorante, soggiorno collettivo) e dal quale si diramano quattro braccia, posate nel verde, in cui si trovano le abitazioni. Queste sono costituite da alloggi con soggiorno, camera a uno o due letti, bagno; i servizi comuni sono costituiti da atrio di ingresso con custodia continua, sala ristorante, soggiorni di varie dimensioni per incontri, gioco, musica, televisione, ecc., infermeria, uffici amministrativi, lavanderia, cucina. Sono previsti accessi indipendenti alla lavanderia e al ristorante, per consentirne l'uso anche a persone esterne alla Residenza.

Tutti i percorsi interni sono illuminati dall'alto attraverso lucernari continui, da cui la luce raggiunge il piano terra mediante tagli praticati nei solai.



Da tutti gli alloggi al piano terra è prevista l'uscita diretta sul terreno circostante, mentre ciascun alloggio è separato da quello contiguo con speroni in muratura, nell'intento di individuare uno spazio esterno "privato", così come al primo piano ogni alloggio dispone di una loggia indipendente, separata con una fioriera da quella adiacente.

Gli spazi esterni individuali sono protetti da pergolati con struttura metallica, sostegno di rampicanti con vari colori (glicine, gelsomino, bignonia grandiflora e radicans).

Lo spazio esterno è presente nel progetto dell'edificio come elemento complementare per la sua funzionalità e come elemento fondamentale per la vita degli abitanti.

In particolare, poiché la configurazione altimetrica del terreno presenta notevoli dislivelli, l'edificio è stato raccordato, attraverso una modellazione del terreno, con le diverse quote dei confini e delle vie di accesso; l'area è stata dotata di percorsi veicolari e pedonali debitamente illuminati, di zone per parcheggi e di aree di sosta con panchine e alberate.

(B.C.R.)

*Committente:* Città di Rivoli

*Progetto:* B.C.R., prof.arch. Domenico Bagliani, arch. Virgilio Corsico, arch. Erinna Roncarolo

*Strumenti attuativi di pianificazione:* Area destinata dal PRG a servizi

*Principali dati dimensionali:* superficie terreno m<sup>2</sup> 10.000; superficie edificio m<sup>2</sup> 4000

*Investimento complessivo:* lire 8.100.000.000 (costo della costruzione)

*Cronologia:* progetto 1987-1990; realizzazione 1990-2000

## I concorsi "Centopiazze per Torino"

Il programma "Centopiazze" dell'Amministrazione comunale torinese prevede il ridisegno di una serie di spazi aperti, sia attraverso una progettazione interna, sia attraverso una serie di concorsi nazionali di progettazione.

La prima *tranche* di tre concorsi viene bandita tra giugno e agosto del 1999 dalla Divisione Ambiente della Città in collaborazione con il Progetto speciale periferie. I luoghi scelti sono piazza Falchera, piazza Dante Livio Bianco e piazza Chiesa della Salute: due spazi dell'estrema periferia torinese (nella borgata di Falchera la prima, a pochi passi dallo stabilimento Fiat Mirafiori la seconda) e la piazza della novecentesca borgata Vittoria. Ad un anno di distanza, nell'ottobre 2000, escono i bandi per una seconda serie di concorsi che riguardano il ridisegno di piazza Guala e dell'area via Di Nanni nei pressi della chiesa di San Bernardino: ancora un luogo nella periferia post-bellica, sempre nell'ambito di Mirafiori, e un brano di città novecentesca nel quartiere operaio di San Paolo.



Luoghi molto diversi, per storia e dimensione, accomunati dal mescolarsi di attività sul loro contorno, spesso in presenza di un edificio religioso con attività teatrali o sportive a questo legate; luoghi talvolta privi, per sviluppo o uso, di una forma definita. Piazze o slarghi per i quali si prevede la trasformazione in luoghi pedonali e la creazione di zone dedicate ad attività particolari.

I concorsi sono previsti in due fasi: nella prima si richiede ai concorrenti la presentazione di un'unica tavola; i tre progettisti ammessi al secondo livello sono chiamati ad approfondire i propri lavori dopo incontri con gli abitanti del quartiere interessato.

I concorsi del 1999 si concludono con la proclamazione di un vincitore solo per due piazze: Roberto Sordina e Serena Maffioletti per piazza Falchera; Carlo Ghisolfi e Giancarlo Tonetto per piazza Livio Bianco, mentre per piazza Chiesa della Salute la giuria decide di non assegnare il primo premio.

La scelta delle giurie cade su progetti che prevedono interventi decisi, che nascono da linee geometriche forti imposte al disegno esistente: scelta che appare in parte anche orientata dal livello di approfondimento richiesto nel primo grado di concorso, in cui il disegno planimetrico è preponderante rispetto alle viste tridimensionali.

*Piazza Falchera* è l'unica che nasce con un disegno chiaro, che ne testimonia la nascita unitaria (progetto di Giovanni Astengo, 1954), con i principali edifici pubblici del quartiere affacciati sul lastricato triangolare: il bando chiede di destinarne parte al mercato e di realizzare un luogo per spettacoli all'aperto. Il progetto vincitore impone nuove geometrie sghembe al disegno esistente, sovrapponendosi alla trama di triangoli della pavimentazione originaria. Un'architettura metafisica viene collocata al centro dello spazio aperto: due recinti quadrati concentrici ricchi di bucatore racchiudono un albero, sono affiancati dalla gradinata del teatro all'aperto che si interra un poco fino al palco situato ad un livello inferiore. Il quadrilatero e la gradinata terminano in una vasca d'acqua che divide in due aree distinte la piazza, delimitata ad est da una lunga tettoia lineare, che

raggiunge il margine meridionale divenendo luogo d'ingresso all'area pedonale da viale Falchera. Il progetto esecutivo è stato approvato nel novembre 2000, la spesa prevista è di quasi 5 miliardi di Lire.

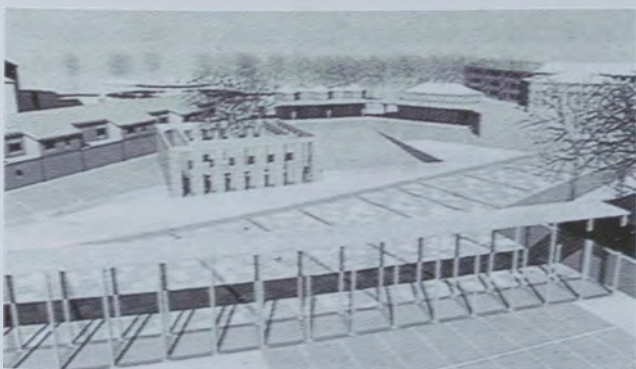
*Piazza Dante Livio Bianco* è uno slargo senza forma che si insinua intorno alla chiesa del Santissimo Redentore (Nicola e Leonardo Mosso, Livio Norzi 1957), contornata da costruzioni diverse, delimitata da una consistente massa alberata verso nord. Le richieste del bando prevedono la realizzazione di un grande spazio pedonale, diviso in aree destinate a spettacoli, sosta, giochi, sport, mantenendo gli alberi presenti ed incrementando le aree verdi. Si richiede inoltre l'inserimento di chioschi o piccoli elementi di arredo urbano. Il progetto vincitore si snoda intorno ad un asse in direzione nord-sud che attraversa diagonalmente la piazza inanellandone i vari settori, divisi con segni netti, linee ortogonali alle geometrie esistenti o al nuovo asse. La zona nord è quella più verde: la massa di alberi fronteggia una collina terrazzata, poi si dirada lasciando spazio alla piazza lastricata tra la chiesa e il liceo, spianata interrotta da un bacino d'acqua, mentre nella parte meridionale l'asse diagonale lambisce il campo sportivo chiuso da un semianello di tribune verdi.

Questo progetto è stato inserito all'interno del progetto per l'area di Mirafiori Nord che è stato ammesso nel novembre 2000 ai finanziamenti del programma Urban II dell'Unione Europea per la rivitalizzazione economica e sociale dei centri urbani e dei quartieri degradati, che si sommeranno ad altri finanziamenti pubblici e privati.

I nuovi concorsi interessano ambiti spazialmente più articolati rispetto ai temi affrontati nella prima serie: il primo riguarda il lungo asse d'inizio Novecento (via Di Nanni) che collega piazza Sabotino alla chiesa di San Bernardino (1866) e agli spazi aperti che la circondano; il secondo si svolge in una serie di luoghi intorno a piazza Guala, da ridisegnare attraverso piccole piazze, vie a traffico limitato, giardini e parcheggi. La consegna della prima fase è avvenuta nel gennaio 2001.

(Luca Barelli)

*Piazza Falchera, progetto di concorso.*



*Piazza Dante Livio Bianco, progetto di concorso.*





## Piazza Valdo Fusi

L'intervento prevede la realizzazione di una piazza-giardino a copertura del futuro parcheggio pubblico sotterraneo e dei locali interrati sotto via San Francesco da Paola.

Il progetto, elaborato dagli architetti Massimo Crotti e Francesco Dolza, con la collaborazione dell'architetto Marie-Pierre Forsans e di Maurizio Marcelli, prevede la sistemazione dei 14000 m<sup>2</sup> dello spazio pubblico secondo un disegno che si può descrivere come un grande e lieve invaso, una valle a forma di impluvio irregolare al cui centro è collocata una *serra - giardino d'inverno* che svolge funzione di accesso pedonale al parcheggio.

Sui lati corti i piani di raccordo si prolungano e si elevano, come due ali, fino a coprire le rampe veicolari del parcheggio e a definire sui quattro angoli altrettanti spazi a destinazione commerciale.

L'area centrale della piazza è pavimentata in pietra secondo un disegno a fasce che accentuano la dimensione più importante, quella longitudinale. Il lastricato prosegue, disponendosi secondo le linee di massima pendenza, su una delle quattro falde inclinate e sulla via adiacente fino alla base degli edifici esistenti.

Le superfici a verde, che insistono su circa 5500 m<sup>2</sup>, si protendono dal nucleo centrale della piazza verso tre dei lati perimetrali alternando campiture di essenze diverse che, proseguendo il disegno della pavimentazione, formano delle istanze differenti per destinazione funzionale e per connotazione estetica.

L'acqua, altro elemento naturale, è presente nelle forme di una cascata che accompagna la scalinata sulla falda pavimentata e di due vasche d'acqua a velo sui lati della *serra-giardino d'inverno*.

Il parcheggio è costituito da due piani interrati per una superficie complessiva di 16900 m<sup>2</sup> e 675 posti

auto; sono inoltre previsti 3300 m<sup>2</sup> di locali interrati a servizio della CCIAA.

L'intervento di riorganizzazione dello spazio pubblico della piazza è lo sviluppo del progetto vincitore del concorso nazionale bandito dalla Città di Torino e dall'ATM nel 1997, nell'occasione il gruppo di progettazione comprendeva anche gli architetti Piero Felisio e Ivano Di Molfetta, per la sistemazione superficiale del progetto preliminare del parcheggio che è compreso nel Piano Urbano dei Parcheggi della città.

Il progetto esecutivo, affidato nel maggio 1998, è stato approvato nel giugno 2000. L'inizio dei lavori è avvenuto a fine gennaio del 2001.

L'importo dei lavori a base d'asta è di circa 23 miliardi di lire, l'opera è finanziata con i contributi della legge 122/89 e con i proventi della sosta a pagamento. (Massimo Crotti)

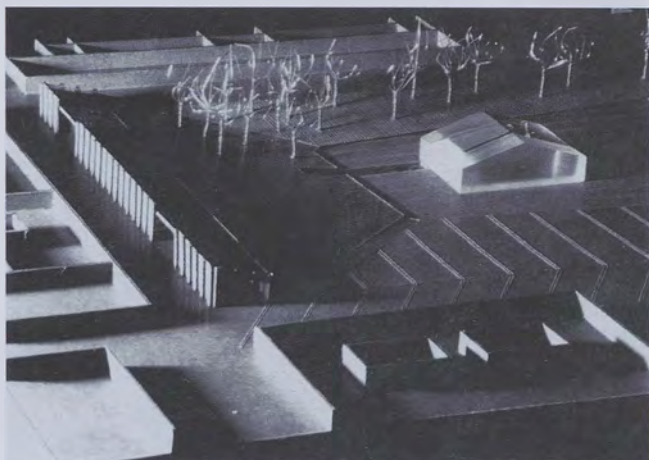
## Undici artisti per il Passante Ferroviario di Torino

Nel 1996 l'Amministrazione Comunale ha affidato a Rudi Fuchs, direttore dello Stedelijk Museum di Amsterdam e primo direttore del Museo d'Arte Contemporanea del Castello di Rivoli, l'elaborazione di un progetto che individuasse, lungo il percorso di superficie del Passante Ferroviario (lotti A, B, C: da corso Turati a corso Vittorio Emanuele II), i luoghi opportuni in cui collocare opere d'arte contemporanea e gli artisti a cui affidare i progetti. Era compresa in questo incarico (in cui Rudi Fuchs, direttore del progetto, era affiancato da Cristina Mundici, curatore) la presentazione dei progetti di massima delle opere d'arte elaborati dagli artisti.

La metodologia adottata da Rudi Fuchs è consistita, in primo luogo, nella scelta dei luoghi, dovendo ogni singola opera essere strettamente connessa all'ambiente in cui sarebbe stata collocata. Si voleva in questo modo sfuggire alla tentazione di commissionare progetti che, per quanto splendidi, venissero pensati esclusivamente in studio senza legame reale con la loro collocazione. L'opera veniva intesa come parte integrante di un ambiente, da progettarsi quindi non solo nel rispetto di un luogo ma, se possibile, immaginando che quella *specifica* opera avrebbe dovuto aggiungere valore (estetico, funzionale, urbanistico ecc.) a quello *specifico* luogo.

A questo scopo, la scelta dei luoghi che sarebbero stati completati da opere d'arte non poteva prescindere da considerazioni di ordine più squisitamente urbanistico e tecnico; fondamentale è stato, anche in questa fase, il contributo degli uffici tecnici dell'Amministrazione Comunale, in particolare di quelli deputati a occuparsi del Passante Ferroviario, e dello Studio Gregotti Associati International.

Progetto di concorso.





Individuate undici possibili collocazioni, è stata immaginata per ogni luogo prescelto una tipologia di opera d'arte che in qualche modo si richiamasse alla tradizione monumentale di Torino, a quella stessa concezione che imponeva di segnare con una scultura luoghi notevoli e punti cruciali del tessuto urbano. A questo ha fatto seguito la scelta dei nomi degli artisti: Giovanni Anselmo, Per Kirkeby, Jannis Kounellis, Luigi Mainolfi, Mario Merz, Giulio Paolini, Giuseppe Penone, Walter Pichler, Michelangelo Pistoletto, Ulrich Rückriem, Gilberto Zorio. Ci è sembrato opportuno, in occasione di una committenza pubblica di tale rilevanza e destinata alla permanenza, riferirsi ad artisti di consolidata esperienza e di riconosciuta fama internazionale, in particolare ad artisti strettamente legati alla città: un omaggio della città ad artisti che l'hanno resa nota nel mondo e, viceversa, un contributo degli artisti alla "loro" città. A costoro sono stati aggiunti alcuni nomi di artisti stranieri la cui attività si connota per la creazione di opere per spazi pubblici.

In considerazione delle particolari caratteristiche della produzione di ogni singolo artista, ad ogni luogo prescelto è stato abbinato il nome di un artista che, a nostro avviso, potesse meglio rispondere alle esigenze imposte dalla collocazione e dalla tipologia dell'opera. Ogni artista ha risposto con entusiasmo e attenzione, particolarmente stimolato dal fatto che si trattava di progettare un'opera per uno spazio pubblico, ricca di implicazioni sul tessuto urbano e quindi sulla vita dei cittadini.

I progetti elaborati dagli artisti, depositati presso il Comune di Torino, sono stati poi oggetto di una mostra tenutasi nel marzo 1998 alla Galleria Civica d'Arte Moderna e Contemporanea (*Artecittà. 11 artisti per il Passante Ferroviario di Torino*), dove, in una esposizione alla cittadinanza di una proposta così complessa e articolata, con forti ricadute sulla sensibilità e sulla percezione dell'ambiente di ognuno, assolutamente innovativa nella sua caratteristica di intervento totale non solo per l'Italia ma anche sul versante internazionale. Più comuni sono state finora, in Italia e all'estero, singoli interventi artistici in spazi pubblici (tra gli ultimi, in ordine di tempo, la scultura di Jannis Kounellis a Napoli al largo Ponte di Tappia e quella di Claes Oldenburg e Coosje van Bruggen in piazzale Cadorna a Milano); eccezionale, in questa vicenda torinese, è l'organicità dell'intervento, che coniuga trasformazione urbanistica e arte in assoluta fusione, e la sua vastità.

Essendo stati completati i lavori nel sottosuolo del lotto B (in corso Mediterraneo, dalla sua confluenza in largo Orbassano a corso Peschiera) ed essendo stata intrapresa la sistemazione delle aree di superficie, verranno contestualmente realizzate le opere progettate per quell'area; si prevede che l'intervento nella sua totalità venga completato per la primavera 2001. Si tratta di una fontana creata e firmata dall'artista Mario Merz, il cui progetto esecutivo è

stato realizzato dall'artista coadiuvato per gli aspetti tecnici dall'ingegner Franco Galvagno e dall'architetto Pier Vincenzo Rinaldi; essa andrà collocata là dove, attualmente, corso Mediterraneo si biforca in corso Lione, chiusura prospettica dell'asse ottico rappresentato dal grande viale che sostituirà corso Castelfidardo e corso Mediterraneo. Questa prima fase dell'intervento di superficie verrà completata da un'opera di Giuseppe Penone, che occuperà il territorio compreso tra corso Peschiera, corso Mediterraneo e corso Ferrucci, mantenendone comunque le caratteristiche di verde pubblico. Opere, quindi, che, conformemente al progetto originale complessivo, hanno caratteristiche diverse a seconda delle esigenze del luogo per cui sono state pensate, e che sono dotate, oltre che di valore estetico, di una particolare qualità che sfiora la funzionalità, per meglio integrarsi nell'ambiente.

(Maria Cristina Mundici)

M. Merz, "Igloo", studio di rivestimento.



## Installazioni d'arte per la ex Fergat

L'intervento di ristrutturazione dell'area ex Fergat, ora centro aggregante di operazioni culturali e sociali, si colloca all'interno di un vasto processo di ristrutturazione in atto nella città centrato sulle ex periferie industriali.

Il Corso di Mass Media dell'Accademia di Belle Arti è intervenuto con un lavoro di rilevazione, analisi e programmazione coordinata fra professore e studenti.



Con gli allievi Alessandro Quaranta, Gianluca Sudano, Marco Callea e Irina Novarese abbiamo portato avanti un lavoro su più livelli: ideazione e progetto del video, riprese e montaggio per un cortometraggio che raccontasse la situazione della fabbrica e il suo processo di restauro e trasformazione in altre funzioni utili all'area urbana: funzioni culturali e sociali.

Il progetto si ampliava poi nella progettazione di una mostra sull'avvenuto restauro e un'ulteriore intervento di decorazione sulla facciata dell'edificio ristrutturato.

Il problema del video-documento è stato collocato all'interno delle problematiche linguistiche sviluppate dal corso: sperimentazione creativa dei linguaggi audiovisivi e applicazione alla forma documentaria di stili innovativi definiti nei campi dell'operare estetico al centro del programmi del corso come la video-arte. L'intervento sulla facciata dell'edificio, con il suo uso di immagini rielaborate della storia dello spazio stesso, crea una linea di rapporto coerente fra luoghi e storia funzioni e ambiente.

L'intera operazione è un esempio di grande interesse delle possibilità di cooperazione fra Comune e Accademia e fra istituzione e privato.

Si apre così la possibilità di interessanti collaborazioni didattiche e operative che portano alla verifica esterna di processi aperti nel corso, a processi di professionalizzazione degli studenti, a ricognizioni nel sociale a cui il corso di mass media è estremamente interessato.

Secondo le possibilità dei nuovi media tecnologici l'intervento urbano è lo spazio per eccellenza di una moderna strategia creativa, e in questo senso l'intervento alla Fergat diventa un punto di riferimento per altre e future iniziative.

(Lorenzo Taiuti)



## Z.U.T. Ambito 8.13 Devalle

Studio Unitario d'Ambito e Piano Esecutivo Convenzionato relativo al sub-ambito U1

Lo Studio Unitario, finalizzato alla suddivisione dell'ambito in due distinti sub-ambiti di intervento (denominati U1 e U2), ha introdotto modifiche alle indicazioni planivolumetriche fornite dal P.R.G.

Il nuovo assetto planivolumetrico, determinato dallo Studio Unitario per il sub-ambito U1 prevede l'organizzazione della relativa capacità edificatoria prevalentemente in affaccio al corso Trapani, a sottolineare la continuità urbana consolidata della zona.

In particolare, all'angolo con via Monginevro è previsto un fabbricato con tipologia a piastra, preposto ad ospitare la destinazione "attività di servizio alle persone ed alle imprese", in protendimento del quale sarà realizzata sul corso Trapani la cortina edilizia, articolata in 10 e 8 piani fuori terra, interrotta centralmente da un ampio accesso, di circa m 35, all'area attrezzata a verde pubblico.

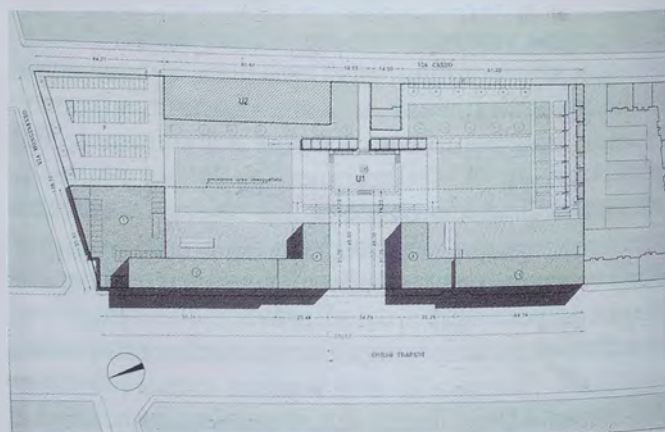
Sulla via Carso, in analogia con il fabbricato esistente esterno all'ambito, è previsto un edificio a 4 piani fuori terra relativo all'attuazione del sub-ambito U2.

L'indice di edificabilità territoriale  $0,7 \text{ m}^2 \text{ SLP} / \text{m}^2 \text{ ST}$ , è stato elevato nel sub-ambito U1 a  $0,8 \text{ m}^2 \text{ SLP} / \text{m}^2 \text{ ST}$  in quanto in esso si prevede di trasferire le utilizzazioni edificatorie generate da aree a Parco urbano e fluviale (P.24).

Gli oneri di urbanizzazione dovuti per l'attuazione del sub-ambito U1 sono pari a L. 3.676.175.000 circa salvo quanto sarà meglio precisato al momento del rilascio delle singole concessioni edilizie. Nello stesso sub-ambito saranno realizzate a scemputo degli oneri le opere consistenti, sommariamente, nella realizzazione: del verde pubblico, degli spazi attrezzati per il gioco e lo sport, dei parcheggi pubblici e delle opere di confine; di elementi di arredo urbano; delle aree verdi private assoggettate all'uso pubblico; di reti fognarie e di illuminazione pubblica relative al verde, ai parcheggi ed agli spazi assoggettati all'uso pubblico.

L'importo complessivo di tali opere è di L. 2.184.534.000 circa, salvo ulteriori definizioni in sede di progettazione esecutiva.

(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)





I dati tecnici fondamentali relativi al dimensionamento sono i seguenti:  
Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 25.360  
SLP edificabile m<sup>2</sup> 20.120  
di cui: residenziale m<sup>2</sup> 17.240  
ASPI m<sup>2</sup> 2.880  
Abitanti teorici insediabili n 507  
Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 17.721  
di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 14.471; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 3.304  
Aree a parco cedute alla Città m<sup>2</sup> 47.360  
Lo Studio Unitario d'Ambito è stato approvato dal C.C. in data 24/07/1996.  
Il Piano Esecutivo Convenzionato del sub-ambito U1 è stato approvato dal C.C. in data 01/06/1998.

## Z.U.T.Ambito 8.14 Gardino

*La trasformazione dell'ambito è articolata in tre diversi sub-ambiti di intervento (già definiti in sede di Variante anticipatrice n.63 Gardino approvata con D.G.R. n. 5-43161 del 14.2.95). Detta Variante è individuata nel vigente P.R.G. come ambito di trasformazione 8.14 Gardino compreso tra corso Trapani, via Lancia, via Isonzo e corso Rosselli. Concessione Convenzionata*

### Sub-ambito U1

Il progetto è costituito dall'inserimento di una quinta edilizia articolata prospettante il c.so Trapani, formata da quattro blocchi distinti in modo da creare un'asse centrale che collega il Parco Ruffini (area attrezzata a verde) con Largo S. Paolo, direttrice sulla quale si costituisce la simmetria dell'intervento.

In particolare verranno realizzati due blocchi edilizi più consistenti a dieci piani f.t. che si collocano alle due estremità attestandosi sul c.so Trapani, diversamente da quelli interni che ne sono separati da un filtro verde e ripiegano verso l'interno, uno a forma di "elle" e l'altro a formare un'ampia esedra. Questi fabbricati costituiscono due ali laterali all'interno delle quali si inseriscono i corpi centrali (a sei e dieci piani f.t.) arretrati rispetto al corso e sagomati in modo da suggerire un invito centrale al complesso edilizio.

L'intervento edilizio si completa all'angolo tra le vie Isonzo e G. Lancia con la realizzazione di un fabbricato con tipologia a piastra preposto ad ospitare attività di commercio-grande distribuzione.

Il progetto delle opere di urbanizzazione dell'area comprende la realizzazione della nuova viabilità, della rete tecnologica dei servizi, dei parcheggi pubblici a raso ed interrati, la sistemazione delle aree verdi e l'illuminazione pubblica relativa alle strade ed al parcheggio.

L'importo complessivo delle opere sopraindicate, determinato in sede di progettazione esecutiva, è di L. 7.908.318.000 circa. Gli oneri di urbanizzazione dovuti sono pari a L. 9.800.000.000 circa, salvo quanto sarà meglio precisato al momento del rilascio delle singole concessioni edilizie.

I dati tecnici fondamentali dell'intervento, che troverà attuazione mediante il rilascio di sei concessioni edilizie, sono i

seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 57.862  
SLP edificabile m<sup>2</sup> 43.465  
di cui: residenziale m<sup>2</sup> 32.402  
ASPI m<sup>2</sup> 5.063  
Commercio - grande distribuzione m<sup>2</sup> 3.000  
Abitanti teorici insediabili n 953  
Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 41.081  
di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 32.408; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 7.156; aree per viabilità m<sup>2</sup> 1.517  
La Concessione Convenzionata relativa all'intervento commercio - grande industria è stata approvata dal C.C. in data 28/10/1996.  
La Concessione Convenzionata relativa all'intervento residenziale è stata approvata dal C.C. in data 20/01/1997.

### Sub-ambito U2

Nel sub-ambito U2 verrà realizzato, mediante il rilascio di una concessione edilizia, un edificio in linea a 5 piani fuori terra totalmente destinato a residenza.

Nell'area ceduta a servizi, con successivo provvedimento (ancora in fase di predisposizione), si realizzeranno le seguenti opere di urbanizzazione a scomputo: parcheggio pubblico, reti di fognatura e illuminazione pubblica relative al parcheggio e allo spazio attrezzato per la sosta e lo svago.

L'importo complessivo di tali opere è di L. 412.360.000 circa, salvo ulteriori definizioni in sede di progettazione esecutiva.

Gli oneri complessivi di urbanizzazione primaria e secondaria ammontano a L. 473.656.000 circa.

I dati tecnici dell'intervento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 3.562  
SLP edificabile m<sup>2</sup> 2.493  
Abitanti teorici insediabili n 73  
Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 1.900  
La Concessione Convenzionata è stata approvata dal C.C. in data 19/12/1996.

### Sub-ambito U3

Al momento non è oggetto di proposte di trasformazione. (Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)

## A.T.S.Ambiti 6d Tangenziale Ovest e 6e Tangenziale Est

*Studio Unitario d'Ambito e Concessione Convenzionata relativa al sub-ambito 1*

L'approvazione dello Studio Unitario, che suddivide l'intera area degli ambiti in due distinti sub-ambiti di intervento, ha consentito alla proprietà, del sub-ambito 1, di realizzare un intervento di edilizia residenziale in parte agevolata (compreso nel 7° biennio del Programma di Edilizia Agevolata ex-Legge 457/78).

L'Amministrazione Comunale, ha fatto proprio lo



Studio Unitario d'Ambito, ravvisando nell'attuazione del Programma di Edilizia Agevolata previsto e finanziato, indubbie motivazioni di interesse pubblico.

Il progetto prevede la realizzazione di quattro edifici a 5 piani fuori terra, con destinazione totalmente residenziale, allineati parallelamente alla nuova strada che si attesta sulla st. S. Mauro.

Le aree cedute, sono destinate a servizi (spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport ad attrezzature di interesse comune) ed alla viabilità come indicato nelle schede normative di PRG.

Con l'intervento privato, relativo al sub-ambito I, non sono state realizzate opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri.

Gli oneri complessivi di urbanizzazione primaria e secondaria, relativi al sub-ambito I, ammontano a L. 265.600.000 circa.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali relativi al dimensionamento, complessivo per gli ambiti 6d - 6e, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 50.150

di cui: proprietà privata m<sup>2</sup> 46.826; proprietà Città m<sup>2</sup> 3.324

SLP edificabile m<sup>2</sup> 11.479

abitanti teorici insediabili n 337

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 37.460

Aree per viabilità m<sup>2</sup> 3.660

Lo Studio Unitario d'Ambito è stato approvato dal C.C. in data 11/11/1996.

La Concessione Convenzionata per l'attuazione del sub-ambito I è stata approvata dal C.C. in data 15/09/1997.

## Z.U.T. Ambito 9.26 Gft

*Studio Unitario d'Ambito e Piano Esecutivo Convenzionato relativo al sub-ambito I*

L'ambito, interessa una porzione di isolato compreso tra i corsi Giulio Cesare, Vercelli e la via Carmagnola e presenta una situazione edilizia differente sulle due proprietà, infatti l'area di proprietà GFT è occupata da un fabbricato nel quale è attualmente svolta attività di commercializzazione, mentre la proprietà interessata all'immediata trasformazione è occupata da edifici industriali in stato di abbandono.

La proposta progettuale, alternativa a quella fornita dal PRG, scaturisce dalle reali possibilità operative condizionate dal succitato stato oggettivo dei luoghi. Sul fronte del corso Giulio Cesare è prevista la costruzione di due edifici simmetricamente disposti, ad otto piani fuori terra. Quello sito nel sub-ambito I è collocato in aderenza al fabbricato esistente a chiusura dell'attuale frontespizio cieco; quello sito nel sub-ambito 2 è isolato ed è collocato ad una distanza tale da garantire la tutela dei connotati architettonici della confinante "Casa Aurora".

L'edificazione si completa sul lotto fondiario posto

lungo la via Carmagnola e il corso Vercelli ove sono previsti due fabbricati articolati in volumi gradonati, di altezza variabile da 5 a 10 piani fuori terra, uno prospettante l'area a verde pubblico in progetto ed il secondo sul corso Vercelli, con risvolto sulla via Carmagnola.

Con l'attuazione del sub-ambito I, saranno realizzate direttamente a scomputo degli oneri le opere di urbanizzazione primaria, spazi attrezzati a verde per il gioco e lo sport e le relative reti di fognatura ed illuminazione pubblica.

L'importo complessivo di tali opere è di L. 1.501.341.000 circa, salvo migliore definizione in sede di progettazione esecutiva. L'ammontare complessivo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria relativi al sub-ambito I è pari a L. 2.513.000.000 circa.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 20.982

SLP edificabile m<sup>2</sup> 14.687

di cui: residenziale m<sup>2</sup> 13.612

ASPI m<sup>2</sup> 1.075

Abitanti teorici insediabili n 400

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 13.176

di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 11.776; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 1.400

Lo Studio Unitario d'Ambito è stato approvato dal C.C. in data 02/12/1996.

Il Piano Esecutivo Convenzionato è stato approvato dal C.C. in data 20/10/97.

## Z.U.T. Ambito 13.7 Docks Nord

*Piano Esecutivo Convenzionato*

Il progetto planivolumetrico propone la realizzazione di tre fabbricati isolati, articolati in volumi gradonati con altezza massima 11 piani fuori terra, con impianto planimetrico a corte aperta posti in asse alle vie Petitti, Canova e Tiziano, arretrati di mt 11 rispetto al filo della via Muratori.

Le aree destinate dal PEC a servizi pubblici sono rappresentate da: verde a nord e a sud dell'ambito, quest'ultimo a completamento del giardino pubblico confinante; da parcheggi, realizzati rispettivamente a ridosso del cavalcavia di c.so Dante e tra i corpi di fabbrica degli edifici in progetto; da un viale pedonale sul lato ovest di via Muratori di collegamento funzionale tra le aree verdi, e da un percorso, a fini manutentivi, posto a ridosso delle aree ferroviarie.

L'ammontare degli oneri di urbanizzazione dovuti è pari a L. 5.352.619.000 circa. Saranno realizzate direttamente a scomputo degli oneri le seguenti opere di urbanizzazione primaria: verde, parcheggi pubblici, servizi sulle aree assoggettate ad uso pubblico, reti di fognatura bianca e completamento



della fognatura nera, illuminazione pubblica relativa al verde ai parcheggi ed agli spazi assoggettati all'uso pubblico.

L'importo complessivo di tali opere è pari a L. 2.661.108.000 circa.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento, che troverà attuazione mediante il rilascio di tre concessioni edilizie, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 38.006

di cui: proprietà privata m<sup>2</sup> 37.464; proprietà Città m<sup>2</sup> 542

SLP edificabile m<sup>2</sup> 26.604,20

di cui: residenziale m<sup>2</sup> 24.475,86

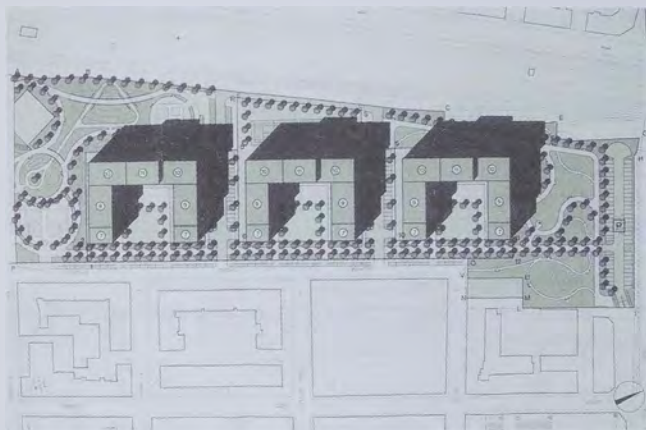
ASPI m<sup>2</sup> 2.128,34

Abitanti teorici insediabili n 720

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 23.650

di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 18.070; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 5.038

Il Piano Esecutivo Convenzionato è stato approvato dal C.C. in data 01/05/1998.



## A.T.S. Ambito 8i S. Michele

*Studio Unitario d'Ambito e Concessione Convenzionata relativa al sub-ambito 1*

L'ambito 8i S. Michele è articolato in due aree contigue separate dalla via Sacra di S. Michele. La prima occupa gran parte dell'isolato compreso tra le vie S. Antonino, Sacra di S. Michele, dal c.so Peschiera e da proprietà private e corrisponde all'area ex Capamianto, l'altra, occupa parte dell'isolato contiguo compreso tra le vie S. Antonino, S. Ambrogio, Bardonecchia e Sacra di S. Michele.

Spesso l'esigenza di rinnovare e riqualificare queste parti di Città, si associa alla necessità di veri e propri interventi di risanamento e bonifica quando negli impianti produttivi abbandonati si riscontra la presenza di materiali in qualche misura inquinanti. Una condizione di questo genere si è verificata nel caso dello stabilimento della ex Capamianto, un impianto la cui attività è cessata da oltre 25 anni,

dove una serie di verifiche hanno messo in luce la presenza di materiali contenenti fibre di amianto.

Si è posta quindi l'esigenza di procedere con tempestività alla bonifica dell'area contestualmente alla sua trasformazione (così come richiesto dalla proprietà), secondo le indicazioni fornite dal nuovo PRG.

In considerazione dell'interesse di carattere generale che riveste la suddetta bonifica e sistemazione dell'ambito, lo Studio Unitario, che suddivide l'ambito in due sub-ambiti coincidenti con le due aree sopradescritte, è stato proposto dal Comune in applicazione dell'art. 7 punto B) delle NUEA.

Il progetto edilizio relativo al sub-ambito 1 prevede la realizzazione di un edificio a 10 piani fuori terra sul prolungamento virtuale della via Quart a chiusura dell'isolato esterno all'ambito; la sistemazione dell'area ceduta a servizi sarà inizialmente a "verde e parcheggi", rinviando ad una successiva fase di verifica, l'eventuale realizzazione di una nuova sede per l'istruzione superiore indicata nella scheda normativa del PRG.

Gli oneri complessivi di urbanizzazione primaria e secondaria relativi al sub-ambito 1, ammontano a L. 1.720.262.000 circa, salvo quanto sarà meglio precisato in sede di rilascio della concessione edilizia.

Il costo delle opere di urbanizzazione da realizzare a scomputo con l'attuazione del sub-ambito 1 è stato stimato in L. 1.148.751.000 circa. Tali opere riguardano essenzialmente: la formazione del verde pubblico e dei parcheggi pubblici, la rete di raccolta delle acque piovane, l'illuminazione pubblica relativa al verde ed ai parcheggi, il rifacimento del marciapiede.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali relativi al dimensionamento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 27.579

SLP edificabile m<sup>2</sup> 13.188\*

Abitanti teorici insediabili n 311

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 22.063

\* la SLP relativa al sub-ambito 2 corrisponde a una stima di massima, in quanto la SLP esistente che concorre all'incremento dell'indice territoriale non è stata rilevata

Lo Studio Unitario d'Ambito è stato approvato dal C.C. in data 11/03/1996.

La Concessione Convenzionata del sub-ambito 1 è stata approvata dal C.C. in data 03/03/1997.

## Z.U.T. Ambito 5.15 Adda 1

*Piano Esecutivo Convenzionato*

L'area, occupata da edifici industriali dismessi e da una palazzina per uffici connessa, individuata dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici di Torino come edificio di valore documentario da salvaguardare, costituisce l'ambi-



to di trasformazione 5.15 - Adda 1, compreso tra le vie Villar, Adda, Ticino ed il corso Venezia.

La presenza del suddetto vincolo, che ha mutato le condizioni per l'attuazione dell'ambito, ha reso necessaria la predisposizione di un Piano Esecutivo Convenzionato (PEC).

Nell'ambito è prevista la realizzazione di due nuovi edifici a 9 e 5 piani fuori terra e la conservazione di una porzione del suddetto fabbricato esistente, previa richiesta di tre distinte concessioni edilizie.

Saranno realizzate direttamente a scomputo degli oneri di urbanizzazione, le seguenti opere di urbanizzazione primaria: verde pubblico con relativo impianto di irrigazione, parcheggio lungo via Adda, reti di fognatura e illuminazione, arredo urbano. L'importo complessivo di tali opere è di L. 421.819.000 circa, salvo migliore definizione in sede di progettazione esecutiva.

L'ammontare complessivo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria è di L. 756.155.000 circa. (*Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate*)

I dati tecnici fondamentali dell'intervento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 6.204,92

SLP edificabile m<sup>2</sup> 3.999,95

di cui: residenziale m<sup>2</sup> 3.232,90

ASPI m<sup>2</sup> 767,05

Abitanti teorici insediabili n 95

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 3610,70

di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 2610,24; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 1000,46

Il Piano Esecutivo Convenzionato è stato approvato dal C.C. in data 02/03/1998

## Zona Urbana Consolidata Via Tofane

*Concessione Convenzionata*

L'area situata in via Tofane 33/35 è destinata dal PRG a zona urbana consolidata residenziale mista di tipo M1 con indice di densità fondiaria pari a 1.35 m<sup>2</sup> SLP/m<sup>2</sup> ST. La superficie della proprietà di m<sup>2</sup> 4.410, consente una edificabilità superiore a 4.000 m<sup>2</sup> di S.L.P. da attuarsi con intervento di nuovo impianto subordinato alla stipulazione di una convenzione con contestuale cessione di aree a servizi.

La proposta progettuale è imperniata sull'ideazione progettuale della cortina edificata posta sul lato sud della via Tofane, da realizzare mediante la creazione di spazi pubblici collocati sull'ideale protendimento della via Fossati all'interno dell'area stessa.

Tale ideale protendimento che identifica anche l'asse generatore della composizione sul quale si articolano simmetricamente gli spazi pubblici ed i volumi di nuova edificazione, tende ad assolvere due specifiche funzioni:

di configurarsi, nella sua proposizione di piazzetta aperta sulla via Tofane come spazio di relazione e di

servizio anche per la limitrofa Scuola Media e contemporaneamente di costituire palese "segno" di identificazione dell'accesso (attraverso il portale previsto nel nuovo fabbricato) alla retrostante area a verde pubblico che si intende realizzare. L'intervento edilizio prevede la realizzazione di un corpo di fabbrica a destinazione residenziale articolato in volumi di varia altezza generati da una pianta a forma di "C" attestata su via Tofane.

Saranno realizzate direttamente a scomputo degli oneri di urbanizzazione, le seguenti opere di urbanizzazione primaria: verde pubblico attrezzato, arredo urbano, reti di fognatura, illuminazione e pavimentazione del sedime viario antistante il lotto. L'importo complessivo di tali opere è di L. 1.309.019.000 circa, salvo migliore definizione in sede di progettazione esecutiva. L'ammontare complessivo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria è di L. 1.090.391.000 circa. La differenza tra gli oneri da corrispondere e il costo delle opere è a carico dei soggetti attuatori.

(*Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate*)

I dati tecnici fondamentali dell'intervento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 4.410

SLP edificabile m<sup>2</sup> 5.816,16

Abitanti teorici insediabili n 171

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 4.277

di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 556,40; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 1.197; monetizzate m<sup>2</sup> 2.523,60

Aree cedute extra standards (piazzetta) m<sup>2</sup> 432,60

La Concessione Convenzionata è stata approvata dal C.C. in data 03/03/1997.

## Z.U.T. Ambito 9.21 Rivoira

*Studio Unitario d'Ambito e Piano Esecutivo Convenzionato relativo al sub-ambito 1*

Lo Studio Unitario, considerata la presenza all'interno del perimetro dell'ambito di attività artigianali la cui rilocalizzazione non è attualmente possibile, suddivide l'ambito 9.21 Rivoira (compreso tra il corso Belgio ed il corso Brianza) in 2 sub-ambiti di intervento, in grado di garantire la trasformazione degli stessi in tempi differenziati.

L'alternativa progettuale contenuta nel presente Studio Unitario, consente la realizzazione di edifici da 4 a 7 piani fuori terra lungo i corsi Belgio e Brianza aperti sui retrostanti spazi pubblici, adottando caratteri tipologico-formali in grado di costituire un adeguato "fondale" alle aree pubbliche derivanti dalla trasformazione.

L'ammontare degli oneri di urbanizzazione dovuti per l'attuazione del sub-ambito 1 è pari a L. 1.778.933.000 circa, salvo quanto sarà meglio precisato al momento del rilascio delle singole concessioni edilizie. Saranno realizzate nello stesso sub-ambi-



to, direttamente a scomputo degli oneri, le seguenti opere di urbanizzazione primaria: verde pubblico, spazi attrezzati per il gioco e lo sport, aree a parcheggio, reti di fognatura ed illuminazione pubblica. L'importo complessivo delle opere di cui sopra è di L. 1.252.020.000 circa, salvo ulteriore definizione in sede di progettazione esecutiva.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 12.188

SLP edificabile m<sup>2</sup> 8.531,60

Abitanti teorici insediabili n 251

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 7.578,64

di cui: cedute m<sup>2</sup> 5.999,84; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 1.578,80

Lo Studio Unitario d'Ambito è stato approvato dal C.C. in data 29/09/1997.

Il Piano Esecutivo Convenzionato del sub-ambito 1 è stato approvato dal C.C. in data 24/07/1998.



## A.T.S. Ambito 12m Saint Gobain

*Piano Esecutivo Convenzionato*

L'area occupata dallo stabilimento di produzione vetri della Saint Gobain (che ha cessato l'attività nel 1994) è compresa tra via Filadelfia e via Gorizia.

Il progetto prevede la trasformazione dell'ambito con edificazione residenziale con un numero di piani fuori terra più elevato (da 6 a 9 più pilotis) rispetto a quelli previsti nella relativa scheda normativa.

Con l'attuazione dell'intervento edilizio privato, non vengono realizzate opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri in quanto il P.R.G. individua nell'ambito opere di urbanizzazione secondaria e precisamente "Aree per attrezzature d'interesse comune e Aree per parcheggi" la cui realizzazione dovrà essere definita, in sede progettuale anche con l'individuazione da parte dell'Amministrazione comunale delle attrezzature specifiche.

L'ammontare complessivo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria è pari a L. 943.190.000 circa, salvo migliore definizione in sede di rilascio della concessione edilizia.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 11.452

SLP edificabile m<sup>2</sup> 5.267

Abitanti teorici insediabili n 155

Aree per servizi pubblici cedute m<sup>2</sup> 9.182

Il Piano Esecutivo Convenzionato è stato approvato dal C.C. in data 20/10/97.

## A.T.S. Ambiti 8t Le Chiuse Nord e 8u Le Chiuse Sud

*Piano Esecutivo Convenzionato*

Il PEC propone la dislocazione dell'edificazione privata in posizione angolare lungo gli allineamenti delle vie Le Chiuse e Vagnone modificando le indicazioni di azionamento dettate dal PRG per l'ambito 8t che prevedevano, viceversa, l'edificazione lungo la sola via Vagnone, destinando l'area posta all'angolo delle due vie ad accogliere attrezzature d'interesse comune.

La variazione è risultata necessaria in quanto le capacità edificatorie generate dagli ambiti e la quantità di SLP in essi esistente (m<sup>2</sup> 927), non trovavano appropriata dislocazione nell'area di concentrazione individuata dal PRG senza penalizzare la limitrofa area a servizi.

Le aree cedute gratuitamente alla Città, saranno destinate a spazi pubblici per il gioco e lo sport (intero ambito 8u) ed a attrezzature di interesse comune (parte ambito 8t).

La proposta di PEC prevede la costruzione di un unico edificio a 5 piani fuori terra senza realizzare direttamente le opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri.

Gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria per le destinazioni ammesse dal PRG ammontano a L. 407.718.000 circa, salvo quanto sarà meglio precisato in sede di rilascio della concessione edilizia.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 5.184

SLP edificabile m<sup>2</sup> 2.152

di cui: residenziale m<sup>2</sup> 1.722

ASPI m<sup>2</sup> 430

Abitanti teorici insediabili n 51

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 4.148

Il Piano Esecutivo Convenzionato è stato approvato dal C.C. in data 27/04/1998.



## Z.U.T. Ambito 12.1 Pons e Cantamessa

Concessione Convenzionata

L'impianto urbanistico, aderendo alla soluzione proposta nella cartografia e nella scheda del PRG, ha previsto di concentrare l'edificazione su corso Racconigi e via Lussimpiccolo attraverso la realizzazione di un edificio residenziale ad 8 e 6 piani su pilotis e individua l'area a servizi nella parte restante che è porzione dell'ambito con affaccio su via Malta e via Lussimpiccolo.

L'indice di edificabilità territoriale  $0,7 \text{ m}^2 \text{ SLP/m}^2 \text{ ST}$ , è stato elevato a  $0,79 \text{ m}^2 \text{ SLP/m}^2 \text{ ST}$  in quanto si prevede di trasferire le utilizzazioni edificatorie generate dalle porzioni da aree a parco urbano e fluviale.

Con l'attuazione dell'intervento non vengono realizzate opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri.

Sono in corso di valutazione, da parte dell'Amministrazione, le proposte relative alla realizzazione di parcheggi pubblici e di un centro polivalente per attività culturali e ricreative nelle aree cedute.

Gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria dovuti ammontano a L. 1.184.785.000 circa, salvo quanto sarà meglio precisato al rilascio della concessione edilizia.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento, che troverà attuazione mediante il rilascio di una sola concessione edilizia, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (ST)  $\text{m}^2 8.011,93$

SLP edificabile  $\text{m}^2 6.319,59$

Abitanti teorici insediabili n 186

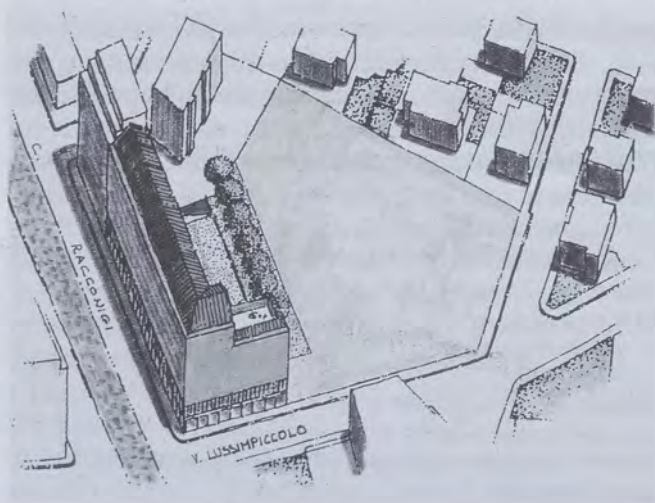
Aree per servizi pubblici  $\text{m}^2 5.454,93$

di cui: cedute alla Città  $\text{m}^2 4.770,07$ ; assoggettate all'uso pubblico  $\text{m}^2 683,96$

Aree a Parco cedute alla Città  $\text{m}^2 14.236,50$

di cui: Parco P.28  $\text{m}^2 2.596,50$ ; Parco P.33  $\text{m}^2 11.640$

La Concessione Convenzionata è stata approvata dal C.C. in data 27/04/1998



## Z.U.T. Ambito 9.27 Ferrari

Studio Unitario d'Ambito e Piano Esecutivo Convenzionato relativo al sub-ambito 1

Tale ambito, delimitato dalle vie Bologna, Ferrari, Tollegno e Benaco è caratterizzato per la maggiore estensione da un'area libera che presenta condizioni di immediata trasformabilità, mentre una porzione è occupata da edifici residenziali.

La suddetta situazione ha determinato di fatto un impedimento alla "trasformazione unitaria", rendendo necessaria la predisposizione di uno Studio Unitario con l'individuazione di tre sub-ambiti di intervento.

Il nuovo assetto planivolumetrico, corrisponde alle reali possibilità operative insite nello stato di fatto dell'area e presenta essenzialmente le seguenti caratteristiche:

- formazione di una cortina edificata a forma di U allungata, aperta verso via Bologna ed attestata sugli allineamenti delle vie Ferrari, Tollegno, Benaco in modo da integrare i sub-ambiti in un unico organismo edilizio con disegno unitario;
- articolazione dei volumi degli edifici con andamento degradante verso via Bologna e numero dei piani variabile da tre a cinque fuori terra;
- organizzazione dell'area a servizi pubblici in due settori, di cui in affaccio prevalentemente su via Bologna e l'altro incuneato all'interno della U edificata;
- percorso pedonale longitudinale di attraversamento delle aree a servizi che costituisce l'asse teorico della composizione planimetrica complessiva;
- ampio portale (assoggettato all'uso pubblico) su via Tollegno, che sottolinea la permeabilità alla fruizione pubblica dell'area a servizi più interna.

Saranno realizzate direttamente a scomputo degli oneri di urbanizzazione, con l'attuazione del sub-ambito 1, le seguenti opere di urbanizzazione primaria: spazi a parco gioco e sport e relative reti di fognatura e illuminazione pubblica; formazione del tratto di marciapiede mancante su via Benaco.

L'importo complessivo di tali opere è di L. 532.461.000 circa, salvo migliore definizione in sede di progettazione esecutiva. L'ammontare complessivo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria relativi al sub-ambito 1 è pari a L. 604.788.000 circa.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali relativi al dimensionamento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.)  $\text{m}^2 6.431$

SLP edificabile  $\text{m}^2 4.501,7$

Abitanti teorici insediabili n 132

Aree per servizi pubblici  $\text{m}^2 3.943,1$

di cui: cedute alla Città  $\text{m}^2 3.019,1$ ; assoggettate all'uso pubblico  $\text{m}^2 924$

Lo Studio Unitario d'Ambito è stato approvato dal C.C. in data 27/04/1998.

Il Piano Esecutivo Convenzionato del sub-ambito 1 è stato approvato dal C.C. in data 12.06.2000.



## Z.U.T. Ambito 9.17 Mongrando

*Piano Esecutivo Convenzionato*

Le due aree comprese tra le vie Oropa, Andorno, Mongrando, Varallo ed il c.so Tortona, costituiscono la Zona Urbana di Trasformazione – ambito 9.17 Mongrando.

La soluzione progettuale, nell'isolato parzialmente costruito, prevede: una maggiore concentrazione di volumi edificati sul lato prospettante il corso Tortona con un fabbricato a 11 piani fuori terra, mentre, lungo la via Mongrando, sono previsti altri due edifici ambedue a 5 piani fuori terra.

Tale soluzione, diversamente da quella indicata dal P.R.G., consente di aprire l'isolato in affaccio alle vie Varallo e Oropa, garantendo una maggiore fruibilità, anche visiva, alle aree a servizi pubblici e assoggettate all'uso pubblico localizzate al suo interno.

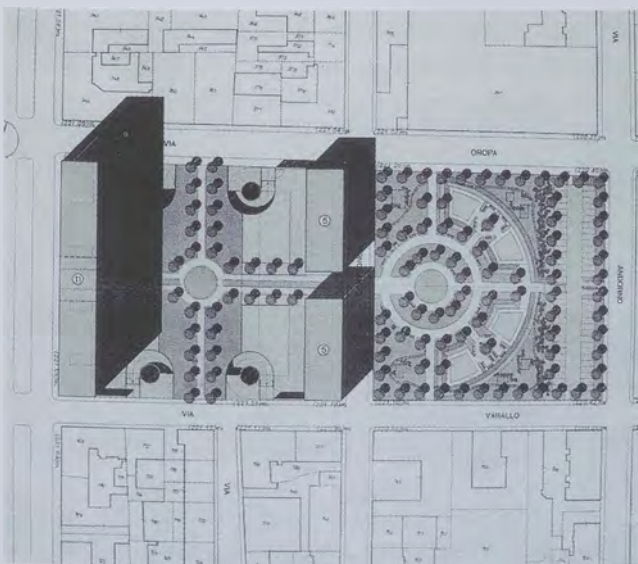
L'altro isolato è interamente destinato a servizi pubblici.

Nei due isolati è inoltre prevista la recinzione degli spazi destinati a verde, ed in particolare, per gli spazi interni all'isolato costruito, la recinzione comprende anche i lotti a verde privato, incrementando in tal modo gli spazi di pubblica fruizione.

Saranno realizzate direttamente a scomputo degli oneri di urbanizzazione, le seguenti opere di urbanizzazione primaria: verde pubblico, parcheggio a raso con accesso da via Andorno, parte dei marciapiedi, reti di fognatura, potenziamento rete acquedotto, illuminazione delle aree verdi e del parcheggio.

L'importo complessivo di tali opere è di L. 1.443.954.000 circa, salvo migliore definizione in sede di progettazione esecutiva. L'ammontare complessivo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria è pari a L. 2.435.816.000 circa.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*



I dati tecnici fondamentali dell'intervento, che troverà attuazione mediante il rilascio di quattro concessioni edilizie, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 16.765

SLP edificabile m<sup>2</sup> 11.735

di cui: residenziale m<sup>2</sup> 9.388

ASPI m<sup>2</sup> 2.347

Abitanti teorici insediabili n 276

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 10.460

di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 9.900; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 560

Il Piano Esecutivo Convenzionato è stato approvato dal C.C. in data 1/06/1998.

## A.T.S. Ambito 16n Podgora

*Concessione Convenzionata*

L'ambito comprende al suo interno anche un tratto della via Monte Pasubio di proprietà comunale che a norma dell' art. 20 delle NUEA non ha capacità edificatoria ed è escluso dal computo delle aree da cedere per standards.

La trasformazione dell' ambito prevede la realizzazione di un corpo di fabbrica a quattro piani su pilotis posto sul filo della via Podgora all' angolo con la via Sidoli, in conformità alle indicazioni della scheda normativa del PRG che fissa l'allineamento del fabbricato in parallelo alla via Podgora con un massimo di 5 piani. L' area di concentrazione dell' edificio rispetta la localizzazione individuata dalle planimetrie di PRG in scala 1:5000, pur non essendo totalmente occupata dal lotto privato in dipendenza della modesta quantità di SLP generata dall' ambito.

È prevista la cessione gratuita a favore del Comune di Torino di un'area di m<sup>2</sup> 4.352,55 quasi totalmente destinata a servizi pubblici (attrezzature di interesse comune), tranne un piccolo tratto della via Podgora, ancora di proprietà privata, destinata alla viabilità.

È altresì, prevista la cessione a titolo gratuito delle restanti aree esterne all' ambito, poste sui sedimi stradali di via Sidoli e via Guala già di fatto sistemate ed asservite all'uso pubblico, nonché quelle poste sulla via Podgora già "comunalizzata" con Delibera C.C. 5/6/72.

Con l'intervento privato non vengono realizzate opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri dovuti.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell' intervento, che troverà attuazione mediante il rilascio di una concessione edilizia, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 5.735,02

di cui: proprietà privata m<sup>2</sup> 5.440,02; proprietà Città m<sup>2</sup> 295

SLP edificabile m<sup>2</sup> 1.269,34

Abitanti teorici insediabili n 37

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 3.981

Aree per viabilità m<sup>2</sup> 371,55

La Concessione Convenzionata è stata approvata dal C.C. in data 1/06/1998.



## A.T.S. Ambiti 16h Tazzoli e 16m Faccioli Sud

*Studio Unitario d'Ambito e Piano Esecutivo Convenzionato relativo al sub-ambito U1*

Lo Studio Unitario approvato articola la trasformazione in due sub-ambiti di intervento ed in particolare modifica l'azzonamento proposto dal PRG, prevedendo di realizzare le utilizzazioni edificatorie generate da entrambi gli ambiti sul solo ambito 16h Tazzoli anziché sull'ambito 16m Faccioli sud anche al fine di consentire la rilocalizzazione degli interventi di edilizia agevolata-convenzionata relativi all'accordo di programma Sangone-Imperia, in un'ottica di continuità del disegno urbano.

L'attuazione dei sub-ambiti avverrà attraverso la formazione di due distinti Piani Esecutivi Convenzionati (PEC).

Le utilizzazioni edificatorie complessive (sub U1 + sub U2) verranno organizzate in un edificio a 11 piani f.t. (10 piani + piano pilotis) da realizzare in fregio al c.so Unione Sovietica sull'allineamento previsto dal PRG per tale corso e per un breve risvolto sul corso Tazzoli.

Con l'intervento edilizio privato non saranno realizzate, a scomputo degli oneri dovuti, le opere di urbanizzazione, in quanto gli orientamenti dell'Amministrazione, relativi alle previsioni di utilizzo delle aree cedute, prevedono la realizzazione di un parcheggio di interscambio (progetto linea 4 curato dalla Divisione Ambiente e Mobilità). Sulla base delle indicazioni progettuali fornite dal PEC gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria dovuti ammontano a circa L. 1.227.722.000.

Le aree da cedere per la realizzazione dei servizi pubblici sono costituite, con l'attuazione del sub-ambito U1, da una consistente quota dell'ambito 16h e da una porzione dell'ambito 16m destinato interamente a servizi con l'attuazione del sub-ambito U2.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali relativi al dimensionamento, complessivo per gli ambiti 16h e 16m, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 42.248 + 640

SLP edificabile m<sup>2</sup> 9.857

Abitanti teorici insediabili n 290

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 34.261

La S.T. di m<sup>2</sup> 640, di proprietà della Città, corrisponde al breve tratto di via Rignon compreso nell'ambito 16h.

Lo Studio Unitario d'Ambito è stato approvato dal C.C. in data 20/07/1998.

Il Piano Esecutivo Convenzionato per l'attuazione del sub-ambito U1 è stato approvato dal C.C. in data 15/11/1999.

## Z.U.T. Ambito 9.6 Lungo Dora Savona

*Concessione Convenzionata*

Aderendo alla soluzione proposta nella cartografia e nella scheda del PRG, è prevista la realizzazione di un fabbricato, a 8 e 9 piani fuori terra, posto in aderenza all'edificio esistente (situato all'angolo tra corso Regio Parco e via Fiocchetto) ed allineato al corso Regio Parco.

L'allineamento sul Lungo Dora Savona è realizzato in corrispondenza al prolungamento del filo edilizio dell'edificio esistente sul lato opposto di corso Regio Parco.

Il Proponente realizzerà direttamente, a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti, le opere di urbanizzazione previste: verde pubblico; spazi attrezzati per il gioco e lo sport; aree a parcheggio, elementi di arredo urbano; sistemazione delle aree private assoggettate all'uso pubblico.

L'importo complessivo delle opere suddette è di L. 1.163.593.000 circa, salvo ulteriori definizioni in sede di progettazione esecutiva.

Gli oneri di urbanizzazione dovuti ammontano a L. 1.064.114.000 circa, salvo quanto sarà meglio precisato al momento del rilascio della concessione edilizia. La differenza dei due importi, rimane a carico del Proponente che realizzerà, comunque, tutte le opere di urbanizzazione previste nell'ambito. *(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento, che troverà attuazione mediante il rilascio di una concessione edilizia, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 8.108,79

SLP edificabile m<sup>2</sup> 5.674,34

Abitanti teorici insediabili n 167

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 5.099,01

di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 4.766,34; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 332,67

La Concessione Convenzionata è stata approvata dal C.C. in data 24/07/1998





## A.T.S. Ambito 8aa Chambery Nord

*Concessione Convenzionata*

Nell'ambito è prevista la realizzazione di un fabbricato a 5 piani f.t. sul fronte della via Asiago con risvolti laterali sui fili delle vie Col di Lana e Cirenaica.

La rimanente parte di area privata viene occupata da basso fabbricato destinato a contenere parte delle autorimesse pertinenziali.

Verranno realizzate direttamente, a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti, essenzialmente, le seguenti opere: verde pubblico; spazi attrezzati per il gioco e lo sport; elementi di arredo urbano.

L'importo complessivo di tali opere è di L. 521.067.000 circa, salvo ulteriori definizioni in sede di progettazione esecutiva. Gli oneri di urbanizzazione dovuti (primaria e secondaria) per le destinazioni d'uso previste, ammontano ad un importo complessivo di L. 600.111.000 circa, salvo quanto sarà meglio precisato al momento del rilascio della concessione edilizia.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento, che troverà attuazione mediante il rilascio di una concessione edilizia, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 6.747,17

SLP edificabile m<sup>2</sup> 3.201,10

Abitanti teorici insediabili n 94

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 5.397,70

La Concessione Convenzionata è stata approvata dal C.C. in data 24/07/1998.

## Z.U.T. Ambito 12.22 Bistagno

*Piano Esecutivo Convenzionato*

Il nuovo assetto planivolumetrico determinato nel PEC, alternativo a quello fornito dal PRG, propone di organizzare la capacità edificatoria generata in due fabbricati a 6 piani fuori terra, posti sull'allineamento consolidato della via Monfalcone; l'ampio spazio pubblico tra gli edifici costituisce elemento introduttivo all'area a servizi pubblici derivante dalla trasformazione.

L'edificazione di progetto privilegia e sottolinea la continuità urbana della via Monfalcone, configurando nel contempo un'area a servizi che presenta un alto grado di permeabilità ed accessibilità alla fruizione pubblica.

Le modalità dell'intervento in progetto prevedono un'indice di edificabilità territoriale elevato a 0,8 m<sup>2</sup> SLP/m<sup>2</sup> ST (in quanto nell'ambito si realizza la SLP generata dalle utilizzazioni edificatorie di un'area compresa nel parco urbano e fluviale P.33) e destinazione d'uso esclusivamente residenziale.

Il Proponente realizzerà, a scomputo degli oneri dovuti le opere di urbanizzazione previste che consistono sommariamente nella realizzazione di: aree a

verde pubblico; parcheggi pubblici; reti di fognatura e illuminazione pubblica relative al verde, ai parcheggi ed agli spazi assoggettati all'uso pubblico.

L'importo complessivo delle opere suddette, è di L. 354.968.000 circa, salvo ulteriori definizioni in sede di progettazione esecutiva.

Gli oneri di urbanizzazione dovuti per la destinazioni d'uso previste, ammontano ad un importo complessivo pari a L. 695.014.000 circa.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 4.701

SLP edificabile m<sup>2</sup> 3.760

Abitanti teorici insediabili n 111

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 3.246

di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 2.850; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 396

Area a Parco cedute alla Città (P.33) m<sup>2</sup> 10.788

Il Piano Esecutivo Convenzionato è stato approvato dal C.C. in data 28/09/1998.

## A.T.S. Ambito 12a Induno

*Concessione Convenzionata*

Nell'ambito è prevista la realizzazione di un edificio residenziale a 5 piani fuori terra, posto sull'asse di mezzeria dell'ambito stesso e con allineamento del fronte principale parallelo alla via Biscarra.

La parte destinata a servizi pubblici è stata organizzata in modo tale da individuare sia un'area destinata a parcheggio pubblico, così come prevista dalla scheda di PRG, che uno spazio di relazione finalizzato ad ottenere una migliore connessione con il tessuto urbano circostante.

Saranno realizzati a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti, le opere di urbanizzazione, che consistono sommariamente nel parcheggio pubblico, nella sistemazione dell'area verde e relativa illuminazione pubblica.

L'importo di tali opere è di L. 279.059.000 circa, salvo ulteriore definizione in sede di progettazione esecutiva.

Gli oneri di urbanizzazione dovuti, per le destinazioni d'uso previste, ammontano ad un importo complessivo pari a L. 247.697.000 circa (urbanizzazioni primarie e secondarie), salvo quanto sarà meglio precisato in sede di rilascio della concessione edilizia.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 5.440

SLP edificabile m<sup>2</sup> 1.321,22

Abitanti teorici insediabili n 39

Area per servizi pubblici m<sup>2</sup> 4.352

La Concessione Convenzionata è stata approvata dal C.C. in data 02/11/1998.



## A.T.S. Ambito 8ae Boselli

*Studio Unitario d'Ambito*

Lo Studio Unitario suddivide l'intera superficie dell'ambito in tre distinti sub-ambiti di intervento la cui attuazione avverrà attraverso la richiesta di tre distinte Concessioni Convenzionate ex art. 49, V comma, LUR.

Al fine di salvaguardare l'attività svolta dalla bocciofila esistente, peraltro coerente con i tipi di servizi previsti dal PRG nell'ambito, se ne conferma l'attuale ubicazione. Conseguentemente, per garantire la trasformazione, in conformità con quanto indicato dal Piano, si è reso necessario concentrare ulteriormente le utilizzazioni edificatorie in una delle due aree indicate dal PRG; per contro la dotazione di aree da cedere per servizi risulta superiore alla quota dovuta.

Le capacità edificatorie relative al sub-ambito 1 verranno organizzate in quattro fabbricati, di cui tre edifici a 5 piani fuori terra posti sull'allineamento di via Salbertrand ed un edificio a 4 piani fuori terra posto sull'allineamento di via Servais; le capacità edificatorie relative al sub-ambito 2 verranno organizzate in un edificio a 4 piani fuori terra posto sull'allineamento di via Boselli; le capacità edificatorie del sub-ambito 3 verranno risolte in un edificio a 5 piani fuori terra posto sull'allineamento parallelo a via Salbertrand.

Le capacità edificatorie dei sub-ambiti 2 e 3 verranno localizzate nell'area di concentrazione del sub-ambito 1. È attualmente in corso, da parte degli uffici comunali, l'esame preventivo degli elaborati inerenti la proposta di attuazione dei sub-ambiti 1 e 2 con la quale saranno realizzate le seguenti opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri: verde pubblico, parcheggi e sedimi stradali pubblici, reti di fognatura e illuminazione pubblica relativa ai parcheggi, ristrutturazione funzionale del fabbricato per il gioco bocce. *(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali relativi al dimensionamento, complessivo ed articolato per sub-ambiti, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 28.207

di cui: proprietà privata m<sup>2</sup> 18.480

proprietà Città m<sup>2</sup> 9.727

SLP edificabile m<sup>2</sup> 4.392

Abitanti teorici insediabili n 129

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 24.996

di cui: da cedere alla Città m<sup>2</sup> 15.269; già di proprietà della Città m<sup>2</sup> 9.727

Lo Studio Unitario d'Ambito è stato approvato dal C.C. in data 23/07/1999

## A.T.S. Ambito 8ai Mosso

*Studio Unitario d'Ambito*

L'ambito è caratterizzato dalla presenza della cascina Cossilla e relative pertinenze, in stato di abban-

dono e di elevato degrado; comprende inoltre un piccolo capannone industriale fatiscente, nonché due edifici residenziali a 1 e 2 piani fuori terra.

Lo Studio Unitario, considerato lo stato dei luoghi, suddivide l'ambito in due sub-ambiti di intervento, rendendo possibile la trasformazione in tempi differenziati attraverso la richiesta di due distinte Concessioni Convenzionate.

La proposta progettuale presenta le caratteristiche qui di seguito descritte.

Le capacità edificatorie relative al sub-ambito 1 verranno organizzate in un fabbricato in linea a 5 piani fuori terra (compreso piano pilotis) posto sull'allineamento di via P. Cossa, e per la testata nord, sul filo di via Mosso; le capacità edificatorie relative al sub-ambito 2 verranno organizzate in un edificio a 4 piani fuori terra posto sugli allineamenti delle vie P. Cossa e Valgioie.

Le aree da cedere alla Città per la realizzazione dei servizi sono destinate dal PRG a spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport.

È attualmente in corso, da parte degli uffici comunali, l'esame preventivo degli elaborati inerenti la proposta di attuazione del sub-ambito 1, nella quale è prevista la realizzazione delle opere di urbanizzazione a scomputo degli oneri.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali relativi al dimensionamento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 6.337

SLP edificabile m<sup>2</sup> 2.398

Abitanti teorici insediabili n 70

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 5.070

Lo Studio Unitario d'Ambito è stato approvato dal C.C. in data 11/10/1999

## Z.U.T. Ambito 9.1 Cuneo

*Concessione Convenzionata*

Aderendo alla soluzione proposta nella cartografia e nella scheda del PRG, verrà realizzato un isolato a cortina edilizia continua costituito da fabbricati a 5 e 6 piani fuori terra, compreso tra le vie Cuneo, Saint Bon, Mondovì, largo Cigna e lungo il perimetro sud dell'area di concentrazione dell'edificato.

Il Proponente realizzerà direttamente, a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti, le opere di urbanizzazione previste (verde pubblico, spazi attrezzati per il gioco e lo sport, aree a parcheggio, elementi di arredo urbano, sistemazione delle aree private assoggettate all'uso pubblico).

L'importo complessivo delle opere suddette, è di L. 1.716.073.000 circa, salvo ulteriori definizioni in sede di progettazione esecutiva.

Gli oneri di urbanizzazione dovuti (primaria e secondaria) per le destinazioni d'uso previste, ammontano



ad un importo complessivo di L. 2.190.257.000 circa, salvo quanto sarà meglio precisato al momento del rilascio delle concessioni edilizie.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento, che troverà attuazione mediante il rilascio di quattro concessioni edilizie, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 16.277

di cui: proprietà privata m<sup>2</sup> 14.976; proprietà Città m<sup>2</sup> 1.301

SLP edificabile m<sup>2</sup> 11.394\*

di cui: residenziale m<sup>2</sup> 10.254,6

ASPI m<sup>2</sup> 1.139,4

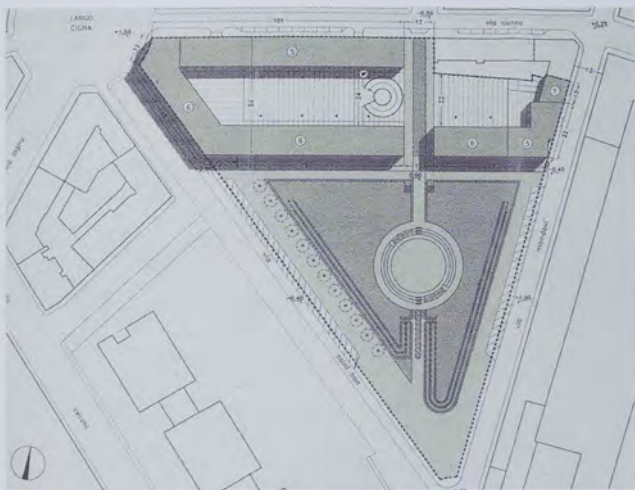
Abitanti teorici insediabili n 302

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 10.080

di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 7.668; già di proprietà della Città m<sup>2</sup> 952; assoggettate all'uso pubblico m<sup>2</sup> 1.460

\* SLP m<sup>2</sup> 911 capacità edificatorie Città

La Concessione Convenzionata è stata approvata dal C.C. in data 11/10/1999.



## A.T.S. Ambito 5m Troya

*Concessione Convenzionata*

La soluzione progettuale prevede la realizzazione di un edificio residenziale a 5 piani fuori terra, con allineamento sulla Via Vistrorio.

Per tale ambito la scheda normativa di PRG individua, quale tipo di servizio, "aree per spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport", la cui attuazione è demandata all'Amministrazione.

Tuttavia, considerate le attività presenti nell'intorno (uffici, supermercato alimentare, ecc.) si è ritenuto opportuno provvedere alla immediata realizzazione (direttamente con l'intervento edilizio privato e a parziale scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti), del parcheggio in fregio alla via Troya nonché alla formazione del marciapiede perimetrale, lungo l'intero perimetro dell'ambito, con l'aggiunta di un ulteriore tratto in via Cogne per il raccordo con il marciapiede esi-

stente, quale condizione di sicurezza per la viabilità pedonale.

L'importo di tali opere è di L. 70.667.000 circa, salvo ulteriore definizione in sede di progettazione esecutiva.

Gli oneri di urbanizzazione dovuti (primaria e secondaria) ammontano a L. 224.446.000 circa, salvo quanto sarà meglio precisato in sede di rilascio della concessione edilizia.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali dell'intervento, che troverà attuazione mediante il rilascio di una concessione edilizia, sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 4.553,42

SLP edificabile m<sup>2</sup> 1.197,20

Abitanti teorici insediabili n 35

Area per servizi pubblici m<sup>2</sup> 3.642,94

La Concessione Convenzionata è stata approvata dal C.C. in data 25/10/1999.

## A.T.S. Ambito 12d Cascina Grangia

*Piano Esecutivo Convenzionato*

L'assetto planivolumetrico determinato dal PEC conferma le indicazioni previste dal PRG ad eccezione del numero massimo dei piani dell'edificio fronteggiante via Tirreno, la proposta infatti, prevede:

- realizzazione di un edificio a 8 piani fuori terra, posto lungo via Tirreno, e due corpi di fabbrica contigui a 6 piani fuori terra, posti rispettivamente lungo via Gradisca e via Ricaldone, dei quali il primo posto in aderenza ad uno dei due fabbricati residenziali esistenti a 6 p.f.t. esterni all'ambito;

- realizzazione di due ulteriori edifici residenziali a 6 p.f.t., contigui ai due edifici esistenti sopraccitati al fine di conseguire la maggiore chiusura possibile dell'isolato nei lati est, nord e sud.

La porzione rimanente dell'ambito sarà ceduta gratuitamente alla Città per la realizzazione dei tratti di viabilità, dei parcheggi pubblici alberati, di un giardino pubblico attrezzato e per la localizzazione di una attrezzatura di interesse comune nella porzione attualmente occupata dai fabbricati costituenti l'ex complesso della Cascina Grangia per il quale non si è ritenuto opportuno perseguire un futuro riutilizzo, viste le precarie condizioni statiche e l'avanzato stato di degrado.

Saranno realizzati a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti tutte le opere di urbanizzazione previste con un importo complessivo di L. 1.244.666.000 circa, salvo ulteriori definizioni in sede di progettazione esecutiva.

Gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria ammontano a L. 1.260.193.000 circa.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*



I dati tecnici fondamentali dell'intervento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 23.338

di cui: proprietà privata m<sup>2</sup> 20.315; proprietà Città m<sup>2</sup> 3.023

SLP edificabile m<sup>2</sup> 6.312

Abitanti teorici insediabili n 185

Aree per servizi pubblici m<sup>2</sup> 17.176

di cui cedute alla Città m<sup>2</sup> 15.038; già di proprietà della Città m<sup>2</sup> 2.138

Aree per viabilità m<sup>2</sup> 2.370

Aree a servizi, non comprese nell'ambito cedute alla Città m<sup>2</sup> 1.602

Il Piano Esecutivo Convenzionato è stato approvato dal C.C. in data 13/12/1999.



## A.T.S. Ambiti 12e Arbe e 12v Monfalcone

*Studio Unitario d'Ambito e Concessione Convenzionata relativo al sub-ambito 1*

È proposto il ridisegno della via Arbe con restringimento della carreggiata, la sistemazione a parcheggio alberato su ambo i lati e la formazione di una rotonda veicolare all'innesto con la via Tirreno, secondo le indicazioni fornite dal Settore Viabilità. Sui due lati della suddetta via verranno organizzate le capacità edificatorie relative al sub-ambito 1 mediante la realizzazione di due edifici fronteggianti a 9 piani fuori terra con testate allineate, uno dei quali è posto in aderenza al fabbricato esistente esterno all'ambito, mentre il secondo si protende verso le vie Monfalcone e G. Reni con un corpo a 7 piani f.t. più uno arretrato.

Sulla via G. Reni, sono previsti altri due edifici a 9 piani f.t. localizzati rispettivamente sulle aree di concentrazione dei sub-ambiti 2 e 3.

All'incrocio tra le vie Arbe, Monfalcone e G. Reni, nei sub-ambiti 1 e 3, l'edificazione si completa con due fabbricati destinati ad ASPI ad un piano f.t., con fronte arretrato lungo una linea circolare, che costituiscono il basamento formale agli elementi verticali. Le aree per la realizzazione dei servizi pubblici, derivanti dall'attuazione complessiva della trasformazione degli ambiti, saranno destinate a spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport, ad attrezzature

di interesse comune a parcheggi, in coerenza con quanto previsto nelle relative schede normative delle NUEA di PRG.

La realizzazione dei suddetti servizi dovrà essere definita in sede progettuale anche con l'individuazione da parte dell'Amministrazione Comunale delle attrezzature specifiche dell'area.

L'ammontare complessivo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria relativi al sub-ambito 1 è pari a L. 1.586.431.000 circa.

*(Divisione edilizia e urbanistica - Settore trasformazioni convenzionate)*

I dati tecnici fondamentali relativi al dimensionamento sono i seguenti:

Superficie Territoriale (S.T.) m<sup>2</sup> 66.490

di cui: proprietà privata m<sup>2</sup> 56.044; proprietà Città m<sup>2</sup> 10.446

SLP edificabile m<sup>2</sup> 15.442

Abitanti teorici insediabili n 453

Aree per servizi e viabilità m<sup>2</sup> 56.401

di cui: cedute alla Città m<sup>2</sup> 45.955; già di proprietà della Città m<sup>2</sup> 10.446

Lo Studio Unitario d'Ambito e la Concessione Convenzionata del sub-ambito 1 sono stati approvati dal C.C. in data 21/02/2000.







## Cultura e turismo





Il turismo rappresenta oggi una delle principali risorse economiche. Quella del turismo urbano, è una delle voci più promettenti e, secondo alcune valutazioni, più ricche di prospettive, nell'ambito di un settore capace di garantire, a livello mondiale, milioni di nuovi posti di lavoro all'anno, e coprire, attualmente, una quota pari al 10 % circa dell'occupazione mondiale.

Per molto tempo Torino ha condiviso, con la Regione, un ruolo sostanzialmente marginale nell'ambito del mercato turistico nazionale, registrando valori di permanenza ancora più bassi di quelli già modesti riscontrabili sul piano regionale, in declino tendenziale sul lungo periodo e significativamente inferiori rispetto al valore medio nazionale, molto lontani da quelli registrati nell'area di eccellenza. I ritardi infrastrutturali, una debolissima azione promozionale, un ritmo di vita (e offerta) della città, quotidiano e stagionale, legato ai tempi della produzione, la scarsità di risorse e competenze specializzate, il ritardo nei servizi oltre a palesi obsolescenze, carenze, cadute di qualità e squilibri nella struttura ricettiva, dai costi eccessivi e dal livello medio molto basso, l'immagine "esterna" ancorata non ai grandi valori dell'ambiente, del paesaggio e della cultura presenti, ma unicamente al severo "grigiore" del profilo industriale, negativamente presente non solo sul piano internazionale ma anche interno, hanno a lungo confermato una situazione di stallo non corrispondente alle effettive potenzialità dell'area: quelle della città di grandi memorie e sedimenti storici che dall'antichità arrivano sino al periodo contemporaneo; della capitale sabauda e della prima capitale dello stato unitario; della straordinaria città barocca e neoclassica che, tra Ottocento e primi del Novecento, veniva presentata, nei trattati di urbanistica come un *exemplum* tra i più interessanti; di una delle capitali italiane dell'Art Nouveau in Italia, e ancora, una delle prime capitali dell'industria cinematografica europea, capoluogo di una regione che primeggia sul piano eno-gastronomico; realtà storicamente importante per l'arte e la musica con capitoli che tutt'ora sono poco conosciuti se non ad un pubblico fortemente specializzato; luogo storico di fermenti artistici d'avanguardia. Città di eventi culturali rilevanti ("Settembre Musica" tra tutti), collocata in una posizione particolarmente felice, sia come città di "frontiera" aperta agli scambi internazionali, sia come nodo di un territorio vasto e particolarmente fertile di occasioni, in cui è presente la montagna, la campagna, il lago ed è prossimo il mare.

La valutazione di tale situazione, e delle prospettive legate al turismo ha conosciuto, nel corso degli ultimi anni, a partire dall'istituzione di un'Agenzia specializzata, una decisiva correzione, diventando uno dei punti focali del progetto di rilancio dell'area metropolitana. Progetto la cui definizione, non riducibile ai soli notevoli interventi presentati nella sezione "cultura e turismo", qui introdotta, ricca ma certo non completa rispetto all'arco di fenomeni anche minuti, ma importantissimi, che stanno rivitalizzando una città sempre più animata dalla cultura dello "svago", va colta anche, e soprattutto, attraverso la lettura trasversale di molti progetti presentati in altre sezioni della pubblicazione; quella delle infrastrutture e, soprattutto, quella dei Giochi invernali. Capitolo di prospettiva decisivo, ma in nessun caso esaustivo, quello della scadenza olimpionica, può rivelarsi investimento fondamentale – come insegna ampiamente l'esperienza di Barcellona, dal punto di vista della definitiva consacrazione del capoluogo quale centro "turistico" di livello internazionale, ma anche del raccordo temporale di molti progetti, dal punto di vista della riqualificazione del territorio metropolitano, nelle sue parti centrale e in quelle periferiche, oltretutto del consolidamento di un vasto comprensorio turistico, indissociabile dallo stesso disegno di valorizzazione della città e del suo ragguardevole contesto metropolitano.



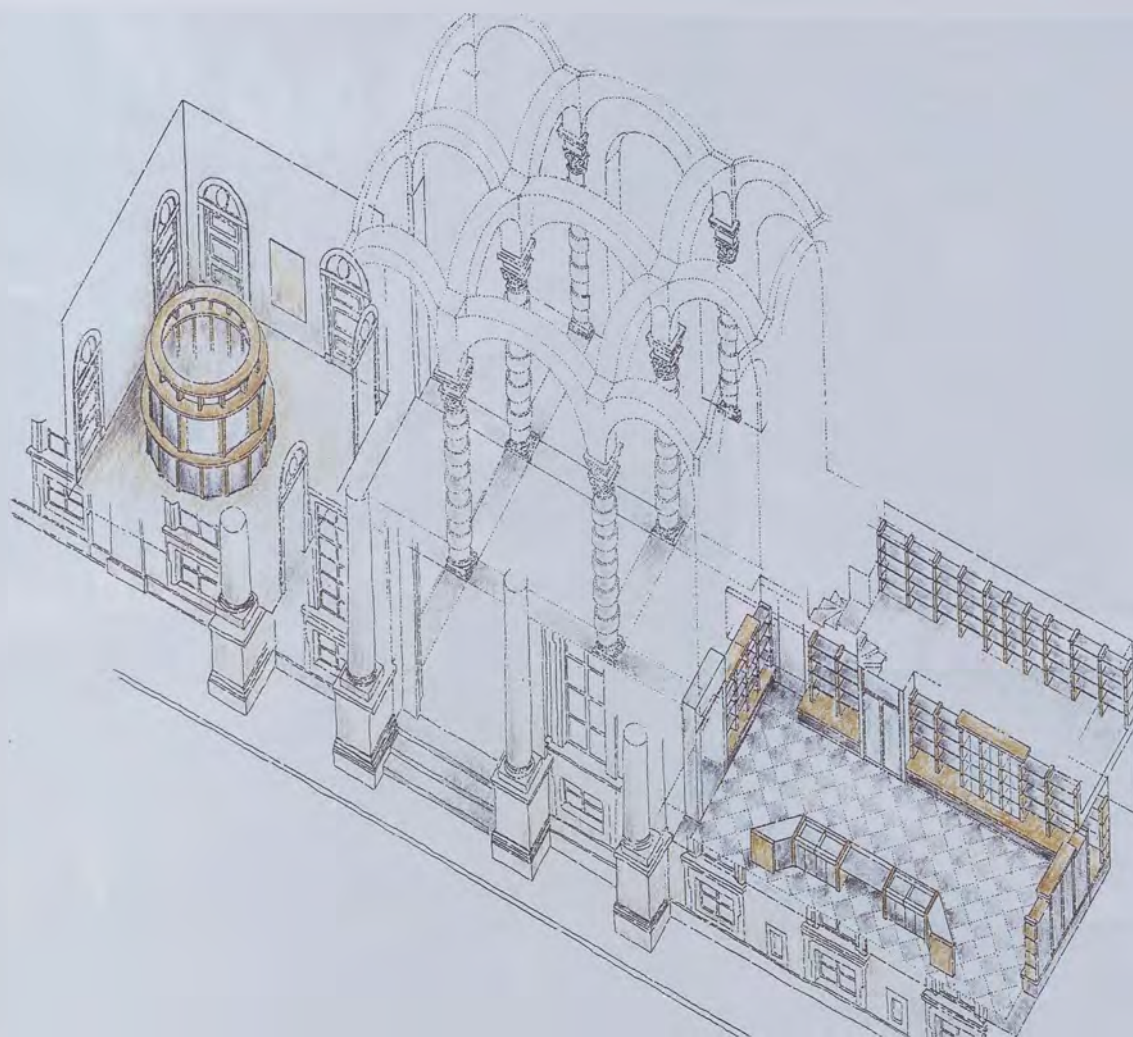
Le iniziative puntuali segnalate, considerate singolarmente, ma ancor più nel loro insieme, sullo sfondo dell'istituzione di una Agenzia competente in materia turistica, l'affinamento delle azioni di miglioramento della promozione e dell'immagine della città che in pochissimo tempo ha compiuto un decisivo salto di qualità, il consolidamento delle tradizioni e delle iniziative culturali della città, delineano un quadro qualificato e coordinato di offerte (dalle più tradizionali alle più innovative) capaci di coprire l'intero bacino metropolitano, interagendo con un panorama regionale altrettanto ricco e, in parte, dinamico.

Tra i dati positivi, sul piano della complessiva valorizzazione dell'immagine cittadina, va segnalata l'azione di recupero e riqualificazione – sempre meno episodica anche se non esente da critiche sul piano della qualità di alcuni interventi – degli spazi urbani, avviata nelle aree centrali ma anche in quelle periferiche, alla quale ha dato un impulso significativo l'occasione dell'Ostensione della Sindone. L'apertura del Museo del Cinema e l'insieme degli interventi ad esso collegati delineano con sempre maggior chiarezza un'area centrale a forte connotazione culturale e museale coerente con il quadro delle risorse presenti non solo entro i confini amministrativi della città, anche se da vagliare attentamente rispetto ai possibili impatti sul medio e lungo periodo. Rispetto all'insieme di questi dati sembrano permanere riserve sul terreno delle caratteristiche della struttura ricettiva, dei “tempi” della città, di un sistema dei trasporti pubblici, che sicuramente migliorato nei prossimi anni, non è ancora in grado – data l'assenza di una rete di trasporto rapido in sede propria e di un efficace sistema di interscambio – di garantire i livelli di mobilità che consentono la massima fruizione di un territorio ampio, in un ridotto periodo di permanenza: una condizione fondamentale per valorizzare l'impatto del turismo di breve durata, che costituisce senza dubbio uno dei segmenti possibili del mercato torinese.

Prospettiva rispetto a cui il potenziamento, in atto, delle linee di superficie, fornisce un tassello importante ma non decisivo.

*(Alessandro De Magistris, Paolo Mauro Sudano)*





*Progetto per la biglietteria e la libreria.*



*Fotografia Bruna Biamino.*



1-3. Fotografie Bruna Biamino.



1



2



4. F. Confino, studio per l'allestimento, "La straordinaria presentazione del film Cabiria e dell'industria cinematografica torinese".



4



3



*Fotografia Guido Fino.*





*Fotografia Guido Fino.*







1

1. Il cortile del ciliegio.
2. Copertura del cortile del maglio.
3. Sezione sul cortile del maglio.
4. Planimetria.
5. Restituzione generale a volo d'uccello.

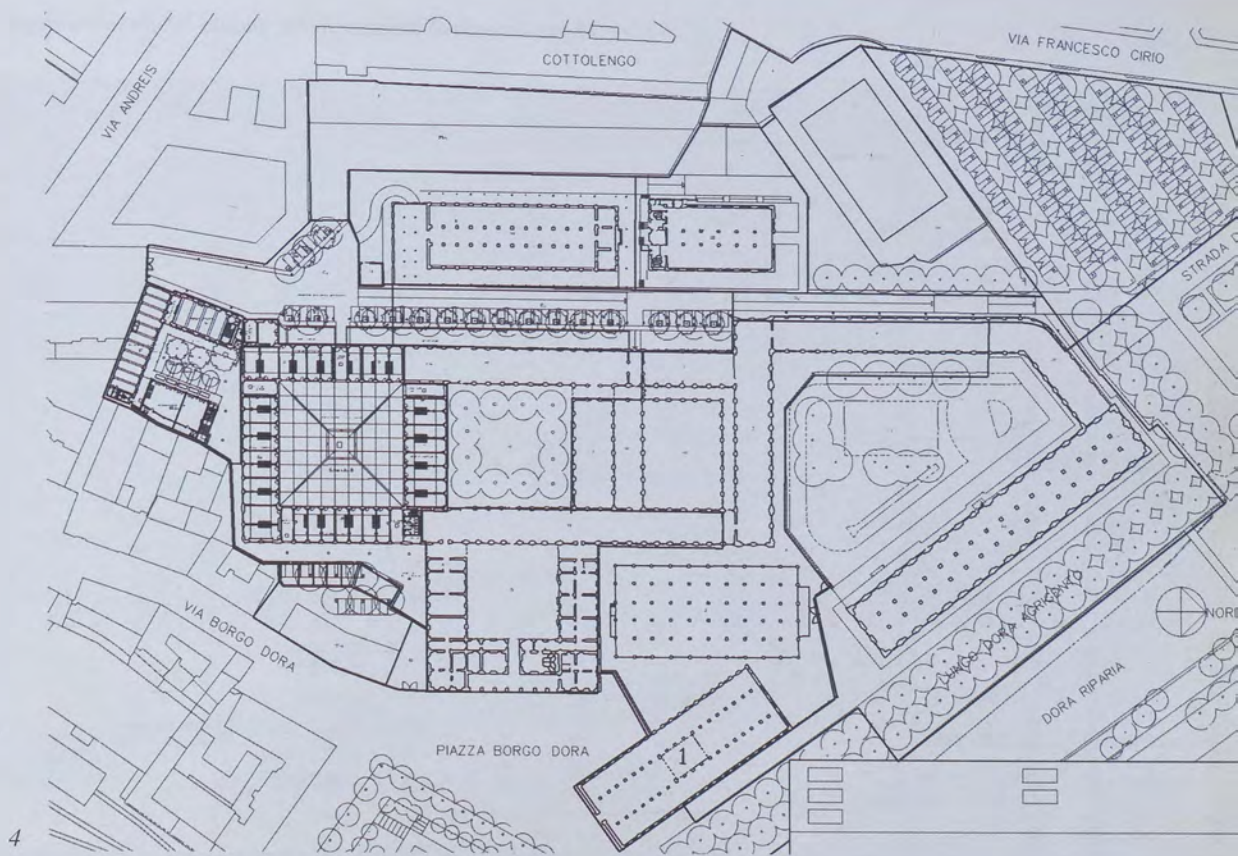


2



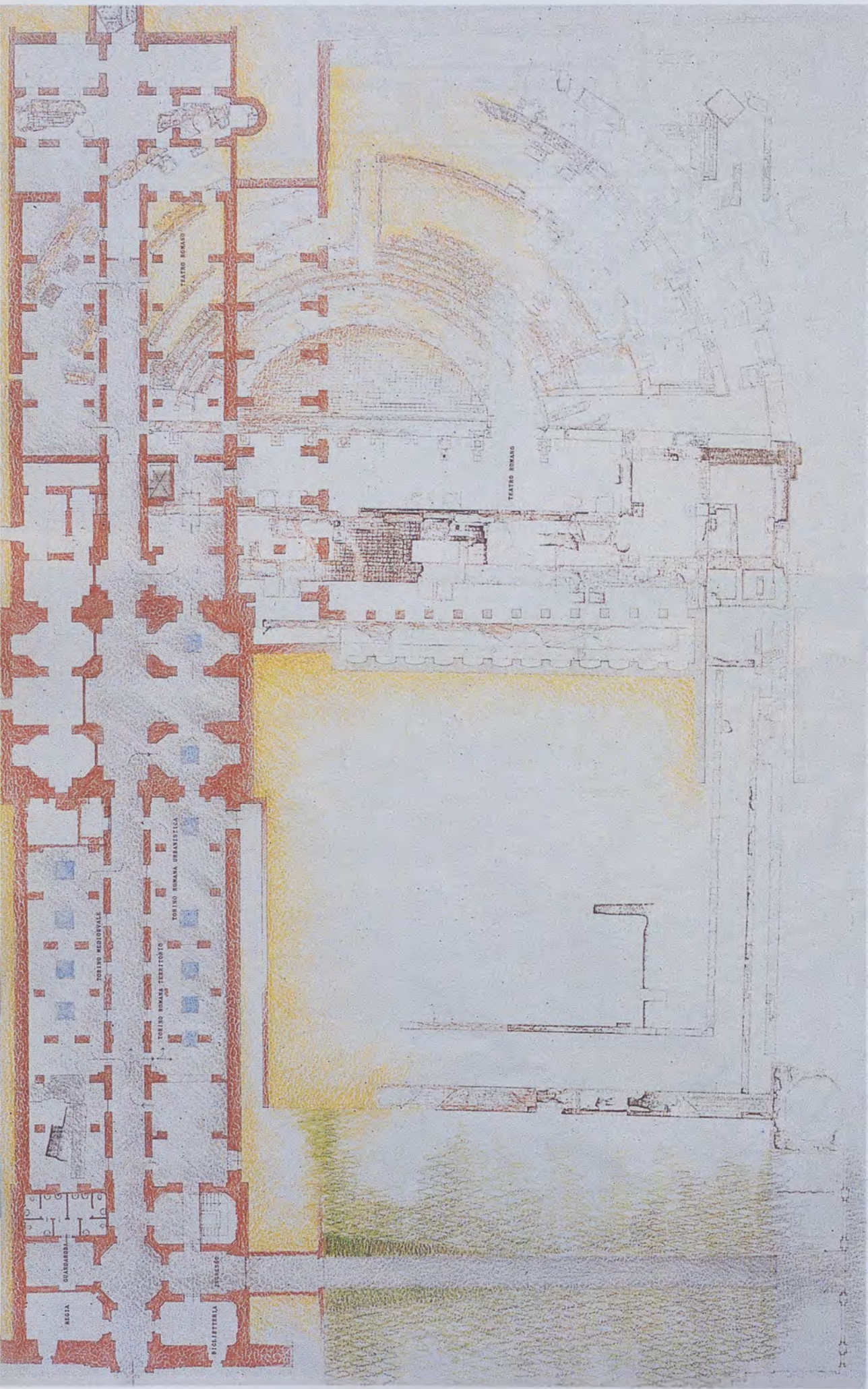
3







Manica nuova di Palazzo Reale, pianta livello archeologico.





1. Il chiosco in piazza Castello.

2. Il padiglione in Piazzetta Reale, cappella dell'adorazione eucaristica e cappella delle confessioni.



Opere per l'Ostensione della Sindone











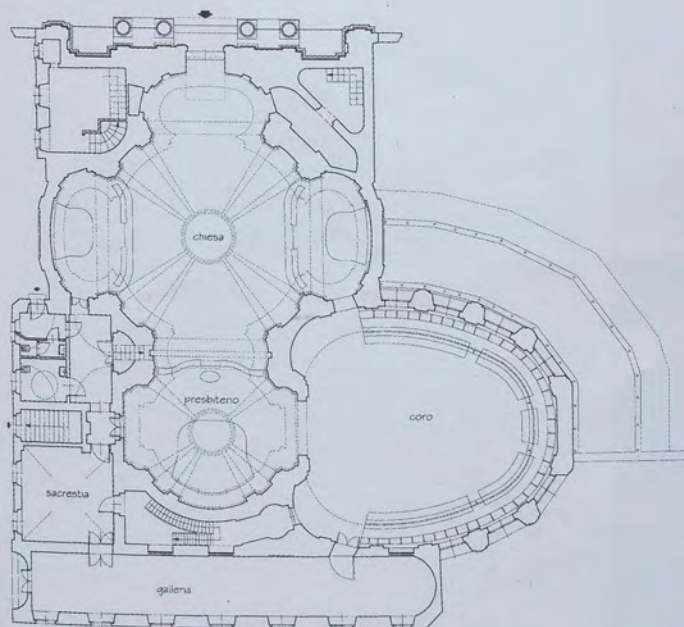
1

1-2. Restauro e allestimento della sala del coro.  
Fotografie Bruna Biamino.  
3. Pianta della Chiesa.

2



3







1

- 1-2. Inserimento della scala e dell'ascensore.  
3. Vista generale e pianta del percorso di avvicinamento.  
4. Percorso di avvicinamento.

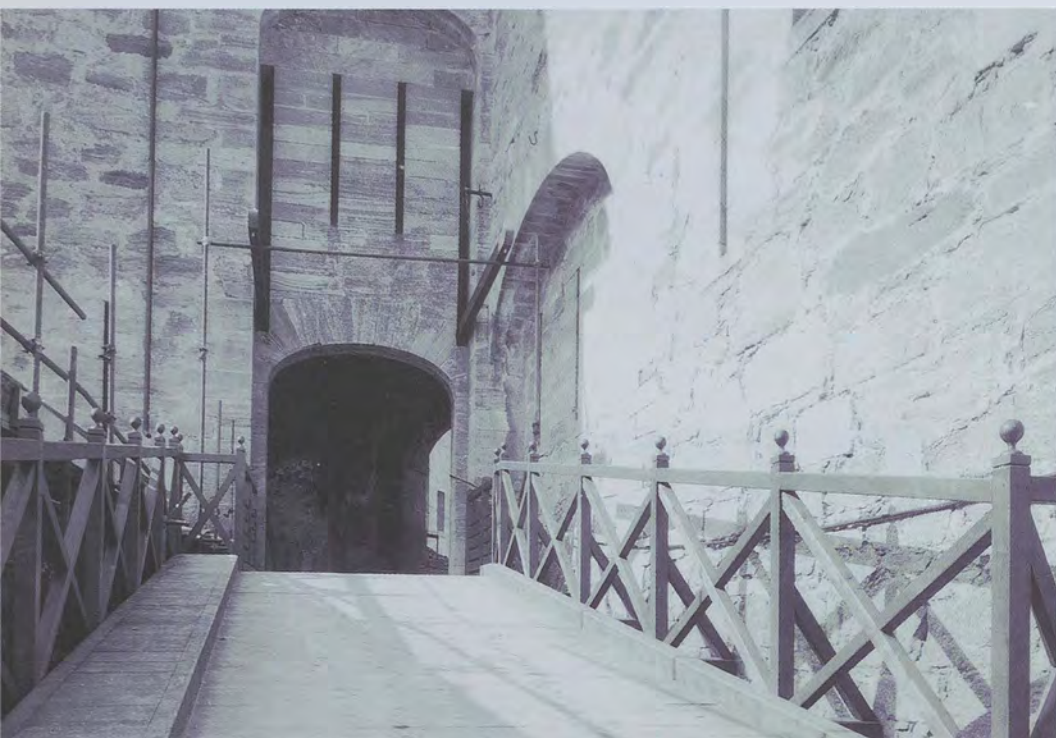


2



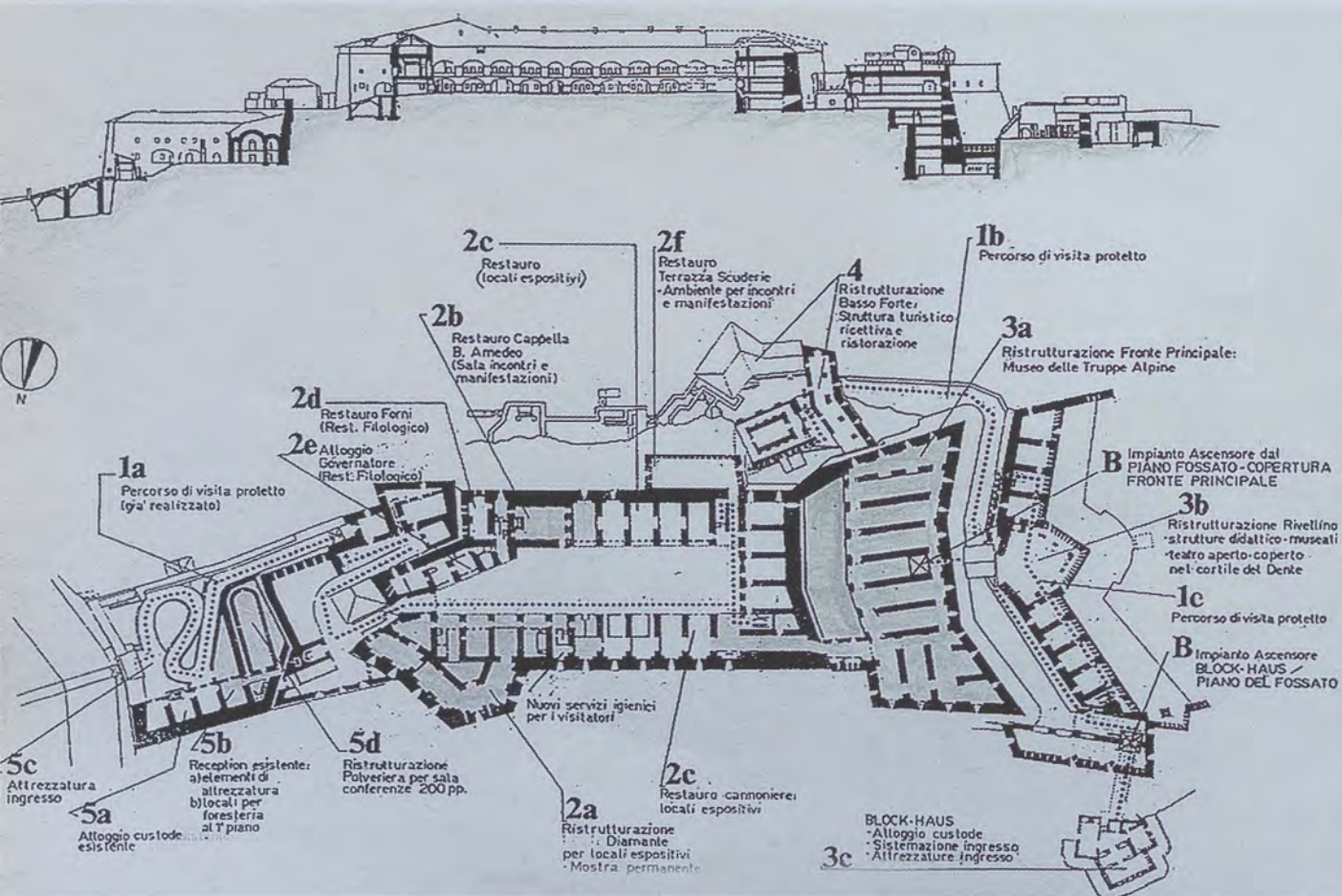




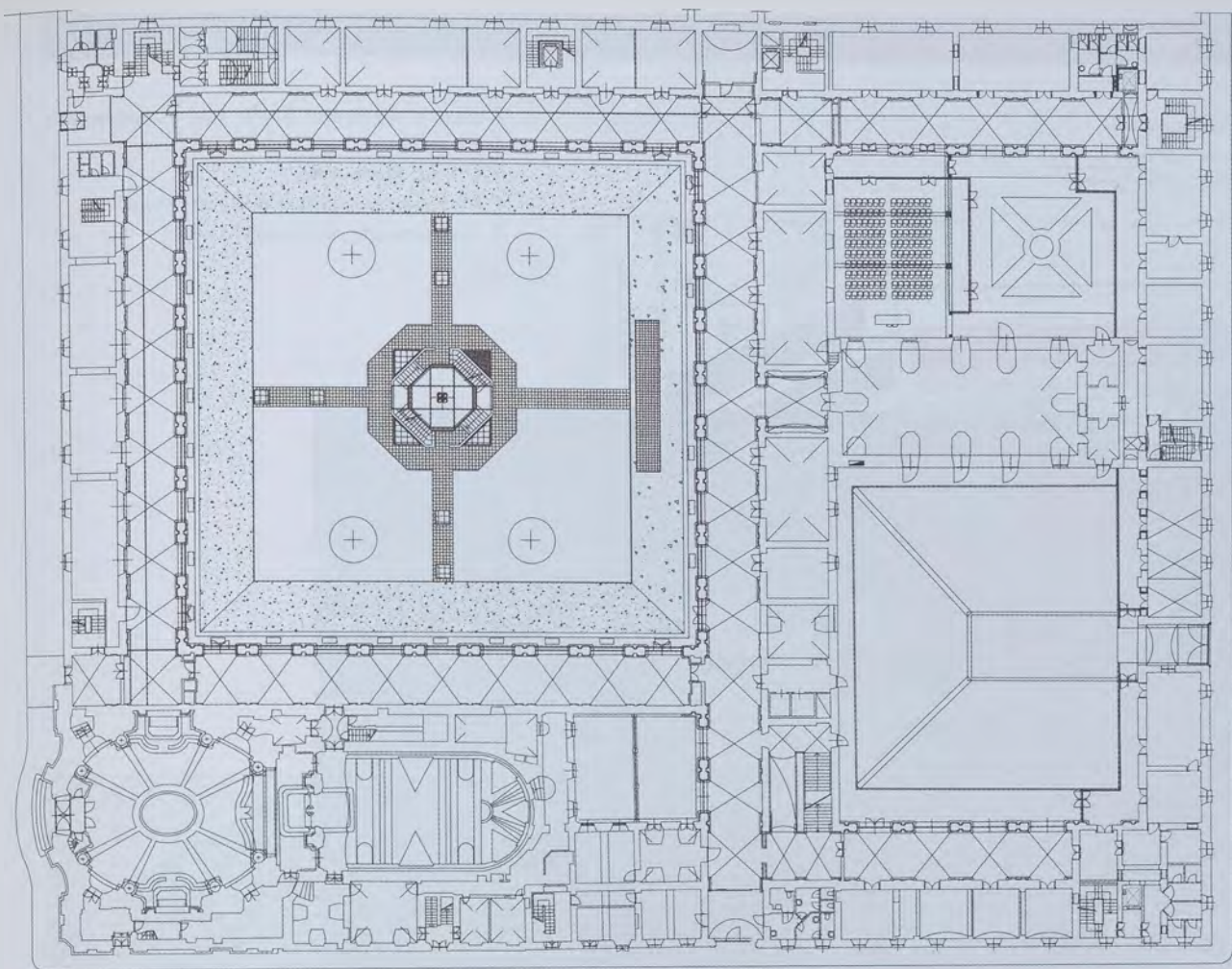


1. Ingresso al complesso fortificato.  
Fotografia Bruna Biamino.  
2. Planimetria e sezione longitudinale.

## Forte di Exilles







Isolato Podgora



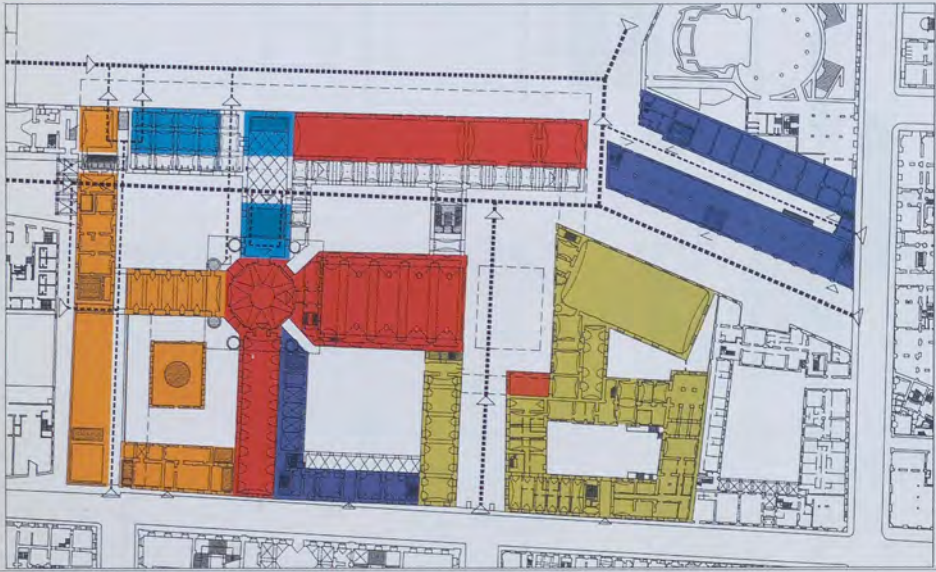
Fotografia Bruna Biamino.



DESTINAZIONI D'USO PROPOSTE — PIANTE DEL PRIMO LIVELLO

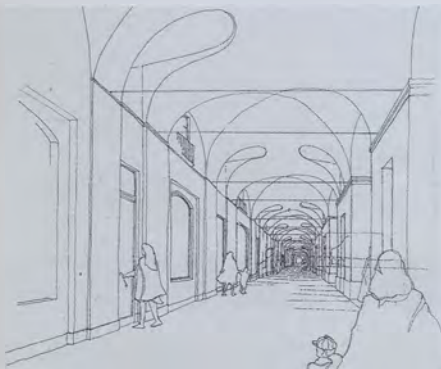
Legenda

Spazi e servizi comuni	Percorsi principali	Attività commerciali connesse con le attività espositive e museale
Residenze	Servizi tecnici	Biblioteca dell'università e della città
Attività espositive e servizi comuni	Spazi per servizi di accoglienza	
Offici della attività espositiva		

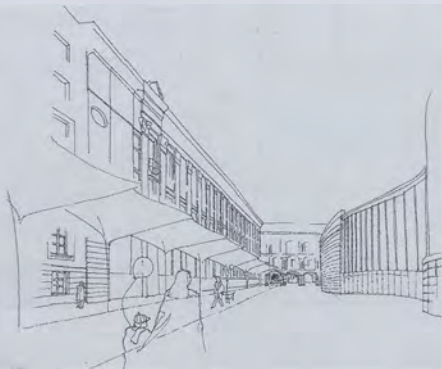


1

1. Pianta del primo livello con le destinazioni d'uso proposte.
- 2-3. Studi di progetto.
4. Planimetria generale dell'intervento.
5. Assonometria dell'intervento.



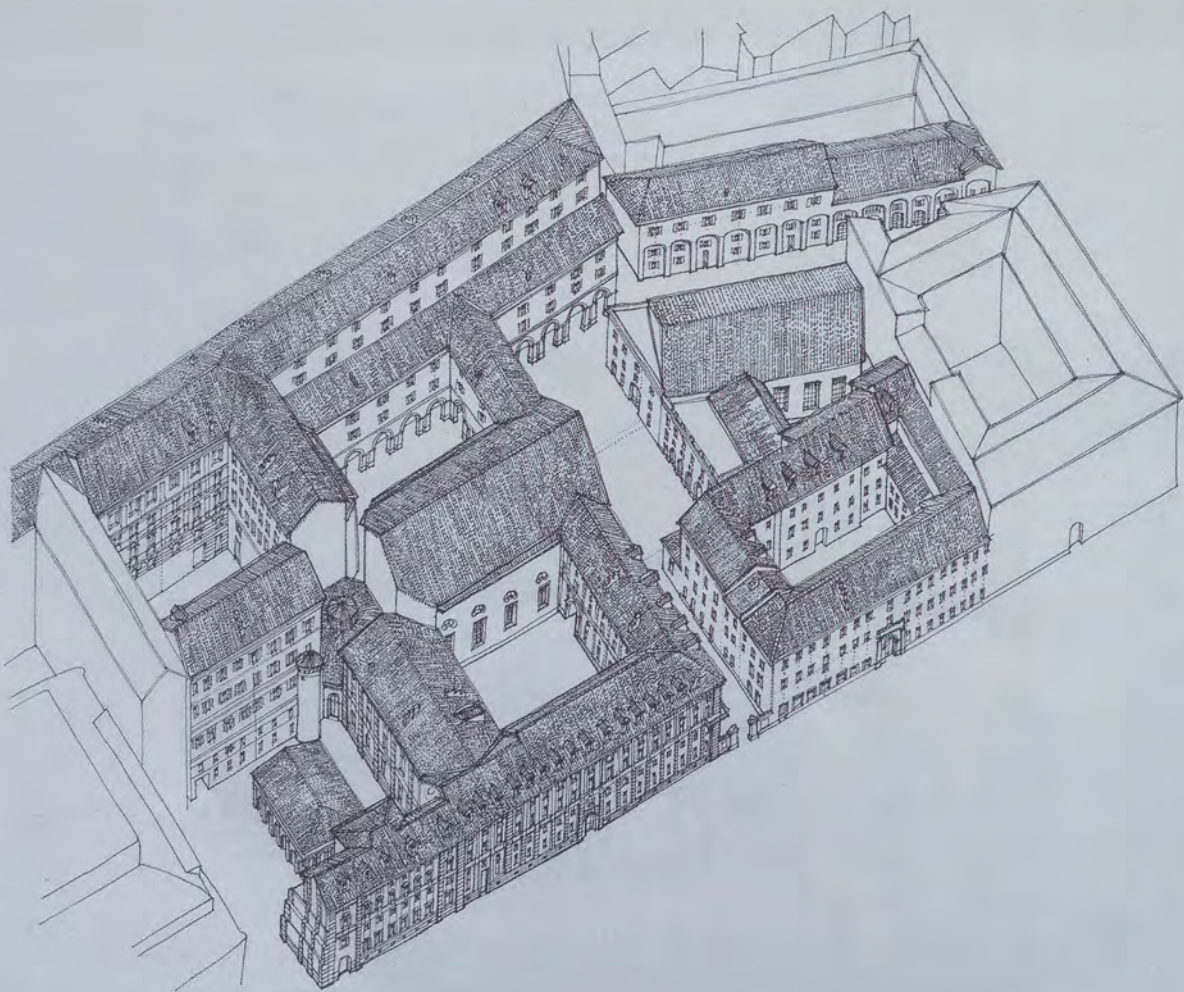
2



3



4



5





Ecomusei: Carmagnola







1

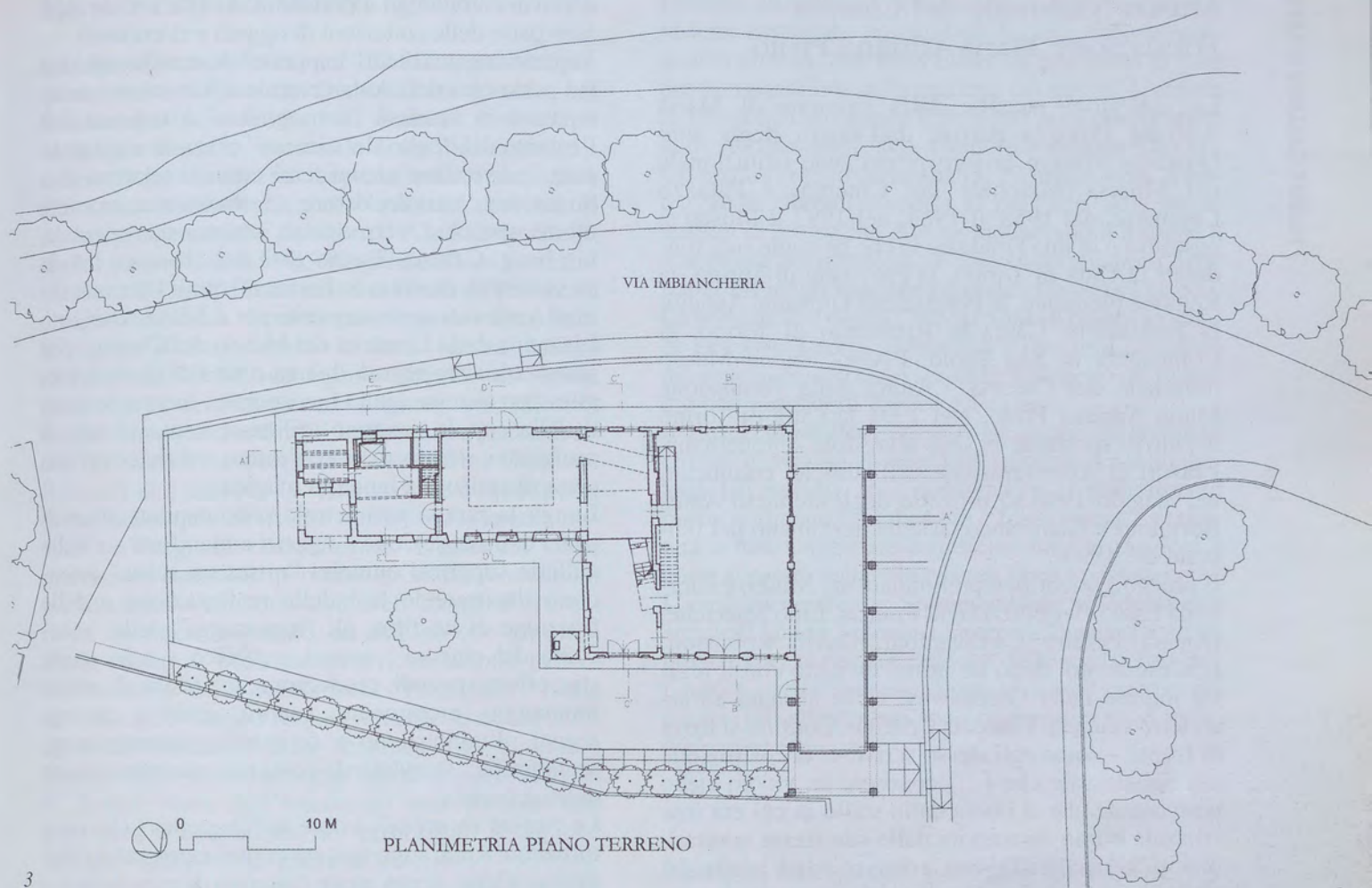
1. La facciata novecentesca e la manica nuova.
2. Prospetti e sezione longitudinale.
3. Planimetria piano terreno.
4. Vista della manica nuova.



2







3



4



## Museo Nazionale del Cinema Fondazione Maria Adriana Prolo

Le collezioni raccolte dalla passione di Maria Adriana Prolo a partire dall'inizio degli anni Quaranta trovano la loro prima sede istituzionale nel Museo Nazionale del Cinema, a Palazzo Chiabrese, dal 1958 al 1984; nel 1992 il Museo si costituisce in una Fondazione che ha come soci fondatori la Città di Torino, la Provincia di Torino, la Regione Piemonte, la Fondazione Giovanni Agnelli, la Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, la Compagnia di San Paolo, l'Associazione Museo nazionale del Cinema - Amici della Fondazione Maria Adriana Prolo. Nel 1994 la Città di Torino decide di spostare la sede alla Mole Antonelliana. I lavori di ristrutturazione dell'edificio, cominciati nel maggio 1996 su progetto degli architetti Antes Bortolotti e Gianfranco Gritella, terminano nel febbraio del 1999.

Il progetto scientifico preliminare del Museo è curato da Paolo Bertetto, David Francis, Lino Micciché, Donata Pesenti Campagnoni, David Robinson. L'allestimento, dopo un primo contatto con il regista inglese Peter Greenaway, viene affidato all'architetto svizzero François Confino. Confino si trova di fronte – come egli stesso scrive – “la costruzione più paradossale che [...] conosca: un vicolo cieco permanente che si libera dallo stallo in cui era fossilizzata e trae nuova vita dalle sue stesse contraddizioni”, “coccola[ta] con amore smodato” dalla sua città; un edificio al quale, dopo gli interventi di consolidamento degli anni '30, “un architetto dai denti aguzzi e dai discorsi ambiziosi [ha] regala[to] un abbigliamento intimo postmoderno e un reggicalze a spirale”. Confino ritiene che “da Sinagoga ambiziosa, la Mole deve diventare tempio del Cinema [...], Cattedrale dei Tempi Moderni, [...] Cinemagoga”. La sensazione che il Museo si propone di comunicare intende rifarsi, nelle parole dell'architetto svizzero, a quelle che poteva generare il “primo cinema [, che] aveva come sfida il tentativo di ricreare il movimento. Questo dava uno choc, colpiva il pubblico. Io ho cercato di ridare, con altri mezzi, quell'emozione”. L'allestimento, che vuole operare sulla fabbrica antonelliana destinandola “al rango paradossale di religiosa in abiti da star, o piuttosto agghindandola da suora con intenti maliziosi e quasi hollywoodiani”, ha comportato da parte di Città, Provincia, Regione, Fondazione CRT e Compagnia di San Paolo un investimento complessivo di 9 miliardi, e si sviluppa su 3200 metri quadrati disposti, sfruttando i piani basamentali e le gallerie che contornano l'Aula, su cinque livelli.

Il primo livello, suddiviso in otto aree tematiche, illustra l'archeologia del cinema. In un labirinto di quinte, le aree espositive si affiancano alla sperimentazione diretta e all'interazione dei visitatori con apparecchi e dispositivi che ricreano immagini

e movimento; lungo il perimetro, lunghe vetrine ospitano parte delle collezioni di oggetti e documenti. Superiormente, dieci “cappelle” tematiche allestite sul perimetro dell'Aula centrale e fortemente caratterizzate in maniera “scenografica” a seconda dell'aspetto del “culto del cinema” al quale sono dedicate, individuano alcuni temi cruciali (cinema d'animazione, assurdo, orrore e fantascienza, amore e morte, specchio, vero e falso, cinema sperimentale, big bang, Cabiria, Torino città del cinema); l'Aula stessa ospita due maxischermi sui quali scorrono filmati realizzati appositamente per il Museo da Carlo Lizzani e dalla Cineteca del Museo del Cinema, che possono essere seguiti da una platea di chaises longues con sistema audio incorporato, mentre le pareti della cupola vengono utilizzate come sfondo di proiezioni, trasformando l'intero edificio in una sorta di smisurata lanterna magica.

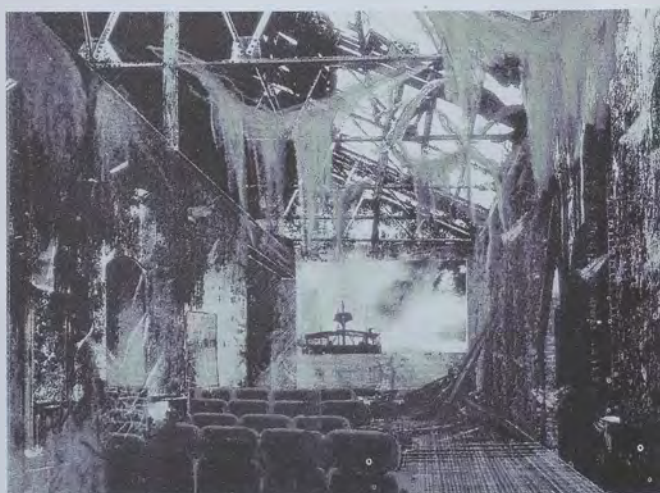
Lungo la rampa perimetrale sono ospitati ulteriori pezzi della collezione – oggetti e manifesti – e nelle gallerie superiori quindici “mises en scène” intendono illustrare le fasi della realizzazione e della fruizione di un film, gli “ingranaggi” della “macchina del cinema”: generi, pubblico e sale, studi, star, effetti speciali, produzione, macchine da presa, montaggio, movimento, sonoro, attori e casting, registi, illuminazione e fotografia, sceneggiatura, scenografie, storyboard, costumi, attraversamento dello schermo.

Le “mises en scène”, come le “chapelles” che contornano l'Aula, sono trattate come scenografie cinematografiche, senza alcun tentativo di mascherare – anzi esaltando – la precarietà e l'artificialità dell'allestimento, in uno scherzoso omaggio all'effimero mondo degli scenari del cinema.

Nel Tempietto, raggiungibile attraverso l'ascensore panoramico, vengono infine allestite, in collaborazione con il Museo d'Arte Contemporanea del Castello di Rivoli, videoinstallazioni di artisti contemporanei. Il Museo viene inaugurato il 19 luglio 2000.

(Davide Rolfo)

F. Confino, studio per l'allestimento, “Il tema esplosivo del Big Bang”.

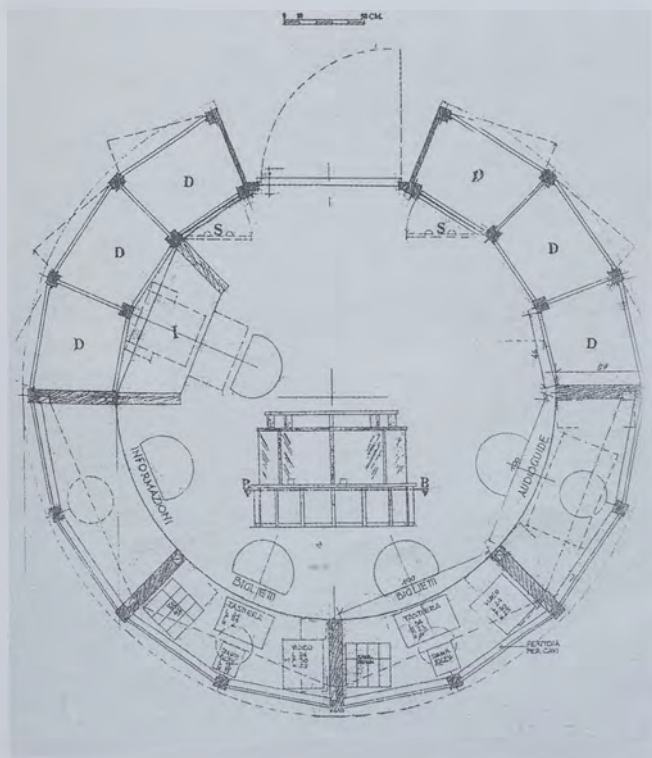




## Allestimenti del Museo Egizio

Il Museo Egizio, istituito nel 1824 in seguito all'acquisto della collezione Drovetti, trova sede nel Palazzo dell'Accademia delle Scienze. Nel tempo campagne di scavo, acquisti e donazioni aggiungono nuovi pezzi alla già copiosa collezione. Risale alla prima metà degli anni Novanta l'apertura di nuovi spazi espositivi situati nell'Ala Schiapparelli, realizzata negli anni 1985-91 grazie ad un finanziamento dell'Istituto Bancario San Paolo di Torino, su disegno degli arch. Ormezzano, Semino e De Abate. In seguito al trasferimento in altra sede del Museo di Antichità, il Museo Egizio dispone di alcune nuove sale. Inizialmente vengono qui allestite mostre temporanee, finché la Soprintendenza decide di chiedere un progetto all'architetto Graziano Romaldi che preveda la sistemazione di quei pezzi di recente acquisizione che non avevano ancora trovato un'adeguata collocazione. L'apertura delle nuove sale cambia il percorso di visita rendendolo più funzionale. L'intento dell'arch. Romaldi di creare un involucro continuo, in dialogo con gli ampi locali voltati, è perfettamente riconoscibile nell'ovale a terra della prima sala "Preistoria". Nella seconda sala "Antico Regno" emerge la ricostruzione della tomba di Iteti realizzata da Gianluigi Nicola. Alle pareti bacheche contengono gli oggetti. Fanno parte dell'intervento una piccola sala espositiva e una saletta per proiezioni. Il capitale investito è di poco inferiore al miliardo.

Progetto per la biglietteria, pianta.



I recenti allestimenti della libreria e della biglietteria vedono impiegato un capitale di circa duecentocinquanta milioni. Nel 1998 Elemond Spa vince la gara per la concessione della gestione dei servizi. L'offerta di Elemond comprende il progetto per l'allestimento della libreria degli arch. Guido e Valentina Drocco. Gli esecutivi sono consegnati il 20 luglio 1998, a settembre la libreria è aperta al pubblico. Alle pareti scaffali di profondità diverse inquadrano il disegno a scacchiera del pavimento e inglobano gli stipiti delle porte, un lungo bancone centrale completa l'arredo. La boiserie che ospita l'esposizione di poster nasconde alla vista i corpi illuminanti e riveste il parapetto del soppalco, realizzato secondo il progetto dello studio degli architetti Trucco e Pagliero.

Il 18 settembre 1998 i gestori incaricano gli architetti Drocco di pensare un nuovo allestimento per la biglietteria. Gli esecutivi sono consegnati il 21 novembre, in poche settimane la biglietteria è funzionante. La struttura a base ottagonale contenente tutte le funzioni è posta al centro della sala e lascia liberi i passaggi.

L'anno successivo le Soprintendenze chiedono agli architetti Guido, Valentina Drocco e Davide Dutto un progetto per la riorganizzazione della segnaletica dell'atrio e per la comunicazione visiva all'esterno dei musei. Tali allestimenti sono oggi realizzati in parte. (Valentina Drocco)

## Manica lunga del Castello di Rivoli Museo d'arte contemporanea

La costruzione del Castello di Rivoli, progettato nel 1718 da Filippo Juvarra per Vittorio Amedeo di Savoia, venne interrotta nel 1727. A fianco dell'incompiuta fabbrica juvarriana rimase, troncata, parte della Manica Lunga del preesistente castello seicentesco, costruita per ospitare la pinacoteca di Carlo Emanuele I.

Il primo piano generale per il restauro dell'insieme degli edifici venne presentato nel 1960, affidato dalla Soprintendenza ai Monumenti del Piemonte all'architetto Andrea Bruno. I lavori iniziarono nel 1967 e ripresero, dopo una lunga interruzione, nel 1978; l'inaugurazione della parte settecentesca del Castello avvenne nel 1984, con la mostra "Ouverture".

Nel 1991 iniziò il restauro della Manica Lunga, inaugurata nel marzo 1999. L'edificio ospita al secondo piano la galleria espositiva, la cui lunghezza – 140 metri – è illusoriamente moltiplicata dagli specchi applicati sulla parete di chiusura e dalla vetrata che, all'estremo opposto, chiude la manica tronca. Sul pavimento della galleria una linea d'ottone indica il limite che avrebbe dovuto raggiungere l'edificio di Juvarra. Ai piani inferiori sono collocati uffici, depositi, laboratori di restauro, caffet-



teria, *bookshop*, biblioteca, sala lettura e sale per le presentazioni delle attività culturali. I collegamenti verticali sono stati realizzati all'esterno, accostati all'edificio, con il deliberato utilizzo di materiali – acciaio, vetro, cemento armato a vista – contrastanti con l'antica massa muraria laterizia. Anche il tetto, rifatto integralmente a causa del fortissimo degrado di quello preesistente, pur rispettando il profilo originario, fa uso di centine in acciaio e copertura in rame e vetro. L'eliminazione delle superfetazioni accumulate negli anni ha portato al recupero della scansione originaria delle aperture – sedici per lato – che illuminano la galleria, sottolineandone lo sviluppo. La cinquecentesca cisterna progettata da Francesco Paciotto da Urbino per Emanuele Filiberto è adibita a deposito temporaneo delle opere d'arte. Esternamente, sul lato sud, è stato realizzato *ex novo* il basso edificio che ospita ristorante, servizi e spazi supplementari per il museo. L'area verde tra la Manica e il ristorante, e il tetto piano di quest'ultimo, anch'esso in parte verde, sono pensati come spazi integranti le attività del Museo.

La superficie totale della Manica Lunga è di circa 3000 m<sup>2</sup>, di cui 1000 di zona espositiva; l'importo dei lavori è stato di 15 miliardi di lire.

(Davide Rolfo)

## Palazzo Cavour

Costruito da Giovanni Giacomo Gerolamo Plantery nel 1729 per Michel Antonio conte di Cavour, nonno di Camillo Benso conte di Cavour, dopo la morte dello statista il palazzo passò per varie mani, ospitando dal Banco di Napoli alla Federazione Fascista del Commercio alla Corte dei Conti (fino al 1995). L'attuale proprietà – Società Palazzo Cavour – affitta il piano nobile alla Regione Piemonte. In seguito ai danni bellici e al successivo intervento di inserimento di una scala per servire i piani superiori, l'originario percorso anulare del piano nobile non era più leggibile.

Il progetto di restauro, affidato agli architetti Marisa Coppiano, Stefano Trucco, Maria Pia Orsini e Fabrizio Vallero, ha dovuto tenere conto delle esigenze sia della proprietà sia della Regione, ed è stato costantemente seguito dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici e dalla Soprintendenza ai Beni Artistici.

L'intervento ha reso nuovamente praticabile, attraverso lo sfruttamento di un cavedio, il percorso circolare originale. L'apparato decorativo, fortemente compromesso, è stato oggetto di interventi diversi caso per caso. Le pareti dello scalone monumentale erano state ricoperte da uno strato di vernice acrilica in occasione di Italia '61: questo non è stato rimosso, ma gli si è sovrapposta l'attuale decorazio-

ne ricostruita sul modello di quella ottocentesca; il Salone d'Onore, imbiaccato, è stato ricondotto allo stato d'origine; nello studiolo di Cavour la tappezzeria, molto danneggiata, è stata completamente sostituita; nella sala d'angolo pareti e *boiserie* settecentesche sono state ripristinate a cura della Scuola Artigiani Restauratori del Sermig; per la Sala delle Magnificenze, ormai priva della tappezzeria, si è optato per una ridipintura completa.

Gli impianti, mimetizzati nei locali riservati a funzioni di rappresentanza per la Regione e a museo di sé stessi, sono stati invece messi in evidenza nelle parti destinate a scopi espositivi, con l'intento di assicurare la massima flessibilità d'impiego ed un efficace controllo di tutti i parametri fisico-tecnici. I lavori sono durati dal febbraio al novembre 1999. La spesa totale, pubblica e privata, compreso l'allestimento della mostra inaugurale "Da Segantini a Balla", è stata di 2 miliardi.

(Davide Rolfo)

Fotografia Bruna Biamino.





## Museo di Antichità

Il Museo di Antichità, che occupava inizialmente alcune sale nel Palazzo dell'Accademia delle Scienze, trova ora sede nell'edificio delle ex serre di Palazzo Reale, in un nuovo padiglione ipogeo e nel piano seminterrato della Manica Nuova di Palazzo Reale. Il Museo è stato riorganizzato in tre settori, ciascuno dei quali raccoglie reperti archeologici di provenienza diversa.

Il progetto, curato dagli architetti Roberto Gabetti e Aimaro Isola con Guido Drocco, è realizzato per due dei tre settori ed il terzo settore è in fase di esecuzione. Con un investimento complessivo di circa otto miliardi sono stati eseguiti i seguenti interventi: l'allestimento museale (vetrine e arredi) della sezione "Collezioni storiche" nelle ex-serre; la costruzione del padiglione di collegamento tra le serre e la manica nuova di Palazzo Reale e l'allestimento della sezione dedicata ai reperti provenienti dal "Territorio piemontese"; il restauro del piano interrato della Manica Nuova di Palazzo Reale e la collocazione in questi spazi della sezione "Torino" dedicata ai reperti provenienti dalla città.

Risale al giugno 1983 l'assegnazione agli architetti dell'incarico per la progettazione del nuovo Museo Archeologico. Il primo intervento riguarda l'allestimento del settore "Collezioni". Il progetto di massima per la costruzione del padiglione "Territorio Piemontese" è approvato dal Comitato di Settore il 12 settembre 1985, il progetto esecutivo è consegnato il 9 aprile dell'anno seguente. Nel novembre del 1994 si concludono le opere edili. Nell'ottobre 1995 si procede alla definizione del progetto dell'allestimento interno. Il 21 maggio 1998 si inaugurano i due settori del Museo di Antichità con l'apertura del nuovo ingresso da Via XX Settembre, rilocalizzato con l'intento di favorire la visita alla Porte Palatina quale premessa per la visita del Museo. Un percorso in leggero declivio, incavato nel terreno conduce al piano interrato della manica nuova di Palazzo Reale. Qui in un locale ottagonale si affacciano la biglietteria, il bookshop e una sala per la didattica. Svoltando a sinistra (verso nord), si raggiunge il nuovo padiglione ipogeo che ospita la sezione "Territorio piemontese". L'edificio ha carattere di serra ed è articolato in una prima galleria vetrata, posta a ponte sopra la memoria ricostituita del fossato lungo le mura, e in una successiva sala composta di due corpi accostati attorno a un patio. Questo spazio si apre su di un grande salone a più livelli, di 1500 m<sup>2</sup> circa, nel quale sono esposti ben 1500 reperti. Un percorso scende svolgendosi a spirale, con rampe a pendenza costante, verso l'interno della sala. I reperti sono esposti secondo la loro datazione, i più recenti sono in alto a inizio percorso e scendendo verso il basso si trovano via via reperti più antichi. Verso i giardini un'intercapedine permette l'ingresso dei materiali e assicura un sufficiente numero di vie di fuga.

La galleria centrale prosegue verso nord e svolta ad est, emergendo a poco a poco dal terreno. Di qui si accede direttamente alle ex-serre di Palazzo Reale, già ristrutturate su progetto dell'Ufficio Tecnico della Soprintendenza, dove su di una superficie disposta su due livelli è allestita la sezione "Collezioni" (collezioni sabaude e altre acquisizioni).

Il grande salone vetrato che si affaccia sui giardini reali è destinato alle mostre temporanee, mentre nel piano interrato si raccolgono tutti i reperti che, provenienti dagli scavi, sono in attesa di essere restaurati e catalogati.

Ritornando all'ingresso e svoltando a destra (verso sud), si procede nella Manica Nuova di Palazzo Reale. Qui è di prossima apertura il nuovo settore "Torino".

Attraverso una spettacolare sequenza di volte in mattoni disposte in tre ordini, lungo un percorso espositivo per i reperti che narrano la storia della città romana, si raggiungerà il teatro romano.

Una struttura di legno, completata da verde, renderà agibile e funzionante un angolo del teatro per una capienza di circa 400 posti: tale allestimento simulerà il porticato che in epoca imperiale sorgeva dietro la cavea e permetterà di coglierne la dimensione. Proseguendo oltre si potranno raggiungere gli scavi dalla Basilica di San Salvatore dove sarà rilocalizzato un grande mosaico. Si potrà vederlo dall'alto attraverso una cupola vetrata che sarà costruita sul piazzale di fianco al Duomo.

(Valentina Drocco)

*Sequenza delle volte del percorso nella Manica Nuova di Palazzo Reale. Fotografia Ernani Orcorte.*





## Nuove sale del Museo Regionale di Scienze Naturali

La riconversione dell'Ospedale Maggiore di San Giovanni Battista – costruito a partire dal 1680 su progetto di Amedeo di Castellamonte – in Museo Regionale di Scienze Naturali ha inizio nel 1978 con uno studio di fattibilità curato da Mario Federico Roggero, Andrea Bruno, Giacomo Donato, Giuseppe Varaldo, Flavio Vaudetti. I lavori, iniziati due anni dopo e tuttora in corso, hanno seguito la logica dell'organizzazione per cantieri parziali, mano a mano che le singole parti del complesso si rendevano disponibili. Nel corso degli anni sono state restaurate la facciata principale e quelle sui cortili interni – che sono state in parte oggetto di un complesso consolidamento strutturale – mentre vari ambienti sono stati recuperati a sale espositive, biblioteca e uffici. Sotto la manica su via Giolitti ed i cortili settentrionali, con soluzione per certi versi analoga a quella adottata per la sala sotterranea di Palazzo Carignano (progetto di Andrea Bruno e Studio A.I.), sono stati ricavati ulteriori spazi per esposizioni e convegni.

In quest'ottica di successivi recuperi parziali è da ascrivere l'apertura al pubblico di parte delle collezioni del Museo. In due maniche ortogonali è stata sistemata una selezione di reperti naturalistici, in parte collocati, seguendo un'idea di "museo del museo", in vetrine d'epoca, in parte ospitati in una sala allestita da Andrea Bruno come l'interno di una nave, una panciuta "arca di Noè" in legno lamellare, ricostruita come una nave in bottiglia all'interno della fabbrica secentesca, e popolata da scheletri e animali imbalsamati; alle ordinate dell'arca fanno eco le costole dello scheletro della balena che, montato nell'Ottocento su una sorta di affusto di cannone su ruote, domina l'invaso. Gli esemplari in mostra sugli scaffali sono ancora parzialmente imballati, e le porte sul fondo della sala chiuse da nastri bianchi e rossi, a suggerire l'idea del museo in divenire.

L'allestimento, aperto al pubblico alla fine del dicembre 2000 e costato 700 milioni finanziati dalla Regione Piemonte, si pone come prefigurazione della futura sistemazione museografica definitiva, che occuperà l'intera crociera del palazzo, ed è quindi destinato ad essere permanente.

(Davide Rolfo)

## Nuovo centro espositivo e museale d'arte contemporanea. Fondazione Sandretto Re Rebaudengo

Il panorama delle fondazioni private attive a Torino nel campo dell'arte si è arricchita nel corso degli

ultimi anni di tre nuove istituzioni di grande prestigio e visibilità pubblica, tanto da costituire oggi fondamentali punti di riferimento per quanto riguarda le arti decorative del Settecento (Fondazione Accorsi); l'arte e la fotografia del Novecento (Fondazione Palazzo Bricherasio); l'arte giovane contemporanea (Fondazione Sandretto Re Rebaudengo).

La Fondazione Sandretto Re Rebaudengo per l'Arte è stata costituita a Torino nell'aprile 1995 da Patrizia Sandretto Re Rebaudengo, attuale presidente, con l'obiettivo di farne un centro di promozione, di esposizione e di analisi critica dell'arte contemporanea prodotta in ambito internazionale: in particolare, l'attività si sviluppa attraverso mostre, convegni, seminari, premi e borse di studio, attività didattica, visite guidate e pubblicazioni. Il comitato scientifico è composto da Dan Cameron, Flaminio Gualdoni, Kasper König, Rosa Martinez, Hans Ulrich Obrist; curatore responsabile è Francesco Bonami; curatore per la fotografia è Filippo Maggia. Attualmente la sede espositiva della fondazione è situata nel settecentesco Palazzo Re Rebaudengo a Guarene d'Alba (Cn), vincolato dalla Soprintendenza fin dal 1993. Integralmente ristrutturato a spese della famiglia proprietaria (oggi adibito anche a uso residenziale), a partire dall'inaugurazione del settembre 1997 l'edificio viene concesso in comodato d'uso alla Fondazione limitatamente al piano terreno e alle parti auliche del primo piano. La superficie complessiva del museo è di circa 2500 m<sup>2</sup>. Autori dell'intervento di restauro architettonico e dell'originale allestimento museografico sono gli architetti Corrado Levi, Alberto Rolla e Alessandra Raso.

La Fondazione, proprietaria di un'importante collezione di giovane arte contemporanea (tra gli altri, gli italiani Gabellone, Lambri, Pivi; gli "young British artists" Damien Hirst, Sarah Lucas, Steve McQueen) è attualmente impegnata nell'importante progetto di realizzare la propria nuova sede espositiva all'interno del territorio torinese, nell'isolato di via Millio, via Spalato, via Modane, a fianco del recuperato stabilimento ex Fergat: l'area è prossima alla spina 1, dove sorgerà il palazzo della Regione. (Alessandro Martini)

La vicenda del recupero dell'area Fergat 2 è analizzata in maniera puntuale nella tesi di laurea: P. Armand, *Il recupero di un'area industriale dismessa a Torino: il caso della Fergat*, rel. S. Saccomani, Politecnico di Torino, ottobre 2000.

Si riportano alcuni passaggi significativi.

Il piano particolareggiato del 1994 destina l'area ad edilizia economico popolare ed universitaria. Su richiesta del Comitato Spontaneo Area ex Fergat l'amministrazione comunale procede alla stesura e delibera nel dicembre 1997 del progetto di un giardino. I residenti, nel frattempo, si prendono cura dell'area libera.



Contemporaneamente, nel 1997 la Fondazione Sandretto Re Rebaudengo ottiene in concessione per 50 anni i locali di via Millio, patrimonio comunale offerto agli enti *no profit* con bando del 1996. Viene istituita la società F.Ar.Co. srl (Fabbrica Arte Contemporanea), presidente A. Re Rebaudengo, 51% Finpiemonte, 49% Fondazione Sandretto Re Rebaudengo. Ad ottobre del 1997 viene fatta richiesta dei finanziamenti misura 4.1b. Il progetto prevede la ristrutturazione del corpo di fabbrica lungo via Millio (300 m<sup>2</sup>) e demolizione e ricostruzione del resto (2300 m<sup>2</sup>); le aree esterne a giardino per esposizione di sculture.

Nel giugno 1998 viene bandito il concorso internazionale per l'affidamento di incarico del progetto definitivo. Nello stesso mese viene riconosciuto il contributo comunitario di 7,76 miliardi (80% spesa complessiva) che impone la scadenza di fine lavori al 31 agosto 2001.

Un'interpellanza dei Comunisti Italiani a settembre del 1998 fa emergere in Comune il problema della sovrapposizione del progetto con le attese dei residenti nei riguardi della destinazione a giardino.

A settembre 1998 viene presentato il progetto definitivo di Museo che ottiene a dicembre i pareri favorevoli del Crop e della Cie. Il progetto definitivo semplifica l'articolazione dei volumi e destina 2720 m<sup>2</sup> a superficie coperta; recinta 1600 m<sup>2</sup> di area per un "giardino di pietra" che ospiti installazioni d'arte chiusa nel periodo notturno; destina la parte restante, una sottile e allungata fascia triangolare di 1600 m<sup>2</sup>, a verde pubblico.

A marzo 1999 la Fondazione ottiene il diritto di superficie per 99 anni. Il progetto definitivo viene modificato a scapito dell'area pubblica: superficie coperta 2810 m<sup>2</sup>, esposizione all'aperto 2715 m<sup>2</sup>; verde pubblico 1530 m<sup>2</sup>.

I residenti con nuove proteste chiedono di rispettare le destinazioni di PRG e di limitare l'area museale al perimetro degli edifici esistenti. Viene lamentato il dimezzamento dell'area destinata a verde pubblico.

La Farco, in pieno diritto per la concessione ricevuta e vincolata alle scadenze di finanziamento, espleta la gara d'appalto, vinta dalla impresa Zumaglini & Gallina che prende in carico l'area agli inizi di luglio 1999.

La reazione decisa dei residenti ottiene che venga approvata in Consiglio comunale una mozione che prevede la ridefinizione dell'area museale a coincidere con gli edifici esistenti.

In seguito alle proteste formali della Farco (inizi agosto), l'Amministrazione propone l'utilizzo di altra area sempre in zona S.Paolo. La proposta è impraticabile e si giunge a fine dicembre 1999 ad una nuova delibera di Giunta per la ridefinizione del perimetro dell'area con l'acquisizione di parte del sedime stradale. Il nuovo progetto di museo, traslato a nord su via Millio e ridimensionato di 800 m<sup>2</sup>, rinuncia all'area espositiva esterna, per affacciarsi

direttamente sul giardino pubblico che così riconquista una dimensione paragonabile all'originaria. I lavori cominciano effettivamente a luglio 2000. (Paolo Mauro Sudano)

*Committente:* F.AR.CO. srl

concessione edilizia n.416/99 30/6/99

*Progettazione e direzione lavori generale:* arch. Claudio Silvestrin, ing. James Hardwick (London)

*Progettazione e direzione lavori strutturale:* ing. Stephen Grindley (London), ing. Diego Menardi (Torino)

*Progetto impianti elettrici e meccanici:* Milano Progetti

*Coordinamento per la progettazione dei lavori:* ing. Antonella Flores

Impresa Zumaglini & Gallina

Importo Lavori L. 7.168.129.390

inizio lavori 02/07/99 prevista la fine ottobre 2001

## Restauro e risanamento conservativo asse storico piazza Castello, via Po, piazza Vittorio Veneto

La Contrada di Po rappresenta l'asse del secondo ampliamento della Città, definito intorno al 1675, su progetto di Amedeo di Castellamonte come collegamento del centro urbano con il ponte sul Po, la collina e la campagna. Una strada di impostazione tipicamente seicentesca da sempre caratterizzata da una forte vocazione commerciale e di servizio, improntata ad un carattere aulico di rappresentanza, che le deriva da un impianto urbanistico forte.

L'asse di Po denuncia, dal Castello degli Acaja in piazza Castello, al tempio della Gran Madre una straordinaria unitarietà e coerenza, sempre rinnovata e ampliata nei secoli, con diversi stili, dal barocco al neoclassico, e dimostra il rigore e la continuità dell'urbanistica sabauda attraverso i secoli sia pur con mezzi economici contenuti.

Con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 361/98 del 16 Novembre 1998 è stata approvata la costituzione, del "Comitato Contrada di Po - Onlus" con la partecipazione della Città di Torino, dell'Università degli Studi, della Camera di Commercio, della Compagnia di San Paolo IMI e della Fondazione C.R.T., dell'Italgas e del Comitato Asse Storico, che raggruppa le Associazioni dei Commercianti e l'Associazione dei residenti di via Po, piazza Vittorio Veneto e piazza Castello.

L'obiettivo che il Comitato Contrada di Po - Onlus si è proposto è il recupero dell'immagine unitaria della via Po e delle Piazze attraverso un intervento di restauro urbano e di colorazione degli edifici eseguito su modello unico e in modo simultaneo.

Il Comitato, sotto la Direzione dell'ing. Aldo Brizio, si è assunto gli oneri relativi alla progettazione e alla direzione lavori delle opere, affidate a sei gruppi di architetti, altamente qualificati nel



campo del restauro e risanamento conservativo, e rispetto ai quali svolge una importante funzione di garante della qualità.

I sei gruppi sono:

1. arch. *Germano Tagliasacchi*, con arch. Ezio e Roberta Ingaramo, arch. Giuseppina Rossi;
2. arch. *Riccardo Zanetta*, con arch. Giulia Baima Bollone, arch. Roberta Distinto;
3. arch. *Chiara Ronchetta*, con arch. Beppe Delpiano, arch. Andrea Job, arch. Domenico Catti, arch. Gustavo Gherardi;
4. arch. *Giovanni Brino*, con arch. Gianfranco Gritella, ingg. Giovanni e Giuseppe Russo;
5. arch. *Mario Roggero*, con arch. Carlo Ruggero, arch. Gualtiero Turati, arch. Gio Dardano, arch. Laura Musso;
6. arch. *Luca Deabate*, con arch. Marina Deabate, arch. Roberto Cerrato, arch. Simona Albanese.

Il programma di interventi è stato concertato con la Soprintendenza ai Beni Ambientali e Architettonici e con l'Ufficio Arredo Urbano della Città.

La situazione complessiva degli interventi di massima progettati riguardano n°83 numeri civici:

- proprietà private n°72;
- proprietà pubbliche n°11: Università - Rettorato, Città di Torino - Palazzo Stemmi, Demanio Statale - via Po 18.

I progetti esecutivi allestiti dai 6 Gruppi di professionisti associati, incaricati dal Comitato Contrada di Po - Onlus sono stati complessivamente n. 49 per un importo complessivo di Lire 7.533.804.775 per le proprietà private e per l'importo di Lire 1.361.695.137 per le proprietà pubbliche, per un totale di Lire 8.895.499.912.

Per tutti gli interventi che richiedono la partecipazione economica dei proprietari immobiliari erano previsti contributi da parte del Comune di Torino pari al 50% della spesa complessiva dei lavori, al netto delle agevolazioni fiscali di cui alla Legge 449/97 (41%), ora prorogate e ridotte al 36%.

Per l'erogazione di questi contributi la Città di Torino ha stanziato una somma di ben 5 miliardi. Il Comune inoltre ha concesso gratuitamente l'occupazione del suolo pubblico per le superfici occupate dai cantieri e un ulteriore contributo per il restauro delle pavimentazioni dei portici fino all'80% della spesa.

I progetti di massima per il restauro e risanamento conservativo degli stabili dell'Asse Storico sono iniziati nel 1999 e sono stati proposti alle Assemblee dei Condominii privati o ai proprietari singoli per ottenerne l'approvazione e l'adesione all'iniziativa.

La partecipazione è stata pressoché totale e i progetti esecutivi allestiti dai progettisti del Comitato sono stati appaltati dagli Amministratori nel 1999 ed eseguiti nel 2000.

Il restauro e la colorazione degli edifici, eseguiti su modello unico e in modo simultaneo, ha consentito di ottenere una ottima continuità di immagine,

anche per gli interventi coordinati sulle pavimentazioni dei portici.

Anche gli edifici pubblici della via Po, costituiti dal palazzo dell'Università, dal Palazzo degli Stemmi della Città di Torino e dall'Accademia di Medicina in via Po n.18, sono stati oggetto del progetto di restauro allestito dagli architetti del Comitato Contrada di Po - Onlus.

Per mettere in risalto adeguato le architetture unitarie di questo importante asse urbanistico cittadino, è ora in corso di realizzazione la nuova illuminazione pubblica di via Po e piazza Vittorio Veneto predisposta dall'Azienda Energetica Metropolitana, con il progetto dell'architetto francese Roland Jeol.

La visuale completa di questa straordinaria prospettiva urbanistica permetterà di inquadrare scenograficamente sullo sfondo di via Po e piazza Vittorio Veneto, anche il Tempio neo-classico della Gran Madre di Dio, opera ottocentesca, dell'architetto Bonsignore, anch'essa in corso di restauro da parte della Città di Torino.

Per la via Po, l'illuminazione decorativa, accentua la vivibilità del luogo, il comfort e la sicurezza, evidenziando l'effetto scenografico e decorativo dell'insieme della via.

La valorizzazione delle caratteristiche architettoniche avviene nell'insieme sottolineando la verticalità delle facciate. La luce semiradente è realizzata con piccoli proiettori fissati a livello del primo piano.

I portici, per tutto il loro sviluppo in via Po e piazza Vittorio Veneto, sono valorizzati con una luce indiretta di colore *bianco caldo* che mette in risalto il restauro eseguito sulle pareti e sulle volte, ravvivando il colore delle vetrine con un gran comfort per i passanti. Le lanterne storiche pendenti dalla sommità degli archi diventano degli oggetti luminosi non aggressivi, per completare il decoro e l'atmosfera del luogo. A questo scopo le lampade sono state sostituite con sorgenti di potenza inferiore e di colore che ricorda la luce di inizio secolo.

Per la piazza Vittorio Veneto il progetto prevede la valorizzazione dell'insieme architettonico, composto da magnifiche facciate e dai portici, nello stesso modo di via Po.

I lampioni a più bracci, presenti su tutta la piazza, saranno equipaggiati con lampade più calde, di colore *bianco caldo*, che ricordano la luce a gas o ad incandescenza.

L'illuminazione generale decorativa sarà completata in futuro anche con la piazza Gran Madre.

Il ponte napoleonico sarà valorizzato con una illuminazione delicata che rileverà la sua architettura o, grazie alla magia dell'acqua, la sua immagine si duplicherà sulla sua superficie.

L'accento finale e più importante sarà centrato sulla Chiesa Gran Madre di Dio, la cui magnifica prospettiva fa da sfondo alla piazza Vittorio Veneto. (Aldo Brizio)



## Opere per l'ostensione della Sindone

L'Ostensione solenne della Sacra Sindone presso il Duomo di Torino rappresenta uno degli appuntamenti più importanti nell'ambito delle iniziative per l'anno giubilare. Per la gestione dell'evento si è costituito un ente autonomo a scadenza – comprendente la Regione Piemonte, la Curia, il Comune e la Città di Torino – avente durata limitata allo svolgimento dell'evento. Nell'arco di poco più di due mesi – dal 12 agosto al 22 ottobre – è stato previsto il passaggio di oltre due milioni di pellegrini con punte – nei periodi di massima affluenza – di 4000 persone ogni ora, assistite da un corpo di circa 3500 volontari dislocati su tutto il percorso.

Il complesso delle opere realizzate – tutte interamente provvisorie – si compone di tre parti, affidate a due differenti gruppi di progettazione: il percorso esterno di visita e le attrezzature connesse, il padiglione ad uso cappella delle confessioni e cappella dell'adorazione eucaristica e, infine, l'allestimento del percorso all'interno del Duomo, comprendente la collocazione della teca contenente la reliquia.

Agli architetti Gianfranco Cavaglià, Pasqualino Carbone e Sergio Dellavecchia, è stata affidata la progettazione del lungo percorso di visita coperto esterno al Duomo – comprendente tre punti di meditazione e la grande sala per la prelettura – dei padiglioni di servizio e delle varie postazioni di controllo, accoglienza e supporto ai gruppi di pellegrini, indispensabili per gestire le grandi masse di persone e per riuscire ad evitare tempi di attesa eccessivamente lunghi. La fase progettuale, regolata da tempi ferrei, ha visto la presentazione nel mese di gennaio del progetto preliminare, del definitivo nel febbraio e si è conclusa con la consegna nel mese di aprile del progetto esecutivo, che prevedeva una base d'asta per l'appalto di tre miliardi di lire.

Caratteristica fondamentale dell'intervento, che ricopre un'area di quasi 8000 metri quadrati è stata la decisione – presa di comune accordo tra progettisti e committenza – di non lasciare alcun tipo di concessione a virtuosismi formali, in considerazione della già spiccata connotazione storica ed architettonica del luogo e, soprattutto, per offrire ai visitatori un ambiente sobrio e semplice, atto a favorire la meditazione ed il raccoglimento.

La visita del pellegrino inizia all'incrocio tra Viale I Maggio e Viale Partigiani dove – dopo aver superato una postazione di controllo – le comitive trovano una zona di accoglienza. Dopo aver risalito un tratto del Viale I Maggio si giunge quindi ad una seconda zona di controllo ed attesa, da cui parte il vero e proprio percorso che si sviluppa all'interno dei Giardini Reali, sostanzialmente analogo a quello della precedente Ostensione del 1998 ma con l'introduzione di tre nuovi punti di meditazione intermedi. Prima dell'ingresso all'interno del Duomo si incontra infine un ultimo punto di sosta costituito dalla sala della pre-

lettura che – con immagini e filmati – fornisce informazioni sulla storia della Sindone ed aiuta il visitatore nella preparazione spirituale all'esperienza.

Nella Piazzetta Reale è stato realizzato il padiglione provvisorio adibito ad ospitare la cappella delle confessioni e la cappella per l'adorazione del SS. Sacramento, del cui progetto sono stati incaricati gli architetti Roberto Gabetti, Aimaro Oreglia d'Isola e Maurizio Momo. Il progetto – promosso dall'Opera Diocesana Preservazione Fede e dalla Commissione Diocesana per l'Ostensione della Sindone – è stato elaborato tra la fine del 1999 e l'inizio del 2000; per la realizzazione – che ha occupato i mesi di luglio ed agosto 2000 – è stato investito un capitale di L. 380.000.000 circa.

L'edificio, a pianta rettangolare con una superficie di circa 350 metri quadrati, è collocato nella zona nord-ovest della piazza ed è caratterizzato da una grande copertura a padiglione. All'esterno un velario in tela grigia ignifuga, avente la stessa tonalità degli sfondati dell'adiacente Palazzo Reale, copre interamente le strutture di sostegno in tubolari d'acciaio, mentre due croci sottolineano la sacralità del luogo. Analogamente a quanto accade per il percorso all'interno dei Giardini Reali il carattere temporaneo dell'opera ha imposto l'adozione di fondazioni completamente indipendenti semplicemente appoggiate sulla pavimentazione esistente, che non risulta così compromessa.

All'interno il padiglione è suddiviso in due ambienti separati, cui si accede direttamente dalla piazza tramite un portico perimetrale e due bussole che definiscono un ingresso laterale e contribuiscono a garantire un'atmosfera di raccoglimento. La cappella delle confessioni è costituita da un vano centrale – dotato di panche per l'attesa – su cui affacciano i dodici confessionali, due dei quali dimensionati per accogliere disabili. La cappella per l'adorazione eucaristica è rivolta verso l'Ostensorio – visibile tramite una finestra anche dalla zona dei confessionali – e collocato su di un semplice altare.

In Piazzetta Reale è stata collocata anche un'installazione opera degli insegnanti e studenti del primo liceo artistico di Torino: una fusione in bronzo, realizzata dalle fonderie Pinton Fond di Gattico, dà vita inaspettatamente davanti i Palazzi Reali ad un frasinio poggiato su un basamento su cui è riportato l'inno di San Paolo alla carità.

All'interno del Duomo l'allestimento, affidato agli architetti Gabetti, Oreglia d'Isola e Momo, occupa l'area del presbiterio e delle navate, basandosi in linea di massima sull'impianto realizzato per la precedente Ostensione. Anche in questo caso la fase di progetto si è svolta tra la fine del 1999 e l'inizio del 2000, mentre i lavori per la realizzazione si sono svolti nei mesi di luglio ed agosto 2000, al fine di limitare il più possibile il periodo di occupazione



della chiesa. Il capitale investito in questa parte del lavoro, i cui soggetti promotori sono gli stessi sopra menzionati, ammonta a circa L. 360.000.000.

Giunto all'interno del Duomo, entrando dalla navata sinistra, il percorso si suddivide distribuendo il flusso di persone su tre passerelle, disposte su livelli differenti e raccordate al piano della chiesa tramite rampe accessibili ai disabili. Le passerelle, realizzate in lastre prefabbricate di calcestruzzo armato ed acciaio, sono sostenute da una struttura in mattoni e permettono di evitare eccessivi affollamenti nella zona prospiciente la reliquia. Al centro dei percorsi è stata ottenuta l'area del presbiterio, comprendente la sede vescovile, i sedili dei concelebrenti, l'altare e l'ambone.

La restante parte delle strutture del presbiterio è stata realizzata in profilati metallici, coperti dal rivestimento in panno ignifugo rosso che ricopre l'intero allestimento, mentre per la moquette si è mantenuto il colore grigio-viola della precedente installazione.

La teca contenente la Sacra Sindone è stata collocata sull'asse della navata centrale in corrispondenza dei pilastri di sostegno della cupola ed a ridosso della struttura in piastrelli e teli ignifughi che suddivide la zona delle celebrazioni per l'Ostensione dalla parte non agibile del Duomo.

Un ultimo cenno va fatto al sistema di illuminazione. Si è scelto in questo caso di ricorrere ad una illuminazione artificiale, schermata con teli oscuranti ignifughi le bifore della navata centrale, della cupola, del transetto e della controfacciata. Due serie di faretti, posti accanto ai pilastri della navata centrale concentrano quindi la luce sulla Sindone migliorandone la leggibilità.

(Mauro Berta)

*Il padiglione in Piazzetta Reale. Fotografia Roberto Baffert.*



## Porta Palazzo, "The Gate"

Il quartiere Porta Palazzo-Borgo Dora, nel centro storico di Torino, è interessato da un intervento di riqualificazione e rigenerazione denominato progetto "the Gate". La Città di Torino in vista dell'ema-

nazione del bando della Comunità Europea relativo alle "azioni innovative del fondo europeo di sviluppo regionale" ha deciso di candidare la zona di Porta Palazzo, data la ricchezza del suo patrimonio edilizio, economico, culturale. Le prime analisi sulle caratteristiche della zona e sulle priorità progettuali, condotte all'interno dei vari settori dell'Ente, sono state seguite da un coinvolgimento degli operatori privati del quartiere per la definizione della strategia di rigenerazione dell'area, nel tentativo di fondare il progetto sulla condivisione iniziale al fine di conseguire il successo dell'iniziativa. La Comunità Europea ha concesso un finanziamento di 5 miliardi al progetto "the Gate", divenuto così "progetto pilota urbano", altri 5 miliardi sono stati stanziati dalla Città di Torino e circa 2 miliardi sono stati riconosciuti dal Ministero dei Lavori Pubblici. La gestione del progetto è affidata al "comitato progetto Porta Palazzo", costituitosi nel 1998, e che possiede autonomia finanziaria. L'avvalersi dello strumento dell'Action Planning – che prevede mirati incontri degli attori interessati, seguiti da esperti multidisciplinari – e l'avver sede in piazza della Repubblica, configura il comitato come struttura reale nel cuore del quartiere. Il programma è articolato in 19 azioni, suddivise tra cinque aree di intervento denominate piazza affari, rete di sicurezza, sostenibilità, un posto per vivere, legami. Questi i principali interventi: il sottopassaggio di corso Regina Margherita, inaugurato il 30 giugno 2000; la riqualificazione di via Milano; il concorso per la sistemazione dell'area mercatale; la realizzazione del nuovo mercato coperto dell'abbigliamento (arch. Fuksas); la riqualificazione dell'isolato di S. Croce in corso di realizzazione; la promozione del risparmio energetico e della riqualificazione degli edifici privati mediante agevolazioni; l'assegnazione di contributi per il rinnovamento esterno dei negozi del Balôn; la realizzazione di un percorso pedonale sull'ex-canale Molassi i cui lavori sono attualmente in corso; la riprogettazione dell'illuminazione pubblica, all'insegna della sicurezza, ad opera dell'AEM; l'apertura di uno sportello nell'ex-stazione Ciriè-Lanzo per offrire consulenze in ambito lavorativo.

(Rebecca De Marchi)

## Recupero di parte dell'ex Arsenale Militare di Borgo Dora (il cortile del maglio)

L'edificio principale dell'Arsenale di Borgo Dora è stato costruito negli anni Sessanta dell'Ottocento su progetto dell'ing. Castellazzi. È costituito dai due corpi di fabbrica delle officine che corrono paralleli lungo un lato del Canale dei Molassi, raccordati da quattro corpi perpendicolari in modo da racchiudere al loro interno tre cortili quadrati. Fa parte



dello stesso complesso un ulteriore cortile analogo ai precedenti, accostato in asse al cortile centrale e definito su tre lati dagli edifici amministrativi che si affacciano su piazza Borgo Dora. Altri due grandi edifici isolati (le ex Sellerie e la Palazzina Collaudi) sorgono al di là del canale. Lungo la Dora si trovano l'ex mercato delle bovine, ceduto all'Arsenale nel 1891 (ora sede principale del Sermig) e la caserma Sacchi (ora Istituto professionale Steiner). L'intero complesso, ad eccezione delle tre maniche occupate dagli edifici amministrativi, è stato acquisito con permuta dal Comune di Torino all'inizio degli anni Ottanta.

Poco dopo l'acquisizione il Comune fa redigere dagli architetti Pio Luigi Brusasco e Giovanni Torretta un piano particolareggiato esteso all'intero Borgo Dora con l'obiettivo di aprire ad un uso urbano l'area dell'ex Arsenale che fino ad allora era stata una enclave chiusa e impenetrabile.

Il piano non è mai stato portato in approvazione e tuttavia per parecchi anni ha funzionato come guida informale al recupero degli edifici che via via erano ristrutturati per ospitare nuove funzioni.

Così è avvenuto per la scuola Steiner e per i primi edifici assegnati al Sermig.

È in sede di stesura del piano particolareggiato che matura la prima idea di destinare il cortile quadrato più prossimo a Porta Palazzo e gli edifici che lo circondano a funzione mercatale quale fulcro del mercato del Balon.

Nel 1993, per trovare una soluzione praticabile all'utilizzo di numerosi edifici che nel frattempo erano stati ceduti in concessione all'Università di Torino e al Sermig senza aree di pertinenza, il Comune di Torino affida agli arch.ti Brusasco e Torretta la consulenza per la stesura di uno Studio di Fattibilità esteso all'area dell'ex Arsenale e di S. Pietro in Vincoli con l'obiettivo di progettare le destinazioni degli edifici, i tipi di intervento, la divisione in subambiti funzionali formati da edifici e lotti di pertinenza, le connessioni con la città.

Il Piano Regolatore in corso di redazione prende atto e regola tutta l'area sottoponendo il rilascio delle concessioni edilizie alla congruità con lo Studio di Fattibilità e impone che lo studio sia approvato dal Consiglio Comunale. Attraverso questa via lo studio assume i caratteri di strumento esecutivo.

Lo Studio di Fattibilità è approvato nel luglio del 1995. In conseguenza della successiva rinuncia dell'Università agli immobili avuti in concessione, lo studio è adeguato con la consulenza degli stessi architetti cui nel frattempo si sono affiancati anche i colleghi Adriana Comoglio e Claudio Perino ed è nuovamente approvato nel maggio del 1999.

Attraverso a questo lungo iter, la proposta di creare un polo commerciale nel cortile più prossimo al mercato di Porta Palazzo, poi definito cortile del grande maglio, mantiene la propria vitalità.

Nel corso del 1999 il Comune di Torino ottiene un

finanziamento da parte della Regione Piemonte in base al Regolamento CEE 2081/93 per contributi destinati alla realizzazione del progetto della piazza del maglio, dell'attiguo cortile a sud, degli edifici che li circondano e del primo tratto della nuova strada da aprirsi sul tracciato del Canale dei Molassi.

L'attuazione del progetto è affidata alla Sinatec S.p.A., società del gruppo Finpiemonte, tramite una convenzione che prevede, quale scorporo degli oneri di urbanizzazione, anche la realizzazione della rimanente parte della strada sul Canale dei Molassi. La nuova strada proseguirà quella in costruzione sul tratto a valle del tracciato del canale e collegherà il cuore del Balon con il costruendo parcheggio a lato di S. Pietro in Vincoli.

Del progetto sono incaricati gli stessi architetti che hanno svolto la consulenza alla redazione dello Studio di Fattibilità.

Il progetto conferma la costruzione della nuova strada sul tracciato del Canale dei Molassi affiancata da un'alberata e da una vasca-fontana lunga centoquaranta metri e larga cinque che evoca la presenza del vecchio canale.

Nelle parti più interne sono costruite circa quaranta botteghe collocate nelle maniche che circondano i due cortili.

Il cortile quadrato del grande maglio è trasformato in una corte coperta. La struttura è tronco conica in legno lamellare sostenuta sia al contorno, in corrispondenza dei muri esistenti, sia sulle diagonali, per mezzo di quattro pennoni in acciaio. L'aspetto della copertura è di grande ala di mercato a ombrello aperto, trasparente sul perimetro e forato nel centro.

Il cortile laterale, detto del ciliegio, è ricomposto con la completa ricostruzione di una manica ormai obsoleta.

La ricostruzione consente di generare una simmetria assiale su uno schema ad U. I lati del cortile del ciliegio sono serviti da un nuovo ballatoio in acciaio e pietra, molto largo, una sorta di via sopraelevata che permette di riparare dalla pioggia gli accessi alle botteghe del piano terreno e di accedere a quelle del primo piano.

(Giovanni Torretta)

*La strada e la vasca-fontana sul tracciato del canale dei Molassi.*





Progetto: prof.arch. Pio Luigi Brusasco, arch. Adriana Comoglio, arch. Claudio Perino, prof.arch. Giovanni Torretta.

Il soggetto attuatore è la Sinatec S.p.A

I principali dati dimensionali sono: superficie fondiaria m<sup>2</sup> 13.179 (compreso il primo tratto della nuova strada), superficie utile m<sup>2</sup> 4.420 di cui al piano terreno m<sup>2</sup> 2.780 e al primo piano m<sup>2</sup> 1740 (soppalchi cortile del maglio + primi piani cortile del ciliegio), servizi m<sup>2</sup> 296, copertura piazza m<sup>2</sup> 1.635.

L'investimento è di circa 18 miliardi di cui 8, 3 coperti dal finanziamento CEE-Regione e 9,7 di autofinanziamento della Società di Intervento.

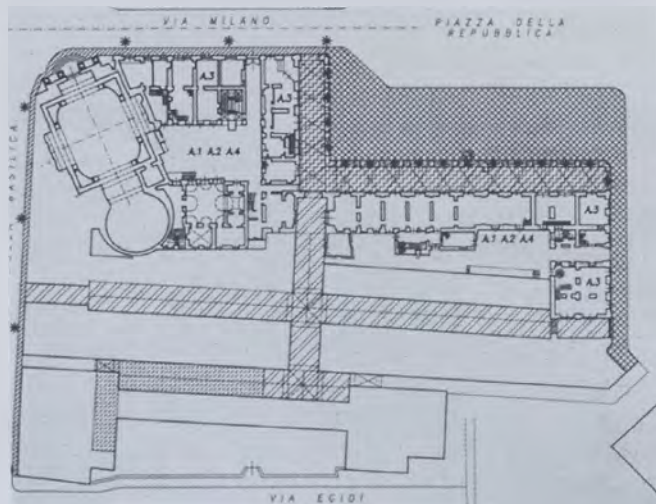
Il progetto è stato approvato dalla Regione/CEE nel luglio del 1998.

I lavori sono iniziati nel febbraio 2000, l'ultimazione è prevista nell'estate del 2001.

## Programma di Riqualficazione Urbana "Santa Croce"

Il Programma di Riqualficazione Urbana "Santa Croce" prevede la riqualficazione di parte dell'isolato Santa Croce, in cui insistono immobili di particolare pregio architettonico ed oggi in stato di degrado; in particolare il programma prevede interventi di restauro e risanamento conservativo di immobili di proprietà dell'Ordine Mauriziano; interventi di riqualficazione degli spazi pubblici consistenti nella nuova pavimentazione e manutenzione del porticato e del marciapiede su piazza della Repubblica e via della Basilica, e nella realizzazione del nuovo impianto di illuminazione pubblica del porticato e parte della Galleria Umberto I.

Gli obiettivi e i contenuti del programma secondo il progetto del prof.arch. Giovanni Picco e dell'arch. Cristiano Picco, prevedono la realizzazione di opere di restauro e risanamento conservativo di parte del patrimonio immobiliare civile (esclusa la Basilica Mauriziana) di proprietà dell'Ordine Mauriziano



nell'isolato Santa Croce in Torino, nonché il recupero funzionale di m<sup>2</sup> 8100 c.a. di S.L.P. ad uso residenziale (di cui m<sup>2</sup> 4411 da destinare edilizia residenziale sovvenzionata in locazione permanente), di m<sup>2</sup> 2500 c.a. di S.L.P. a destinazione commerciale e di m<sup>2</sup> 850 c.a. di S.L.P. ad uso uffici. L'investimento complessivo è di circa 18 miliardi.

Il quadro finanziario del Programma prevede l'utilizzo delle seguenti risorse:

Finanziamento Ministero Lavori Pubblici L. 5,905 miliardi di cui 5,775 quale contributo per la riqualficazione degli immobili da destinare ad edilizia residenziale in locazione permanente, nonché L. 130 milioni per urbanizzazioni ed opere di riqualficazione dello spazio pubblico;

Oneri urbanizzazione primaria e secondaria L. 448,884 milioni

Risorse aggiuntive private L. 144 milioni.

(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)

## Interventi di risanamento dei Murazzi del Po

I Murazzi del Po rappresentano un'opera di contenimento fluviale realizzata essenzialmente in due tempi: poco prima della seconda metà dell'Ottocento su progetto dell'ing. C.B. Mosca e, negli ultimi decenni dello stesso secolo (su progetto definitivo del 1871 ed inizio lavori nel 1873), su progetto di Tomaso Prinetti, ingegnere del Municipio di Torino.

Questo antico ricovero di barche è considerato, ancora oggi, uno dei luoghi più caratteristici di Torino.

L'abbandono di molti locali all'interno delle numerose arcate ha portato negli anni ad una lenta, ma progressiva riduzione della frequentazione lungo il fiume, favorendo così il proliferare nell'area di varie forme di delinquenza che, specie nelle ore serali e notturne, hanno estromesso le normali attività socio-culturali, rendendo pericolosa la zona.

A risoluzione di tale problematica, l'Amministrazione Comunale sta cercando da alcuni anni di riqualficare l'intera area, sia promuovendo attività turistico-ricreative al fine di riavvicinare l'utenza cittadina, sia intervenendo con progetti di ristrutturazione, mirati ad un recupero e ad un risanamento strutturale dei locali medesimi.

In tale prospettiva si è collocato l'intervento in oggetto che riguarda il risanamento e l'impermeabilizzazione delle volte di copertura in muratura dei locali realizzati su progetto dell'ing. Prinetti. Tale opera riveste particolare interesse per quanto riguarda le soluzioni tecniche adottate che hanno dovuto



essere precedute da un'attenta analisi del sistema strutturale esistente.

I locali hanno dimensioni variabili, ma comunque comprese tra 7-8 m di profondità, 4.5 -5.5 m di larghezza, ed una altezza massima di circa 7.5 m; la lunghezza del fronte complessivo oggetto d'intervento è di circa 150 m

L'idea alla base dell'intervento è stata di alleggerire le volte dal rilevante carico permanente sovrastante dovuto al materiale di riempimento compreso tra l'estradosso delle volte e la pavimentazione stradale ed il marciapiede in pietra.

La fase di progettazione dell'opera è stata preceduta da uno studio - avvalendosi della consulenza esterna dell'ing. Oreste del Politecnico di Torino - finalizzato all'analisi del comportamento tensionale e deformativo delle antiche opere in muratura (in particolare delle volte e dei pilastri), sottoposte a diverse sollecitazioni di carico e di spinta. Queste condizioni di carico sono state studiate in tre diversi momenti: prima e durante le operazioni di risanamento ed a lavori ultimati con il ripristino della normale circolazione stradale.

Lo studio di comportamento tensionale delle antiche strutture in muratura dei Murazzi ha permesso di individuare la soluzione tecnica ottimale di progettazione che è consistita nella realizzazione di una struttura, successivamente impermeabilizzata, costituita da:

un muro di sostegno in calcestruzzo armato, retrostante il preesistente muro di contenimento delle volte;

setti in calcestruzzo armato, poggiati in corrispondenza dei maschi delle volte;

solaio in calcestruzzo armato precompresso, posato sulle strutture precedenti.

La progettazione e direzione lavori dell'opera realizzata ha costituito un'interessante esperienza che è stata realizzata in un momento di grandi innovazioni legislative in materia di lavori ed opere pubbliche, Legge quadro sui LL.PP. e Regolamento attuativo di cui al D.P.R. n. 554/99.

(*Gabriele Borla*)

Soggetto promotore: Città di Torino

Progettisti: ingg. Ivo Agnolin e Gabriele Borla

Capitale investito: 549.958.898 L. (al netto del ribasso d'asta ed IVA esclusa)

Finanziamento: buoni ordinari comunali (B.O.C.)

Cronologia progetto: gennaio - agosto 2000

## Mole Antonelliana

Insoddisfatto dei progetti presentati al concorso indetto per l'edificazione della nuova sinagoga, il Consiglio di Amministrazione dell'Università Israelitica di Torino richiede un parere ad

Alessandro Antonelli, affidandogli in seguito l'incarico. Comincia così, nel 1862, la tormentata storia della Mole Antonelliana.

Nel 1869, la mancanza di fondi, le perplessità dei committenti ed i dubbi sulla stabilità dell'edificio portano alla sospensione dei lavori. Dopo le opportune verifiche statiche, il cantiere riapre nel 1878 a cura della Città, nel frattempo subentrata alla comunità ebraica, con l'intenzione di destinare l'edificio a Museo dell'Indipendenza Italiana. Anche con la nuova committenza, Antonelli continua a proporre, in maniera più o meno scoperta, successive varianti al progetto, anche in seguito dei primi segni di cedimento. L'ultima modifica, impostata dall'architetto pochi mesi prima della morte, fa sì che l'edificio raggiunga nel 1889 i 163,35 metri di altezza, a fronte di una previsione, nella prima proposta, di un'elevazione di 47 metri.

I lavori di completamento, sotto la direzione di Costanzo Antonelli, si concludono nel 1900. Nel 1904 la statua del genio alato alla sommità della guglia viene rovesciata da un temporale e sostituita da una stella, tale da portare l'altezza della Mole a 167 metri. Le decorazioni interne sono curate da Annibale Rigotti tra il 1905 e il 1907.

A partire dal 1930 vengono eseguiti i pesanti interventi di consolidamento statico, a cura degli ingegneri Alberto Pozzo e Giuseppe Albenga. Gli ultimi 47 metri di guglia, crollati in seguito ad un uragano nel 1953, vengono ripristinati con struttura portante metallica.

La Mole viene utilizzata per mostre temporanee sino al 1994, quando la Città di Torino decide di insediare il Museo del Cinema. Il progetto di restauro è affidato agli architetti Antes Bortolotti e Gianfranco Gritella, il progetto strutturale agli ingegneri Paolo Napoli e Vittorio Nascè.

Il ruolo della Mole viene da Gritella inteso come essenzialmente pubblicitario, simbolico, e la sua organizzazione interna come inevitabilmente imperniata sul vuoto dell'Aula "piazza pubblica". Il pensiero che ha informato il recupero (1996-1999) è stato quello di conservare l'aspetto di cantiere aperto, in divenire, che ha caratterizzato la Mole sin dall'inizio: "si è cercato di attuare un intervento di restauro il cui risultato formale deriva volutamente dalla eterogeneità delle singole parti, sia quelle preesistenti sia quelle di nuova progettazione, attuando più che un lavoro di costruzione un'opera di decostruzione ragionata". Anche il restauro di ciò che resta dell'apparato decorativo del Rigotti dopo gli interventi degli anni Trenta, pur con l'eccezione di alcuni risarcimenti, si ispira al concetto di lasciare leggibile la complessa storia dell'edificio. Il restauro dei serramenti ha portato alla sostituzione dei vetri originali con vetrocamere ed al rinforzo strutturale, mediante l'aumento della sezione dei montanti verticali, dei grandi finestrone dei matronei.



Il piano terra è stato liberato dalle superfetazioni e dai pilastri in laterizio e calcestruzzo inseriti negli anni Trenta, sostituiti con più esili strutture metalliche che attraversano le volte antonelliane andando a reggere direttamente il solaio superiore in calcestruzzo. L'ambiente diviene, tramite le aperture su via Montebello, l'accesso principale al Museo. Il livello superiore, in seguito al livellamento del piano di calpestio, è divenuto nuovamente fruibile nella sua interezza.

Due nuovi scaloni con struttura principale in calcestruzzo armato, mensole in acciaio e gradini in pietra sostituiscono gli originali, distrutti negli anni Trenta, collegando il piano terra, il vestibolo e l'Aula. All'interno dell'Aula stessa un sistema di rampe sospese, che non toccano il perimetro definito dai pilastri in calcestruzzo, permette l'accesso alle gallerie superiori (tra cui una ricavata ex novo suddividendo in due livelli il matroneo con un "pontile" metallico) ed ad un nuovo ballatoio, posto al livello degli archi parabolici antonelliani. Le rampe in acciaio "riducono lo sviluppo verticale e il gigantismo dei piloni in calcestruzzo [...], nel tentativo di equilibrare con impiego di materiali metallici e opportune sezioni strutturali, il rapporto tra dimensioni preesistenti e le nuove opere infrastrutturali"; tra il piano dell'Aula e il livello della prima rampa è disposta la scala elicoidale sospesa ad una trave metallica che insiste, come gli ancoraggi dei tiranti della rampa, esclusivamente sulle strutture di consolidamento novecentesche. Rampe e scaloni sono affiancati da due ascensori. Sotto il giardino a lato della Mole è ospitata l'ampia centrale tecnologica, il cui lato più prossimo alla fabbrica antonelliana ne riprende in pianta la curva della sezione della cupola. *(Davide Rolfo)*

## Cattedrale di San Giovanni Battista

La Cattedrale di San Giovanni Battista di edificazione rinascimentale (1498), venne in gran parte ripasmata nella zona del coro in occasione dell'insediamento della Cappella della Sindone, conclusa da Guarino Guarini nel 1683.

Progettati e diretti dall'architetto Maurizio Momo e finanziati con 3,5 miliardi di lire gli interventi di conservazione e restauro. Compiuti tra il 1996 e il 1999, sono estesi all'intero edificio: intonaci interni ed esterni, opere lapidee, infissi, rifunionalizzazione degli impianti elettrici e di riscaldamento in occasione del cinquecentenario della fondazione dell'edificio e dell'Ostensione della Sindone. Fa parte di questo intervento anche il restauro di tutte le cappelle laterali del Duomo.

Immediatamente seguente all'incendio della cappella della Sindone è la realizzazione di una parete divisoria posta fra il Duomo e la Cappella collocata

sulla struttura in acciaio di sostegno dell'arcone, sempre su progetto dell'architetto Maurizio Momo, opera dello scenografo Fulvio Lanza, finanziato dalla Prefettura di Torino. Questa parete divisoria ha la funzione di proteggere il coro e il presbiterio del Duomo dal cantiere allestito per il restauro della cupola del Guarini, isolando acusticamente i due ambienti, e di creare un fondale sostitutivo all'affaccio guariniano della Cappella sul Duomo, tamponato dallo "scudo", rappresentando, così come accadeva per tutto il Settecento e per i primi decenni dell'Ottocento, attraverso il grande portale guariniano, l'invaso dilatato verso l'alto della cappella della Sindone, con l'altare di Bertola, che fa da fondale al coro del Duomo.

Un secondo cantiere attivato nell'ambito delle pertinenze del Duomo ancora affidato all'architetto Momo, è quello chiamato da un lato a provvedere ai restauri dei danni provocati al Duomo dall'incendio della Cupola del Guarini nella notte dell'11 aprile 1997 (in particolare l'area del coro, del presbiterio e dello scurolo ad esso retrostante, nonché le coperture del cupolino e del coro e gli impianti) e dall'altro a restaurare per creare uno spazio polifunzionale, adibibile anche a percorso museale, la cripta seminterrata sottostante alle navate della chiesa, predisponendo, tra gli altri, spazi di servizio ad uso del pubblico, servizi igienici, book-shop e un ingresso laterale con elevatore per il superamento delle barriere architettoniche. Si sta provvedendo quindi al restauro degli intonaci, delle pavimentazioni, alla predisposizione degli impianti, opere che permetteranno di leggere nuovamente l'architettura rinascimentale della cripta nelle sue tre navate voltate decorate da peducci e centrivolta in pietra. In occasione di questi lavori, durante gli scavi archeologici delle navate laterali della cripta sono emerse importanti testimonianze delle tre chiese paleocristiane precedenti alla costruzione del Duomo, in particolare l'abside della basilica del San Salvatore e tracce delle chiese di San Giovanni e di Santa Maria, oltre ad ampi settori del pavimento in cotto quattrocentesco.

Si prevede inoltre il restauro della facciata, del sagrato e della scalinata della cattedrale, recuperando inoltre il locale sottosagrato al livello della cripta, liberandolo dai depositi di scavo collocati nel Novecento e dalle macerie della scalinata quattrocentesca.

Questo secondo intervento, in via di realizzazione (inizio nel 1998, conclusione prevista per la fine del 2002) per un budget di 7.430.000.000, è interamente finanziato dal "Piano degli interventi di interesse nazionale relativi a percorsi giubilari e pellegrinaggi in località al di fuori del Lazio", deliberato nel 1997. La sistemazione della teca contenente la Sindone nell'area del Duomo sottostante la tribuna reale è stata progettata dallo stesso Momo con gli architetti Gabetti e Isola.

*(Alessandro Martini)*



## Cappella della SS. Sindone: interventi provvisori di consolidamento in seguito all'incendio dell'aprile 1997

Le opere di consolidamento strutturale attuate sulla cappella della SS. Sindone, in seguito all'incendio avvenuto la notte dell'11 aprile 1997, hanno previsto un complesso insieme di interventi provvisori per arrestare tempestivamente i processi di fessurazione e lesione provocati nella struttura muraria ed evitare così il crollo della cupola. Le attività per la messa in sicurezza della Cappella sono state programmate e coordinate da una Commissione straordinaria istituita con Ordinanza del Ministero dell'Interno con delega al coordinamento della protezione civile d'intesa con il Ministro per i Beni Culturali e Ambientali. La progettazione degli interventi strutturali è stata eseguita dal seguente gruppo di progettisti: prof. ing. Giorgio Macchi, coordinatore, prof. ing. Paolo Napoli e prof. ing. Vittorio Nascé del Politecnico di Torino.

La prima operazione è stata quella di realizzare immediatamente un sistema micrometrico di monitoraggio (installato sul campo dai Vigili del Fuoco), affinché l'intera struttura, contrassegnata da un diffuso stato di fessurazione sui contrafforti del cestello e sugli archi dei finestrone del tamburo, fosse costantemente sotto controllo. Misurata e valutata la rapidità delle fessurazioni e i nuovi assestamenti della struttura, si è passato nei giorni successivi alla realizzazione dei primi interventi di consolidamento strutturale. Dopo sole due settimane, il 26 aprile, è stata ripristinata provvisoriamente la cerchiatura della cupola, compromessa dalla rottura della catena originaria: posizionata lungo l'anello teorico d'intersezione tra la cupola e il tamburo (attraversando i finestrone lungo il diametro di base della loro parte semicircolare) la catena di ferro originaria, risultava infatti spezzata in tre punti, e veniva così a mancare la funzione essenziale di contrasto alla spinta della cupola, che tendeva ad aprirsi, con un possibile ribaltamento verso l'esterno dei piloni del tamburo. Per contrastare le spinte dei contrafforti posti sull'asse della catena e le spinte combinate delle coppie degli arconi fessurati, è stata realizzata una cerchiatura provvisoria messa in opera dai Vigili del Fuoco senza ponteggi, ma solo con l'ausilio di un piano di lavoro appeso al gancio di una gru. La cerchiatura è costituita da quattro funi a trefoli di diametro 14 mm, poste parallele a distanza di 80 mm, che vanno a realizzare una cerchiatura sull'intero perimetro della cupola ad una quota di poco superiore a quella della catena originaria.

L'operazione successiva è stata quella di realizzare la staffatura dei contrafforti esterni della cupola, che presentavano un diffuso stato di fessurazione: il progetto prevedeva di unire con traverse e tiranti

filettati, l'intera sezione dei dodici contrafforti. Sugli stessi contrafforti vennero realizzati successivamente una coppia di incatenamenti rimovibili esterni per presidiare provvisoriamente la condizione di equilibrio della cupola: ogni incatenamento, di forma dodecagonale, venne realizzato per mezzo di barre rettilinee e piastre di ancoraggio poste sui contrafforti.

Successivamente a questi primi interventi di urgenza immediata, sono state realizzate due grandi strutture in carpenteria metallica per assicurare in modo completo e definitivo l'assetto statico della cupola e della cappella: il cosiddetto "Scudo" tra Cappella e Duomo e il "Castello di puntellazione" della cupola. Il primo intervento ha riguardato la protezione strutturale dell'interno del Duomo dalle possibili offese conseguenti alla caduta di parti della cupola; è stata creata una struttura di puntellazione detta appunto Scudo, per sostenere il grande portale di separazione tra Duomo e Cappella ed evitare il rischio di danno, proteggendo anche le due colonne marmoree che fiancheggiano il portale. Lo scudo ha una struttura reticolare di acciaio, e assicura sia la fasciatura delle colonne del portale sia il puntellamento dell'arco.

Il secondo intervento ha riguardato la progettazione e la realizzazione di una struttura in acciaio (alta 54 m) interna alla Cappella, detta castello di puntellazione, capace di assicurare l'assetto statico di equilibrio della cupola nel caso di cedimento, fino alla conclusione delle opere di restauro e di fornire i piani di lavoro interni necessari per l'analisi e il consolidamento del monumento e delle masse murarie.

(Francesca Bagliani)

## La Venaria Reale e la Mandria

La politica di recupero delle residenze sabaude trova in questi mesi un momento qualificante con l'avvio del restauro e della valorizzazione della Venaria Reale e, insieme, del complesso di edifici sette e ottocenteschi immersi nel parco della Mandria. L'intervento è un tassello fondamentale del tentativo di ricostituire in termini di fruizione culturale e turistica quella che Amedeo di Castellamonte aveva definito negli anni settanta del Seicento la "Corona di Delitie", cioè il complesso delle residenze per il *loisir* sovrano disposte intorno alla città capitale secondo un coerente disegno a scala territoriale. La Reggia di Venaria e il complesso della Mandria, recuperati e ripensati con variegate destinazioni di tipo culturale, formativo e museale, dovranno dunque andare a sistema con i poli già esistenti intorno alla città e costituire un'offerta culturale di livello internazionale. Una premessa che ha consentito di immaginare prima – e di mettere in cantiere poi – uno dei maggiori investi-



menti per il restauro e la valorizzazione di beni culturali attualmente in atto in Europa.

L'avvio dei lavori è stato preceduto da una prima definizione delle destinazioni e dall'impostazione di larga massima delle ipotesi progettuali; è su questa base preliminare che è stato possibile attivare il contributo dell'Unione Europea, finanziatore e patrocinatore dell'iniziativa insieme al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Regione Piemonte, alle Soprintendenze per i Beni Architettonici e per i Beni Artistici, ai Comuni di Torino, Venaria Reale e Druento. Nel complesso, sono stati stanziati oltre 200 miliardi per i restauri e l'allestimento museografico e ulteriori 150 miliardi per il risanamento del centro di Venaria Reale e l'adeguamento infrastrutturale.

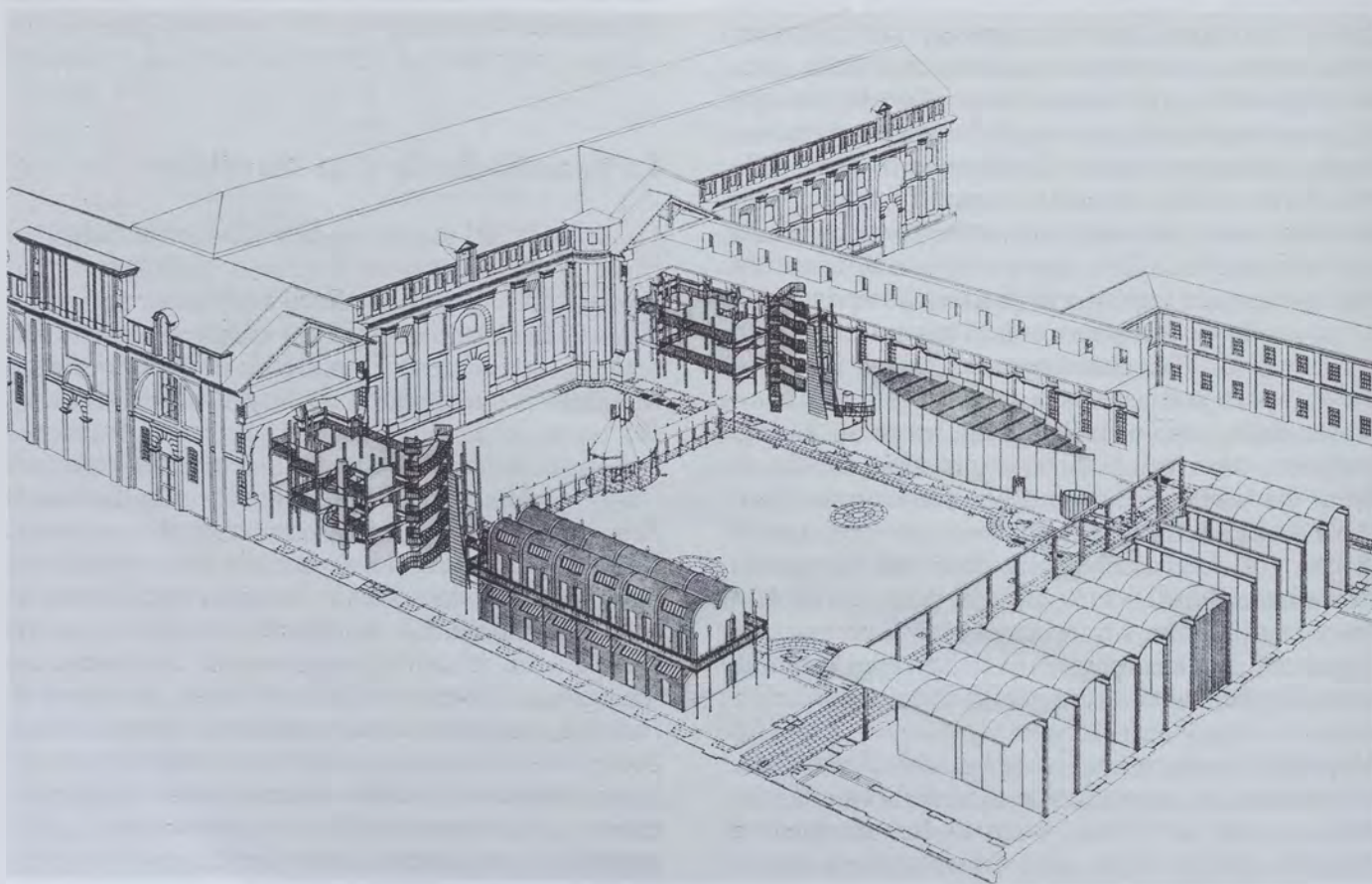
Gli incarichi di progettazione sono stati attribuiti per concorso internazionale, con la duplice modalità – a seconda dei lotti in cui è stato suddiviso l'intervento – del concorso di idee e della valutazione per curricula e per relazioni metodologiche e tecniche. Gli esiti dei concorsi, l'ultimo dei quali – relativo alla grande Citroniera di Juvarra – esperito pochi mesi or sono, hanno portato all'attribuzione degli incarichi di progettazione e di direzione lavori: per la Reggia di Venaria, l'intervento di maggior rilievo, che comporta il recupero di tutta la reggia seicentesca, dei gioielli juvarriani della Galleria di Diana e della cappella di Sant'Uberto (in parte oggetto di intervento della

Soprintendenza ai Beni Architettonici e Ambientali), nonché di parte delle vaste strutture settecentesche realizzate da Benedetto Alfieri, l'incarico è stato attribuito al raggruppamento composto da Fiat Engineering (mandataria e responsabile delle strutture e degli impianti), Gae Aulenti (progetto museografico e architettonico), Cesare Volpiano (coordinatore del progetto di restauro) e Libidarch associati, coadiuvati da un'ampia squadra di consulenti (Piero Castiglioni per gli aspetti illuminotecnici, Karlheinz Müller per l'acustica, tra gli altri).

La reggia è destinata a divenire museo della vita di corte sabauda, con un articolato percorso su oltre 10.000 metri quadrati, che riproporrà le arti, la quotidianità e i riti di corte – come la caccia – l'organizzazione del territorio, la cultura, l'economia del ducato e del regno sabauda tra Seicento e Settecento. L'ordinamento scientifico del nuovo museo è curato da un comitato d'indirizzo costituito da molti dei maggiori specialisti del settore, con il contributo determinante dell'Università e del Politecnico di Torino, delle Soprintendenze e delle istituzioni museali piemontesi.

La manica settecentesca destinata originariamente a rimesse delle carrozze ospiterà invece le botteghe artigiane collegate alle attività del vicino Centro di Conservazione e Restauro delle opere d'arte, collocato nelle grandi scuderie e nel maneggio alfieriani, situati a meridione della reggia. Nei vasti e sugge-

*Centro di Conservazione e Restauro delle opere d'arte, spaccato assonometrico.*





stivi spazi settecenteschi delle scuderie – grandi ambienti voltati lunghi circa 100 metri – il raggruppamento guidato da Pietro Derossi con Paolo Derossi, Giorgio Fea, Edoardo Guenzani, Claudio Pagani sta allestendo nuove strutture configurate come volumi autonomi, con ridotte interferenze con le murature antiche (i punti di contatto si limitano ai due corpi di collegamento verticale). Sotto il profilo architettonico, il progetto s'incentra sulla caratterizzazione formale dei volumi interni, l'uno destinato ad aula magna della scuola di restauro, gli altri destinati a ospitare laboratori e spazi didattici.

Elemento fondamentale di raccordo tra le parti del complesso sarà la ricostituzione dell'articolato sistema di corti, percorsi esterni, spazi di relazione e, soprattutto, dei vastissimi giardini storici, configurati da Amedeo di Castellamonte e successivamente portati a dimensioni di straordinario rilievo territoriale nel Settecento, con il decisivo contributo di Michelangelo Garove e poi di Filippo Juvarra. Il progetto di restauro dei giardini, redatto da Libidarch Associati, Maria Chiara Pozzana, David Lawson Jacques, Cesare Volpiano, Fiatengineering, Flavio Trinca, Emanuele Von Norman (anche in questo caso con un ramificato pool interdisciplinare di consulenti tra i quali Brian Dix e Ippolito Pizzetti), percorre la difficile via dell'attualizzazione del giardino barocco, avanzando soluzioni evocative degli spazi settecenteschi (totalmente cancellati dagli usi militari successivi, che ne fecero un campo di esercitazioni per la cavalleria e l'artiglieria), ma al tempo stesso filtrate attraverso scelte compositive contemporanee.

Nel parco della Mandria, le grandi scuderie settecentesche – poi divenute residenza di Vittorio Emanuele II e quindi dei marchesi Medici del Vascello – verranno integralmente restaurate, con la sola eccezione degli appartamenti di Vittorio Emanuele II, e ospiteranno un *hotel de charme*, aree per esposizioni temporanee, libreria, auditorium, biblioteca per ricercatori. Il castello della Mandria, così riconfigurato, sarà di supporto al costituendo Centro Natura e Paesaggio, dove, su un'area di quattromila metri quadrati, troverà posto un percorso espositivo tematico, dedicato al rapporto tra uomo, natura e paesaggio antropizzato e realizzato con largo uso di tecnologie multimediali (progetto dei francesi Bertreux Boeffard Joly Mace s.c.p.a., OTH SD-QUEST S. A., SCE S. A. e della PRO. MA. di Campobasso). Nella cascina Rubbianetta, struttura ottocentesca ad ovest del Castello della Mandria, s'insedierà infine il Centro del Cavallo, con spazi per la ricerca e la documentazione, ma anche per lo svolgimento di attività ippoterapiche, su progetto dei napoletani Giancarlo Battista, Renzo Cecconi, Vladimiro D'Agostino, Mario Rosario Migliore. Per tutti i lotti d'intervento Manens Intertecnica con AI Engineering, A.I. Studio, Ferro e Cerioni hanno curato il progetto di isole tecniche e "sottocentrali" impiantistiche.

Tuttora in corso, invece, il dibattito sulla destinazione dello straordinario spazio della citroniera e della grande scuderia juvarriane, per le quali è già in fieri la stesura del progetto di restauro, redatto da Paolo Marconi con Augusta Cyrillo Gomes, Battista, D'Agostino, Migliore, Itaca Srl, Antonio Dori. La destinazione della citroniera ha acceso, come noto, vivaci discussioni intorno all'idea del possibile trasferimento del Museo Egizio torinese; in alternativa si è fatta strada l'ipotesi di un museo delle identità europee, che aspetta tuttavia una più precisa definizione.

Dalla valorizzazione di Venaria Reale emergono temi complessi e in parte inediti per il contesto piemontese di questi ultimi anni: questioni di metodo che riguardano il restauro, sollevate dalla necessità di intervenire contestualmente – con diversi soggetti contemporaneamente attivi in una molteplicità di cantieri – in un corpus estremamente variegato ma fortemente connesso di capolavori del barocco piemontese; questioni che intersecano cultura del progetto e amministrazione dei beni culturali, evidenti nel ruolo di primo piano giocato dalla complessa organizzazione di tipo amministrativo e gestionale che ha sorretto la realizzazione (con la creazione di un ufficio indipendente di supporto tecnico e gestione progetto coordinato da Domenico Arcidiacono e Alberto Vanelli, direttori dei settori Patrimonio e Beni Culturali della Regione Piemonte, e dal soprintendente ai Beni Architettonici Pasquale Bruno Malara; la messa a punto di attività di controllo supplementari secondo le normative di qualità Iso, esercitate anche con l'aiuto di società di servizi esterne; l'avvio di strutture di monitoraggio e documentazione dei cantieri che interagiscono con imprese e direzioni lavori).

Dall'altra, il progetto ha raccolto la sfida della creazione, completamente ex novo, di un polo museale di livello internazionale per il Piemonte del XXI secolo, con ricadute metodologiche, museografiche e gestionali di grande rilievo, le cui implicazioni – e le difficoltà – restano ancora in gran parte da valutare. Il termine dei lavori è previsto per il 31 dicembre 2001, l'apertura al pubblico è programmata per l'estate del 2002.

(Mauro Volpiano)

## Gli appartamenti di Cristina di Francia

Il Castello del Valentino venne edificato nel corso di due successivi cantieri tra il 1620 e il 1660 da Carlo e Amedeo di Castellamonte per essere la residenza fluviale della "Madama Reale" Cristina di Francia, figlia del re di Francia Enrico IV e consorte del duca Vittorio Amedeo I.

I complessi lavori di consolidamento strutturale e di restauro degli apparati decorativi realizzati dalle famiglie luganesi di Isidoro Bianchi, dei Casella e



dei Recchi, nel corso di quest'ultimo decennio seguiti per competenza dalle due Soprintendenze per i Beni Artistici e Storici e per quelli Ambientali e Architettonici del Piemonte (in particolare da Cristina Mossetti, Paolo Venturoli e Maria Carla Visconti), sono stati condotti sulla base delle risultanze delle campagne di indagini archivistiche, iconografiche e stratigrafiche effettuate d'intesa con il Politecnico di Torino, nella persona di Vera Comoli, Preside della II Facoltà di Architettura e referente scientifico dei restauri delle sale auliche con Costanza Roggero. I rilievi architettonici si devono a Giorgio Rolando Perino (Torino), le analisi sui materiali a Luisa Stafferi (Politecnico di Torino) e Antonietta Gallone (Politecnico di Milano).

La Fondazione Crt di Torino ha partecipato fin dalla prima fase di studio con un finanziamento complessivo di 6 miliardi di lire.

Gli interventi di restauro hanno riguardato gli ambienti dell'appartamento di Cristina di Francia, posto a lato del Salone d'Onore a doppio altezza, simmetricamente rispetto a quello riservato al giovane figlio, il futuro Carlo Emanuele II.

Dopo i restauri compiuti nel corso dei primi anni Novanta sul Salone d'Onore, la Sala della Guerra e la Stanza Verde, si è recentemente intervenuti sul Gabinetto dei fiori indorato (lavori compiuti da Kristine Doneux, Torino), sulla Sala del Valentino (ditta Nicola, Aramengo), sulla Sala dei Giganti (ditta Antonio Rava, Torino) e su quella dei Gigli. Il restauro delle porte e degli infissi è stato realizzato da Gianluigi Terreni (Parabiago, Milano) e quello dei pavimenti in ciottolopesto dall'impresa Vignone (Acqui Terme). Sono invece ancora in attesa di restauri agli stucchi e alle decorazioni pittoriche le Stanze delle Rose, dei Pianeti o dello Zodiaco, delle Feste e dei Fasti, del Negozio, della Magnificenza, della Caccia, e il Gabinetto d'Ercole.

In occasione dell'inaugurazione (22 giugno 2000) dei restauri e del nuovo percorso di visita è stato annunciato un nuovo finanziamento congiunto di Regione Piemonte e Fondazione Crt, per il restauro e la ridecorazione delle facciate esterne. È in previsione, in tempi successivi, la completa chiusura della corte d'onore alle automobili, grazie a un progressivo alleggerimento delle funzioni didattiche attualmente presenti nel Castello, permesso dall'avviato ampliamento del Politecnico nell'area compresa tra il Passante ferroviario e via Boggio. (Alessandro Martini)

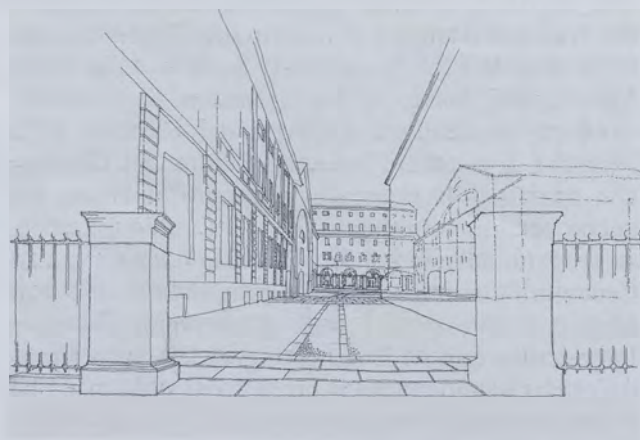
## Cavallerizza Reale

Nel 1994 è stata fondata dalla Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Torino, Compagnia di San Paolo e Fondazione C.R.T. un'associazione

chiamata "Torino Città Capitale Europea" per promuovere progetti di riqualificazione e di ristrutturazione del tessuto storico della città. È infatti stato avviato per iniziativa della Compagnia di San Paolo e della Fondazione C.R.T., che rappresentano la committenza, un complesso progetto di rifunzionalizzazione di una parte nodale del centro storico, nella zona compresa tra le Porte Palatine e la Mole Antonelliana, a est del Palazzo Reale, per la creazione di un esteso Distretto Museale. L'obiettivo è quello di creare nuovi spazi museali e di coinvolgere tutti i più prestigiosi musei presenti a Torino per servizi d'alto profilo.

La complessità storica che caratterizza il tessuto edilizio coinvolto nel progetto, offre l'occasione per rendere accessibili edifici e strutture prima chiusi al pubblico, caratteristici della cultura urbanistica barocca, legata allo Stato assoluto. L'intento è quello di una riqualificazione ambientale dell'area, in accordo con le più generali politiche di riqualificazione del centro storico.

Nel 1998 lo studio di fattibilità dell'area, vincolante successivamente per i progetti parziali, è stato affidato al prof. arch. Agostino Magnaghi. Dopo una ricerca storica preliminare l'obiettivo del progetto è stato quello di individuare una distribuzione delle nuove funzioni negli edifici compresi tra





Piazza Castello, via Verdi e i Giardini Reali e di verificare l'attuabilità del progetto da un punto di vista tecnico-architettonico. In particolare fra le emergenze architettoniche adiacenti al Palazzo Reale, e un tempo funzionalmente legate, emerge la volontà di recuperare e riutilizzare l'ampio edificio della Cavallerizza Reale e del complesso delle Scuderie, opere risalenti al XVII e XVIII secolo. Il progetto di fattibilità è stato consegnato nell'aprile 1999 e si attendono le fasi successive del progetto. (Francesca Bagliani)

## Palazzo Madama

Palazzo Madama – castello medioevale costruito inglobando la porta d'ingresso dell'antica città romana, adattato durante il Seicento a residenza ufficiale delle “madame reali” e ampliato da Filippo Juvarra con il capolavoro della facciata e dello scalone (1718-21) – è un complesso edificio cresciuto nei secoli, conservando se stesso. Dalla nascita del cantiere juvarriano fino al secondo dopoguerra, il castello di Torino ha subito numerosi restauri, trasformazioni, ampliamenti, demolizioni, talvolta anche per venire adibito ad usi inopportuni, o per lo meno impropri. Tuttavia una attività di ricerca e uno studio rigoroso di tutti gli interventi di cui nel corso degli anni è stato oggetto l'edificio, insieme a un accurato rilievo del corpo juvarriano, hanno permesso di ricostruirne la storia e si sono rivelati strumenti fondamentali per procedere al restauro attualmente in corso. Il restauro - coordinato dall'architetto Carlo Viano del Comune di Torino – è affrontato per parti e sarà terminato intorno al 2004. In primo luogo è previsto il restauro dell'atrio e dello scalone di Filippo Juvarra (aprile 2001). Si tratta principalmente di recuperare le cromie originali degli intonaci e dei materiali lapidei e di ripristinare le originali fonti di luce, offuscate negli interventi degli anni Trenta, quando il Museo Civico d'Arte Antica venne insediato all'interno dell'edificio. La luce infatti, come ha recentemente osservato Giuseppe Dardanello, “venne utilizzata a pieno titolo da Juvarra nello scalone come strumento di composizione” per “annullare il valore di contenimento e di chiusura delle masse murarie, a favore di un opposto concetto di permeabilità atmosferica con lo spazio esterno”. Contemporaneamente a questo delicato lavoro di ricupero il progetto di restauro prevede di realizzare un percorso sullo scavo archeologico rimesso in luce nell'ambiente chiamato “Voltone”, l'antica corte medioevale al piano terreno del palazzo. Esso permetterà di osservare dal salone “voltato” i resti dell'antica porta romana e le successive stratificazioni medioevali. Questo progetto era già stato proposto da Alfredo d'Andrade durante gli scavi del 1884, ma poi abbandonato per l'elevato costo. Il ricupero del-

l'intero palazzo proseguirà con il restauro del Salone del Senato al piano nobile. Sarà quindi possibile, a partire dall'estate del 2001, realizzare i lavori negli altri ambienti del castello delle madame reali, cercando di valorizzarne il carattere di “residenza sabauda”. Seguirà, in ultimo, il riallestimento del Museo Civico d'Arte antica.

(Francesca Filippi)

## Villa della Regina

La complessa vicenda patrimoniale che ha interessato la seicentesca Vigna del Cardinal Maurizio, dimora reale sino al 1868, in seguito alla concessione da parte di Vittorio Emanuele II all'Istituto Nazionale per le Figlie dei Militari ha comportato un lento e progressivo degrado, acuito dai danni di guerra. Nel 1979 la Villa è entrata a far parte del demanio statale, quindi affidata in custodia alla Provincia di Torino sino al 1994, quando in data 31 marzo in applicazione della L. 4/93 è stata consegnata dal Ministero delle Finanze alla Soprintendenza per i Beni Artistici e Storici ed alla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici. Un primo progetto di fattibilità relativo alle opere di restauro e all'individuazione della destinazione della Villa risale al luglio 1994, successivamente aggiornato nel giugno 2000. L'accesso alla Villa ed i locali tecnici saranno ospitati in una manica ad un piano in corso di costruzione (progetto arch. Pagliero, Trucco) sull'area dell'ex-Palazzo Chiabrese. Al piano terra della Villa avrà inizio il percorso di visita. Il piano nobile, del quale si sono conservati gli arredi fissi e mobili risalenti all'aggiornamento degli ambienti voluto tra la fine del XVII e la prima metà del XVIII secolo, sarà riarredato come Museo della Villa. Il piano secondo e terzo accoglieranno l'istituendo “Centro regionale per il catalogo e la documentazione” dei beni artistici e storici del Piemonte. Dal 1994 ad oggi sono stati svolti numerosi interventi, dando priorità a quelli di messa in sicurezza dell'edificio, sia contro i pericoli di incendio e di furto, sia rispetto alla struttura, monitorando le lesioni ed intervenendo sulla complessa rete idrica che storicamente alimentava le fontane del giardino ma che, danneggiatasi nel tempo, era causa di gravi problemi di umidità per la Villa. Sono stati restaurati gli arredi dei due gabinetti cinesi settecenteschi, e le tele del soffitto e delle sovrapporte degli appartamenti del piano nobile; il restauro di altri è in corso. Ingenti opere hanno rimesso in luce il giardino di pietra seicentesco (progetto arch. Fontana). Parallelamente procede la ricerca sia in archivio che in loco con accurati rilievi. I prossimi interventi riguarderanno anche il restauro delle facciate e degli infissi. Sino ad ora



sono stati spesi 10 miliardi, sulla base di finanziamenti ministeriali e della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, e per il completamento delle opere è previsto un ulteriore investimento di 45 miliardi a fronte dello stanziamento statale di 5 miliardi.  
(*Rebecca De Marchi*)

## Sacra di S. Michele

La Sacra, già Abbazia benedettina di San Michele della Chiusa, è stata riconosciuta "monumento simbolo" del Piemonte con L.R. n. 68 del 21/12/1994 per la sua importanza storica, religiosa e culturale, per il valore artistico degli edifici risalenti ad epoche diverse, per la sua caratterizzante presenza ambientale, dichiarando con ciò il particolare interesse pubblico per la sua conservazione e promozione funzionale.

I soggetti promotori dell'intervento, volto a migliorare l'accessibilità e a favorire la conservazione del Monastero, sono stati Padre Antonio Salvatori, dei Padri Rosminiani di Torino, Rettore della Sacra, il Comitato Sacrense e la Regione Piemonte.

Il progetto, redatto dagli architetti Gianfranco Vinardi e Carlo Vinardi con la consulenza per le metodologie di restauro degli architetti professori Luciano Re e Maria Grazia Vinardi del Dipartimento Casa-Città del Politecnico di Torino e con la collaborazione degli architetti Flaviana Di Carlo, Barbara Vinardi, Monica Naretto, Roberto Maunero, è stato finanziato dal Consiglio dei Ministri nell'ambito delle opere del Giubileo fuori dal Lazio, con un capitale investito di L. 3.2 miliardi.

Il cantiere si è aperto il 12/10/1998 sotto l'alta sorveglianza della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici del Piemonte: Soprintendente arch. Bruno Pasquale Malara e arch. Daniela Biancolini e, per gli scavi archeologici,

sotto la direzione scientifica della dott. Luisella Pejrani della Soprintendenza Archeologica del Piemonte.

Il progetto si è posto l'obiettivo di rendere la chiesa accessibile ai disabili e la visita più sicura per tutti, allestendo un percorso di discesa che evita il pericoloso incrociarsi dei flussi sulla ripida gradinata dello Scalone dei Morti, nonché di estendere la visita alle rovine del Monastero Nuovo, ponendone in sicurezza i setti mediante opere di consolidamento. L'accesso alla Sacra è storicamente impervio e tale difficoltà di ascesa appare simbolica e da conservare nella sua peculiarità per tutti coloro che, da pellegrini, vogliano raggiungere la cima di questo luogo altamente spirituale: anche il nuovo percorso si pone come progressiva conquista di livelli e parti fino ad oggi poco accessibili del monumento.

La nuova strada, lunga m 200 circa, parte dal Sepolcro dei Monaci, si adagia sui terrazzamenti delle antiche vigne, costeggia il monumento e, risolvendo a beneficio dei disabili l'altrimenti invalicabile passaggio della Porta di Ferro, raggiunge una piazzola sottostante lo spiccatto dell'edificio della Piccola Foresteria.

Di qui, tramite una galleria tagliata nella roccia, si accede a un primo ascensore, ricavato perforando la montagna, che disimpegna sia la biglietteria, da cui si può accedere alla sala convegni sita nella Foresteria Grande, sia l'uscita al livello superiore, che si apre sul percorso perimetrale che conduce alle rovine del Monastero Nuovo. Qui, collocato sotto il primo voltone a levante e retrostante al grande pilone eretto per gli interventi carlofeliciani di consolidamento, è posto un secondo ascensore intermedio; sotto il secondo voltone, in posizione analoga, è stata realizzata una scala in acciaio. I percorsi si incrociano al livello di imposta dei voltoni. Di qui, sotto la seconda arcata, si accede a un ultimo ascensore, posto tra la roccia e la Sala Regia. Dalla quota di sbarco, interna all'Abbazia, un'ultima breve rampa, realizzata in un'intercapedine attigua al coro vecchio, permette di entrare nella chiesa.

In totale il percorso tra il Sepolcro dei Monaci e la Chiesa supera un dislivello di 60 m, con un ragionevole compromesso tra i vincoli storico ambientali del sito e l'indifferibile esigenza, anche simbolica, del superamento delle "barriere architettoniche". I pellegrini, scendendo dalla chiesa lungo la nuova scala, si affacciano sull'inatteso scenario delle rovine (il cui parziale scavo archeologico ha arrecato significativi contributi per la conoscenza storica del monumento) e della Torre della Bell'Alda. Tale percorso disimpegna la discesa nei giorni festivi, raccordandosi al Belvedere attraverso il percorso perimetrale.

Preme ricordare che nulla di questo progetto sarebbe stato attuabile se non si fosse creata una congiuntura felice di intenti, voluta dai promotori di questa impresa e non di meno dalle Ditte appaltanti, che hanno reso tangibile l'idea progettuale, avva-





lendosi di maestranze capaci. Tutto può essere saggiamente pensato, programmato, disegnato e computato, ma la buona realizzazione è subordinata alle capacità costruttive degli operatori. Le opere edili e stradali sono state eseguite dall'Impresa Ed.Art di L. Guidoni di Torino, mentre l'esecuzione dei tagli della roccia è stata affidata all'Impresa dell'ing. L. Delsedime di Settimo Torinese.

(Gianfranco Vinardi)

## Forte di Exilles

Il forte di Exilles nella valle della Dora Riparia, edificio di valore storico-ambientale, vincolato ai sensi delle Leggi 1089 e 1497/39, è costruzione esemplare dell'architettura fortificata sabauda montana; il manufatto attuale è la ricostruzione (tra il 1818 e il 1829) del forte progettato da Ignazio Bertola e Bernardino Pinto nell'arco del Settecento, e fatto demolire dai francesi con il Trattato di Parigi del 26 floreale dell'anno IV (1796). Dopo l'8 settembre 1943 il forte, abbandonato dai militari e saccheggiato dai civili, era destinato a sicura rovina; nel 1978 viene preso in carico dalla Regione Piemonte che ne avvia il programma di recupero.

Il progetto/programma generale, che ha informato tutti gli interventi successivi, si è fondato sulla Legge regionale Marchini-Viglione "Promozione del Centro Studi sull'architettura militare del Piemonte con sede nel forte di Exilles", che individuava il manufatto come bene culturale e risorsa da difendere e sviluppare, attribuendogli una funzione museale e di servizi, cerniera di una rete culturale complessa legata alla storia del Piemonte.

Nel 1995 la Regione Piemonte affida al Museo Nazionale della Montagna il compito di organizzare una struttura e una gestione di Museo stabile, inserendo nel grande contenitore parzialmente restaurato le documentazioni e i repertori necessari alla conoscenza del sistema fortificato piemontese.

Le opere che hanno impegnato i progettisti sul piano delle motivazioni sono dunque state molteplici: percorsi, servizi, impianti tecnologici, tecniche di presentazione degli spazi interni, interpretazioni di parti costruite, modificazione degli usi originari, costituiscono fattori innovativi che entrano intimamente nella lettura morfologica del Forte, modificandone l'immagine percettiva.

Nella evoluzione di questo *work in progress* (le opere sino ad oggi eseguite, che hanno consentito la recente riapertura della fortificazione alle visite, ammonta-

no a circa un terzo di quelle previste nel programma complessivo), gli interventi sull'architettura sono stati improntati da un atteggiamento progettuale di tipo minimalista: interventi leggeri, filologicamente orientati dalla ricerca sulle tipologie coeve nei casi di integrazione o sostituzione di strutture e finiture, costante preoccupazione di ridurre l'invasività delle opere necessarie agli inserimenti impiantistici e alla sicurezza e comfort degli utenti.

(Francesco Barrera)

*Committenti:* Regione Piemonte, Museo Nazionale della Montagna.

*Progetto:* arch. Francesco Barrera, prof. arch. Agostino Magnaghi, incarico diretto, direzione dei lavori.

*Cronologia progetto e realizzazione:* 1979-1998, (in corso di esecuzione secondo lotti funzionali)

*Superficie complessiva:* m<sup>2</sup> 16.500.00 utili

*Importo opere progettate:* L.31.340.000.000

*Importo opere realizzate:* L.13.000.000.000

Fotografie Bruna Biamino.





## Intervento di riqualificazione dell'isolato Podgora

Nel 1988 è stato avviato su incarico dell'Università degli Studi di Torino un complesso progetto di riqualificazione di un isolato del centro storico della città, l'isolato di Santa Croce, prospiciente sulla piazza Carlina, e compreso tra via Santa Croce, via Accademia Albertina e via Giolitti. Il progetto è consistito in un'opera di rifunzionalizzazione degli edifici del Convento delle Canonichesse Lateranensi, ivi ubicato, per la realizzazione del nuovo Dipartimento di Biologia Animale dell'Università degli Studi di Torino. Il progetto è stato affidato al prof. arch. Mario Federico Roggero e al prof. arch. Agostino Magnaghi, per un importo complessivo di L. 17.885.980.290. Il complesso del Convento seicentesco occupa una buona parte dell'isolato di Santa Croce e forma tre cortili separati da maniche interne; sulla piazza Carlina, all'angolo tra Via Santa Croce e via Accademia Albertina è ubicata la chiesa, attigua al convento, attualmente sconsacrata per la realizzazione del progetto. I lavori di restauro e di rifunzionalizzazione della parte principale intorno al chiostro sono ormai terminati e hanno previsto la realizzazione di Acquari al piano terreno, della Biblioteca del Dipartimento di Scienze, Aule Didattiche e Laboratori ai successivi due piani, collegati fra loro da una galleria mediana, e dell'Aula Magna. Le maggiori difficoltà del progetto sono consistite nell'organizzare le diverse funzioni del Dipartimento all'interno delle rigide strutture della fabbrica seicentesca e nell'adeguare l'edificio alle normative vigenti, scegliendo un restauro di tipo conservativo. Spesso, infatti, le soluzioni tecnologiche sono state mascherate con artifici architettonici, al fine di conservare l'aspetto originario dell'edificio. È in corso di realizzazione l'ultimo lotto del progetto che comprende il restauro degli edifici posti a sud, su via Giolitti e delle maniche interne che formano i due cortili attigui al chiostro.

(Francesca Bagliani)

Fotografia Bruna Biamino.



## Complesso religioso di S. Pelagia

Per conto dell'Opera Munifica Istruzione (O.M.I.) è stato avviato il restauro, il recupero e la rifunzionalizzazione del complesso religioso di S. Pelagia (Torino). Il complesso edilizio composto dalla chiesa, dal coro, dagli intradossi e dalla manica dell'edificio monastico ad essi collegato, fa parte di una vasta area conventuale delle monache agostiniane destinata alla carità, all'istruzione e all'assistenza.

La chiesa, pur rilevando un impianto barocco, è saldamente legata alla cultura costruttiva tardo settecentesca ad opera di Giovanni Battista Nicolis di Robilant (1770). Il complesso è vincolato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Ambientali e, per le opere interne, dalla Soprintendenza per i Beni Storici e Artistici del Piemonte. Il progetto di recupero fa propri i compiti istituzionali dell'O.M.I., che organizza attività culturali e sociali nella chiesa, ma soprattutto nel coro e negli intradossi, ampio e suggestivo locale che si articola nei sotterranei del complesso.

Il tema e la filosofia dell'intervento sviluppati nello studio-programma preliminare sono quelli di inserire un complesso sistema impiantistico per la sicurezza e il comfort del pubblico, senza incidere sulle alte qualità spaziali e architettoniche e sui decori originali, che saranno oggetto di restauro.

Nel 1999 l'intervento generale è stato iniziato con il 1° lotto funzionale, che ha consentito il recupero funzionale del coro e della galleria di accesso; sono stati restaurati il pavimento ligneo in noce e i 47 dossali e stalli del coro, con relative pedane e inginocchiatoi (Rajneri e Cattarello, 1772), la balconata lignea in legno di pioppo a decori policromi, gli infissi, le decorazioni parietali e della volta. L'intervento è stato completato con la realizzazione dell'impianto di illuminazione, per la valorizzare l'architettura del coro e i pregevoli quadri e bassorilievi ivi contenuti, e con l'impianto ad aria di riscaldamento e climatizzazione.

(Francesco Barrera)

Progetto: prof. arch. Agostino Magnaghi con arch. Francesco Barrera.

Cronologia: 1998-2000

Importo L.4.534.000.000.

Fotografia Bruna Biamino.





## Progetto Cultura materiale

Il Progetto Cultura materiale ha rappresentato un esperimento di grande interesse per il consistente numero di enti coinvolti e per i risultati ottenuti.

La Provincia di Torino aveva assunto come programma di legislatura per l'assessorato alla cultura lo sviluppo di temi rivolti alla valorizzazione dei patrimoni culturali delle diverse comunità cercando di ricostruire i processi di civilizzazione dei diversi territori e in particolare aveva scelto l'ecomuseo come riferimento per la costruzione di un sistema museale provinciale dedicato alla cultura materiale. Quest'idea trova peraltro un supporto operativo nella legge regionale n. 31/95 "Istituzione di ecomusei in Piemonte" che privilegia lo sviluppo di strutture locali capaci di stimolare nuove forme di occupazione legate alla valorizzazione dei propri patrimoni culturali.

Una convenzione tra la Provincia e il Dipartimento di Progettazione architettonica ha definito, attraverso un programma articolato su diversi temi, un insieme di progetti rivolti alla costruzione del Sistema ecomuseale della Provincia.

In due anni di lavoro si è giunti alla realizzazione di siti museali, percorsi di visita, organizzazione di materiale d'archivio, progetti di promozione turistica, valorizzando dovunque le tradizioni locali e le capacità progettuali e realizzative delle diverse comunità. Il lavoro è stato sempre condotto con le diverse comunità locali, affrontando dibattiti e verifiche, a volta anche difficili, per giungere sempre a una concordanza di idee nelle soluzioni adottate.

La fase di lavoro oggi conclusa ha visto coinvolti sedici gruppi di ricerca dei dipartimenti di Progettazione architettonica e Casa-Città per altrettanti progetti; dalle analisi iniziali e dalle proposte progettuali sono successivamente emerse anche le riflessioni sull'organizzazione scientifica, tecnica e logistica che deve sostenere una struttura provinciale di ecomusei e delle possibilità che essa diventi una rete di nodi museali in un territorio di vaste dimensioni come quello di una provincia.

(Chiara Ronchetta)

La campagna di ricerche ha visto svilupparsi, nei sedici progetti, temi e argomenti diversi a seconda dei territori interessati.

Si è però riscontrata la ripetizione di alcune tematiche che ha suggerito di raggruppare i sedici progetti in tre grandi filoni:

1. I progetti su i siti minerari hanno riguardato il recupero di miniere, cave, fucine, mulini e siti interessati dalla attività mineraria:

Prali Val Germanasca, *La cultura del lavoro minerario e il viaggio in miniera*

Traversella Val Chiusella, *La lavorazione del ferro e della pietra in Val Chiusella*

Valli Orco e Soana, *La lavorazione del rame*

Rorà Val Pellice, *Paesaggi di pietra. Ecomuseo nelle cave di Rorà*

2. I manufatti, le infrastrutture e le tracce delle attività produttive ha interessato progetti di recupero di edifici, infrastrutture

e sistemi territoriali

Cuorgnè, *La Manifattura*

Il Canale Cavour, *Ipotesi per un museo delle acque*

Carignano, *Il lanificio e il mulino sul margine verde della città*

Carmagnola, *Il museo della canapa*

Chieri, *Il museo del tessile*

Perosa Argentina, *Il museo delle attività industriali*

Collegno, *Il museo-laboratorio del Villaggio Leumann*

Collegno, *La Dora, il parco, il setificio*

*Le vie della seta nel Torinese*

*Itinerari e percorsi tra i luoghi del Progetto cultura materiale*

3. Gli eventi della storia recente sono stati studiati in alcuni luoghi emblematici:

Valli Pellice, Lanzo e Sangone, *I sentieri delle Resistenza.*

*Guida multimediale*

Ivrea, *Progetto intorno alle architetture dell'Olivetti*

Torino, Italia '61. *La storia di un evento commemorativo.*

## Gli ecomusei di Chieri, Carmagnola e Prali

### Chieri

Chieri è ancora oggi città del tessile. Gran parte della sua economia è basata sulla produzione di tessuti e gli industriali chieresi hanno da lungo tempo maturato l'interesse a documentare la storia del tessile, raccogliendo con grande pazienza macchinari, campionari di produzione, documenti sulle importazioni e sulle lavorazioni.

La città era quindi pronta alla costruzione di un museo del tessile che nasceva come collaborazione tra il Comune di Chieri e la Fondazione tessile. Il primo passo ha riguardato l'organizzazione di un "Deposito ordinato di materiale del tessile" presso il convento di Santa Chiara, a cui è seguito il recupero dell'antica Imbiancheria del Vajro a sede permanente del museo.

Il progetto di recupero e ampliamento è stato predisposto dagli architetti Luca Barello, Daniela Ienna, Paolo Mauro Sudano, Marcella Tisi, affiancati da un gruppo di consulenti del Dipartimento di Progettazione architettonica<sup>1</sup> e l'intervento è stato realizzato con un finanziamento dell'Unione Europea per la sistemazione di siti industriali degradati a copertura dell'80% delle spese sostenute.

Complessivamente l'intervento edilizio e la sistemazione delle aree circostanti ha comportato una spesa complessiva di L.1.470.000.000.

Il progetto è iniziato nel giugno 1995, i lavori sono stati appaltati alla fine del 1996 e la consegna è avvenuta alla fine del 1998.

La città di Chieri ha nel contempo acquistato dal fallimento il grande stabilimento della Tessitura Tabasso e lo ha ritenuto più idoneo ad ospitare un grande museo del tessile.

L'Imbiancheria del Vajro è diventata un polo espositivo nel programma culturale cittadino. Inaugurata nel mese di aprile 2000, ha ospitato fino al 2 luglio la Biennale Internazionale d'arte tessile ed è previ-



sto un programma di attività culturali ed espositive per l'intero anno.

L'ecomuseo di Chieri ha così acquisito due poli importanti, l'ex convento di Santa Chiara e il Vajro che inserirà nel sistema cittadino di percorsi rivolti alla conoscenza dei monumenti della città e anche alla documentazione della storia industriale e protoindustriale e alle produzioni del passato e del presente.

### *Prati*

Nelle Valli Chisone e Germanasca le risorse minerarie del sottosuolo hanno determinato nei secoli passati un notevole numero di attività estrattive anche di piccole dimensioni e a conduzione familiare.

Attualmente l'attività estrattiva riguarda solo più il talco, ma per tutto l'Ottocento e parte del Novecento, erano attivi scavi di calcopirite, calcescisti, quarziti, bardiglio e cipollino, grafite.

Il progetto della miniera di Prati ha trasformato due chilometri di una galleria dismessa, in cui il talco era stato coltivato fino a pochi decenni prima, in un luogo deputato alla conoscenza delle memorie del lavoro in miniera e nella valle e anche di svago.

Sono stati recuperati gli edifici esterni alla galleria - uffici, centrale elettrica, mensa e spogliatoi - e destinati alla parte documentaria del museo che racco-

glie le informazioni sulla valle, sulla Comunità Valdese, sulla geologia e sulla mineralogia della zona e sul lavoro in miniera.

La visita alla galleria avviene sul trenino che riproduce, osservando le prescrizioni di sicurezza, la *decauville* originaria. Il lavoro dei minatori all'interno della galleria è illustrato con giochi di luce, sagome nere di uomini un po' fuori scala che mostrano strumenti di lavoro e simulano le diverse operazioni; dei suoni riproducono le voci dei lavoratori, le volate delle mine, il rumore dell'acqua che scorreva lungo le pareti della galleria.

Il progetto di trasformazione in museo della miniera è stato curato dal gruppo del Dipartimento di Progettazione architettonica costituito da Giorgio De Ferrari (responsabile), Chiara Ronchetta, Maurizio Lucat con Silvia Cresto Dina, Claudia De Giorgi, Osvaldo Laurini, Elisabetta Serra, Marcella Tisi, Luca Vivanti.

Il progetto strutturale e minerario e la relativa direzione dei lavori è stata curata dall'ing. Stefano Rigatelli.

Il lavoro è iniziato nel 1996 e il museo è stato inaugurato a luglio 1998.

La realizzazione di questo complesso museale ha origine dalla collaborazione tra la Comunità montana Valli Chisone e Germanasca con la comunità francese de l'Argentière la Bessée che si impegnarono nel 1994 con un progetto Interreg alla trasformazione in siti museali delle miniere transfrontaliere di talco a Prati e d'argento a l'Argentière.

Questo finanziamento dell'Unione europea permise di dare avvio alla fase preliminare (studi, ricerche, indagini di mercato, studio di fattibilità e corsi di formazione per operatori turistici, impostazione del progetto di comunicazione) costata complessivamente L. 300.000.000.

Il recupero del sito minerario della galleria Paola è costato L. 2.703.000.000; per l'organizzazione della visita agli altri siti mineari (Envie, Sapatlè, Malazas, Bet) sono state spese L. 120.000.000, per gli interventi di comunicazione e promozione L. 70.000.000.

Hanno contribuito, oltre all'Unione europea, la Regione Piemonte-Beni culturali, la Camera di Commercio di Torino, la Provincia di Torino, la Comunità montana Valli Chisone e Germanasca e la Società Luzenac Val Chisone che ha concesso gratuitamente i fabbricati, le gallerie e delle attrezzature.

### *Carmagnola*

La trasformazione della pianta di canapa in fibra, in filo, in tessuto e in corde, è un lavoro antico e per Carmagnola è sempre stata un'attività importante fino a una cinquantina d'anni fa.

L'ecomuseo, attraverso il recupero dell'ultima tettoia per la lavorazione della corda, illustra l'attività dei cordai, la storia della canapa e la sua lavorazione. Oltre ai pannelli esplicativi, sono disposti lungo





la tettoia i diversi attrezzi utilizzati un tempo per la formazione delle corde. Nella sezione della tettoia dedicata alle proiezioni è a disposizione un video sulla lavorazione della canapa. L'ecomuseo è gestito dal Gruppo storico dei cordai di San Bartolomeo. Il progetto di recupero è stato redatto dal gruppo del Dipartimento di Progettazione architettonica formato da Emanuele Levi Montalcini (responsabile), Franco Lattes con Paola Delpiano e Massimo Raschiatore. L'ecomuseo della canapa è stato inaugurato nel maggio 1998.

I lavori di restauro della tettoia e la sua trasformazione a museo della canapa sono stati realizzati in massima parte con il lavoro di volontari, in particolare dell'Associazione dei cordai di San Bernardo e del gruppo di lavori socialmente utili coordinati da Elena Carando. La direzione dei lavori è dell'ufficio tecnico comunale.

Il costo degli interventi e dell'acquisto dell'immobile è stato sostenuto dall'amministrazione comunale e ammonta a L. 130.000.000. Per l'allestimento è intervenuto un finanziamento di L. 30.000.000 della Provincia di Torino; inoltre sono stati utilizzati L. 18.000.000 per spese relative al personale e alla formazione.

Il progetto valorizza i caratteri semplici dell'architettura rurale tipici di queste piccole tettoie, presenti un tempo numerose nel borgo dei tessitori di San Bernardo.

Il restauro delle murature, l'inserimento di pochi elementi naturali: la passerella in tavole di legno, la pavimentazione in ciottoli e terra battuta, i tubi in ferro colorati, la pergola, definiscono un intervento attento alla valorizzazione del piccolo oggetto architettonico e alle necessità di comunicazione dei cordai.

(Chiara Ronchetta)

<sup>1</sup> Il gruppo del Politecnico era formato da: Chiara Ronchetta, Germana Bricarello, Emanuele Levi Montalcini, Maurizio Lucat, Marco Vaudetti, per il coordinamento progettuale; da Clara Bertolini, Laura Palmucci per il comitato scientifico del museo; da Luisa Ingaramo per la schedatura dei macchinari.

## Insediamiento turistico-ricettivo di Ala di Stura

L'intervento riguarda un complesso di opere strutturali e infrastrutturali per ricezione, attività sportive e residenze per vacanze, con target famigliare.

Le strutture principali consistono in un complesso di due edifici situati in prossimità degli impianti di risalita (denominato "Resort 3 mulini", per la presenza nell'area di antiche strutture molitorie che si intendono recuperare), costituito da un hotel dotato di un centro benessere e un centro congressi, da un centro sportivo; un villaggio per vacanze a rotazione

("Villaggio Prato Alto"). Il centro sportivo comprende una piscina con due vasche e aqua fun, stadio del ghiaccio-forum, bowling, palestra, tennis, ristorante, baby-parking, discoteca e studio di registrazione. Sono inoltre previsti: la ristrutturazione degli impianti sciistici; altre opere per la ricezione turistica; opere infrastrutturali di sistemazione idrogeologica e di riassetto ambientale.

La tipologia prevista per l'hotel è a gradoni sfalsati e coperture piane prevalentemente inerbite, appoggiati alla scarpata naturale esistente, con un andamento planimetrico curvilineo interrotto da tagli in corrispondenza delle scale. L'involuppo delle sezioni risulta prevalentemente contenuto al disotto del ciglio superiore della scarpata, in modo che la costruzione risulti quasi completamente ipogea, con un solo lato esposto e quindi con il minore impatto paesaggistico.

Il centro sportivo è una struttura in legno lamellare la cui sezione risulta incassata nel pendio e ne asseconda l'andamento naturale.

La tipologia del villaggio, ubicato sul versante a mezza costa, si ispira a quella delle frazioni montane, con aggregazione articolata delle case adattata alla morfologia del terreno. Le auto saranno sistemate in autorimesse interrato e l'accessibilità al villaggio sarà esclusivamente pedonale.

Sul piano delle soluzioni ambientali, risultano di particolare interesse la previsione di separare i rifiuti biologici del resort, i quali potranno essere riutilizzati nell'ambito di un programma di produzione di compost che coinvolgerà anche altre strutture ricettive e di ristorazione delle valli di Lanzo, e la realizzazione di una centrale termica a cippato per il villaggio.

(Mario Corino)

L'iniziativa è sorta per l'attività promozionale della Regione Piemonte. Altri soggetti pubblici: Comunità Montana Valli di Lanzo e Comune di Ala. Soggetto promotore privato: DARBO-ST Management Group (Londra). Coordinamento pubblico-privato: agenzia ITP (Torino)

*Progettisti:* coordinamento generale, dott. E. Poma (Società Chintana - Torino); progetti architettonici privati, arch. Corino e ing. Masetto (Studio R74 - Rivarolo Canavese)

*Strumenti attuativi di pianificazione:* accordo di programma ai sensi della LR n° 142/90, attraverso un piano esecutivo convenzionato di iniziativa pubblica e contestuale variante specifica del PRG.

*Dimensione intervento:* attività ricettiva, hotel da 569 posti letto con volumetria di m<sup>2</sup> 60.000 e superficie utile di m<sup>2</sup> 29.000; attività sportiva al coperto con superficie utile di 15.000 m<sup>2</sup>; attività residenziale, 70 unità per una volumetria di m<sup>2</sup> 20.600

*Capitale investito:* Lire 128.580.000.000, di cui 87.465.000.000 da parte del soggetto privato

*Cronologia progetto e realizzazione:* PPE e variante PRG adottati nel luglio 2000 dal Comune. Rilascio delle concessioni edilizie e inizio dei lavori previsto per la primavera-estate 2001; durata dei lavori prevista 4 anni.

Per l'insediamento residenziale è prevista l'approvazione di un piano esecutivo convenzionato indipendente.



## La città dei servizi





La sezione è attraversata da tre temi importanti: il riassetto e potenziamento delle sedi universitarie, la realizzazione di complessi di grandi dimensioni unitariamente destinati a servizi, la realizzazione della continuità della dotazione di aree verdi nella città e al suo intorno. Si vedrà che spesso c'è un'integrazione stretta degli ambiti, là dove l'istituto della formazione universitaria è sempre più connesso con la cessione di servizi – in particolare, alla produzione – e una maggiore attenzione cade sul rapporto tra edificato e risorse naturalistiche: la compresenza di attività diverse potrebbe innescare una vitalità di flussi trasversali al tempo libero, allo studio e al lavoro.

Il Piano strategico della Città ha accolto e promuove la tendenza allo sviluppo delle attività di ricerca e formazione. La collettività se ne fa carico. La linea strategica n.3 fornisce indicazioni perché il polo universitario abbia attrattività internazionale, perché la ricerca sia sviluppata con vantaggi per il mondo della produzione per le ricadute applicative e per la condivisione di strumentazione.

La trasformazione in atto viene guardata con attenzione perché capace di modificare il ruolo della città in ambito sovranazionale, stabilendo anche posizioni di eccellenza soprattutto nell'ambito della ricerca scientifica per le tecnologie avanzate.

Lo sforzo in atto è direttamente connesso con la qualità degli interventi, con la loro integrazione con il tessuto cittadino, non solo economicamente, ma attraverso una sensibile trasformazione e riqualificazione degli ambiti territoriali coinvolti. Rimandiamo per un'analisi delle scelte operate in ambito universitario, alla riflessione che ci propone Luca Barello nella scheda "Nuovi spazi per gli atenei torinesi". Ci soffermiamo, invece, sull'incidenza quasi complementare sull'immagine della città dovuta ai due modelli insediativi della concentrazione e della dispersione, seguiti rispettivamente dal Politecnico e dall'Università torinese.

L'ampliamento del Politecnico, a scavalco del nuovo boulevard, sarà uno degli spazio-evento che caratterizzano lo sviluppo dell'asse della Spina Centrale nell'attraversare la città da sud a nord. Il Piano di Cagnardi-Gregotti, con tutti i limiti di un progetto che privilegia la scala monumentale dell'urbano e che preclude esiti ricchi di sfumature legati ad una lettura delle relazioni minute, risponde coerentemente alla vocazione che l'ordito dell'impianto metropolitano torinese impone con continuità a partire dal suo disegno secentesco, ma soprattutto con gli equilibri raggiunti nell'Ottocento.

Agli inizi del secolo scorso, il fianco della Città a ridosso della cinta daziaria a ponente si presentava omogeneo, caratterizzato per la forte presenza dei complessi di servizio (le Nuove Officine delle Ferrovie del Mediterraneo, le carceri nuove, il mattatoio civico, il mercato del bestiame). Le fabbriche, inoltre, andarono ad attestarsi su questo margine, costituendo per la crescita della città un elemento di frattura, certamente esasperato dalla presenza della ferrovia. La dismissione delle aree industriali, il recupero in superficie dell'ampia fascia percorsa dalla linea ferrata, dà alla città nuove *chances*. Il modello adottato è, però, ancora quello Ottocentesco della città per parti. Ampi insediamenti residenziali prendono il posto delle fabbriche, imponenti strutture di servizio costelleranno un tragitto veicolare il cui vuoto senza fronti – è questa la maggiore differenza percepibile rispetto ai viali storici torinesi – è stato colmato con strutture reticolari pensate in "ordine gigante" per il sostegno dell'illuminazione pubblica. Si giunge per altre vie alla prefigurazione del Centro Direzionale tentata nel concorso di progettazione del 1962, di cui era rimasta ombra in realizzazioni successive: nel Centro direzionale Fiat di corso Ferrucci, in qualche alto palazzo per uffici come quello della Rai a



Porta Susa e della Sip in corso Inghilterra, e, in ultimo, con il complesso del nuovo palazzo giudiziario su corso Vittorio Emanuele II. Si aggiungono ora il Palazzo Unico della Regione, l'ampliamento del Politecnico, il Centro culturale sede di un teatro, di spazi per le associazioni e della Nuova Biblioteca Civica, e presumibilmente le strutture legate alla nuova Stazione di Susa che acquisirà centralità nel sistema della mobilità torinese. Curiosamente, nel momento in cui si è detto che le nuove tecnologie di comunicazione avrebbero eliminato le distanze, si è riscoperta l'opportunità di accorpare gli uffici e limitarne la dispersione. L'impressione è che Torino faticherà a scrollarsi di dosso l'immagine di città operaia: si perpetua una struttura urbana fatta di quartieri dormitorio e di poli delle attività lavorative, con conseguenze per la mobilità urbana, ma anche per il vissuto che la città può esprimere. Una delle poche trasformazioni all'insegna della ricchezza nella compresenza di attività diverse è quella avvenuta spontaneamente nell'area dei Docks Dora, in cui si sono insediate piccole attività, studi di artisti, spazi di ritrovo e di promozione culturale.

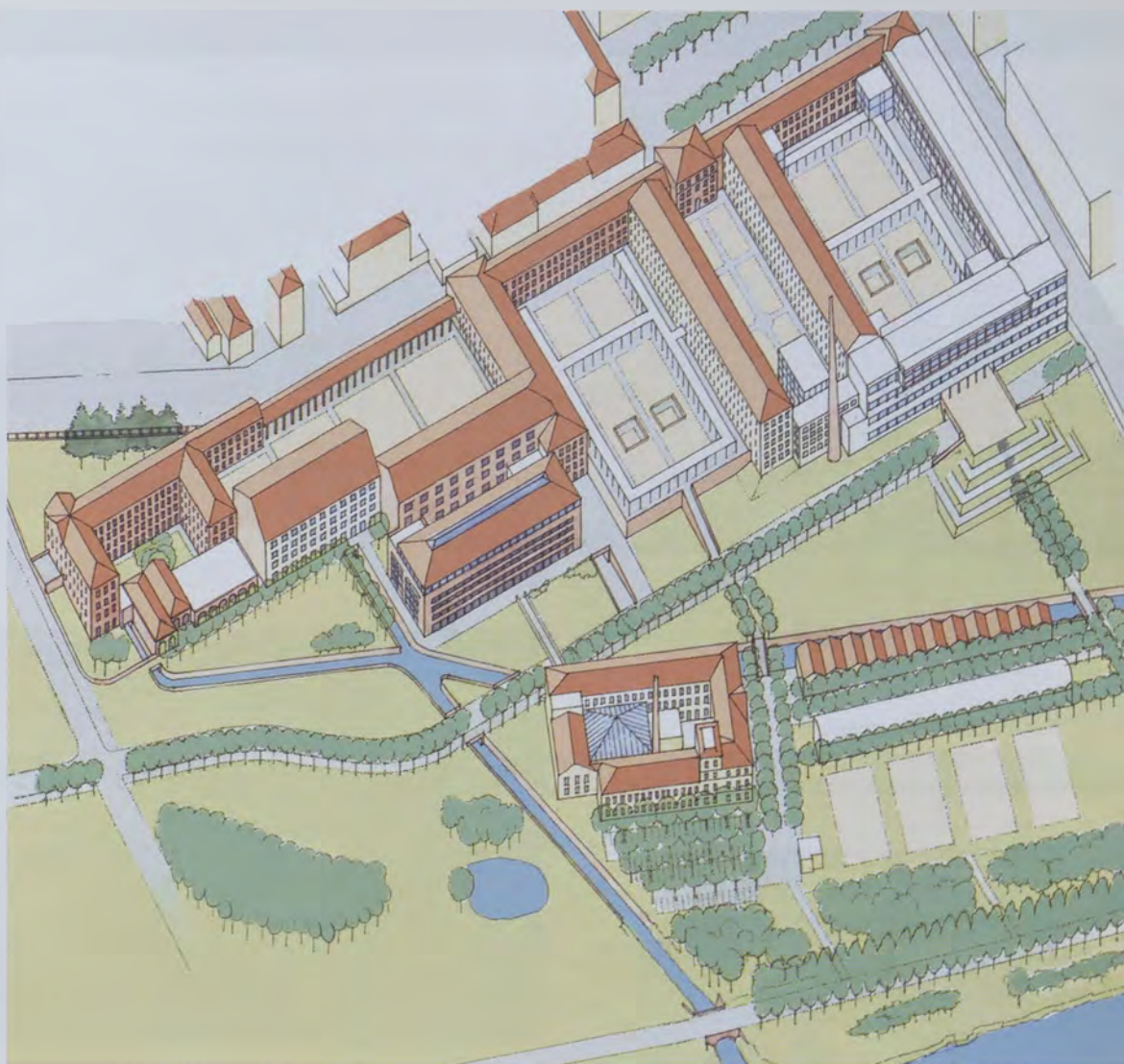
Lo sviluppo delle strutture dell'Università con varie sedi secondo occasioni disparate di nuove acquisizioni e di potenziamento di preesistenti, con localizzazioni nel centro della città ma anche al suo intorno, potrebbe innescare motivi di novità sostanziale nel rapporto con la città.

Il progetto per la facoltà di Economia e Commercio nell'ex Ospizio dei Poveri Vecchi, stupisce perché mostra, a differenza di passati interventi in questa e altre strutture storiche, con quanta poesia il progetto architettonico possa reinventare il rapporto con l'esistente. Senza che l'architettura ipogea sia una novità per Torino, il mostrare una possibile ricchezza di spazi, di uso della luce, di sorpresa nei percorsi, assegna a valori della contemporaneità una continuità con la straordinarietà, altrimenti espressa, del monumento ottocentesco.

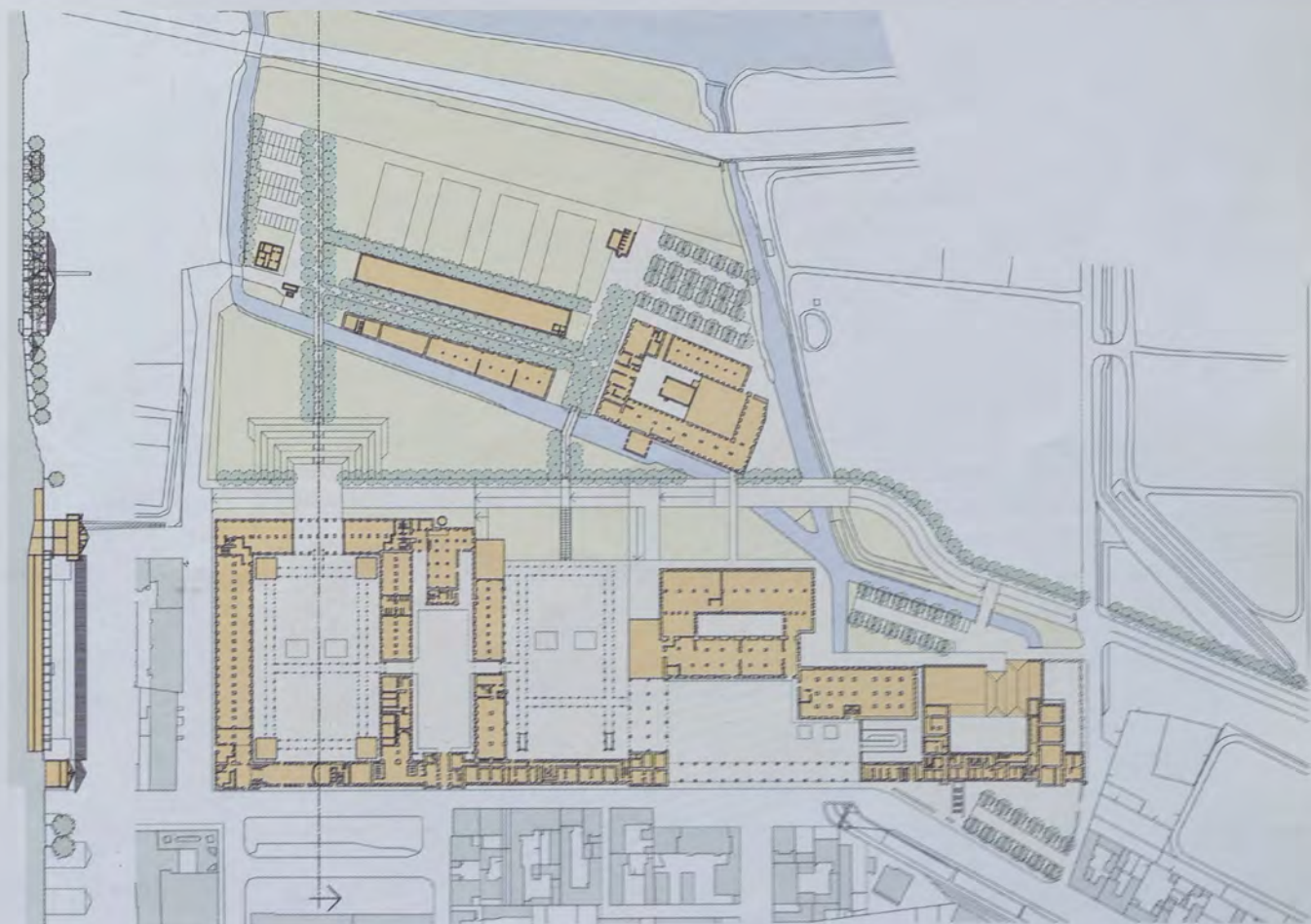
Il progetto per l'area Tabacchi ha un respiro territoriale: il recupero della vecchia struttura è occasione per inventare una parte della città verso il fiume; occasione per disegnare il parco con nitide intenzioni. Questo intervento come quello del Campus di Grugliasco mette in gioco il rapporto tra costruito e aree verdi. Il tema si sovrappone con quello più ampio della realizzazione e gestione delle risorse naturalistiche dell'area metropolitana. Tra gli interventi presentati nella sezione rientrerebbe anche a pieno titolo il Prusst con il progetto di tangenziale verde. La proposta di collegare il parco della Mandria a quello fluviale del Po, costituirebbe senza dubbio il segno più rilevante dell'intervento su aree naturali in difesa, soprattutto, della continuità, anche solo con la tutela delle radure e con l'incentivazione di zone agricole. L'azione dello strumento di pianificazione di costituirsi a controllo della sostenibilità ma anche ad incentivo dello sviluppo degli insediamenti produttivi ha di fatto suggerito – nei termini strumentali di questo studio – una collocazione nella sezione successiva. Rimangono questo del Prusst e quelli legati alle sedi universitarie, tra le poche note di interesse di un disegno del territorio che non riesce a Torino a collocarsi al livello delle esperienze di *landscaping* maturate in altri paesi. Rimane a monito l'invito dei documenti di Torino Internazionale a determinare nella sua interezza e complessità l'intervento sulla rete naturale diffusa nella città, per evitare che questi spazi diventino aree di alto degrado urbano.

*(Alessandro De Magistris, Paolo Mauro Sudano)*





Università – Recupero della Manifattura Tabacchi





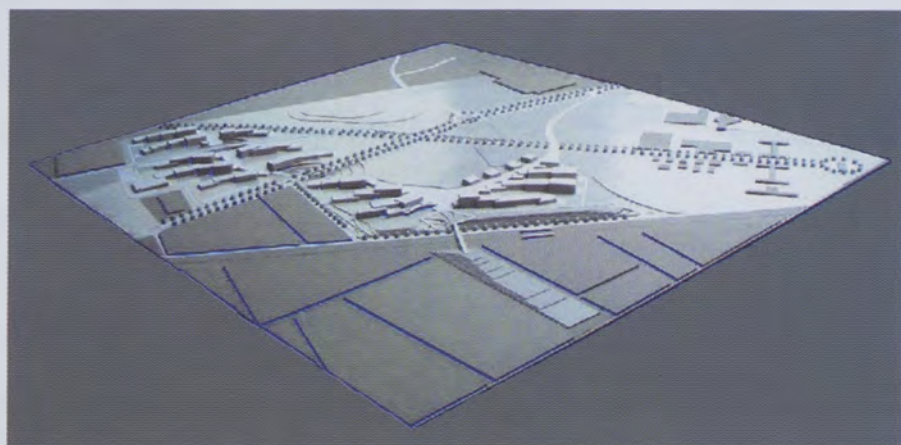


Progetto preliminare luglio 2000.

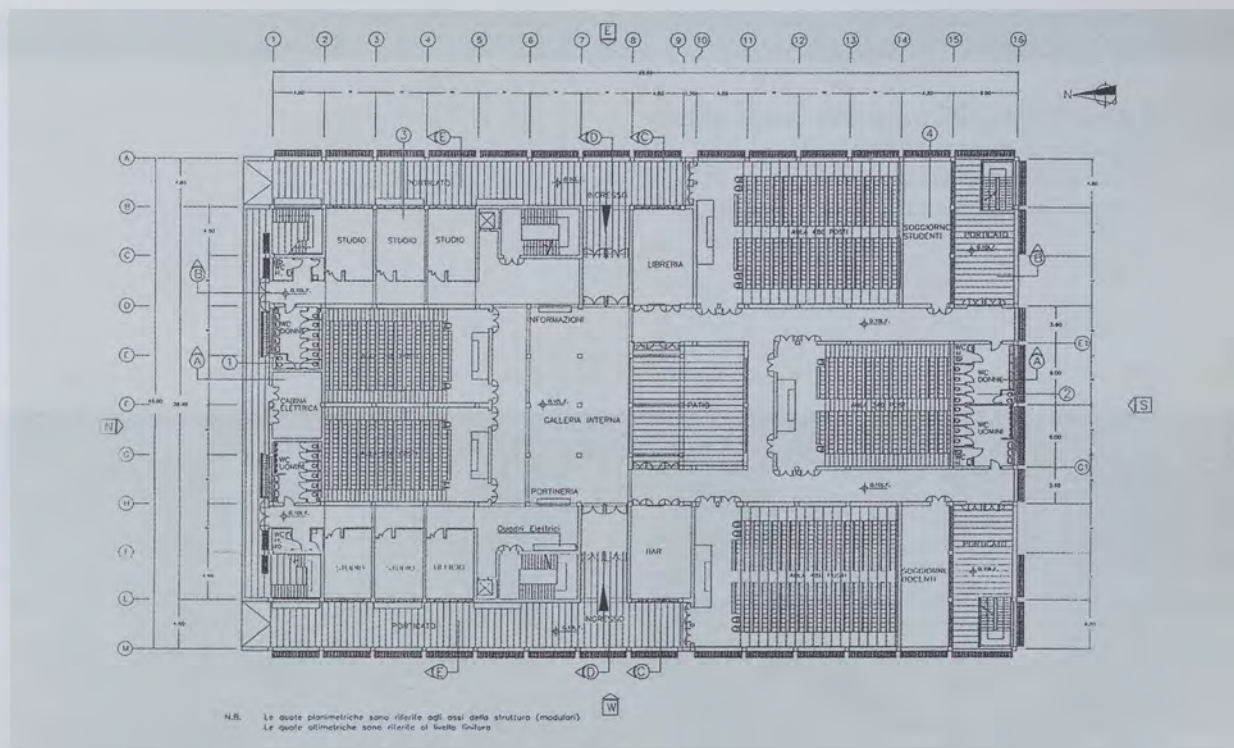
1. Sezione prospettica sul viale della didattica.

2. Modello.

3. Planimetria generale.







1

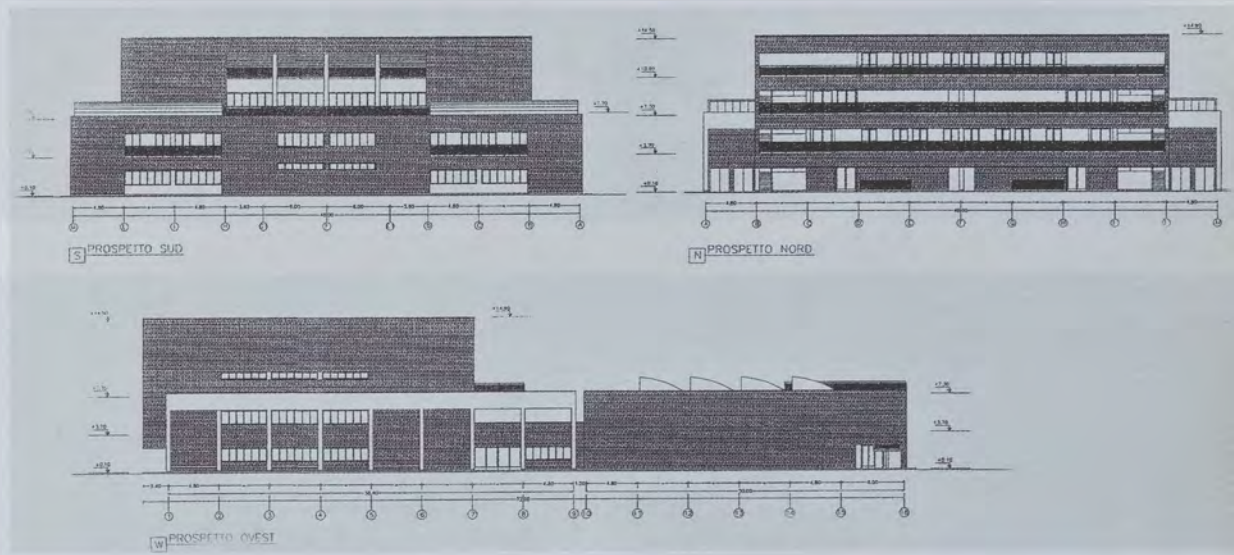
Progetto definitivo.

1. Pianta del piano terreno.

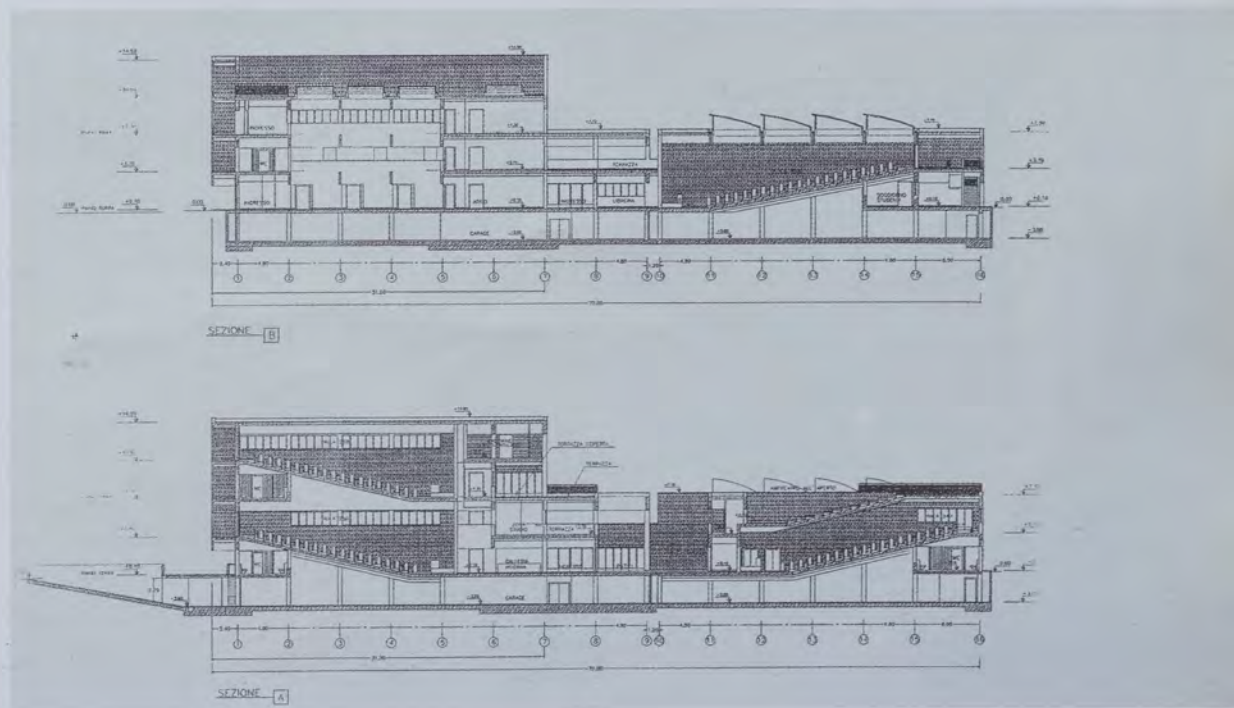
2. Prospetti.

3. Sezioni longitudinali.

## Facoltà Umanistiche nell'area ex Italgas



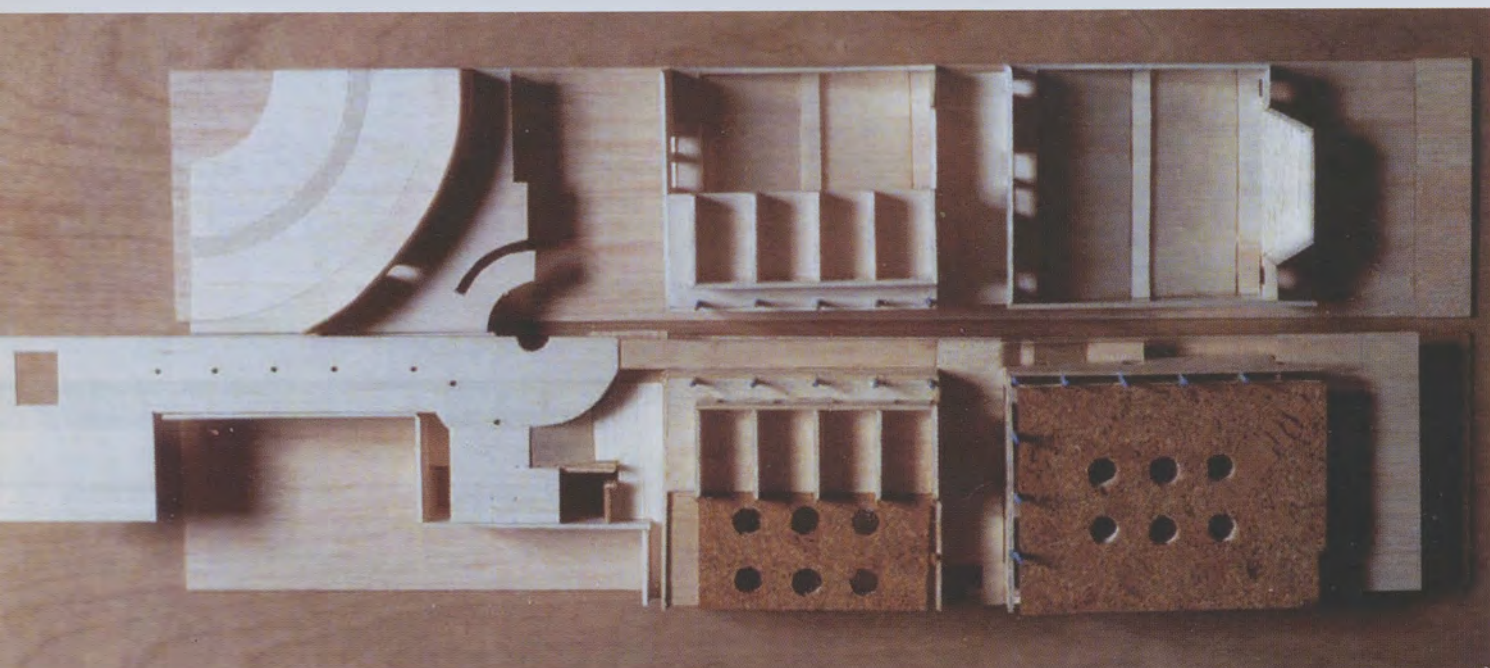
2



3



1. Modello di studio, vista zenitale senza copertura.
2. Modello complessivo aperto.
3. Sezione longitudinale.
4. Sezione prospettica sulla galleria vetrata.

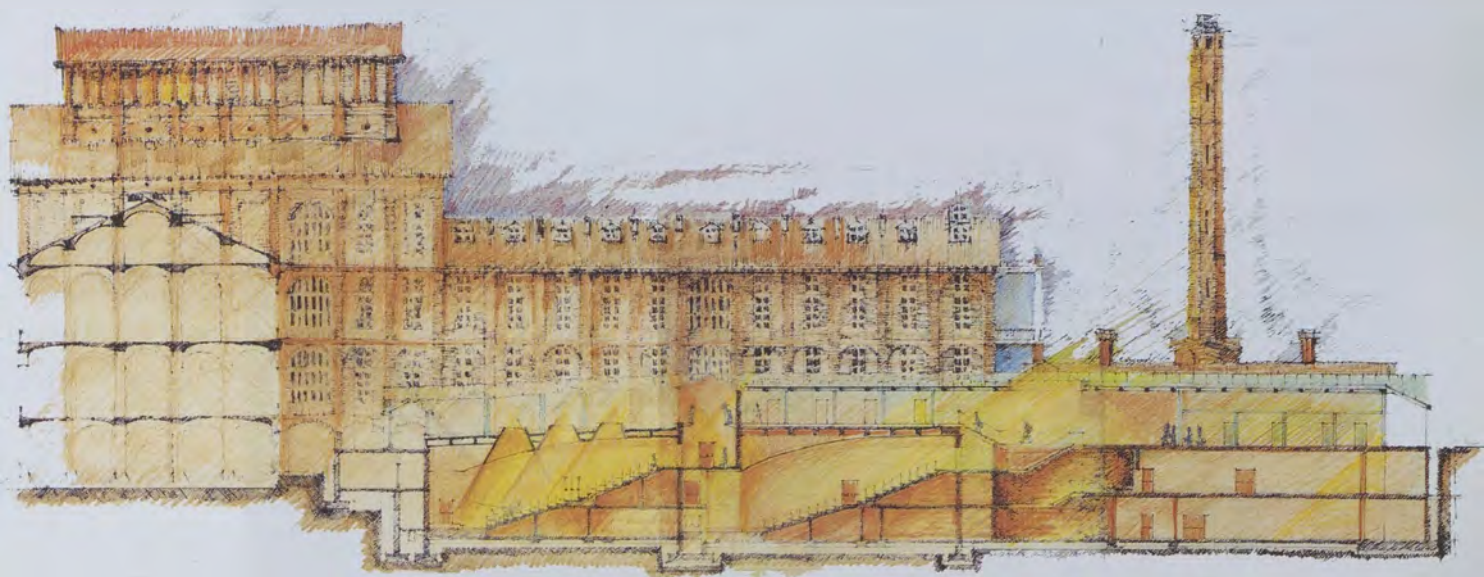


1



2





3

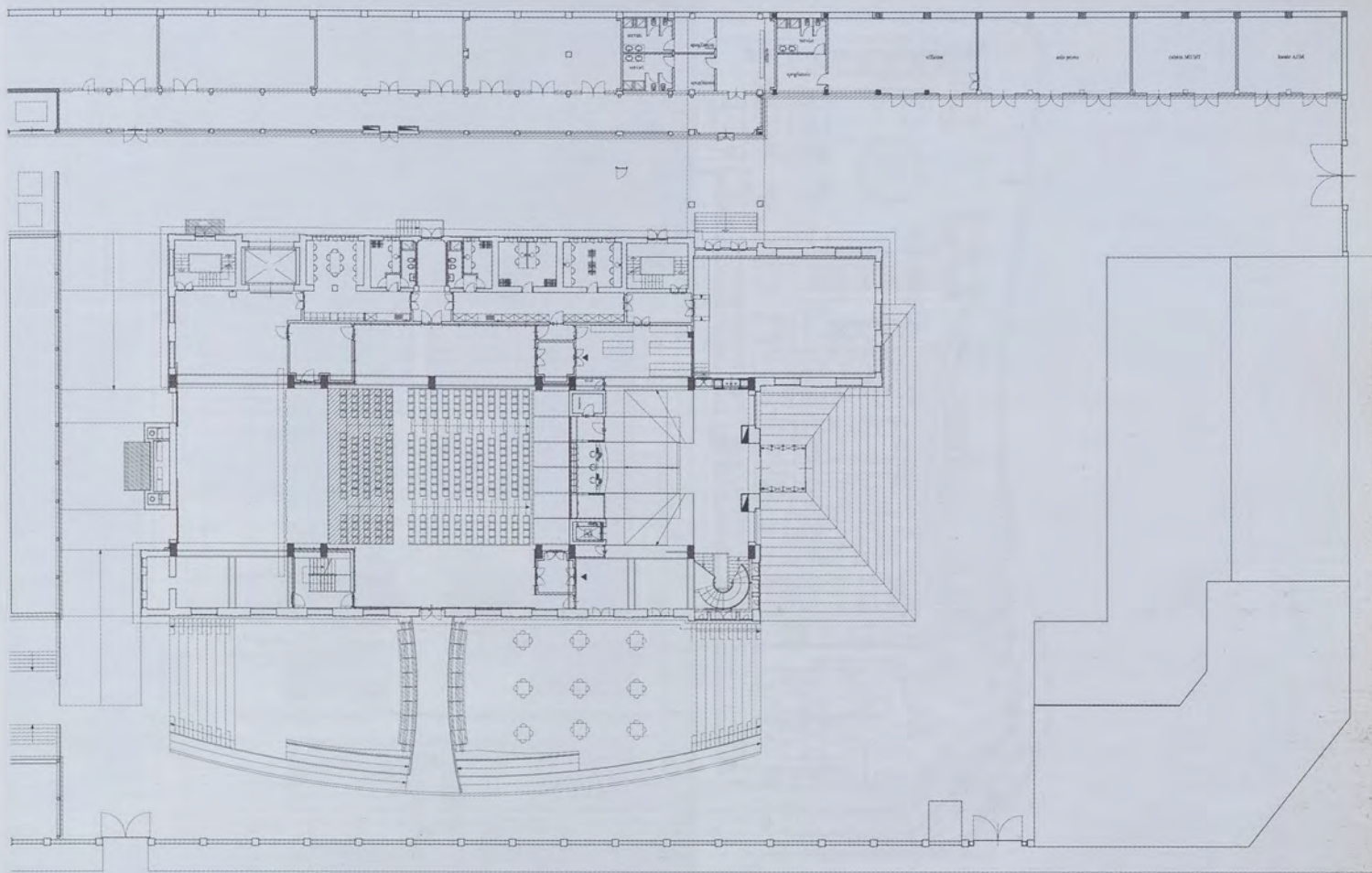


4





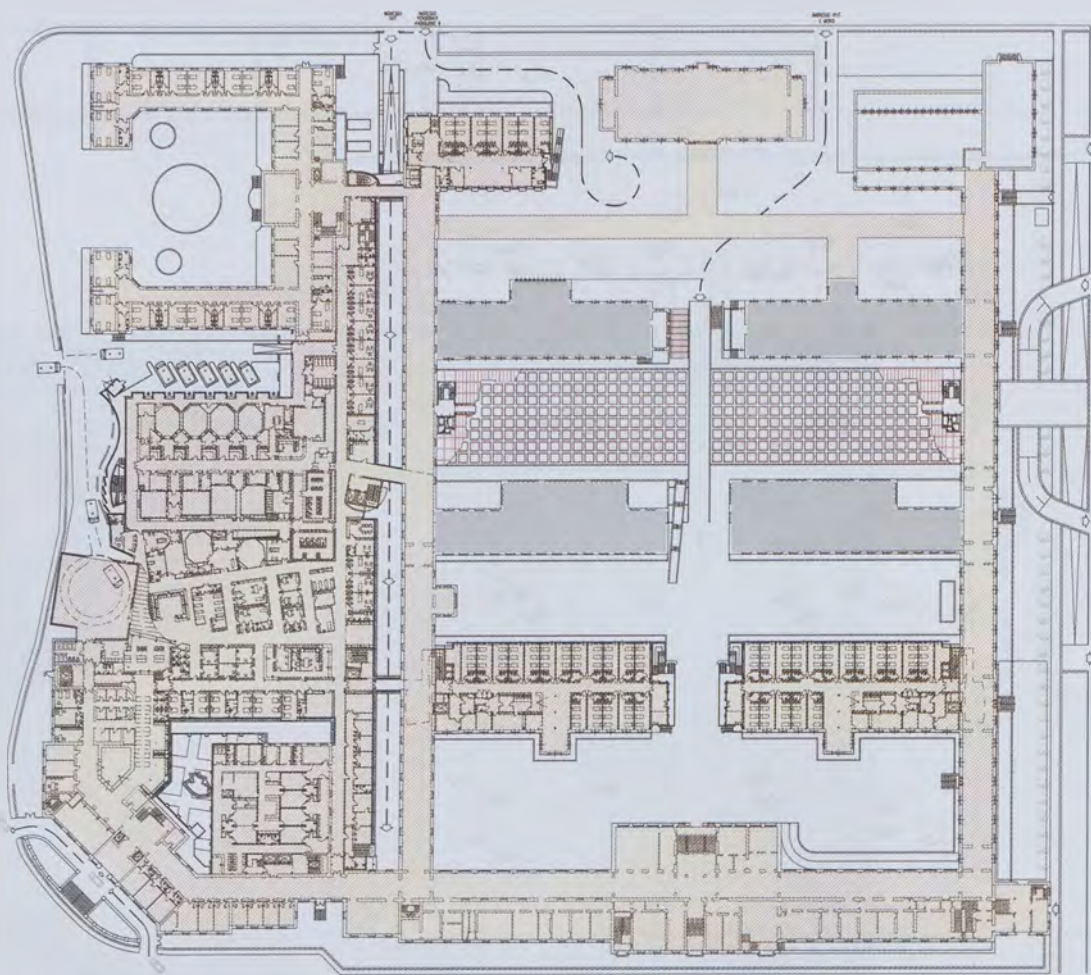




PIANTA PIANO TERRA







1



2





3

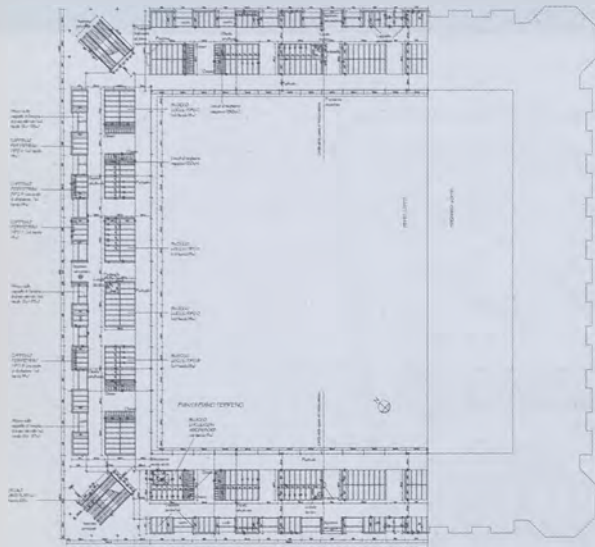
1. Planimetria generale.  
2-4. Fotografie Pino Dell'Aquila.



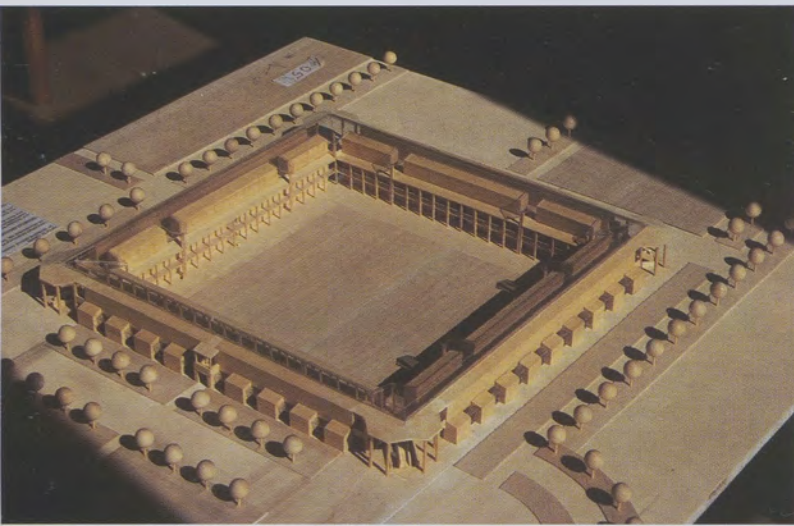
4



1. Progetto esecutivo, pianta a livello dell'accesso esterno.
2. Progetto di concorso, modello.
3. Progetto esecutivo, particolare costruttivo.



1



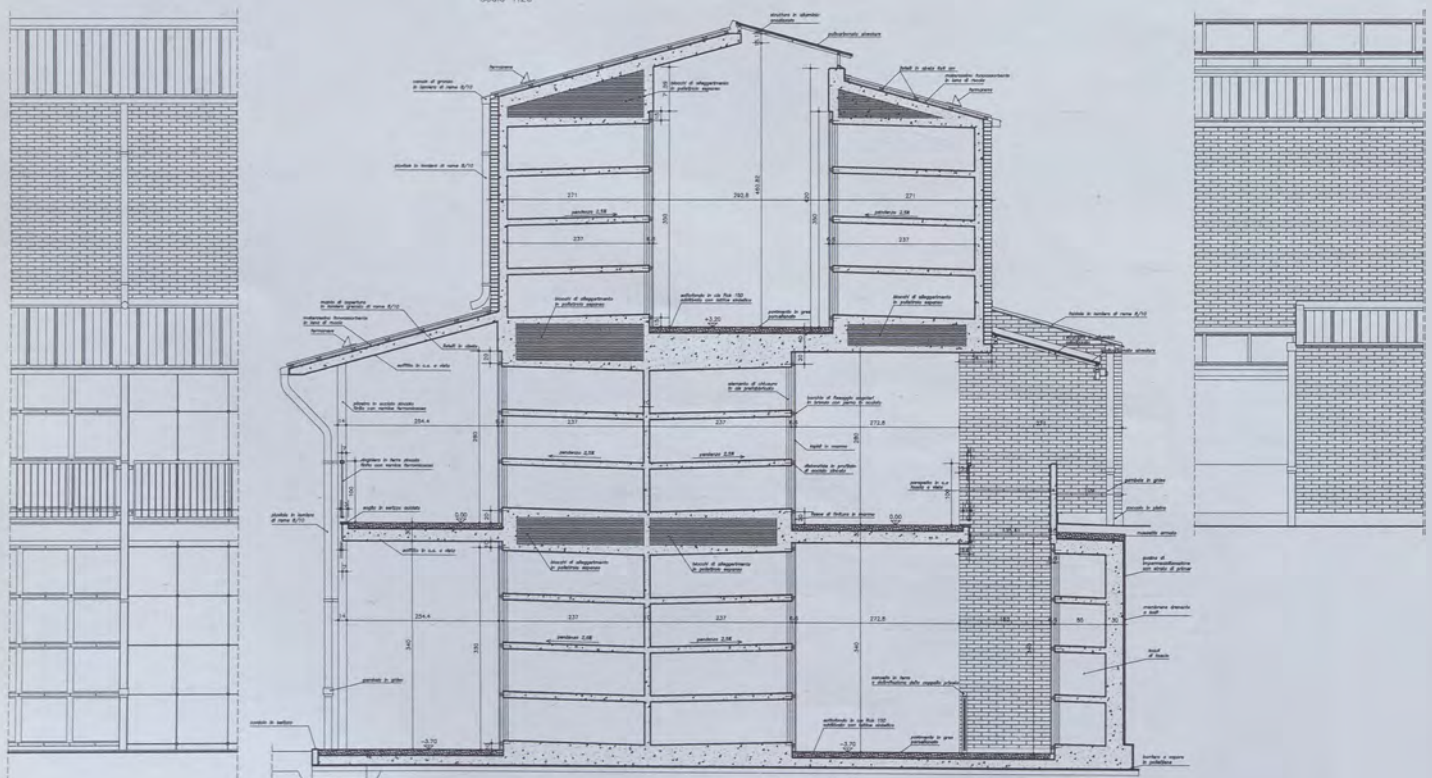
2

## Ampliamento del Cimitero Parco

PROSPETTO INTERNO  
Stralicio Scala 1:20

SEZIONE TIPO  
Scala 1:20

PROSPETTO ESTERNO  
Stralicio Scala 1:20



3



## Nuovi spazi per gli atenei torinesi

La presenza delle due università torinesi è destinata ad ampliarsi nei prossimi anni, muovendosi dal centro cittadino verso aree più periferiche fino a coinvolgere i comuni del bordo orientale dell'hinterland, legandosi in parte anche a trasformazioni più vaste che interessano grandi porzioni urbane e che muteranno sia il contesto fisico che i modi di vivere di alcune parti di città. Questi interventi produrranno nel tempo ampie riverberazioni che investiranno le aree vicine a quelle dei nuovi insediamenti: è prevedibile la mutazione di quartieri prevalentemente residenziali in aree più ricche di servizi e terziario legato alla popolazione studentesca, modifiche oggi intuibili solo in parte.

In questo scenario in evoluzione, Università e Politecnico propongono due modelli di insediamento agli antipodi rispetto al rapporto con la città: la costellazione di strutture dell'Università continuerà a moltiplicarsi, estendendo territorialmente il modello dell'ateneo sparpagliato, mentre il progetto che amplierà la sede del Politecnico ne accentuerà il carattere di complesso unitario, alla maniera delle università del passato. Le differenze saranno notevoli anche rispetto alla forma: nei singoli interventi, eterogenei per collocazione, dimensione, qualità progettuale, affiorano molti temi di interesse non limitati al solo ambito universitario ma a più vaste tematiche di progettazione, confrontabili con altre esperienze e realizzazioni contemporanee. Tra questi, i modi di rapportarsi all'architettura esistente e al contesto fisico, la generazione di connessioni con l'intorno, l'immagine dei nuovi insediamenti e la loro relazione con la vita pubblica.

*Costellazione versus agglomerato.* L'Università, già oggi suddivisa in una serie di sedi sparse per Torino, sostanzialmente raggruppate in una fascia nord-sud che va dal centro cittadino (Palazzo Nuovo) fino al principio della periferia meridionale (ex Istituto di riposo per la vecchiaia) con una forte concentrazione alla sinistra del Po, rafforzerà la propria frammentazione creando una serie di poli, sorta di piccoli campus. I nuovi interventi saranno comunque di natura assai varia: si va dalla progettazione di un nuovo complesso tra la città e la campagna, immerso in un parco (Grugliasco), al ridisegno di un'area cittadina centrale (area Italgas), al riuso di grandi contenitori industriali affacciati sulla città e sul fiume (Manifattura Tabacchi), ad interventi più limitati in edifici esistenti (Certosa di Collegno, ex Istituto di riposo per la vecchiaia), alla progettazione di "oggetti" isolati (Orbassano e primo lotto area Italgas). Facoltà o gruppi di facoltà verranno così riunite in una serie di cittadelle, in aree generalmente dotate di spazi verdi che le avvicineranno maggiormente a modelli anglosassoni, con maggior disponibilità di spazi di relazione.

Il Politecnico si trasformerà da sistema bipolare a grande complesso, in posizione quasi baricentrica

rispetto alla città, saldandosi all'edificio esistente e dilatandolo secondo un sistema a corti, schema che ha attraversato la storia degli edifici scolastici fin dalle scuole dei filosofi della Grecia antica, qui applicato su una scala assai vasta. Maggiori diverranno le possibilità di incontro e scambio tra le facoltà di ingegneria e architettura, oggi abbastanza impermeabili l'un l'altra. Il Politecnico sarà un pezzo di città che non dovrebbe avere le caratteristiche di isolamento dei campus, mutuandone invece peso e dimensione concessi agli spazi aperti e di relazione. La sua concatenazione di corti e piazze si troverà circondata da una serie di edifici a destinazione culturale, collocata accanto alle recuperate Officine Grandi Riparazioni e a breve distanza dal nuovo complesso Biblioteca Centrale-Teatro, grandi "oggetti architettonici" tra il verde. Interessante sarà verificare l'effettiva interazione tra questi punti d'attrazione, e l'effettivo mescolarsi di vita studentesca e vita cittadina.

*Connessioni.* Le scelte a livello urbano nella progettazione dei nuovi interventi potranno quindi creare rapporti di tipo diverso tra università e vita cittadina, a seconda della maggiore o minore condivisione di luoghi e mescolanza di attività extra universitarie con quelle di studio e ricerca. Lo scambio di flussi di persone e di idee è un pensiero spesso cercato nella progettazione di grandi complessi universitari, risultato raggiunto talvolta casualmente, come nella New York University, nata intorno a Washington Square mescolandosi ad altri edifici ed attività. Connessioni forti possono avvenire più facilmente nella piccola città, anche senza tradizioni universitarie: esemplare può diventare il caso di Grugliasco, in cui la progettazione del campus nasce quasi in parallelo con il disegno del nuovo Piano Regolatore, passando dal disegno del paesaggio e dei collegamenti a scala territoriale fino all'articolazione degli spazi interni. La creazione dell'università contestualmente al disegno di un grande parco cittadino che accoglie il movimento di stringhe zigzaganti dei nuovi edifici, accomuna e distanzia questo progetto da recenti esperienze italiane (Università di Chieti di Barbieri, Del Bo, Manzo, Mennella e nuovo Politecnico alla Bovisa) in cui la monumentalità degli edifici e la rigidità dell'impianto iniziale (nel secondo caso in parte negato dagli esiti del concorso successivo) si imponevano al paesaggio, lasciando alle aree verdi il compito di infilarli negli spazi lasciati liberi dal costruito. Disegno forte che troviamo nel nuovo Politecnico che impone la sua maglia rigidamente geometrica ad un'area di dimensioni vastissime, con un grande affaccio pubblico sulla città: la nuova piazza, destinata a divenire luogo centrale dell'incontro e dello scambio e che potrebbe ammorbidire il disegno generale dell'impianto. La definizione del dettaglio architettonico e la capacità del programma di fissare scelte qualitative forti per gli estensori dei progetti esecutivi, saranno punti cruciali sia nel disegno forte



del Politecnico che in quello modellato di Grugliasco nel delicato passaggio alla realizzazione delle singole parti.

Assai meno convincenti appaiono invece gli interventi in cui la progettazione ha riguardato un edificio isolato come a Orbassano (un doppio corpo a pianta centrale) o nell'edificio interfacoltà nell'area Italgas (un blocco di matrice razionalista), insediamento di oggetti singoli di cui, per ora, non riusciamo a leggere legami con l'intorno fisico.

*Riuso di grandi contenitori.* Edifici del passato di grandi dimensioni, quali i fabbricati industriali, o di pianta articolata e complessa, quali i complessi monastici o ospedalieri, forniscono la possibilità di applicare il tema ungheriano dell'"architettura nell'architettura" e di intervenire realizzando una varietà e flessibilità di spazi molto adatta alle esigenze universitarie, come testimoniano numerosi progetti recenti (l'ex Cotonificio veneziano trasformato da Gino Valle, Rouen ed altri esempi transalpini). Nei casi torinesi, il complesso della Manifattura Tabacchi legato da una serie di passaggi porticati, aperto verso il Po e la collina di Superga con le attrezzature sportive affacciate sul fiume, sfrutta appieno le potenzialità degli edifici del passato ed il rapporto tra costruito ed aree aperte verdi o lastricate. Anche nella piccola dimensione, il progetto per le nuove aule di Economia e Commercio semi-ipogee nella corte del grande edificio del Caselli, attraversate dalla spina dorsale vetrata della galleria, mostra la possibilità dell'architettura contemporanea di inserirsi in un contesto storico con innovazione spaziale e lettura attenta dell'antico. Lo stesso progetto del Politecnico, nella corte settentrionale, ingloberà due edifici industriali ereditati dalle ferrovie.

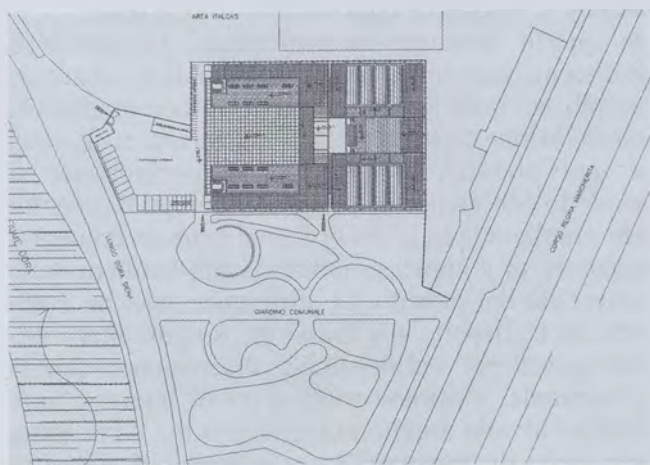
*Immagine.* Quale immagine deve avere oggi l'edificio universitario, come presentarsi al "consumo" da parte di giovani legati ad una cultura di immagini in continuo mutare e movimento? La scelta di alcune università è stata la ricerca della singolarità, realizzando campus di architetture spettacolari (Cincinnati, collezione di "pezzi" di architetti di fama, tra cui Eisenman e Gehry) o edifici multimediali, raccolti intorno a piazze ricche di eventi (Tschumi a Parigi La Villette). L'immagine di maggiore impatto, quasi un segnale cittadino, pare poter diventare il nuovo mega-Politecnico, con il doppio scavalcamento a ponte del viale della Spina a tagliarne la prospettiva: segno anche della dilatazione spaziale degli luoghi dedicati allo studio nella Torino del futuro prossimo.

Il nostro sguardo si è focalizzato soprattutto sul modello insediativo dei nuovi edifici per l'università. In molti casi appare positivo il legame che si è cercato tra il nuovo insediamento, l'esistente, la città, maggiore dove maggiore è stato il rapporto tra progettisti, committenza e amministrazione cittadina. Importante sarà anche la capacità che avranno questi progetti nel saper cogliere le peculiarità delle singole facoltà e dei

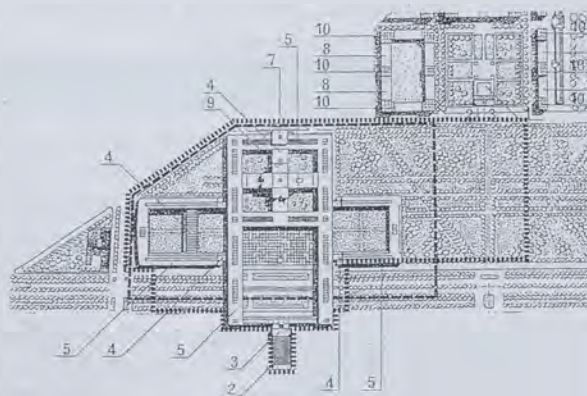
loro modi di fare didattica, nel disegnare i luoghi di relazione (lezione che va da Kahn a Siza), come nell'indirizzare futuri ampliamenti o modifiche. Pare mancare, invece, anche a causa del sistema di assegnazione degli incarichi, la vivacità nella realizzazione di singoli edifici che caratterizza molti interventi in Europa (Olanda, Francia, Svizzera...) spesso opera di giovani architetti, progetti nati da programmi architettonici ben precisi e dalla ricerca di grande impatto visivo, anche negli spazi interni.

(Luca Barello)

*Area Italgas, planimetria dell'edificio interfacoltà.*



*Previsioni del PRG (ambito di Spina 2) per l'ampliamento del Politecnico.*



### Progetto di fattibilità per la riqualificazione e l'utilizzo delle aree della ex Manifattura Tabacchi, della ex Fimit e delle aree interposte

Nel 1966 i Monopoli di Stato dichiarano che la Manifattura Tabacchi di Torino sta per cessare completamente ogni tipo di produzione. Il Comune e la Prefettura sono molto preoccupati per il destino che attende uno dei più vecchi e grandi stabilimenti



della città. Le previsioni del Piano regolatore appaiono irrealizzabili sia perché prevedono la completa demolizione dell'edificio storico sia perché assegnano una modesta edificabilità la cui realizzazione è legata ad un progetto che dovrebbe coinvolgere anche tutte le aree esterne alla manifattura fino a raggiungere la sponda del Po.

È insediata una Commissione Prefettizia con il compito di proporre soluzioni, è avviato uno Studio di Fattibilità cui viene attribuito il compito di sondare la destinazione nuova orientandola a soddisfare molteplici esigenze principalmente incentrate sul mondo dello spettacolo, tutte o quasi prive di finanziamenti. L'immobile della manifattura, nello stato in cui si trova, viene stimato circa sessanta miliardi di lire.

Il Progetto di fattibilità si avvia con un minuzioso inventario degli immobili, delle loro caratteristiche edilizie e delle loro condizioni. Gli immobili risultano avere una superficie di piano di circa mq. 65.000.

Nel corso del 1997 una serie di avvenimenti, che hanno quasi del prodigioso per la casualità con cui convergono ad un unico obiettivo, si susseguono dando allo studio di fattibilità nuove e più concrete prospettive.

La nuova legge finanziaria consente il passaggio a titolo gratuito alle Università degli immobili in disuso, di proprietà del Ministero delle Finanze, a condizione che vengano dichiarati non più utilizzabili da attività dipendenti dallo stesso Ministero.

L'Università di Torino, in precedenza assente dalla trattativa, mette a punto, in accordo con il Comune, uno schema di piano che ha nell'asse Palazzo Nuovo, aree Italgas, Manifattura la linea di sviluppo delle facoltà umanistiche, finalmente coordinate in un unico polo lineare che può porre rimedio alla assurda polverizzazione delle sedi.

In conseguenza l'Università chiede l'assegnazione della Manifattura.

Nello stesso periodo la Soc. Fimit dichiara che con la fine dell'anno chiude lo stabilimento che si trova sulle rive del Po e chiede al Comune di iniziare una trattativa per la eventuale cessione degli immobili.

Due trattative parallele vengono aperte. Una tra Ministero delle Finanze, Monopoli di Stato, Comune, Università per decidere il destino della Manifattura. Un'altra tra il Comune e la Fimit per il destino del relativo stabilimento.

Con l'impegno di tutti i protagonisti e con molte riunioni, con molte proposte e controproposte le trattative si concludono con la cessione all'Università di gran parte della Manifattura (ad eccezione di un parte dell'edificio storico ancora rimasto ai Monopoli) e con la acquisizione, a condizioni di favore, da parte del Comune degli immobili Fimit. Successivamente gli immobili ex Fimit sono ceduti dal Comune all'Università con l'impegno di attuare lo Studio di Fattibilità e di consentire alla città l'uso delle attrezzature a sistemazione ultimata.

Questa serie di avvenimenti hanno consentito la conclusione dello Studio di Fattibilità che nel frattempo è stato esteso oltre alla Ex Manifattura, anche alla ex Fimit, e alle aree interposte.

Lo studio è stato ultimato nel luglio del 2000 dopo le ultime messe a punto derivanti dalle osservazioni dell'Ente di Gestione delle Aree Protette della Fascia Fluviale, del Settore Verde Pubblico della Divisione Urbanistica della Città e in particolare dopo la soluzione della viabilità esterna messa a punto dal Settore Pianificazione e Trasporti e dal Settore Viabilità e Traffico che usufruendo della futura disponibilità dello scalo Ferroviario Vanchiglia e del relativo raccordo consente di decongestionare il traffico di corso Regio Parco.

La variante di Piano Regolatore che consente l'attuazione dello studio è in corso di approvazione nei primi mesi del 2001.

I principali criteri che hanno informato lo Studio di Fattibilità possono essere sintetizzati nel modo seguente.

Recupero della unità del complesso della Manifattura e della leggibilità dello schema planimetrico.

Recupero e valorizzazione dell'affaccio verso il Po. Massima pedonalizzazione delle aree libere ottenuta con parcheggi interrati.

Stretto collegamento tra edifici ed aree verdi per creare condizioni di "campus".

Ripristino del teatro affacciato su Piazza Abba con caratteristiche di sala pubblica.

Recupero dell'edificio storico della ex Fimit.

Costituzione della continuità del parco fluviale.

Recupero, per quanto possibile, dei canali come elemento di arricchimento paesaggistico.

Condizioni di frazionabilità degli interventi secondo lotti funzionali.

A questo scopo lo Studio prevede.

Il restauro e il recupero di tutti gli edifici storici.

La demolizione di tutti gli edifici che hanno intasato i cortili.

La demolizione dell'edificio zeppo di pilastri, che si trova in posizione centrale, per consentire l'affaccio sulla collina del cortile sud.

Apertura porticata verso valle del cortile nord.

Costruzione di una strada fiancheggiata da ciclopista che consente l'accesso dal basso ai parcheggi interrati, previsti a due piani sotto i cortili, strada che dà anche accesso diretto alle aree verdi.

Allargamento con costruzione di ciclopista della strada della Manifattura che scende da corso Regio Parco.

Demolizione di tutti i capannoni della ex Fimit e recupero delle aree a verde ed attrezzature sportive.

Piantumazione di viali per ombreggiare percorsi e sottolineare allineamenti (verso il Po, verso Superga, ecc.).



Trattamento delle sponde dei canali e innalzamento delle relative acque.

Dotazione di parcheggi scoperti in posizione idonea a facilitare l'uso urbano delle attrezzature di servizio. (Il trattamento architettonico degli edifici recenti è rinviato ad una fase successiva da effettuare dopo analisi di tipo statico che consentano di valutare i gradi di adattabilità).

(Giovanni Torretta)

Lo studio di Fattibilità è stato eseguito dagli architetti Pio Luigi Brusasco, Adriana Comoglio, Claudio Perino e Giovanni Torretta su incarico del Comune di Torino.

I principali dati quantitativi sono. Superficie fondiaria m<sup>2</sup> 97.650, superficie lorda di pavimento m<sup>2</sup> 67.000, superficie a parcheggi in progetto m<sup>2</sup> 22.620 (c/a 850 autovetture)

La stima dei costi dell'intervento è di L. 150/200 miliardi.

## Il centro polifunzionale del Lingotto

A partire dagli anni '80 la Città di Torino, come altri centri industriali europei e mondiali, è interessata da profondi fenomeni di trasformazione dell'apparato produttivo che hanno indotto esigenze e opportunità pressoché uniche di riconversione a nuovi usi di ampie aree. La più importante di queste trasformazioni riguarda il complesso industriale del Lingotto, stabilimento di produzione autoveicoli Fiat dal 1920.

L'innovativo stabilimento Fiat-Lingotto (costruito su progetto di Giacomo Mattè Trucco a partire dal 1916) cessa l'attività produttiva nel 1982. Già nel 1984, la Fiat indice la consultazione "Venti progetti per il futuro del Lingotto", con l'obiettivo di avviarne il problematico intervento di ristrutturazione e riqualificazione funzionale, cui fa seguito, l'anno successivo, l'incarico affidato dal Comune di Torino all'arch. Renzo Piano, coadiuvato per gli aspetti sociali ed economici dal Prof. Giuseppe De Rita e dal Prof. Roberto Guiducci, per la predisposizione di uno *Studio avanzato di fattibilità, relativo alle aree del Lingotto, delle Dogane e dei Mercati Generali* (deliberazione n. 1469 del C.C. del 19/03/85). Dallo studio nasce l'idea di creare un Centro Polifunzionale, un "pezzo di città" nuovo ma, al tempo stesso, con una memoria e un proprio carattere.

Il lavoro del gruppo si confronta con il provvedimento di vincolo, ai sensi della L.1089/39, decretato dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali (D.M. del 17/03/86), che peraltro recepisce la necessità di una tutela che si limiti a quegli elementi motivo di "unicità" del sistema Lingotto e consenta le trasformazioni prospettate dal progetto di riuso, e con il successivo provvedimento di vincolo (D.M. del 5/01/87), ai sensi della medesima legge, su parte delle componenti architettonico-strutturali.

Nel 1987, il Comune di Torino approva definitivamente le conclusioni dello studio di fattibilità (deliberazione n. 4448 del 16/11/87); alla luce delle indicazioni e delle ipotesi progettuali avviate, tramite gli uffici tecnici dell'Assessorato all'Urbanistica, la predisposizione degli elaborati per la formazione di un *Piano Particolareggiato*, in variante al P.R.G. del 1959, che dia concreta attuazione agli interventi di trasformazione mediante uno strumento urbanistico esecutivo. Il Piano Particolareggiato relativo al "Centro Polifunzionale del Lingotto" è adottato dalla Città di Torino nel 1988 (deliberazione n.4242 del 24/10/1988), approvato dalla Giunta Regionale (deliberazione n.113-36507 del 27/03/90) e successivamente perfezionato, in relazione alle nuove esigenze emerse nel corso della realizzazione, con varianti approvate dalla Città di Torino (deliberazioni n. 186/1998 e 194/2000) e dalla Regione Piemonte (DPGR n.43/1999).

L'intervento, che richiede nella sua totalità, un investimento per circa 1000 Mld, può essere definito misto, in quanto ad essi concorrono operatori pubblici e privati. Le attività su iniziativa privata, in larga parte già ultimate, sono condotte da Lingotto Spa, una società a partecipazione mista pubblica e privata di cui fanno parte Sogespar (gruppo Fiat), Holding San Paolo SpA, Cassa di Risparmio di Torino, Banca Popolare di Novara, Toro Assicurazioni, Ina Assicurazioni, Ferrovie dello Stato e Comune di Torino. Le attività su iniziativa pubblica sono avviate da Città di Torino, Università degli Studi di Torino e Politecnico di Torino, i quali hanno potuto in parte fare ricorso a fondi strutturali CEE (Misura 4.1b - Docup 1997/99).

La ristrutturazione, si sviluppa in tre fasi: la prima, iniziata nel 1990 e ultimata nel 1992, interessa prevalentemente il fabbricato ex-presse con la creazione dei padiglioni 1-2-3-5 del Centro Fiere, attualmente di proprietà della Lingotto Fiere SpA; la seconda (dal 1992 al 1996), vede la realizzazione del Centro Congressi (inaugurato nel 1994 e attualmente gestito dalla Expo 2000 SpA), degli Uffici e dell'Hotel (1995), della passeggiata dei Portici e del Commercio (1996); la terza fase, di cui si prevede l'ultimazione nell'anno 2002, vede il completamento dell'ultima parte del fabbricato ex-officine e dell'intera Testata Nord con l'insediamento delle seguenti nuove attività: Centro di Eccellenza per la ricerca nel settore dentario e facciale (16.000 m<sup>2</sup>); Centro di formazione ingegneria dell'autoveicolo (10.500 m<sup>2</sup>); Foresteria per scambi culturali e universitari a livello comunitario e internazionale (8.000 m<sup>2</sup>); Multisala cinematografica (8.500 m<sup>2</sup>); completamento della Galleria Commerciale (12.000 m<sup>2</sup>) e ampliamento Hotel (8.500 m<sup>2</sup>), area destinata a Centro Culturale e Museo (2.600 m<sup>2</sup>).

(Alberto Battiloro)



Le dimensioni dell'intervento possono essere riassunte come segue:

Lotto I - Centro Fiere e Congressi m<sup>2</sup> 85.000

Lotto II - Centro per l'Innovazione m<sup>2</sup> 122.700

Lotto III - Università m<sup>2</sup> 38.300

Totale m<sup>2</sup> 246.000

Lotto IV - Attrezzature di Servizio (parcheggi, verde, aree esterne attrezzate) m<sup>2</sup> 205.100

## Il campus universitario di Grugliasco

All'interno del programma di sviluppo dell'università torinese, l'intervento fuori città di maggior peso è indubbiamente il nuovo campus scientifico-tecnologico a Grugliasco, che nasce per ospitare il nucleo di facoltà scientifiche (Fisica, Matematica, Scienze) con la sola esclusione di Medicina.

Il campus si colloca ad est del centro cittadino, al margine settentrionale del territorio comunale, lambito dalla ferrovia e affiancato dall'area dell'ex ospedale psichiatrico, divenuto sede delle Facoltà di Agraria e Veterinaria. È prevista la realizzazione di edifici per circa 100.000 m<sup>2</sup>, per un costo di circa 360 miliardi di lire.

L'intervento è stato inserito all'interno del nuovo P.R.G., elaborato dall'Ufficio del Piano della Città in collaborazione con Bruno Gabrielli a partire dal 1997, attualmente in fase di controdeduzione alle osservazioni della Regione. Il Piano, pensato per una città attestata su circa 40.000 abitanti, è basato su una simulazione progettuale da cui sono state estratte le norme principali, che riguardano principalmente aree di progetto presentate in una sessantina di schede, le cui indicazioni non sono da considerarsi prescrittive ma suggerimenti per rendere più rapido l'iter di approvazione dei progetti. Le prescrizioni riguardano invece i confini delle aree, i fili fissi, le demolizioni, le superfici edificabili. Nel Piano è anche inserito il disegno di alcuni margini fisici come il nuovo confine del centro abitato, ed un lungo viale con un tracciato "a squadra" che taglia da nord a sud le aree orientali agricole e connette alcuni dei luoghi in cui è previsto un intervento.

Nello spirito del Piano si inserisce l'intervento universitario che nasce da un disegno che crea una ragnatela di collegamenti fisici e visuali, per non isolare questa parte di città ed integrare con gli edifici del campus vaste aree verdi ad uso di tutti i cittadini. Il progetto, attualmente ad uno stadio di avanzato preliminare, viene redatto da un gruppo di progettisti intersettoriale del Comune (Marco Rossi con Leo Sambugaro), affiancato da un folto gruppo di consulenti esterni, tra i quali Aimaro Isola e Bruno Reichlin. Le attenzioni al luogo, dalla grande scala dei rapporti tra le varie parti della città alla microscala delle piccole emergenze fisiche ed architettoniche, trovano forma in un disegno che, nel racconto degli stessi progettisti, è visualizzato attraverso un'imma-

gine naturalistica: i blocchi di edifici partono "come rami di alberi" dai percorsi principali, lievemente ondulati in pianta ed in elevato.

La ricerca è tesa ad ottenere la massima integrazione tra edifici e parco attraverso gli "scarti" planimetrici degli elementi che compongono i vari blocchi, la moltiplicazione delle viste all'interno, lo *skyline* movimentato dei vari "rami", per eliminare qualunque effetto di monoliticità e monumentalità.

L'ingresso al campus come al parco avviene da nord, in corrispondenza di quella che sarà la nuova stazione ferroviaria sulla linea verso la Francia, 600 metri circa a sud della fermata del nuovo metrò lungo corso Francia, nel luogo dell'intreccio tra vita universitaria e vita cittadina. L'ingresso è su un terrazzo che guarda il parco dall'alto, a fianco degli edifici che ospitano i principali spazi comuni (Aula Magna che può diventare anche sala convegni, biblioteca centrale, ecc.) il cui uso può estendersi oltre le attività universitarie. Sotto il terrazzo è il museo universitario, che sfrutta il dislivello per affacciarsi sul parco, destinato ad ospitare gli strumenti per la ricerca scientifica custoditi nelle collezioni delle varie Facoltà. Da questo punto si dipartono i due tronchi principali dell'albero, le strade su cui si intestano i gruppi di edifici, che proseguono sottopassando la rete stradale esistente, fiancheggiate da porticati o collegamenti chiusi che uniscono le testate dei "rami" di edifici. Un edificio ad occidente ospiterà il nuovo centro servizi, cerniera di collegamento con gli edifici di agraria e veterinaria, ideale punto di incontro e di passaggio tra le due aree universitarie.

Il campus si trova all'estremità settentrionale del viale di ippocastani previsto nel nuovo Piano, che diviene anche strada di collegamento con l'area, a sud-est del centro cittadino, in cui è previsto l'insediamento di un Science Park con spazi per laboratori e centri di ricerca che potrebbero collaborare con le strutture universitarie.

(Luca Barello)

## L'Università nell'area ex Italgas

La costellazione di sedi in cui è divisa l'Università torinese è destinata ad incrementarsi all'interno della città con lo spostamento di alcune Facoltà in nuovi complessi da realizzare in aree industriali dismesse.

L'area Italgas, incuneata tra la Dora e corso Regina Margherita, presenza forte nel paesaggio torinese con le *silhouhette* delle incastellature metalliche dei gasometri, è destinata ad ospitare parte delle Facoltà dell'area di scienze socioeconomiche e giuridiche (giurisprudenza, scienze politiche, strutture delle facoltà umanistiche per il diritto allo studio). L'intervento, inserito nel P.R.G. cittadino, nasce da un piano di fattibilità redatto dall'Ufficio tecnico



dell'Università: è prevista l'edificazione di una superficie di circa 56.000 m<sup>2</sup>, per un costo di circa 160 miliardi di Lire.

Il progetto del primo lotto, all'estremità occidentale dell'area, affidato all'ingegner Vittorio Mosco di Roma, riguarda un edificio interfacoltà con aule di lezione e spazi per gli studenti: un doppio volume parallelepipedo rivestito in cotto e caratterizzato da coperture a shed che gli conferiscono un profilo vagamente industriale e dall'affaccio settentrionale sulla Dora.

L'edificio è composto da due corpi di diversa altezza, legati da due porticati che fasciano lateralmente il volume maggiore, posto a nord. L'aspetto è quello di un blocco abbastanza introverso, di scuola razionalista, tagliato da nastri di finestre tranne che nel lato settentrionale forato da tre livelli di loggiati. L'ingresso avviene sotto i porticati, dai quali si accede direttamente al grande atrio affiancato da un patio, "cuore" dell'edificio, principale luogo di relazione e di smistamento. Il corpo meridionale ospita le tre aule a gradoni di maggiori dimensioni (340-480 posti): le due laterali illuminate naturalmente attraverso la copertura a shed, quella centrale sormontata da una gradinata parallela destinata a un anfiteatro all'aperto posto sulla copertura. Il corpo settentrionale alloggia due livelli di aule a gradoni (quattro aule da 268 posti, le due superiori unificabili), affiancate da salette per studenti e docenti. Al livello superiore, lo spazio centrale che copre l'atrio e si sviluppa intorno al patio collega i due volumi è destinato a diventare il principale luogo di studio e d'incontro interno.

Il cantiere del primo lotto è stato avviato nel 2000, successivamente alla bonifica dell'area, avvenuta nell'anno precedente, la conclusione dei lavori, affidati all'impresa Zumaglini e Gallina di Torino, è prevista per la fine del 2001.

La posizione del nuovo insediamento lascia ipotizzare un suo possibile collegamento con il complesso delle Facoltà di Psicologia e Scienza della formazione, che verrà realizzato nella ex Manifattura Tabacchi, attraverso percorsi pedonali e ciclabili lungo le sponde del Po e della Dora. (Luca Barellò)

## L'ampliamento del Politecnico

La vasta area delle Officine ferroviarie a occidente dell'edificio del Politecnico (1951-58, Ufficio Tecnico del Politecnico, su un precedente progetto di Giovanni Muzio, con Divisione Costruzioni Impianti FIAT), circa 100.000 m<sup>2</sup> resi liberi grazie al trasferimento delle attività delle FS e al conseguente interrimento dei binari ferroviari, naturale area di sviluppo fisico dell'ateneo, diviene il luogo per una trasformazione più radicale, che porta anche al

ricongiungimento delle facoltà di Architettura e Ingegneria, divise nel dopoguerra proprio con la costruzione dell'edificio lungo corso Duca degli Abruzzi. Il progetto fa parte del piano generale di sviluppo del Politecnico e della sua riqualificazione didattica con la creazione di nuovi spazi, programma nel quale rimangono come punti inamovibili solo i grandi laboratori "pesanti" come la galleria del vento o la sala macchine elettriche.

Lo schema generale dello studio Gregotti, derivato da uno studio di fattibilità del 1990, disegna un sistema di fabbricati che si sviluppano intorno a quattro grandi corti rettangolari sul proseguimento dell'asse "storico" che attraversa in direzione est-ovest il complesso attuale: un sistema di edifici e spazi aperti geometricamente assai netto, che viene spontaneo associare al disegno originario del Politecnico.

Dall'ingresso su corso Duca degli Abruzzi, attraversata l'Aula Magna, recentemente ristrutturata su progetto di Giorgio Rajneri (2000), si prosegue superando l'area delle aule interrate che potranno venire riqualificate per creare un possibile centro congressi. Qui si attesta la corte principale dell'ampliamento che si salda agli edifici esistenti con il sottile lato orientale, scavalca con le maniche laterali il nuovo viale realizzato con l'interramento della ferrovia, per chiudersi a ovest delimitando un grande invasco rialzato: la piazza del nuovo Politecnico, grande luogo pubblico di incontro. La corte è contornata da un edificio di manica variabile (da 16 a 24 metri), destinato ad ospitare, in circa 47.000 m<sup>2</sup> di superficie, una commistione di attività: spazi per la didattica (aule da 80-100 posti), dipartimenti, laboratori, la segreteria studenti, spazi commerciali nelle maniche laterali. Queste accoglieranno ambienti isolati dal rumore del traffico nel tratto "a ponte" sul viale, mentre la manica sottile è destinata ad un laboratorio di sperimentazione legato alla costruzione del resto dell'edificio e alla sua sostenibilità.

La corte principale è affiancata da tre corti minori: a nord è previsto il recupero di due edifici delle Officine ferroviarie, le ex Tornerie, destinato ad aule, spazi per studenti e laboratori, due *club house* affacciate sul viale, e le ex Fucine. Questi due edifici paralleli saranno collegati da un quadrilatero in parte interrato a racchiudere una corte ribassata.

I terreni delle ferrovie sono stati acquistati dal Comune a prezzo di esproprio e concessi al Politecnico in uso gratuito; il finanziamento delle costruzioni è sostenuto per metà da fondi ministeriali, per metà da altri enti, che contribuiscono anche con fondi per la realizzazione di parti degli edifici destinati a specifiche attività.

L'intervento è previsto in varie fasi, a seguire la preliminare ricerca di *equipe* condotta rilevando e studiando il complesso di edifici delle ex Officine, anche smontando e conservando parti delle struttu-



re in seguito demolite. Il primo cantiere, già avviato, è il recupero delle ex Tormerie (preliminare dello studio Gregotti, esecutivi della Politecnica di Modena), che dovrebbe essere completato per la fine del 2001, a cui seguiranno il recupero delle ex Fucine, la realizzazione della corte ribassata e della grande piazza (preliminare dello studio Gregotti, esecutivi dello studio Valle di Roma che coordina altri gruppi di progettisti), il cui completamento è previsto per la fine del 2004. Successivamente verranno effettuate le ristrutturazioni della sede attuale e del Castello del Valentino che porteranno anche alla riqualificazione di quest'ultimo come luogo di rappresentanza, sede di dipartimenti e dottorati di ricerca.

(Luca Barello)

## Facoltà di Economia e Commercio Ex Istituto di Riposo della Vecchiaia

Il riaccorpamento della facoltà di Economia e Commercio prevede la realizzazione di nuove aule nella nuova sede in corso Unione Sovietica n. 218 bis a Torino presso l'ex Istituto di Riposo della Vecchiaia. Intervenire sui "Poveri Vecchi" comporta problemi di scelte, tanto più difficili quanto più la chiara razionalità dell'impianto funzionalista (ma non in questo si esauriscono, ovviamente, i valori estetici e storici dell'edificio) pare facilitarne l'adattabilità.

Il denso programma funzionale di ampliamento della Facoltà di Economia e Commercio che impegna il cortile interposto tra la manica centrale e la prima a nord, da tempo sede universitaria, escludeva qualsiasi illusione di allestimento reversibile. La compatibilità della destinazione d'uso, da valutare in termini generali circa la sua sostenibilità, imponeva il perseguimento di obiettivi di flessibilità e adattabilità nel tempo, tali da ridurre la probabilità di impatti di interventi ripetuti nel tempo e salvaguardare la materia dell'architettura preesistente, il sistema distributivo con i suoi nodi, le sue visuali, assialità e le gerarchie compositive, in particolare in rapporto al sistema distributivo simmetrico che si sviluppa dall'atrio alla cappella, affacciandosi sui due cortili, l'uno dei quali luogo dell'intervento. La scelta più clemente per il monumento e al tempo stesso quella più funzionale, è parso non potesse trovar luogo altrove che nell'adesione alle immaterialità del monumento: la sua regolarità tridimensionale, la modularità, le funzionalità.

Il nuovo corpo si pone all'interno del modulo perimetrale di intercapedine, e comprende quattro grandi aule gradonate discendenti verso est, disimpegnate da un sistema a più livelli raccordati di passaggi longitudinali contenuti entro il canale che si colloca nel modulo assiale del cortile, intersecato da

un corridoio ortogonale corrispondente all'asse trasversale della maglia del fabbricato caselliano. In testata e simmetricamente rispetto all'asse sono collocati l'atrio, in vista del riassetto dell'area interposta verso l'attuale sede dello Sporting Club, come accesso principale o supplementare alla Facoltà, sale di studio e spazi didattici e di servizio, in parte emergenti sul livello inferiore della copertura a tetto-giardino che si estende a tutta la costruzione, digradando verso est nel tratto successivo all'asse trasversale. Questa disposizione, spingendo il volume emergente oltre il filo di fabbrica del padiglione caselliano e distaccato dal corpo cucine-centrale termica, riduce la confrontanza diretta con i fabbricati esistenti e in particolare libera la veduta obliqua dall'atrio.

Il nuovo corpo si collega al fabbricato caselliano attraverso le attuali connessioni (rampante assiale, terrazze laterali). Antistante alla fronte ovest è un portico a giorno, a struttura metallica e copertura a falda vetrata. Analogamente vetrate sono le coperture a falde dei canali di distribuzione, emergenti su quelle piane o inclinate del tetto-giardino. La struttura del nuovo corpo, indipendente dalle fondazioni dei fabbricati caselliani, è in calcestruzzo armato per le parti inferiori, ai livelli superiori i pilastri isolati sono in tubi in acciaio, come le carpenterie delle coperture a falda. (Luciano Re)

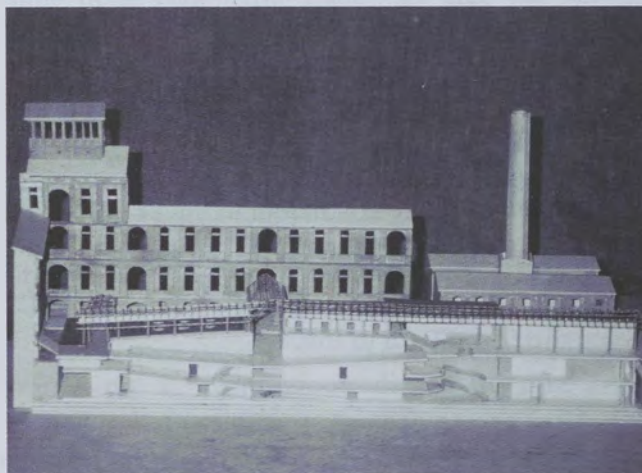
*Committente:* Università degli Studi di Torino

*Progetto:* Pi Greco Engineering s.r.l.

*Consulenza architettonica:* Studio di architettura Vinardi

*Consulenza artistica:* prof. arch. Luciano Re

*Cronologia:* progetto 2000, realizzazione 2001-2002



## Istituto per la Ricerca e la Cura del Cancro, Candiolo

I lavori per la costruzione del 2° lotto dell'Istituto per la Ricerca e la Cura del Cancro sono terminati nell'autunno del 1999 a Candiolo, alle porte di Torino.



Fiatengineering, che ha ricevuto l'incarico della progettazione e della costruzione, ha avviato i lavori nel dicembre 1992, consegnando il 1° lotto funzionale nella primavera del 1996, e sta per aprire il cantiere del 3° lotto costruttivo.

Le linee guida e gli obiettivi dell'intervento conferiscono al nuovo Istituto una vocazione internazionale e, soprattutto, la capacità di riunire in un'unica struttura - sul modello del "Comprehensive Cancer Center" che si è recentemente affermato nel mondo - le attività di ricerca con quelle diagnostico-terapeutiche.

Il complesso, che insiste su un'area di oltre 270.000 m<sup>2</sup> e che prevede, nella configurazione finale, una superficie sviluppata lorda di circa 40.000 m<sup>2</sup>, è costituito principalmente da: una piastra per i Servizi Sanitari, su due livelli, che comprende, tra gli altri servizi, Ambulatori, Radiologia, Radioterapia, Reparto Operatorio, Rianimazione; due corpi di fabbrica per la Ricerca e per i Laboratori di Analisi e di Anatomia Patologica, su quattro livelli; due corpi di fabbrica per Degenze e Day-hospital, su tre livelli; una hall centrale su due livelli.

Tra gli elementi qualificanti del progetto, occorre ricordare: la flessibilità d'uso, che ha consentito al complesso di crescere per fasi, di espandersi e di trasformarsi al variare delle esigenze; i piani tecnici, che opportunamente inseriti tra i livelli funzionali del fabbricato, consentono una razionale distribuzione degli impianti, separando gli ambiti sanitari da quelli tecnologici; la stretta integrazione tra le attività di ricerca e quelle cliniche; l'ottimizzazione di percorsi ed accessi, ottenuta individuando percorrenze dedicate per i diversi flussi: personale, ricercatori, visitatori, pazienti interni ed ambulatoriali, materiali; la qualità nel tempo, affidata alla scelta accurata dei materiali ed allo studio dei dettagli costruttivi; il livello di comfort e la qualità degli ambienti interni, in particolare per quanto riguarda le caratteristiche tecniche relative all'illuminazione, all'isolamento ed alle condizioni termiche, alla protezione acustica, ai colori.

L'iniziativa prevede, per i soli costi di costruzione, comprese le apparecchiature medicali, un investimento di 165 miliardi di lire.

### **Concorso per la progettazione di un centro culturale comprendente la nuova biblioteca civica centrale e una sala teatrale**

La localizzazione della nuova Biblioteca Civica Centrale è stata individuata dalla Città in via Pier Carlo Boggio, lungo l'asse della Spina Centrale 2,

sull'area ora occupata dalle industrie dismesse Nebiolo e Westinghouse, delle quali è prevista la pressoché completa demolizione; l'intervento si estenderà anche ai giardini della adiacente ex caserma Lamarmora. Il concorso, bandito a livello internazionale, prevede la realizzazione di una biblioteca di 30.000 m<sup>2</sup>, atta ad ospitare un milione di volumi e 5.000 visitatori al giorno. La struttura è dimensionata su una previsione di crescita per i prossimi 50 anni. Oltre alla biblioteca è prevista una sala teatrale da 1200 posti, di 7.000 m<sup>2</sup>; le due entità saranno messe in relazione da un atrio comune di 6.000 m<sup>2</sup>. È inoltre richiesto l'inserimento di adeguati spazi di accoglienza e ristoro, culminanti con un belvedere panoramico.

La competizione è organizzata in due fasi: la prima, conclusasi nel settembre 2000, a partecipazione aperta, la seconda ristretta a dieci concorrenti selezionati dalla Giuria, conclusa a fine marzo 2001. Tutte le attività relative al concorso sono finanziate attraverso uno specifico contributo della Compagnia di San Paolo.

*(Davide Rolfo)*

Progetti selezionati (capogruppo): Collignon-Fischotter (Berlino), M. Crò (Roma), P. Derossi (Torino), E. Ingaramo (Torino), N. Okabe (Tokio), G. Picco (Torino), I. Rota (Milano), V. Zanfagnini (Udine), K.R. Williams (Londra).

Progetto vincitore: M. Bellini (Milano)

### **Villa Amoretti e Aranciera di Parco Rignon**

Villa Amoretti, di incerta attribuzione, venne costruita probabilmente attorno al 1760 per gli Amoretti, conti di Osasio. All'inizio del '900 Giovanni Chevalley realizzò per l'allora proprietario conte Vittorio Rignon una serie di interventi, tra cui la demolizione dei fabbricati rustici e la loro sostituzione con l'Aranciera. La Città di Torino, già proprietaria dal 1955 di una parte del parco, acquistò la Villa nel 1970; nel 1974-76 furono eseguiti massicci lavori di ristrutturazione per destinare l'edificio a biblioteca e centro civico di Circoscrizione. L'attuale progetto di ristrutturazione, in corso di redazione a cura del Settore Edifici per la Cultura della Città di Torino e di un'Associazione Temporanea di professionisti, prevede la riorganizzazione della biblioteca e l'individuazione di spazi per le necessità culturali e di rappresentanza della Circoscrizione VII all'interno della Villa, la destinazione dell'Aranciera a biblioteca dei ragazzi, un padiglione di 600 m<sup>2</sup> in acciaio, vetro e legno lamellare - destinato a sala di lettura - sul retro della Villa, spazi per la lettura all'aperto nelle risistemate aree verdi circostanti. La spesa prevista è di circa 12 miliardi.

*(Davide Rolfo)*



## Progetto Officina Città: verso l'urban center di Torino

La Città di Torino ha attivato la realizzazione di un luogo/laboratorio per raccontare e accompagnare in modo innovativo le politiche di trasformazione urbana dell'area metropolitana torinese. Un centro permanente di conoscenza, confronto e ricerca, integrato con le reti esistenti a livello nazionale e internazionale, per interpretare la complessità della città contemporanea, dove i progetti per il territorio vengono raccolti e resi accessibili per favorire un nuovo rapporto con i cittadini promuovendo nel contempo l'immagine internazionale torinese.

Il primo passo per la realizzazione dell'urban center di Torino è rappresentato da uno studio di fattibilità che ha disegnato l'identità di un luogo vivo, interattivo, tecnologicamente avanzato, pensato per coinvolgere il visitatore in percorsi di conoscenza, riflessione e partecipazione sui temi delle trasformazioni urbane con particolare attenzione per il tema della qualità dell'architettura e dell'ambiente.. Un'ipotesi progettuale sull'identità torinese dell'iniziativa che ha permesso di avviare un percorso decisionale per dar vita nei prossimi anni ad uno spazio pubblico all'interno dell'edificio ad "H" delle ex Grandi Officine Riparazioni (OGR), collocate nell'area di trasformazione di Spina 2, in prossimità della futura Nuova Biblioteca Civica. Un centro denominato "Officina Città" per comunicare la concretezza di un laboratorio urbano in continua evoluzione.

La collocazione nell'edificio ad "H" fa riferimento a recenti orientamenti dell'Amministrazione finalizzati alla creazione di un centro dedicato ai temi della contemporaneità.

Il centro dovrebbe comprendere, oltre all'Officina Città, la sezione di Arte Contemporanea della Galleria d'Arte Moderna (GAM); la sede della Biennale dei Giovani Artisti (BIG); una struttura dedicata alla conoscenza dell'architettura internazionale contemporanea da realizzarsi con la collaborazione della GAM e della Prima Facoltà di Architettura.

Tra primi prodotti creati dal progetto Officina Città vi sono un sito internet sperimentale e la costruzione di un modello tridimensionale della città di Torino nel quale è stata inserita la rappresentazione dei grandi progetti del Passante Ferroviario e della Spina Centrale.

*(Mariella Perletti, Pier Giorgio Turi)*

Coordinamento per la Città di Torino del Progetto Officina Città, arch. Mariella Perletti

Studio di fattibilità, arch. Pier Giorgio Turi

## Area Fonderie Limone, Moncalieri

L'area delle ex fonderie Limone confina a nord con il torrente Sangone, è chiusa ad est dalle aree della stazione ferroviaria della linea Torino-Pinerolo ed è caratterizzata da un cattivo stato di accessibilità: ad essa si accede dalla SS 20 - via Pastrengo attraverso una viabilità interna perpendicolare alla statale stessa. Il complesso è situato al centro di un'area densamente popolata, caratteristica della periferia metropolitana, con evidenti segni di degrado urbanistico e sociale.

L'immobile, in stato di completo disuso, è stato acquisito dal Comune di Moncalieri nell'ambito del proprio patrimonio e si trovava in elevato stato di degrado edilizio. Gli edifici coprivano la quasi totalità dell'area (29.759 m<sup>2</sup> SF) e presentano caratteristiche tipologiche diverse che evidenziano la stratificazione degli interventi e le modalità di realizzazione dell'intero complesso industriale, il quale è presumibilmente cresciuto dalla fine dell'800 fino agli anni Cinquanta del nostro secolo, anche se la parte più consistente, sia dal punto di vista architettonico che strutturale, risale agli anni Dieci-Trenta del Novecento. In origine vi si produceva alluminio, poi è divenuta una fonderia di acciaio.

Il nuovo PRG di Moncalieri, approvato a luglio 2000, inserisce tale area all'interno di un ampio comparto destinato a servizi per la collettività. Per tali aree, che il nuovo PRG individua con la sigla TCR1A, è prevista la trasformazione a prevalente destinazione residenziale con parte della volumetria ammessa a terziario e commercio (per il 30% massimo della volumetria totale). Le aree per servizi sono previste nella misura di 50 m<sup>2</sup>/ab, monetizzabili nell'area a servizio ex Limone.

La trasformazione dell'area si attua mediante Piano tecnico esecutivo di opere pubbliche ai sensi dell'art. 47 della Lur 56/1977.

La redazione del progetto è stata affidata al Consorzio Intercomunale Torinese-CIT a cui il Comune di Moncalieri aderisce.

La trasformazione dell'area si pone come obiettivo prioritario la restituzione di questa alla città mediante la ridefinizione di alcuni aspetti quali: il collegamento della rete viabile urbana con l'interno dell'area; la realizzazione di una maggiore fruizione e permeabilità del luogo; la enucleazione di nuovi fabbricati intorno alle preesistenze che si intendono conservare in modo da lasciare un'ampia area a verde di fruizione pubblica; la ridefinizione fisica e funzionale degli edifici per la localizzazione di un polo organico di attività che costituiscano motivo di richiamo e di interesse pubblico.

La destinazione d'uso primaria prevista nell'intervento progettuale è quella di servizio all'attività tea-



trale, dello spettacolo e culturale in genere in un insieme organico di produzione, ricerca sperimentazione e rappresentazione.

L'iniziativa ha come obiettivo specifico la creazione di un centro di produzione e servizi finalizzato all'allestimento di spettacoli teatrali, musicali, di danza e per esposizioni da realizzarsi nello spazio polifunzionale. Il progetto risponde all'esigenza di concentrare in un solo luogo sia tutte quelle attività che si possono considerare come *officina teatrale* (scenografie, costumi, montaggi tecnologici di suoni e luci, ecc.), sia le attività di sperimentazione e controllo delle fasi di produzione dello spettacolo fino alla rappresentazione pubblica.

Un altro obiettivo che il progetto si è prefisso è quello di offrire uno spazio ai giovani attraverso la creazione di un centro di produzione e fruizione musicale, attorno a cui poter fare convergere l'interesse di un'ampia parte della popolazione giovanile. Secondo il progetto, il complesso è costituito da: laboratorio-officina-uffici e centro di produzione musicale (in edifici esistenti); locale guardiola, teatro-foyer, bar, sale prova e di registrazione, locali tecnici (in edifici di nuova costruzione); area verde attrezzata con parcheggi e percorsi pedonali e carrabili.

L'Amministrazione, nel quadro più generale del recupero di aree già occupate da insediamenti produttivi in contrasto con l'ambiente residenziale in cui sono collocate, ha inteso avviare processi di trasformazione urbanistica su tali aree che consentano, con le nuove destinazioni d'uso e con l'apporto di nuove infrastrutture e di aree a servizi, di assumere funzione strategica di cerniera urbana tra ambiti diversi e di valorizzazione di una centralità urbana. (Carolina Giaimo)

L'intervento proposto dal Comune di Moncalieri relativo al recupero dell'area ex Fonderie Limone ha trovato uno specifico richiamo (ed in seguito il finanziamento) nel Documento Unico di Programmazione 1994-96 della Regione Piemonte nell'ambito del Regolamento CEE 2081/93, obiettivo 2, asse 4.2. Importo totale delle opere (al netto di Iva 10%) Mld 8,485. Valore totale lordo degli investimenti Mld 10,456 (Regione Piemonte: 80% Mld 6,956; Comune Mld 3,500)

<sup>1</sup> Le ipotesi progettuali sono contenute in: Città di Settimo, *Trasformazione e sistemazione del sito industriale Ex area Paramatti*, Progetto di massima, Relazione illustrativa e finanziaria, ottobre 1997.

## Teatro dei Ragazzi

L'intervento di recupero della ex cabina AEM – corso Galileo Ferraris angolo corso Sebastopoli – è finalizzato alla realizzazione di una struttura teatrale polivalente, con alte componenti tecnologiche e di funzioni complesse, capaci di assolvere a prestazio-

ni di elasticità e trasformabilità degli spazi, rispondenti alle esigenze di Compagnie teatrali che si indirizzano alla utenza giovanile nella promozione di attività di tipo didattico o legate al tempo libero.

L'edificio esistente (vincolato ai sensi della L.1089/39) aderisce a questa innovativa destinazione sia per la sua spazialità, una manica areata a pianta basilicale, sia per la sua struttura composta da grossi pilastri e travi longitudinali atte a reggere carriponte per spostamenti di enormi pesi delle attrezzature teatrali.

Obiettivo progettuale centrale è stata quello di ottenere un alto grado di flessibilità e modularità sia strutturale che funzionale, tali da poter configurare facilmente spazi e risorse disponibili alle diverse esigenze degli utenti.

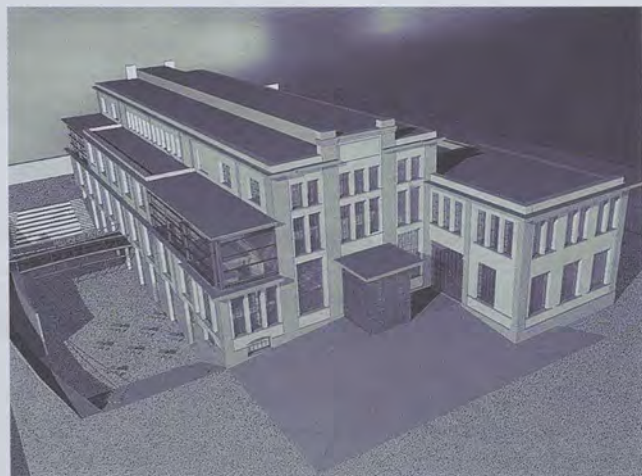
Condizione necessaria per l'ottenimento degli obiettivi e delle prestazioni è stata quella di completare l'assetto volumetrico esterno dell'edificio con corpi aggiunti che hanno consentito l'inserimento della scala principale, l'espansione degli uffici sul primo piano e la regolarizzazione del vano palco.

Al piano seminterrato sono stati collocati i servizi per il pubblico, il caffè e una sala riunioni. L'utilizzo del seminterrato è stato reso possibile in virtù dell'abbassamento del piano cortile per un settore raggiungibile attraverso rampe (pendenza 8%) dal piano esterno degli ingressi e del marciapiede; si è così liberato e reso accessibile il fronte Est dell'edificio sia per la sicurezza sia per la utilizzazione indipendente del piano sotto-teatro.

Il progetto ha approfondito lo studio complessivo della organizzazione dei flussi, per il controllo efficace degli accessi e una netta separazione tra utenza esterna e utenza interna (uffici, laboratori di sperimentazione e di servizio).

Particolare cura è stata posta nel progetto degli impianti speciali, sviluppato secondo le metodologie ed i criteri C.I.B. (Computer Integrated Building) per la realizzazione di una struttura tecnologicamente avanzata basata sulla integrazione spinta tra i diversi sottoinsiemi.

(Francesco Barrera)





Committenti: Teatro dell'Angolo, Comune di Torino.  
 Progettisti: prof. arch. Agostino Magnaghi (capogruppo), arch. Francesco Barrera e arch. Carlo Fucini coprogettisti, Soc. Si. Me. Te. progetto strutturale.  
 Esecuzione 1999-2000. Incarico diretto.  
 Importo L.10.500.000.000

## Ristrutturazione del Cinema Massimo

Il Massimo, progettato da Ottorino Aloisio negli anni '30 come cinema-teatro, e ristrutturato dopo i danni bellici dallo stesso Aloisio (1947) come cinema *tout court*, sede delle proiezioni del Museo Nazionale del Cinema dal 1986, aveva subito, ad opera dell'arch. Daniele Portaleone, una profonda ristrutturazione negli anni 1987-1989 per ricavare, dall'originaria sala unica, un cinema multisala. Tra il settembre 1999 e il febbraio 2001 il cinema è stato nuovamente oggetto di un intervento di riqualificazione da parte dell'arch. Daniela Casalino, in collaborazione con lo Studio AS e, per quel che riguarda le strutture, con l'ing. Pier Giuseppe Volante. L'intervento si è rivolto soprattutto, alla riorganizzazione degli spazi accessori ad alla riqualificazione, strutturale e tecnologica, delle sale di proiezione, mantenendo l'impostazione di massima – una

sala principale al primo livello e due più piccole al secondo – data dall'intervento degli anni '80. L'ingresso, completamente rifatto, ingrandito e dotato di un foyer rialzato in grado di ospitare piccole mostre, è stato rivolto da via Montebello alla pedonalizzata via Verdi (riducendo la sala principale da 588 a 454 posti); è stato reso possibile l'accesso ai disabili, per mezzo di rampe e di un ascensore, a tutte le sale; le sale superiori (da 148 posti ciascuna) sono state allungate per consentire una migliore visibilità dello schermo e l'installazione, come nella sala inferiore, di poltrone più comode; il piano interrato ospita un bar e, in previsione, una libreria; è prevista la possibilità di un futuro collegamento sotterraneo con il Museo del Cinema. In facciata sono stati sostituiti serramenti, vetrine, insegne e rivestimenti esterni; il tetto è stato completamente rifatto. Gli schermi sono stati ingranditi, l'acustica corretta, anche con l'intenzione di evitare "interferenze" tra una sala e l'altra, gli impianti di proiezione e di diffusione sonora sono stati sostituiti (sale 1 e 2) a cura dell'Istituto Luce o completamente revisionati (sala 3) per permettere la proiezione di filmati in formati diversi dagli attuali. Il progetto è stato finanziato dalla Città di Torino (1,5 miliardi), dalla Regione Piemonte (1,5 miliardi), dalla Compagnia di San Paolo (500 milioni), dalla Fondazione CRT (500 milioni) e dall'Istituto Luce (600 milioni), per un importo totale di 4,6 miliardi. In questa occasione l'Istituto Luce è entrato a far parte del Consiglio di Amministrazione del Museo Nazionale del Cinema ed ha assunto la gestione delle sale 1 e 2.

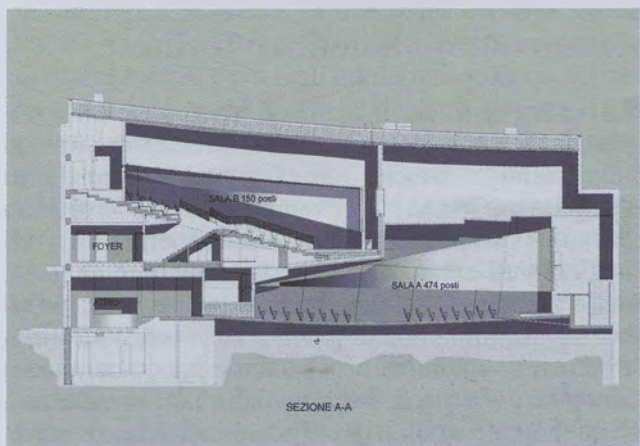
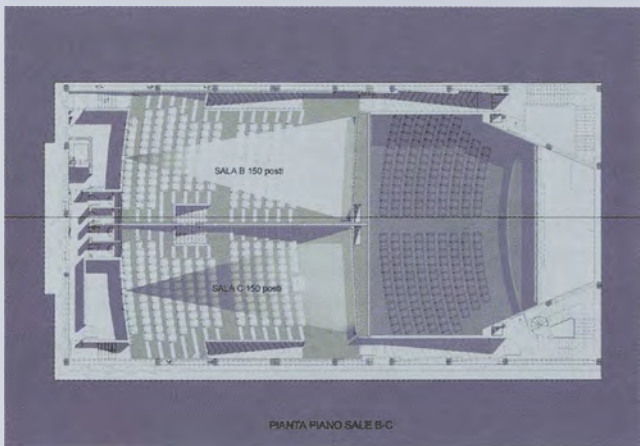
(Davide Rolfo)

## Il palazzo unico della Regione Piemonte

Il concorso per la progettazione del Nuovo Palazzo Regionale viene bandito dalla Regione Piemonte con procedura ristretta (*ex art. 26, D. Lgs. 157/1995*). Il requisito minimo di partecipazione è espresso sull'importo di lire 250 miliardi, importo complessivo di lavori relativi ad un'attività di progettazione svolta negli ultimi 10 anni. Almeno una delle opere sarà relativa ad un palazzo per uffici e coprirà da sola quasi un terzo dell'importo complessivo.

È fatta salva la presenza dei giovani professionisti perché costituisce punteggio (!) ai fini della valutazione delle domande. La valutazione è centrata, in realtà, attorno al curriculum presentato, ma è decisivo lo sbarramento all'accesso. Invitati, partecipano alla gara otto gruppi. Le domande dovevano essere presentate alla fine di febbraio del 2000 e gli inviti rivolti nel mese di settembre. Il lavoro andava prodotto entro i quattro mesi successivi, con scadenza il 6 febbraio 2001.

Si tratta di realizzare un'opera importante (costo





presunto 170 miliardi) e prestigiosa. Gli studi torinesi partecipano in associazione temporanea con società d'ingegneria o con professionisti d'oltre alpe di chiara fama, che abbiano all'attivo la realizzazione di edifici per uffici e un fatturato che permetta di superare lo sbarramento. L'impegno economico e lo sforzo di progetto da affrontare è comunque notevole, anche a fronte di un rimborso spese di quaranta milioni per ciascun gruppo invitato.

Torino affronta quasi contemporaneamente due momenti di confronto importanti: si concludono a breve anche i lavori della giuria del concorso per la nuova biblioteca civica, espletato in due fasi di cui la prima senza sbarramenti e riferibile ad un progetto preliminare in scala 1:500, la seconda ristretta ai dieci gruppi selezionati. Rimane il dubbio recentemente – e autorevolmente – espresso anche da Francesco Dal Co dalle pagine di Casabella (settembre 2000) che i concorsi d'architettura in Italia, quelle poche volte che si espletano, siano viziosi alla radice. Dal Co presenta un paradossale esempio (fittizio), per cui sulla base del suo curriculum Renzo Piano verrebbe estromesso da una gara per la realizzazione di un asilo nido – poiché non ne ha mai realizzato uno – sul principio, richiamato nei bandi, della analogia con l'opera in concorso.

Il meccanismo del fatturato è sempre perverso e, raramente, premia le reali competenze (anche quelle riconosciute per chiara fama).

Si viene a perdere, inoltre, nelle procedure di affidamento degli incarichi anche concorsuale, quel volano che è proprio della gara di progettazione di mettere in moto discussione – e alla riflessione ampia e critica bisognerebbe affidare ogni trasformazione del territorio –.

Entrambi i concorsi potranno consegnare alla Città due significative opere d'architettura, collocate lungo il nuovo asse urbano della Spina Centrale e, dunque, con grande visibilità. Anche se la qualità degli spazi urbani non può essere delegata a poche punte d'emergenza, questa fascia recuperata alla Città ne segnerà l'aspetto in maniera forte, caratterizzando la città contemporanea alla pari dei grandi progetti della città storica. Tre i progetti premiati sugli otto presentati: Massimiliano Fuksas (primo), Hiroshi Hara (secondo), Jean Nouvel (terzo), Architecture Studio, Jean Pierre Buffi, Claude Vasconi, Emilio Ambasz, Paczowski e Fritsch.

Il nuovo Palazzo della Regione sorgerà al centro dell'area della ex Materferro, tra i corsi Rosselli, Mediterraneo, Leone. Già la scheda del PRG (ambito 12.9 Spina 1) assegnava a questo blocco di pianta quadrata, alto 21 piani, con un cuore interno di 16, e destinato al terziario, una quota alta di SLP (fino al 55 % di quella generata dall'ambito con un indice di edificabilità pari a 0,7). Il Programma di Riqualificazione Urbana di Spina 1 che è alla base del concorso eredita lo schema dell'edificio alto posto sull'asse e contrapposto a degli isolati residenziali. Il Priu riduce

gli indici di edificabilità e, pur compensando con quote provenienti dalla spina 2, attesta la quota di SLP del terziario su un valore inferiore (40.000 m<sup>2</sup>), capace di soddisfare l'esigenza espressa dalla Amministrazione Regionale. Il "Palazzo Unico" riunirebbe 7 assessorati e 20 direzioni generali puntando ad eliminare drasticamente le spese attuali di affitto (stimate intorno ai 10 miliardi annui) per le varie sedi distaccate degli uffici della Regione.

I 40.000 m<sup>2</sup> di uffici previsti dal PRU generano nel progetto vincitore (gli altri progetti di concorso mantengono un numero di piani inferiore) un edificio di circa trenta piani per 100 m di altezza che si annuncia come un grande volume vetrato: una macchina di luce, come l'altro progetto torinese di Fuksas per il mercato dell'abbigliamento di Porta Palazzo.

(Paolo Mauro Sudano)

*Foto aerea dell'ambito della Spina 1 con evidenziata in rosso la futura collocazione del palazzo.*



## Centro Agro-Alimentare Torinese

La nuova sede dei mercati all'ingrosso è un complesso di edifici realizzati fuori della città, dove si incrociano i confini dei territori comunali di Grugliasco, Torino, Orbassano, Rivalta e Rivoli: un pezzo di campagna a sud-est del capoluogo tra gli agglomerati urbani dell'hinterland torinese al quale, nelle giornate terse, fa da sfondo la catena alpina ad occidente. Un lembo di pianura all'incrocio di flussi di traffico su gomma e su rotaia, a fianco del nuovo autoporto e a poca distanza dalla tangenziale sud, oltre la quale è collocato lo scalo merci ferroviario.



La società consortile CAAT (Centro Agro Alimentare Torinese), costituita nel 1989, è incaricata dello studio del nuovo mercato, utilizzando le "agevolazioni finanziarie alle società consortili a partecipazione maggioritaria di capitale pubblico che realizzano mercati agroalimentari all'ingrosso" previste dalla L. 41/1986.

La progettazione del nuovo complesso, in un'area di circa 375.000 m<sup>2</sup> a sud di strada del Portone, viene affidata alla società Bonifica del gruppo Iritecna. Il progetto esecutivo viene successivamente affidato allo studio Mediapolis (Sergio Porcellini con M. Brero, M. Fantino, F. Leva, R. Mari e M. Kona). Nel maggio 1995 l'appalto dei lavori viene aggiudicato ad una associazione temporanea d'impresa (CMC di Ravenna e Fabbioni di Bologna) che conclude i lavori nel giugno del 1999 per un importo complessivo di 137,5 miliardi di Lire. Il trasferimento del mercato ortofrutticolo è previsto per la primavera del 2001, quello del mercato dei fiori avverrà in tempi successivi.

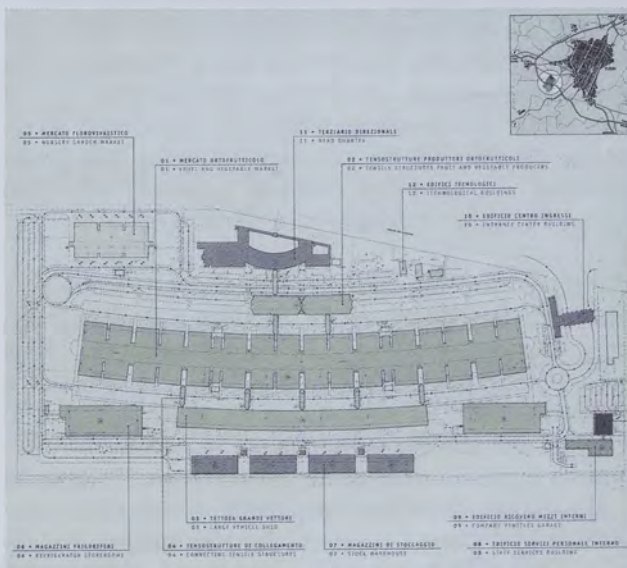
Il progetto si articola intorno alla grande spina del mercato ortofrutticolo, una galleria lineare lievemente arcuata lunga oltre 600 metri che taglia longitudinalmente il lotto. La galleria è caratterizzata da un'area centrale coperta da shed su cui affacciano due maniche di stand con la zona per l'esposizione e un ufficio soprastante verso la galleria, il magazzino è collocato sul retro. Gli stand sono raggruppati in blocchi, separati da passaggi con coperture vetrate. L'esterno ha un aspetto industriale: i due prospetti lunghi sono segnati da una massiccia pensilina e dalla ritmica scansione dei portoni gialli dei magazzini.

Il mercato ortofrutticolo è collegato con passaggi coperti da tensostrutture alle due tettoie che l'affiancano: quella lineare riservata ai veicoli a sud, quella riservata alle merci, movimentata anch'essa da una copertura in tensostruttura, a nord. Da quest'ultima si accede al centro direzionale (uffici, sedi per le banche, ufficio postale, ristorante e bar) che ospita anche la borsa merci della Camera di Commercio con la sala contrattazioni e i laboratori di analisi: questa è la costruzione di maggiore altezza, che affaccia verso il mercato ortofrutticolo con una parete semicircolare forata da una scansione regolare di bucatore. Il mercato dei fiori occupa una posizione defilata, è anch'esso tagliato da una galleria vetrata longitudinale sulla quale affacciano gli stand, in parte con coperture vetrate a creare una serie di serre per la conservazione dei fiori. In prossimità delle due testate della spina sono collocati i magazzini frigoriferi, grandi scatoloni chiusi, sorta di container, mentre il lato meridionale del lotto ospita i quattro blocchi dei magazzini, parallelepipedi anch'essi, segnati dalle pensiline lineari che coprono i portoni rivolti verso la spina del mercato ortofrutticolo.

Se la spina ha un impatto planimetrico molto forte, gli altri edifici sono collocati sull'area secondo cri-

teri rigidamente funzionali, accomunati da un disegno di facciata molto scarno e dai materiali di muratura e rivestimento: blocchi di cemento grigi e pannelli in lamiera metallica. L'insieme appare come una somma di capannoni più o meno chiusi: fanno eccezione le cuspidi delle coperture a tensostruttura di passerelle e tettoie, la cui massiccia struttura sottostante, con travi reticolari spaziali metalliche, finisce con l'annullarne in parte la leggerezza.

(Luca Barelli)



## Riordino generale dell'Ospedale Umberto I dell'Ordine Mauriziano

A differenza del modello ospedaliero tradizionale in cui l'insieme funzionale è dato come unico ed indivisibile, qui invece, l'idea generale di progetto ripartisce l'ospedale in tre sottosistemi:

### *Ospedale delle Urgenze*

Rappresenta l'assetto d'organizzazione più importante del lavoro medico tecnico, tradizionalmente praticato e disperso nelle singole divisioni e caratterizzato dall'immediatezza dell'intervento, dall'impegno assistenziale intenso e dall'impiego di competenze tecniche strumentali particolarmente sofisticate.

Ragioni economiche di mantenimento di efficacia medica e di efficienza tecnico-organizzativa, hanno suggerito la concentrazione di uno spazio unico complanare ed opportunamente attrezzato DEA.

### *Ospedale Diagnostico Strumentale*

Riunisce tutte le tecnologie e le attività orientate prevalentemente all'indagine, con l'intento di favorire il contatto, l'interdisciplinarietà delle competenze e dell'organizzazione corretta del lavoro.



La sua organizzazione ha implicato una profonda revisione degli spazi organizzativi tradizionali, nell'intento di ricomporre il modo di intervenire dai poliambulatori, penalizzante ed escludente delle singole specialità per rendere obbligatoria una migliore circolazione delle informazioni.

### *Ospedale delle Degenze*

Con l'alleggerimento dei vincoli derivanti dalle attività mediche impegnative, trasferite altrove, consentirà di pensare un'organizzazione dei letti secondo caratteri residenziali graduati per l'approfondimento delle indagini e la prosecuzione delle aree.

A seconda del bisogno del malato e delle risorse dei servizi territoriali, la degenza potrà graduarsi dalla forma esclusiva di un ricovero tradizionale, fino al domicilio, attraverso una serie di condizioni intermedie sempre più liberalizzate ed aperte alla penetrazione del pubblico (camere comuni, comunità alloggio, atelier protetto, proprio domicilio, etc.)

Per realizzare tale obiettivo, il progetto architettonico si è liberato dai vecchi modelli codificati attraverso regole formali per realizzare il passaggio dalla crisi generalizzata dello stesso spazio formalistico e rappresentativo, a uno spazio partecipativo reale e vissuto, mutevole e storicamente flessibile.

Non si è più ricorso, come per il passato, a modelli collages, inventati con l'assemblaggio di riferimenti "Nordici" dove l'ospedale del capitalismo illuminato, è sempre stato, per mancanza di confronto, il solo riferimento sempre positivo.

(Vittorio Valletti)

*Fotografie Pino Dell'Aquila.*



### Dati Generali:

Progetto complessivo: Arch. Vittorio F. Valletti

Valore dell'opera: L. 150.000.000.000

Porzione già realizzata: L. 84.000.000.000

Letti 750

m<sup>2</sup> 82.000 complessivi

18 sale operatorie, 12 letti di rianimazione, RX, TAC, Risonanza magnetica, acceleratore lineare.

14 divisioni suddivise in dipartimenti funzionali.

## Torino Città d'Acque Progetto Corona Verde

Il progetto "Torino Città d'Acque", avviato dal Comune di Torino nel 1993, consiste in un complesso programma di riqualificazione delle aree verdi fluviali della città, sulla base di un lungo iter di studi riguardanti le fasce fluviali e l'area collinare della città, iniziati negli anni ottanta.

L'approvazione del progetto "Torino Città d'Acque" è stata preceduta da alcune importanti iniziative: in primo luogo il cosiddetto "Progetto Po" avviato dalla Regione Piemonte nel 1986 con l'inserimento di tutta l'asta fluviale nel territorio tutelato dalla Legge 431/1985, e l'avvio delle procedure per approvare il P.T.O. (Progetto Territoriale Operativo) e la definizione del Sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po; in secondo luogo la definizione di indirizzi precisi per quanto concerne parchi fluviali e parchi collinari da parte del P.R.G. vigente, il cui Progetto Definitivo è stato approvato dal Consiglio Comunale il 16 dicembre 1994. IL P.R.G. destina a parco fluviale numerose aree lungo l'asta fluviale del Po e dei suoi affluenti quali Sangone, Dora Riparia e Stura.

In generale l'obiettivo del progetto è quello di realizzare un sistema continuo di parchi fluviali e collinari urbani, collegando fra loro aree verdi esistenti e aree fortemente degradate, ora inaccessibili, da riqualificare attraverso una rete coordinata di sentieri, percorsi pedonali, ciclabili, turistici e didattico-naturalistici. Lo scopo principale è creare un sistema di reti ecologiche per il reinserimento sul territorio della fauna e della flora autoctone, collegando tutti i parchi fluviali esistenti a Torino, cioè Vallere, Mirafiori, Valentino, Lungo Po Antonelli e Macchiavelli, Colletta, Piazza Sofia, Isolone Bertolla e Pellerina. Un altro obiettivo consiste nel riqualificare la qualità ambientale dei corsi d'acqua esistenti (Po, Dora, Stura e Sangone), migliorando la qualità paesaggistica dell'ambiente e ricreando la possibilità di balneazione ormai perduta.

Il progetto cerca di realizzare un sistema detto "Verde Azzurro", cioè una rete ininterrotta di aree verdi attrezzate sulle sponde fluviali della città, che deve collegarsi al cosiddetto "Anello Verde", un progetto che prevede di realizzare una fascia di aree naturali attorno all'area metropolitana torinese su un circuito



di circa 45 Km, comprendendo le aree protette regionali e le emergenze storico-architettoniche.

Il progetto Torino città d'Acque prevede di intervenire su 12.443.000 m<sup>2</sup> di territorio e circa 75 Km di sponde fluviali. L'intervento è diviso in cinque ambiti distribuiti lungo le fasce fluviali dei fiumi che comprendono: *Ambito 1 - Stura* (bonifica Basse di Stura, realizzazione Parco Basse di Stura e Parco Stura); *Ambito 2 - Confluenza Stura-Dora-Po* (realizzazione Parco dell'Arrivore e Parco del Meisino); *Ambito 3 - Dora* (riqualificazione sponde est e ovest della Dora, realizzazione Parco Dora-Parco di via Calabria e Parco fluviale Spina 3); *Ambito 4 - Po* (Riqualificazione aree ex Zoo con collegamento ciclo-pedonale fra il Parco Michelotti e il sottopasso del Ponte di Corso Regina, riqualificazione ambientale zona Murazzi, zona Fioccardo, area Parco del Valentino); *Ambito 5 - Sangone* (realizzazione Parco del Sangone).

Ad oggi lo stato di avanzamento dei lavori conta l'approvazione di una serie di progetti preliminari fra cui: il progetto del "Parco del Sangone" 1° e 2° lotto e il progetto del "Parco della Stura" 2° e 3° lotto. Inoltre, sono in corso di approvazione i seguenti progetti preliminari: "Riqualificazione Sponde Dora, Est e Ovest", "Ambito laghetti Falchera", "Riqualificazione Sponde Po-Murazzi-Colletta",

gestiti dal Settore Verde, sezione Nuove Opere dell'Ufficio Tecnico dei L.L.P.P. Divisione Ambiente e Mobilità. È previsto l'affidamento di incarico esterno per la progettazione preliminare della "Riqualificazione delle sponde della Dora nel tratto compreso fra i corsi Umbria e Potenza". Dal Settore Verde Pubblico è gestita la redazione del piano esecutivo del Parco del Meisino nell'area Borgata Rosa ed è in corso la redazione del piano definitivo e successivamente esecutivo, tramite affidamento esterno (con bando di concorso) del Parco del Meisino, lotto ovest. È anche in corso il P.E.R.A. (Progetto Esecutivo di Recupero Ambientale) della vasta area delle basse di Stura, sulla quale è prevista la bonifica dell'area attualmente occupata dall'Azienda Municipale AMIAT.

Il progetto "Corona Verde", che affianca quello di Torino Città d'Acque, prevede il collegamento fra le diverse aree regionali protette, del comune di Torino e dei comuni limitrofi, e il coordinamento delle politiche di gestione e di tutela. Tale operazione è stata promossa dagli enti di gestione delle aree protette Regionali dell'area torinese (La Mandria, il Parco Fluviale del Po, Collina di Superga, Stupinigi e Rivoli), ed è coordinato da un Comitato Promotore a cui partecipano Regione, Provincia e Comune. (Francesca Bagliani, Gianluca Cosmacini)

Progetto Torino Città d'Acque.



## Risanamento ambientale delle sponde della Dora e riqualificazione del parco esistente Birago di Vische

L'intento principale di questo progetto è quello di realizzare due fasce continue di parco lungo le sponde della Dora nel tratto compreso tra corso Umbria e corso Potenza, al fine di dare continuità al parco fluviale. Infatti il parco fluviale della Dora nel Comune di Torino trova in questo tratto un ostacolo alla sua continuità: rispetto ai progetti di recupero ambientale dei Lungodora a valle di corso Principe Oddone (la realizzazione del Parco di Spina 3 e del parco P21 a monte di corso Svizzera) questo tratto rappresenta l'unico tassello mancante per ottenere un parco fluviale continuo lungo tutto il corso della Dora.

In questo complesso progetto è possibile individuare quattro ambiti d'intervento. Il primo riguarda la sponda destra della Dora tra corso Potenza e corso Svizzera, e si propone di recuperare tutte le aree libere poste fra la Dora e gli antichi tracciati di via delle Ghiacciaie e via Angiolino, dove è prevista la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale. Tali aree, liberate da usi impropri, saranno sistemate a parco con piantamenti di alberi e arbusti e la realizzazione di un parcheggio. Il secondo riguarda la sponda destra della Dora a valle di corso Svizzera



fino al ponte di corso Umbria, e si propone di realizzare una fascia di parco larga 7 m con percorso ciclopedonale, di grande importanza in quanto rappresenta l'unico collegamento del parco fluviale con il quartiere San Donato. Il terzo ambito riguarda la sponda sinistra della Dora nello stesso tratto tra corso Svizzera e corso Umbria, e si propone d'intervenire all'esterno della recinzione dell'ospedale, lungo l'ansa che racchiude l'ospedale Amedeo di Savoia e l'ex sanatorio Birago di Vische. Sono previsti quattro ingressi al bosco, localizzato oltre la recinzione, aprendolo al pubblico in orari diurni. Il quarto e ultimo ambito d'intervento interessa il bosco antistante l'ex Sanatorio Birago di Vische, dove l'ASL 5 intende realizzare un parco per l'ospedale, ma contemporaneamente anche aperto al pubblico. Attualmente in corso tale progetto prevede i relativi abbattimenti e nuove piantumazioni necessarie nel bosco e una futura convenzione tra Comune di Torino e ASL 5 per la gestione della fruizione pubblica.

Il progetto è affidato al Settore Verde, dell'Ufficio Tecnico dei L.L.P.P. Divisione Ambiente e Mobilità. Il progetto preliminare è stato approvato il 10 agosto 1999 per un ammontare di L. 5.996.144.200; dal 1 settembre 1999 è in esecuzione dopo la delibera della Giunta Comunale del 27 luglio 1999. *(Francesca Bagliani, Gianluca Cosmacini)*

## Asta fluviale del Po: parco del Meisino e parco del Fioccardo

Il progetto del Parco del Meisino prevede la riqualificazione naturalistica e ambientale di una vasta area situata alla confluenza dei fiumi Po e Dora, dove la presenza del ponte-diga di via Agudio ha favorito nel tempo la formazione di un lago, con conseguente sviluppo dell'avifauna, in particolare degli aironi. Tale area è ora inserita come Riserva Naturale Speciale nel Sistema di Aree Protette della fascia Fluviale del Po, definite dalla recente legislazione regionale.

Il parco ha uno sviluppo di circa 110 ha e comprende realtà molto diverse sia a livello di fruizione, sia come utilizzo del suolo. L'obiettivo è quello di riqualificare il territorio (fortemente degradato dalla presenza di orti abusivi e microdiscariche) con la creazione di un parco naturalistico, allontanando progressivamente le attività incompatibili. Si prevede innanzitutto la bonifica generale dell'area e la modellazione del terreno, poi la preparazione per i piantamenti, da realizzarsi con specie autoctone (salici, pioppi, querce) e infine la realizzazione di corridoi ecologici, uno d'acqua e due vegetali. Il progetto si propone di naturalizzare la sponda destra del fiume Po sia a valle, sia a monte del ponte diga.

Esso prevede anche di inserire nelle aree del parco la superficie del Demanio Militare, ad alto valore naturalistico, con l'organizzazione di visite guidate e la riqualificazione selvicolturale delle fasce boschive.

Il progetto è diviso in tre lotti d'intervento. Il primo consiste nella creazione di un percorso ciclo-pedonale dal cimitero di Sassi al ponte-diga con la formazione di aree prative miste a macchie boschive. Il secondo lotto consiste nella creazione di aree attrezzate vicino a Borgata Rosa e via Agudio con la realizzazione di 50 orti regolamentati; le opere da realizzare riguardano lavori di bonifica e riforestazione del terreno. I progetti del primo e del secondo lotto sono curati dal Settore Verde, Nuove Opere dell'Ufficio Tecnico dei L.L.P.P. Divisione Ambiente e Mobilità; e sono ad oggi in corso di realizzazione il primo e in fase di appalto il secondo. Il terzo lotto consiste nella sistemazione della sponda destra del fiume, con la rimodellazione dell'alveo, la rivegetazione della lanca e la realizzazione su via Agudio di due colline per ridurre l'impatto acustico e visivo. Il progetto preliminare è stato approvato nel 1997 e quelli definitivi ed esecutivi sono stati affidati a professionisti esterni a seguito di bando di concorso. L'équipe che si è aggiudicata i lavori è coordinata dall'arch. Adreas Kipar, e il coordinamento locale è gestito dallo studio A & P, degli architetti Cristina Gragnolati e Boris Di Molfetta.

Sono in fase di appalto i lavori di riqualificazione ambientale della sponda destra del fiume Po nel tratto fra Moncalieri e il ponte Balbis, nell'intento di recuperarne la fruizione pubblica e di realizzare interventi mirati in alcuni tratti della sponda, quali l'imbarco Millefonti, le sponde del Parco del Valentino e l'imbarco del Re, la sponda del parco Colletta alla confluenza della Dora.

*(Francesca Bagliani, Gianluca Cosmacini)*

Parco del Meisino, planimetria.





## Parco agronaturale della Dora, Collegno

Il parco agronaturale della Dora, il parco Dalla Chiesa e il Campo volo rappresentano – insieme al territorio agricolo – le grandi risorse ambientali della Città di Collegno. Il nuovo piano regolatore, redatto dagli architetti Paolo Derossi, Marina Massimello, Liliana Patriarca e Simonetta Venosta, definisce un progetto di riqualificazione volto a valorizzare le potenzialità dei tre parchi e a trasformare la risorsa naturale in elemento di connessione tra parti di città, in grado anche di travalicarne i confini amministrativi.

Insieme ai comuni contermini ed agli enti preposti, l'Amministrazione comunale intende definire strumenti normativi e gestionali per promuovere un progetto coordinato per la costituzione di un parco a scala sovracomunale.

A Collegno, il parco agronaturale della Dora è colto come risorsa da salvaguardare e da rendere praticabile, ripristinando i percorsi interpoderali e garantendo i necessari collegamenti pedonali tra le due sponde. La verifica del grado di fertilità dei suoli estesa all'intero territorio agricolo, condotta dalla Facoltà di agraria, contribuisce a definire la cornice entro cui inserire il progetto: un parco appoggiato alle sponde del fiume, per le quali dovrà essere attivato un attento progetto di ripristino e di disboscamento dalle specie infestanti, la cui fruizione dovrà essere pensata in relazione alla compatibilità con l'attività agricola, attraverso un progetto sostenibile.

All'interno del parco si individuano due ambiti specifici maggiormente connotati, entrambi inseriti – insieme al Villaggio Leumann – all'interno del progetto di Eco-museo del territorio promosso dalla Provincia di Torino. L'ansa della Dora, adiacente al centro storico, definisce un luogo dal carattere più urbano organizzato intorno al setificio del Molino. L'edificio settecentesco è uno dei pochi esempi di impianti a filatura verticale che si conservino sul territorio nazionale: il progetto di recupero prevede la dismissione a servizi di parte dell'impianto, entro cui restituire il processo di lavorazione della seta.

L'ex ricovero psichiatrico di Savonera e la cascina didattica, posti al limite del confine amministrativo con Torino, rappresentano invece il luogo di connessione con l'area metropolitana entro cui promuovere forme diverse di tutela ambientale, così come la predisposizione di percorsi didattici protetti.

*(Marina Massimello)*

## Parco di Spina 3

Progetto preliminare delle opere a verde

Programma di Riqualificazione Urbana (PRiU) - Z.U.T. 4.13, Spina 3 - Programma Definitivo

L'ambito di Spina 3 è stato oggetto di un Programma di Riqualificazione Urbana. Il relativo accordo di pro-

gramma è stato approvato in data 30/12/99. Il progetto preliminare delle opere a verde, qui descritto, è stato predisposto per la richiesta di finanziamento al Ministero dei LL.PP. La fase attuativa del PRiU proseguirà, a breve termine, con una fase di progettazione preliminare che definirà le linee guida degli interventi e a cui faranno seguito le fasi di progettazione definitiva ed esecutiva dei lotti che strutturano il parco.

L'area di Spina 3 ha una superficie complessiva di 1.115.000 m<sup>2</sup>, è localizzata a cavallo del fiume Dora ed è compresa nel programma di riqualificazione fluviale promosso dal progetto Torino Città d'Acque. Riguarda una zona industriale di Torino, ora dismessa, localizzata a cavallo della Dora Riparia; comprende le ex Ferriere FIAT (tre stabilimenti Valdocco, Vitali e Nole) e gli stabilimenti Michelin, Savigliano e Paracchi. La realizzazione del parco fluviale ha tra gli altri obiettivi il completamento del sistema verde dell'asse della Dora che, partendo dal parco della Pellerina ad ovest e passando attraverso il parco Birago di Vische ed i Lungodora, si collega al parco della Colletta e all'asta fluviale del Po.

L'area destinata a parco ha un'estensione di circa 390.000 m<sup>2</sup>. L'importo dei lavori previsto è di circa L.22.000.000.000. Il progetto preliminare del programma PRiU, è stato curato dal Settore Verde, sezione Nuove Opere dell'Ufficio Tecnico dei LL.PP. Divisione Ambiente e Mobilità; i progettisti sono: dott. G. Bovo e dott. E. De Magistris, con la consulenza di Environment Park, dell'ing. M. Operto, l'arch. G. Cosmacini, dott. M. da Vià. *(Francesca Bagliani, Gianluca Cosmacini)*

## Giardino delle abilità

### Environment park

Il progetto del Giardino delle Abilità, in corso di realizzazione, è inserito nell'ambito dei più complessi interventi di riqualificazione e di riconversione di aree industriali dismesse lungo la Dora a Torino, nella formazione del vasto parco tecnologico Environment Park. Il finanziamento rientra nell'obiettivo 2 del Regolamento CEE 2081/93 misure a regia regionale cofinanziate FESR; misura 3.1 Parchi Tecnologici e Incubatori di Imprese. Il giardino fa parte del progetto di ampliamento dell' "Environment Park e del Centro di Eccellenza Tecnologie e Ausili per Disabili" (CETAD).

Il Giardino delle Abilità è un giardino confinato, chiuso lateralmente dagli edifici del Parco Tecnologico, a est l'edificio del Centro Servizi e a ovest l'edificio destinato al CETAD. A nord il varco sul futuro parco fluviale della Dora è definito da un rilevato che prende forma di argine sulla cui sommità



prosegue la "strada balcone" del Parco Tecnologico. L'argine ricuce verso nord gli edifici, in costruzione, di Environment Park con l' "esoscheletro" della "Tettoia 18" che ospiterà il Centro Servizi in progetto. Il giardino, a forma rettangolare con andamento nord-sud, ha una superficie complessiva di circa m<sup>2</sup> 3.500. La tipologia è quella del giardino chiuso con andamento ad "invaso". A nord è delimitato da un argine verso il futuro parco della Dora, il cui versante esposto a sud è costituito da una dolce ripa con pendenza media del 5%. Il lato a sud presenta un margine edificato caratterizzato dall'affaccio di vani destinati ad uffici, dove si imposta "l'albero fotovoltaico", struttura dotata di una forte carica simbolica che evoca l'impiego di energie rinnovabili, costituita da un'ampia vela di 150 m<sup>2</sup>, formata da pannelli fotovoltaici che producono circa 15 Kw/h e alimentano le auto elettriche dell'Elettrapark.

In conformità con gli obiettivi del CETAD, si è realizzato un giardino fruibile da tutti, con valenze, ludiche, educative dove la realtà viene vissuta attraverso la stimolazione di tutti gli ambiti sensoriali, favorendo in questo modo chi si trova in svantaggio e permettendo il potenziamento di alcune abilità sensoriali. Nel Giardino è previsto lo svolgimento di attività di educazione ambientale rivolte sia ai bambini delle scuole che agli adulti. L'importo dei lavori di ampliamento di questo lotto sono di L. 13.700.000.000 di cui L. 400.000.000 relativi al giardino.

Il gruppo di progettazione è formato da Fiatengineering, come mandataria; arch. B. Camerana per la progettazione architettonica generale; arch. G. Cosmacini per il progetto del giardino e delle aree esterne; Conphoebus, progettazione energetica innovativa; ing. L. Quaranta, direzione lavori.

(Francesca Bagliani, Gianluca Cosmacini)

## Piano d'Area Integrativo

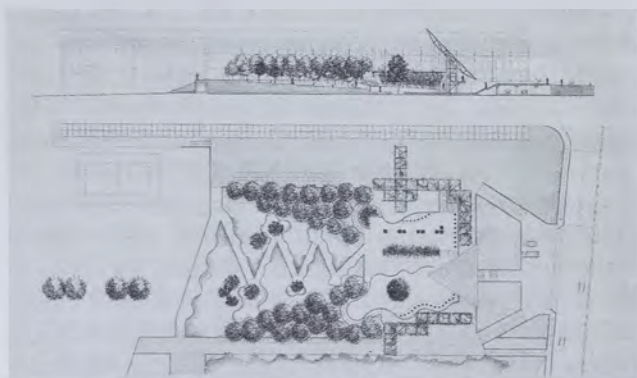
### Area delle Basse di Stura

### Piano Esecutivo di Recupero Ambientale Basse di Stura

Le Basse di Stura rappresentano una vasta area non urbanizzata posta a nord-ovest della città, attualmente in stato di forte degrado da un punto di vista ambientale con impossibilità di fruizione da parte del pubblico. L'area è stata compresa nei programmi di riqualificazione del progetto "Torino Città d'Acque" ed è stato elaborato un Piano d'Area Integrativo e successivamente un Piano Esecutivo di Recupero Ambientale.

Il Piano d'Area Integrativo costituisce uno strumento di specificazione della pianificazione territoriale regionale; esso costituisce il Piano per la realizzazione di un parco. Il piano attualmente opera in regime di salvaguardia in attesa della approvazione Regionale. L'obiettivo principale del Piano d'Area Integrativo è quello di rinaturalizzare la fascia fluviale salvaguardandone al massimo la libertà di divagazione e riducendo le interferenze con la dinamica delle acque e degli ecosistemi fluviali. Per perseguire tale obiettivo è necessario ridurre l'inquinamento e l'uso improprio delle risorse idriche, migliorare la qualità delle acque e dell'ambiente, salvaguardare i sistemi di interesse naturalistico e garantire la continuità ecologica della fascia fluviale; inoltre si rende necessario un'azione di tutela e riqualificazione di più ampio respiro che tenga conto della struttura storica del territorio, della conservazione dei beni culturali e architettonici, salvaguardando anche le risorse agricole, e migliorando la fruibilità sociale della fascia fluviale, rendendola accessibile al pubblico.

Il Piano Esecutivo di Recupero Ambientale (P.E.R.A.), è lo strumento urbanistico esecutivo preliminare all'attuazione del parco fluviale, in parte compreso nel Piano d'Area Integrativo. Il P.E.R.A. ha per fine il recupero ambientale del territorio (bonifiche, messa in sicurezza, piano di monitoraggio) condizione necessaria per realizzare il Parco Urbano Fluviale.





Progettisti del Piano d'Area e del Piano di Recupero Ambientale sono: arch. G. Cosmacini per il coordinamento generale e per il progetto del paesaggio e delle aree verdi; l'arch. G. Nebbia per gli aspetti della pianificazione territoriale; il dott. agr. M. Fiore per l'analisi ambientale; il dott. geol. P. Gigli, idrogeologia; ing. M. Sabolo, ingegneria ambientale. Consulenti: ing. M. Vaccarone, ingegneria idraulica; avv. P.P. Golinelli e G. Martino, aspetti giuridici. (Francesca Bagliani, Gianluca Cosmacini)

## Parco attrezzato laghetti Falchera

L'area del progetto interessa il territorio di circa 52 ha (di cui 15 occupati dai laghetti di cava) tra la tangenziale Nord, la Falchera e l'autostrada To-Mi. Viene redatta la progettazione esecutiva a seguito di un preliminare a firma dell'architetto Pier Giorgio Amerio e degli agronomi Luisa Barbi, Giovanni Besusso, del Settore Verde Pubblico Nuove Opere della Città di Torino.

La sistemazione a parco urbano dell'area dei laghetti Falchera viene incontro alle continue lamentele per una area marginale a forte degrado ambientale e conferma le ipotesi del PRG che per tale area prevedeva verde pubblico (parte del P25). Le aree verdi confinanti appartenenti al Comune di Settimo sono previste ad uso agricolo. L'intenzione dell'amministrazione del Comune di Torino è di cercare di raggiungere un accordo con il Comune di Settimo per un'integrazione delle aree a parco. Il progetto prevede la formazione di un parco attrezzato non solo per lo svago dei residenti ma anche per una fruizione più ampia in seguito ai nuovi collegamenti previsti. Dei tre laghetti esistenti quello più a sud verrà interrato. L'area compresa tra l'abitato e gli altri due laghetti verrà attrezzata con aree gioco e spazi per lo svago a fianco delle quali vi sono aree pavimentate con funzione di passeggio e affaccio sul lago grande. Le sponde dei due laghi bonificati verranno ridefinite in accordo con un nuovo sistema di percorsi interni. La stretta fascia paludosa compresa tra i laghetti e il comune di Settimo ad est verrà destinata a zona ecologica protetta (oasi ambientale). L'area a nord, anche al di là della tangenziale, verrà destinata a parco naturale estensivo con percorsi ginnici e piccole aree di servizio al parco (punto ristoro, maneggio, punto distribuzione bici, ecc.). A sud lungo l'autostrada To-Mi sono previste due grandi aree a scacchiera per gli orti urbani che vengono a sostituire gli orti attualmente insediati sulle sponde dei laghetti e sulle scarpate dei rilevati autostradali. Il primo lotto è previsto tra la Falchera Nuova e la Torino-Milano ove situa attualmente il laghetto più a sud, il secondo lotto trova ubicazione davanti alla Falchera Vecchia, a ridosso del tracciato della nuova Linea 4. La nuova colloca-

zione degli orti non sembra però dare soluzione al rapporto tra l'autostrada e gli insediamenti residenziali, sia come occasione di costruzione di una vista in accesso alla città sia come protezione dall'infrastruttura. Vi sono, peraltro, alcune previsioni che riguardano la necessità di istituire delle barriere fonoassorbenti vegetali a ridosso della Tangenziale nord. L'assetto delle principali bealere (rio Mottone, canali gli Stessi, bealera Marianna, Bertola, di Settimo) non viene influenzato dal riassetto idrico dell'area dei laghetti.

(Davide Derossi)

## La rete dei percorsi ciclabili

I primi tentativi di rendere Torino una città ciclabile risalgono agli anni ottanta; da allora numerose ciclo piste sono state realizzate. Oggi si può cominciare a parlare di rete in quanto ben 75 km di tracciati si intersecano tra loro, consentendo di penetrare più agevolmente nel tracciato delle direttrici nord-sud, mentre nella direzione perpendicolare il tracciamento di tali piste diventa meno agevole.

I tracciati fondamentali, già percorribili, sono i seguenti:

- Stupinigi, c. Caio Mario, c. Giovanni Agnelli, c. Duca degli Abruzzi, c. Vinzaglio, v. Garibaldi, p. Castello
- Stupinigi, Sangone, strada castello di Mirafiori, Vallere, Po sponda sinistra, S. Mauro
- Sangone, Parco Colonnetti, v. Pio VII, v. Filadelfia, v. Castelgomberto, v. Arbe, Parco Ruffini, c. Brunelleschi, c. Telesio, Pellerina, v. Pianezza, v. delle Primule, Villa Cristina.
- Parco Ruffini, c. Monte Cucco, c. Monte Grappa, Pellerina, v. Calabria, Lucento
- piazza Gran Madre, Po sponda destra, parco Meisino, Ponte Diga
- Stazione Dora, Dora sponda sinistra, confluenza Po, Parco Colletta.
- c. Venezia, Parco Sempione, c. Grosseto, v. Botticelli, c. Taranto, p. Sofia

Nella zona centrale i primi tracciati sono in attesa di completamento e collegamento, compatibilmente alla progressiva adozione e adeguamento dei Piani Urbani del Traffico e dei Parcheggi (P.U.T. e P.U.P.) e delle pedonalizzazioni. I percorsi principali in area centrale sono:

- tratta di c. Re Umberto da c. Stati Uniti a v. Magellano
- tratta di v. Bertola da v. Botero a Porta Susa
- tratta di c. Matteotti da v. Confienza a c. Vinzaglio
- tratta di c. Galileo Ferraris da v. Cernania a c. Matteotti
- primo intervento di Spina Reale da largo Giachino a v. Sospello

Sono in corso di realizzazione i seguenti tracciati:

- Spina Centrale da c. Orbassano a c. Vittorio
- tracciati paralleli alla nuova linea tramviaria del n. 4
- strada del Portone

Sono in corso di studio i seguenti tracciati:

- ciclopista Porta Palazzo-Venaria attraverso il completamento della Spina Reale



- inserimento di ciclopista lungo il nuovo percorso protetto della linea di trasporto pubblico n. 2 (Parco Millefonti, c. Maroncelli, c. Traiano)
- ristrutturazione delle banchine di c. Cosenza a parcheggio e ciclopista
- tracciato ciclabile sulle banchine alberate di c. Galileo Ferraris da c. Rosselli alla Crocetta
- percorso ciclabile in sponda destra di Po dal confine di Moncalieri a piazza Gran Madre
- completamento della percorribilità ciclabile lungo le sponde della Dora
- percorribilità ciclabile in sponda sinistra del Sangone
- completamento del Passante verde ciclabile contestuale al Passante ferroviario
- posizionamento di 1500 restrelliere per parcheggio biciclette, in varie zone e a servizio di strutture pubbliche.

È stata deliberata la spesa di 600 milioni per la manutenzione delle piste e la realizzazione del collegamento ciclabile tra la Spina Reale e il Borgo Castello della Mandria e la Reggia di Venaria. (Francesca Bagliani)

Parco della Colletta.



## Ampliamento del Cimitero Parco

Il Cimitero Parco, entrato in funzione nel '72, si ispira a modelli di tipo nord-europeo, caratterizzati da un manto erboso continuo che collega tra loro le sepolture in piena terra, sulle quali è posto solo un cippo o una lapide di dimensioni limitate. Nel corso degli anni, a seguito della forte richiesta di sepolture per tumulazione, sono stati realizzati nuovi complessi a pianta quadrata di ca. 90 m di lato, modellati in sezione, verso corte interna, a sistemi di terrazze piane digradanti (come delle ziggurat rovesciate) ed emergenti dal terreno di un solo piano, raccordato verso l'esterno con ripe erbose. Gravi problemi d'infiltrazioni dalle terrazze ed altri inconvenienti, quali l'assenza di percorsi coperti e di protezione dagli agenti atmosferici delle lapidi e le necessità di adeguamento alla normativa in favore dei disabili, hanno indotto l'Amministrazione ad optare per soluzioni tipologiche differenti, modificando il 'principio insediativo' del costruire in un 'cimitero-parco'.

Il progetto, degli architetti G. Bonanno, E. Cappa Campogrande, S. Marinone, C. Poli e M. Sassone di Torino, vincitore di un concorso nazionale di progettazione in attuazione al Progetto Preliminare di P.R.G. Cimiteriale della Città, prevede la costruzione di un edificio a corte a pianta quadrata, delle dimensioni di un isolato urbano, con una manica di 13 m e di 85 x 85 m ca. di lato, per 5200 loculi e 3900 ossari, da ripetersi più volte, secondo le indicazioni di Piano, fino a formare un nuovo nucleo di costruzioni fuori terra raccolte attorno ad una piazza. L'importo dei lavori (per il primo edificio) è di L. 9.800.000.000. L'elaborazione progettuale si è svolta a partire dall'ottobre '98, data della pubblicazione del Bando di Concorso, fino al luglio 2000 con la consegna del Progetto Esecutivo. Entro fine 2000 è previsto l'appalto dell'opera e l'inizio dei lavori. Soggetto promotore è il Comune di Torino, attraverso la XIII Ripartizione Servizi Cimiteriali. L'edificio è a due piani sui lati esterni e tre piani verso l'interno, affacciati su un campo ribassato di m 3,70, destinato a giardino. Per attenuarne l'impatto percettivo, se ne è disaggregato il volume disponendo una serie di 'cappelle' sul perimetro esterno al piano terreno e si sono collocati gli ingressi principali sugli angoli. La sezione, che con una manica di 13 m ai due piani inferiori consente doppi percorsi porticati, si restringe al primo piano a 8,30 m, con un unico percorso centrale ad illuminazione zenitale, realizzata con un lucernario continuo. La scelta di aggregare i loculi in piccoli nuclei, per realizzare ambiti più facilmente identificabili e riconoscibili, ha condotto, nei limiti posti dal Bando, ad una forte articolazione interna. Sul perimetro, ai piani terreno e interrato, si sono disposti nuclei di 12-16 loculi ciascuno, tra i quali, al piano interrato, si sono ricavate delle cappelle di famiglia,



che potranno essere finite a catalogo dagli acquirenti, variando i materiali di finitura. Al centro delle maniche, blocchi di loculi si alternano a vuoti, che costituiscono i collegamenti tra i percorsi coperti e che permettono buona permeabilità alla luce in senso trasversale. I percorsi di distribuzione verso corte interna ai piani interrato e terreno, realizzano un portico-chiostro continuo a doppia altezza, costituito da colonnine metalliche e coperto da una falda di tetto inclinata. In diversi punti dell'edificio si sono ricavati spazi di sosta e di possibile raccoglimento: affacci-terrazzi verso l'esterno e verso il giardino interno, in cui trovano posto panchine e fontanelle. Tutti i muri in elevazione sono rivestiti in mattoni a faccia vista del tipo 'fatti a mano'. Le colonnine sono in acciaio zincato e verniciato. Le coperture sono in lamiera grecata di rame nelle parti opache e in lastre di polycarbonato in quelle trasparenti. Le ringhiere in ferro sono anch'esse zincate e verniciate. Lo schema strutturale è costituito da un sistema di setti in c.a., ricavati nella scansione dei loculi, e da solette piene, calcolate a piastra. (Camillo Poli)

*Progetto di concorso, modello.*





## Produzione e commercio





I parchi scientifici e tecnologici costituiscono da un punto di vista edilizio la possibilità di mettere in comunicazione diretta le attività produttive e quelle della ricerca, con vantaggi reciproci nell'investimento in beni strumentali e nel disporre delle ricadute applicative più avanzate.

Sono interventi che potrebbero rientrare nella sezione precedente dedicata ai servizi. Di servizio si tratta, ma anche e soprattutto di produzione assistita e in campi di innovazione. Il tipo di attività, grazie anche al coordinamento di rete tra i vari parchi, permette una sorta di servizio sovraterritoriale a livello regionale, evidenziando la prerogativa delle attività economiche a manifestare interessi localizzativi ben più ampi della stessa area metropolitana. A rappresentare un quadro completo delle attuali realizzazioni di questa innovativa tipologia non ci si è quindi limitati a quelli presenti nell'area metropolitana e, così come in altre sezioni, si è fatto riferimento piuttosto alla realtà della città-regione.

Nonostante in tutte le dichiarazioni di intenti, si faccia un continuo riferimento alla questione dell'immagine come elemento indissolubile nella politica di marketing di queste aree destinate a nuovi insediamenti produttivi, le sole che possano vantare un qualche interesse di tipo architettonico e ambientale sono quelle del Tecnoparco del lago Maggiore – uno degli ultimi progetti di Aldo Rossi –, di Environment Park e, all'interno dei Poli Integrati di Sviluppo, dell'area industriale Vadò – su progetto di Giugiaro –.

Importante anche l'esperienza di Collegno, in cui la definizione del PIP è stata occasione per bandire dei concorsi e ripensare la qualità degli insediamenti produttivi, uno di quei temi che sfuggono generalmente nei nostri territori al disegno architettonico, nonostante la storia dell'architettura – anche di quella torinese – e l'esperienza di altri paesi ci mostri opere di grande significato.

L'architettura industriale ha avuto un peso rilevante per l'architettura moderna che ne ha tratto stimolo per un aggiornamento del linguaggio. Il grande consumo di territorio che le attività produttive e della distribuzione mettono in atto attestandosi lungo direttrici di traffico non sembrano suggerire – al di là di non sempre limpide poetiche del frammento e del montaggio – robusti argomenti al pensiero architettonico e urbanistico che sembra impotente e in qualche caso sedotto dalla condizione riscontrata: il processo della produzione del territorio sfugge alle maglie della pianificazione, ed è motivo degli studi sul "paesaggio", come la ricerca interattiva di cui è attualmente capofila il dipartimento di Progettazione architettonica del Politecnico di Torino. Il peso della prefabbricazione, caratterizzata dall'impoverimento delle soluzioni disponibili in commercio, è determinante a definire lo skyline delle strade statali e provinciali. È un processo conosciuto. Un territorio, come quello del Roero, attento a non disperdere le risorse ambientali ha promosso recentemente, in collaborazione con la SIAT, un concorso internazionale: "il luogo del lavoro/il villaggio della produzione" è il tema che dovrebbe sollecitare amministratori e progettisti ad uscire dal consumo indifferente del territorio. La pubblicazione su "Atti e Rassegna Tecnica" (dicembre 2000) fornisce spunti di grande interesse. Il saggio di Roberto Gabetti, presidente della giuria di concorso, ripercorre la storia recente degli usi del territorio da parte dell'industria. Senza mai accondiscendere a terminologie e argomentazioni oggi invalse e molto abusate, traccia un quadro sintomatico in cui prevale la preoccupazione dell'assenza di un modello forte per un nuovo assetto del territorio. Richiama la necessità della convergenza di competenze per ridisegnare il territorio a partire dalle sue tracce vive e dalle nuove condizioni della residenza, dell'agricoltura e dell'industria. Tra gli altri interventi, quello di Lorenzo Boretto, ingegnere direttore di un'importante ditta produttrice di prefabbricati,



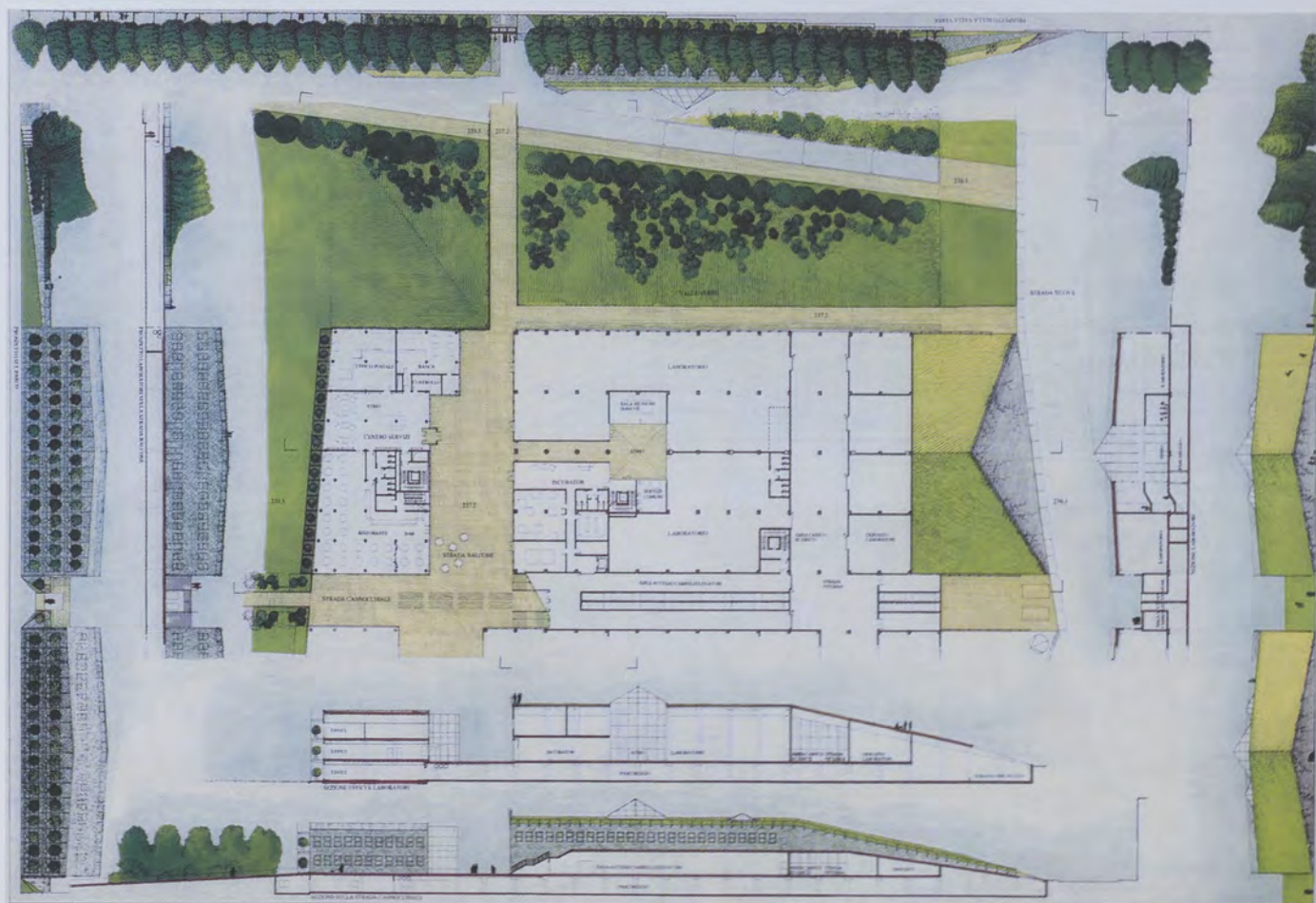
con lucidità delinea il tracciato di una strada da imboccare in cui le risorse dell'industrializzazione edilizia già disponibili possano essere usate correttamente, indirizzando e limitando le richieste di una committenza disattenta per fretta o per calcolo economico ad ottenere un buon manufatto edilizio: "Il progetto viene, per così dire, affidato ai tecnici della prefabbricazione, come se si dovesse dare il compito di fare il progetto di un edificio in acciaio alle acciaierie che producono i profilati metallici".

La possibilità offerta dal Prusst "2010 Plan" dovrebbe essere colta con determinazione in questa direzione: la sostenibilità non è più affidabile alla sola compensazione in termini percentuali di aree verdi e di aree produttive. Il territorio va conosciuto, tutelato, mettendo in valore le risorse paesistiche garanzia esse stesse di ulteriore definizione economica. Il Prusst potrebbe, per le competenze territoriali e gli obiettivi posti, mettere in gioco le questioni delle logiche insediative dei singoli stabilimenti e della infrastrutturazione: diventerebbe occasione di ricerca e primo campo per stabilire dei precedenti operativi di rilievo. Il rapporto con la strada, il disegno delle aree a parcheggio e stoccaggio, la dotazione non effimera di aree verdi, gli aspetti edilizi, sono temi di progetto da normare, fino a costituire abachi di soluzioni che garantiscano standard di qualità ambientale a cui non sottrarsi.

Il ridisegno delle periferie, degli accessi alla città ha un senso nel raggiungimento di una qualità diffusa che non sia prerogativa delle sole zone centrali – con rispondenze etiche nei confronti dei cittadini che vi risiedono –, ma è anche una necessità posta dalla domanda di un mercato globale sempre più esigente, in cui la città, in competizione con altre realtà più mature, gioca molte delle sue possibilità di cambiamento.

*(Alessandro De Magistris, Paolo Mauro Sudano)*

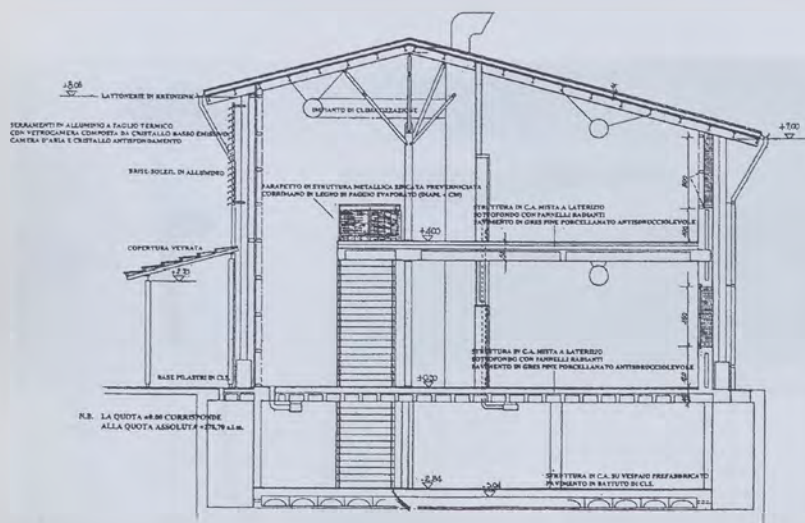




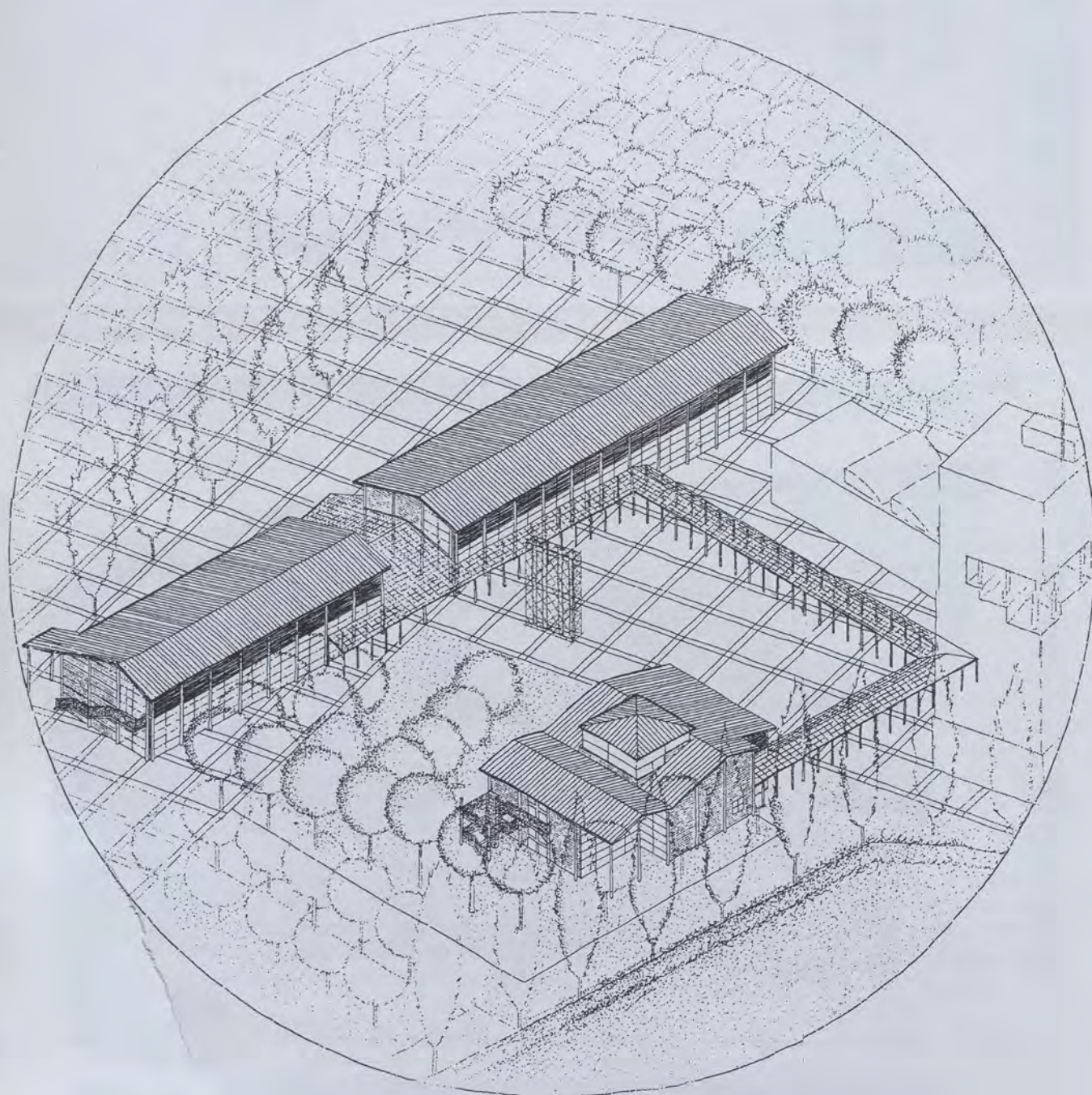
## Environment Park







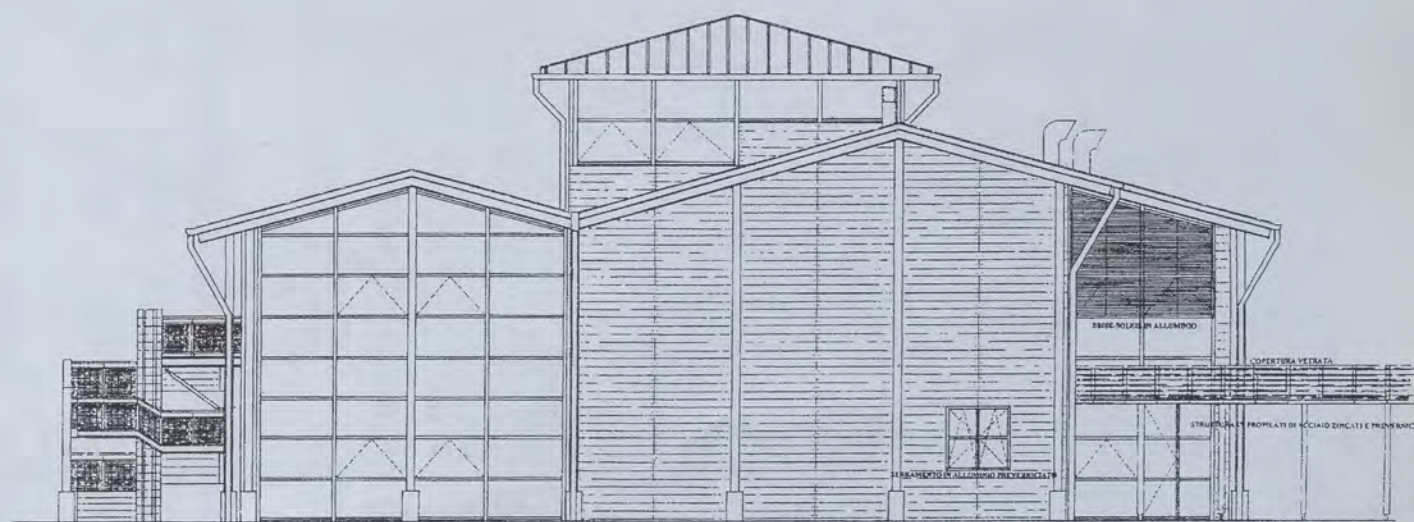
1. Centro analisi, sezione.
2. Vista assonometrica generale.
3. Planimetria.
4. Asilo, prospetto.
5. Centro analisi, prospetto su piazza.



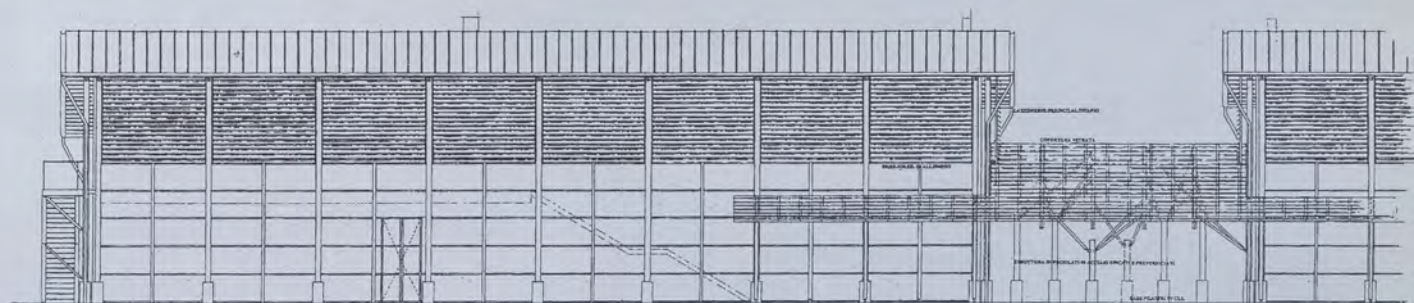




3



4



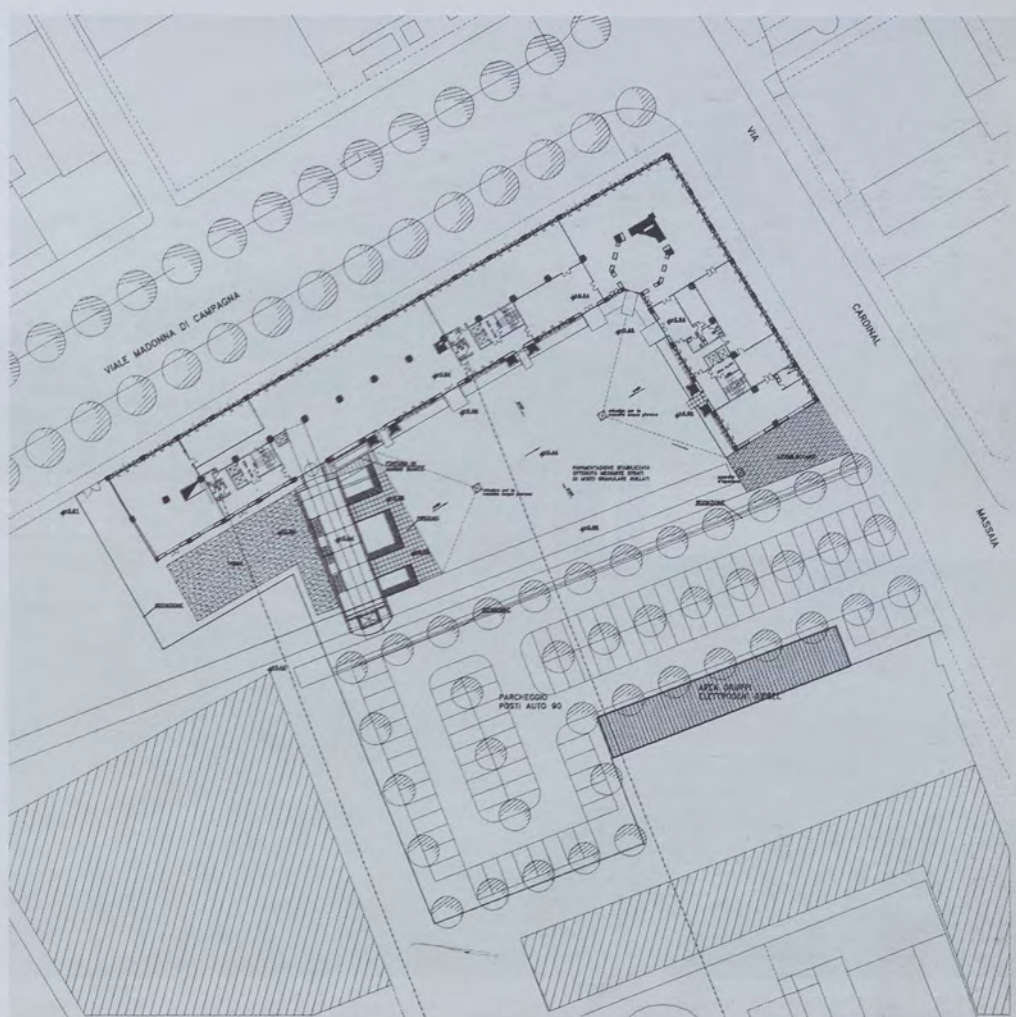
5





1. Fronte interno dell'edificio storico.
2. Attacco della galleria di collegamento.  
Fotografia Bruna Biamino.
3. Planimetria.
4. Interno della galleria di collegamento.  
Fotografia Bruna Biamino.





3



4







## Parchi Tecnologici e nuovi insediamenti produttivi

Sono state avviate delle iniziative, già confermate da primi significativi risultati, rivolte a sostenere lo sviluppo delle attività produttive sia in termini di insediamento, sia in termini di servizio e, quindi, di condivisione di risorse. La creazione in Piemonte di parchi scientifici e tecnologici ha proceduto con il consolidarsi della pratica correntemente sostenuta dal Politecnico di Torino di legare la ricerca al mondo della produzione. La promozione e gestione degli investimenti ha trovato esito felice nel lavoro svolto da una agenzia regionale, l'ITP, capace di convogliare l'interesse anche di grandi gruppi stranieri.

I Parchi Scientifici e Tecnologici sono stati concepiti per promuovere la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie e, tramite l'elevata qualità dei servizi e degli strumenti di ricerca di cui sono dotati, la nascita di nuove imprese e attività formative d'eccellenza. Sono nati in attuazione della misura 3.1 prevista dai Documenti di Programmazione Regionale (Docup), per il rilancio delle Aree Obiettivo 2 della Regione Piemonte ex Reg.CEE 2081/93., usufruendo dunque del supporto finanziario dell'Unione Europea per le aree a declino industriale. L'associazione che li raggruppa è Tecnorete Piemonte: ha come obiettivo la promozione di iniziative verso i poteri pubblici locali, nazionali ed internazionali e verso i grandi operatori economici al fine di una valorizzazione dei Parchi. Tecnorete Piemonte è stata costituita nell'ottobre 1997 con il supporto della Regione Piemonte e della Finpiemonte S.p.A. ed è costituita da: Bioindustry Park Canavese, Environment Park di Torino, Parco Scientifico Tecnologico e delle Telecomunicazioni in Valle Scrivia, Tecnoparco del Lago Maggiore. Sono in fase di realizzazione altri due Parchi che entreranno a far parte di Tecnorete Piemonte: il Centro di Eccellenza per le Tecnologie per Anziani e Disabili (CETAD) ed il Virtual Reality and Multimedia Park. La fase di gestazione di ogni Parco è stata coordinata da uno specifico Comitato Promotore. Il Parco è stato poi affidato ad una S.p.A. a capitale prevalentemente pubblico con funzioni di gestione della fase di realizzazione e amministrazione. Finpiemonte ha avuto compiti di supporto e coordinamento nelle fasi di redazione e presentazione delle documentazioni per l'ottenimento dei supporti finanziari dell'Unione Europea, e per il rispetto delle tempistiche richieste a tale scopo.

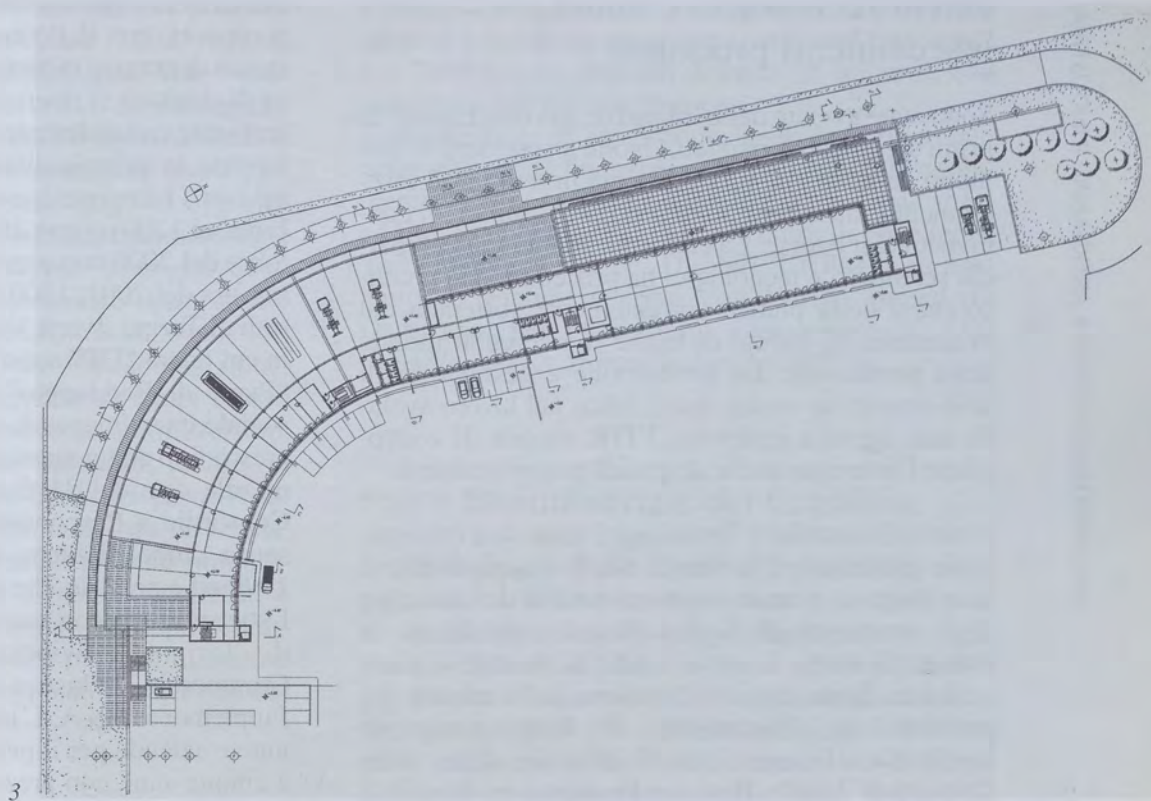
Come i parchi tecnologici, anche l'incubatore sorto presso il Politecnico di Torino "I3P", è nato per svolgere attività di supporto alle imprese, nella fase della loro creazione, attraverso la fornitura di servizi e di consulenza alla realizzazione della propria idea di business. L'ipotesi progettuale è quella di generare

nuova imprenditoria che tragga vantaggi dagli stretti rapporti con il Politecnico, per la capacità dello stesso di attrarre iniziative innovative e per l'esistenza di strutture di ricerca sofisticate, localizzate in un ambiente culturalmente d'avanguardia. "I3P" ha sviluppato la propria dimensione, dagli originari 450 m<sup>2</sup> con 11 imprese localizzate nelle sedi di Torino e Ivrea, ai 1200 m<sup>2</sup> con 25-30 imprese, stimati per l'ottobre del 2000 con previsione di occupare, nella primavera del 2001, 1800 m<sup>2</sup>. per 35-40 imprese, nelle sedi di Torino, Ivrea, Vercelli e Alessandria. I luoghi in cui opera "I3P" sono resi disponibili a seguito del "Piano di Raddoppio" del Politecnico. Il capitale sociale inizialmente di 400 milioni di lire, è previsto cresca fino ad un massimo di 1 miliardo e 600 milioni, alla data del 31 dicembre 2002. "I3P", Società Consortile a Responsabilità Limitata (S.C.aR.L.) e senza scopo di lucro, è stata costituita nel luglio 1999 ed è previsto che abbia durata cinquantennale. I soci presenti con quote paritarie sono Politecnico di Torino, Provincia di Torino, Camera di Commercio Industria ed Artigianato di Torino, Finpiemonte S.p.A. L'incubatore d'imprese ospita le nuove aziende per il periodo di iniziale avvio, da tre a cinque anni, con prezzi di locazione convenzionati, inoltre fornisce servizi essenziali centralizzati, supporto di consulenza per la creazione e la gestione dell'azienda, un ambiente culturalmente stimolante e visibilità verso il mondo esterno ed il mercato.

Un ruolo determinante nel favorire lo sviluppo e l'insediamento di attività produttive in area piemontese è stato svolto da agenzie istituzionali come la Finpiemonte - e le società ad essa collegate - e come l'"ITP", Agenzia per gli Investimenti a Torino e in Piemonte.

La Finpiemonte - Istituto Finanziario Regionale Piemontese - ha promosso la costituzione di Società di Intervento che s'impegnano a soddisfare le richieste degli imprenditori, fornendo loro le strutture produttive pronte per entrare in funzione. L'ITP si è specializzata nell'attrarre insediamenti produttivi e investimenti esterni, italiani ed esteri. L'agenzia ha insediato 15 aziende nel 1999-2000 creando 600 nuovi posti di lavoro. Entro il 2001 si prevede l'insediamento di 20 aziende con 1000 nuovi posti di lavoro. Delle 23 aziende attratte e/o assistite 17 sono estere. "ITP" è nata alla fine del 1996 con la partecipazione delle principali istituzioni pubbliche (Regione Piemonte, Provincia di Torino, Città di Torino) e associazioni private d'impresa (Unioncamere del Piemonte, C.C.I.A.A. di Torino, Centro Estero Camere di Commercio Piemontesi, Federazione delle Associazioni Industriali del Piemonte, Unione Industriale di Torino, Api-Associazione Piccole e Medie Industrie di Torino e Provincia). "ITP" si propone come interlocutore privilegiato alle imprese che intendono investire in Piemonte e assiste gratuitamente gli imprenditori





3

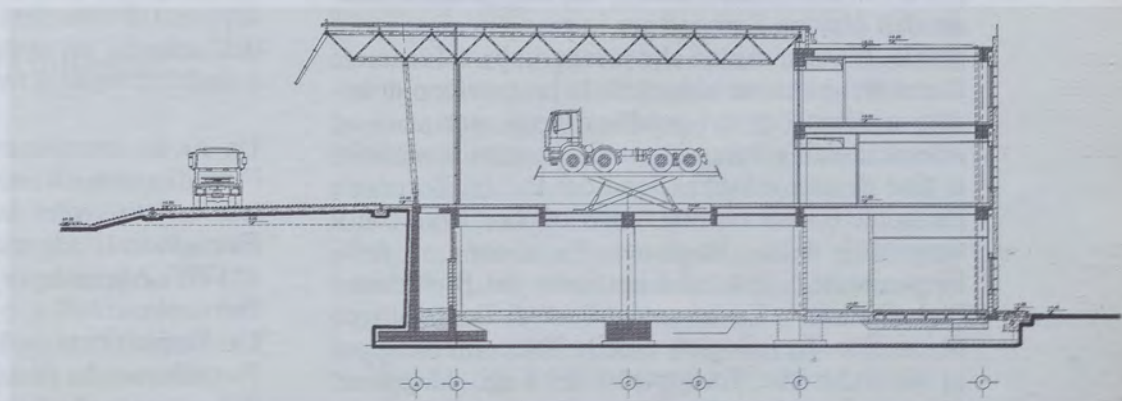
1. Restituzione della vista su  
Lungo Stura Lazio.

2. Vista su Lungo Stura Lazio.  
Fotografia David Vicario.

3. Pianta del piano terreno.

4. Sezione trasversale sulla  
"training school".

5. Vista lungo corso Giulio  
Cesare. Fotografia David Vicario.



4



5



durante l'intera fase di realizzazione del progetto fornendo informazioni qualificate sulla regione (costo del lavoro, costo e qualità della vita, infrastrutture esistenti sul territorio, settori merceologici), indicazioni esaustive sulle possibili agevolazioni ed incentivi regionali, nazionali e comunitari a sostegno del progetto, una selezione delle migliori opportunità localizzative per uso industriale, commerciale e terziario, informazioni sui servizi strategici quali l'assistenza legale, fiscale, economico-finanziaria e tecnologica, consulenza specialistica sulle possibilità di joint venture, fusione ed acquisizione. L'Agenzia assicura inoltre certezze su tempi e costi di insediamento anche per tutte le autorizzazioni, comprese quelle urbanistiche. Realizza, inoltre, in tempi concordati studi di pre-fattibilità per evidenziare vantaggi, costi e opportunità di localizzazione. Individua sul territorio regionale i prodotti immobiliari adatti a rispondere alle esigenze localizzative delle aziende e a favorire un rapido sviluppo dell'attività. Sul territorio sono inoltre presenti numerose Aree Industriali Attrezzate disponibili per l'edificazione in tempi brevi e medi.

*(Riccardo Franzero)*

## Parco Scientifico per l'Ambiente Environment Park

Environment Park, parco scientifico e tecnologico sorto sulle sponde della Dora sulle aree lasciate libere da attività industriali dismesse, si rivolge con i 30.000 m<sup>2</sup> di uffici e laboratori ad imprese ed enti di ricerca, come l'Università e il Politecnico, fornendo le condizioni per lo sviluppo di conoscenze teoriche e di applicazioni in ambito ambientale.

Le indicazioni presenti nel bando di gara sviluppato a partire da uno studio condotto presso il Dipartimento di Progettazione Architettonica del Politecnico di Torino, dal gruppo di ricerca coordinato da Carlo Giammarco, orientavano il progetto a coniugare anche formalmente la riqualificazione delle aree verdi con la costruzione dei nuovi insediamenti produttivi e di ricerca, dentro un disegno di continuità con il parco fluviale. La copertura a verde degli edifici ribalta la logica della densificazione industriale che si era spinta a coprire anche parte del fiume.

Il concorso appalto ha visto aggiudicataria l'offerta presentata da Impregilo Spa di Milano – con la partecipazione di ABB-Sae Sadelmi e di Permasteelisa – su progetto degli architetti Emilio Ambasz, Benedetto Camerana e Giovanni Durbiano. Nella proposta gli stessi fronti vengono trattati come un giardino verticale: rampicanti aggrediscono i fianchi e una struttura metallica compone alberelli disposti così su vari ordini a mediare tra l'edificio e

il parco. Il progetto, reso esecutivo con la partecipazione di Luca Reinerio, è stato realizzato tra il 1997 e il 2000 per un importo di circa 35 miliardi, con contributi dell'Unione Europea.

L'attuale fase di espansione, anch'essa rientrando nelle misure di finanziamento previste dal regolamento CEE per i Parchi Tecnologici, dà nuovi spazi ad Environment Park e sede al Centro di Eccellenza Tecnologie e Ausili per Disabili (CETAD), su progetto di Fiatengineering con l'arch. Benedetto Camerana, per un importo complessivo di 13,7 miliardi. *(Paolo Mauro Sudano)*

## Parco Bioindustriale del Canavese

Il "Bioindustry Park Canavese" (Bi.P.Ca.) è un parco scientifico e tecnologico con compiti di promozione della ricerca e dello sviluppo di nuove tecnologie nel settore farmaceutico e delle biotecnologie: fornisce inoltre servizi di supporto amministrativo e scientifico alle aziende insediate. Il Parco è stato realizzato in tre fasi, in attuazione di Piano Esecutivo Convenzionato. Ha una Superficie Territoriale di 150.000 m<sup>2</sup> e una S.L.P. di 20.600 m<sup>2</sup>. Nella prima fase sono stati realizzati 8.500 m<sup>2</sup> con la costruzione di 4 fabbricati ad uso laboratori, ristrutturato e destinato a centro servizi un fabbricato rurale di pregio preesistente di 3500 m<sup>2</sup> (con sala convegni, uffici di rappresentanza, foresteria, mensa e sala medica). Nella seconda fase sono stati realizzati 2 fabbricati di circa 7.500 m<sup>2</sup>. La terza fase ha previsto infine lavori di completamento ed adeguamento dei laboratori esistenti. Al fine di consentire l'espansione nel medio termine, è stato inoltre acquisito uno stabilimento dismesso con Superficie Territoriale di 67.000 m<sup>2</sup>, S.L.P. di 9.000 m<sup>2</sup> e Superficie Edificabile di 13.000 m<sup>2</sup>. Il capitale investito in lire per le tre fasi, ammonta rispettivamente a 19,5 miliardi, 31,5 miliardi e 15 miliardi, con un contributo dell'Unione Europea pari al 70% degli importi previsti. La Società a Responsabilità Limitata "Bioindustry Park del Canavese" (Bi.P.Ca.), costituita a fine 1993 ha redatto nei primi mesi del 1994 il progetto di massima della prima fase, con specifiche quantitative e tecniche generali per la progettazione esecutiva di fabbricati e impianti. Il progetto esecutivo è stato completato nel novembre del 1994. La seconda fase, progettata nel 1996, è stata realizzata dalla seconda metà del 1997 fino a fine 1998. La terza fase, iniziata nel 1999, è previsto termini nel 2001. Le tre fasi sono contraddistinte da una progressiva crescita degli investimenti per macchinari ed apparecchiature di laboratorio. Nel settembre 1998 Università degli Studi di Torino e Bi.P.Ca. hanno costituito il LIMA (Laboratorio di Metodologie Avanzate) per sviluppare metodologie avanzate nel campo chimico e



biologico. La progettazione esecutiva della prima fase è stata affidata, in seguito a gara, ad una associazione di professionisti composta da AI Engineering s.r.l. di Torino e V. Mosco Associati, Studio Valle di Roma. L'ampliamento della seconda fase è stato progettato da AI Engineering s.r.l. e ing. G. Salamano. (Riccardo Franzero)

*Vista dei laboratori e del Centro Servizi.*



## Tecnoparco Lago Maggiore

Aldo Rossi ha impiegato quattro anni, dal 1992 al 1996, per progettare e costruire il Tecnoparco lago Maggiore che la Saia s.p.a. gli aveva commissionato; una società a capitale misto pubblico e privato che, insieme a Finpiemonte, ne gestisce lo sviluppo e l'operatività. Ma bisogna dire che il Tecnoparco ha origine da un'intenzione comune della Comunità Europea e della Regione Piemonte: promuovere lo sviluppo imprenditoriale per mezzo dell'innovazione e dell'organizzazione; incentivare il dialogo con centri universitari, istituti di ricerca e d'informazione della CE; incoraggiare il trasferimento di questi contenuti alla piccola e media impresa.

Si tratta di un complesso tecnologico di ventidue edifici, che occupa un'area di circa 35.000 mq dentro un parco di oltre 180.000 mq. È costituito da due tipologie edilizie, una a capannoni e laboratori con superfici da 475 a 1670 m<sup>2</sup>, l'altra a uffici da 30 a 200 mq. Il complesso si rivolge alle aziende - operanti nei settori delle biotecnologie per la florovivaistica, delle tecnologie per la rubinetteria, della sperimentazione di nuovi materiali - che «pensano e progettano in grande», proponendo canoni d'affitto competitivi rispetto alla completezza dei servizi erogati.

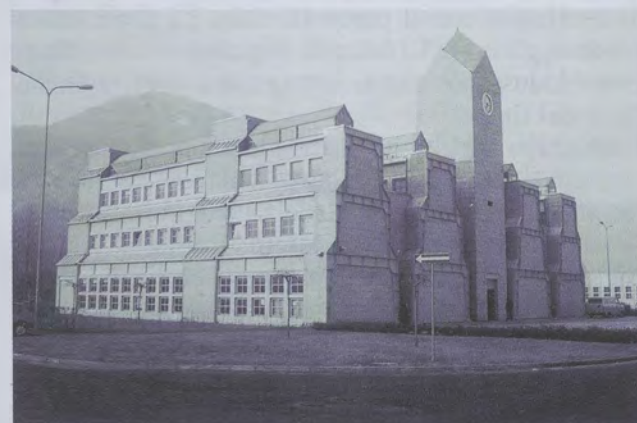
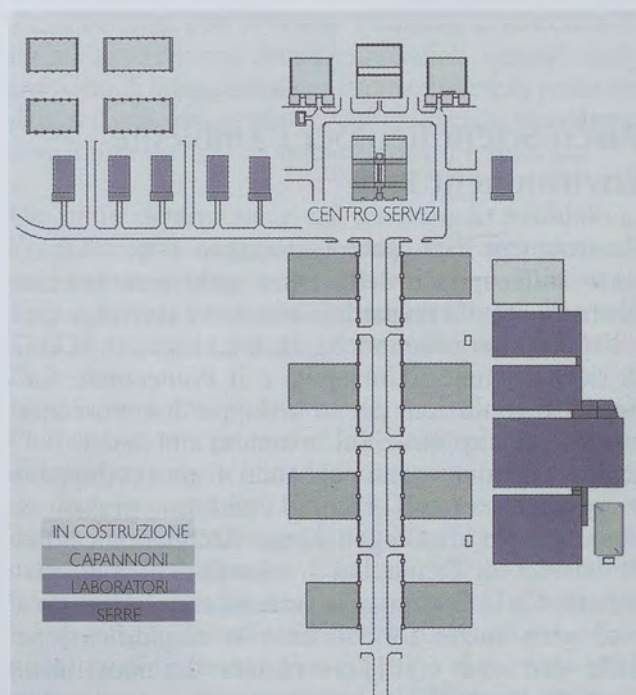
Al di là del significato di questi dati, il carattere del Tecnoparco si precisa con l'affinità alla ricerca universitaria - ai suoi luoghi - che dal punto di vista architettonico gli conferisce «una ricchezza tipologica notevole e nel contempo pone la necessità di

un'immagine chiara, rappresentativa e soprattutto nuova». Ma il Tecnoparco prende corpo anche attraverso l'integrazione con l'ambiente: un luogo di confine tra Piemonte, Lombardia e Canton Ticino, di facile accesso per la fitta rete autostradale (Voltri-Sempione, Torino-Milano), per la linea ferroviaria (Milano-Sempione) e per la vicinanza all'aeroporto di Malpensa. Un luogo caratterizzato da un paesaggio montano e lacustre: il Montorfano che domina la pianura del Fondo Toce, il lago Maggiore con Baveno e Verbania; località note per il turismo e per il nome che hanno dato alle pietre da costruzione, quali il granito bianco di Baveno e il verde di Mergozzo. In questo paesaggio s'inserisce il Tecnoparco, con queste pietre si costruisce.

Il Tecnoparco di Aldo Rossi è un complesso architettonico pensato nel tempo: «messo in forma» per mezzo di un percorso personale - tortuoso e denso di insidie - che gli ha fatto coagulare ricerche storiche e temi architettonici, saggi scientifici e scritti di poetica.

*Schema planimetrico.*

*Vista del Centro Servizi.*





Se non è corretto entrare nella cantina dell'enologo per scoprirne i segreti, è tuttavia lecito rileggere e ripercorre quanto Rossi ha scritto e progettato; perché i suoi disegni s'intrecciano agli scritti, le parole alle pietre. Così il progetto per Fiera Catena a Mantova del 1982 rivela il tema del reticolo romano, che informa l'impianto planimetrico del Tecnoparco: un impianto regolare e flessibile, percorso da un «viale centrale, come la *calle mayor*, che conduce al centro servizi e serve i diversi laboratori». Risale ancora al 1982 il progetto per il nuovo Palazzo dei Congressi di Milano, che introduce il tema dell'edificio pubblico assemblato con «pezzi urbani», come la galleria, la torre, le navate, e che ritorna nel centro servizi del Tecnoparco; edificio costituito da «due grandi corpi simmetrici rispetto alla torre centrale che caratterizza sia l'impianto che l'edificio, e che è l'immagine rappresentativa del parco tecnologico». Il fronte principale è definito da un ordine sovrapposto di portali di ferro verniciato, ed è rivestito di lastre di granito bianco di Montorfano. I fianchi sono composti dalle navate che contengono gli uffici e la sala conferenze: un lucernario, in ferro e vetro, è posto a coronamento. Paralleli al centro servizi sorgono i laboratori, composti da una testata, caratterizzata nell'architettura da alcuni decori, e dal capannone vero e proprio, realizzato con elementi prefabbricati in cemento. Il viale d'ingresso è definito da pilastri, alti e massicci, tra i quali s'innestano i capannoni di cemento prefabbricato.

L'intensità compositiva del Tecnoparco non proviene soltanto da molteplici riferimenti; proviene anche dalla biografia di Rossi, che è segnata da alcuni contributi alla storia dell'architettura, e in generale alla cultura. In particolare, nei suoi giovani anni, ha dato un contributo allo studio della architettura lombarda, come ne *Il concetto di tradizione nella architettura neoclassica milanese*. Oppure, più avanti negli anni, quando i suoi scritti sono diventati meno *committed*, ha pubblicato l'*Autobiografia scientifica*, un'affabulazione tra l'architettura e i ricordi d'infanzia. In qualche modo, questi rimandi biografici affiorano dal Tecnoparco lago Maggiore: espressione di una politica industriale precisa, tradotta da un architetto radicato nel solco della migliore cultura lombarda. (Cesare Piva)

Le citazioni provengono dalla relazione di progetto.

## Parco Valle Scrivia Tortona

Il Parco Scientifico Tecnologico e delle Telecomunicazioni in Valle Scrivia (P.S.T.), inserito nell'Area Industriale Attrezzata di Tortona, è una struttura atta ad ospitare aziende innovative e laboratori universitari che svolgono progetti di ricerca e

sviluppo. Il P.S.T., realizzato in due lotti in attuazione di Piano di Insediamento Produttivo ha una Superficie Territoriale di 100.000 m<sup>2</sup>, S.L.P. di 25.150 m<sup>2</sup>, Superfici a parcheggio di 24.900 m<sup>2</sup> e Verde per 49.950 m<sup>2</sup>. Il capitale investito in Lire per il primo lotto, è di circa 13,5 miliardi per opere edili e 11,5 miliardi per impianti/macchinari/attrezzature. Per il secondo lotto l'investimento è di 16,5 miliardi per opere edili, 12 miliardi per impianti/macchinari/attrezzature. Il cantiere del primo lotto è stato avviato nel febbraio 1997 e completato nell'agosto 1998. Il secondo lotto è stato iniziato nel luglio 1999 e si prevede sia concluso nel maggio 2001. Le principali fasi di crescita e sviluppo del Parco sono state gestite dal 1994 al 1996, dal Comitato Promotore del Parco Scientifico Tecnologico e delle Telecomunicazioni in Valle Scrivia, e dal 1996 ad oggi da P.S.T. S.p.A., società di realizzazione e gestione del Parco stesso. La progettazione è stata eseguita da AI Engineering s.r.l. di Torino per il primo lotto e dall'Ufficio Tecnico di P.S.T. S.p.A. per il secondo lotto. Il Parco è costituito da 6 blocchi di edifici di cui uno destinato a Direzione-Centro Servizi-Laboratori Universitari e 5 occupati da laboratori a sviluppo modulare destinati ad aziende innovative. Il blocco direzionale si sviluppa su 2 livelli mentre le altre costruzioni sono a un piano f.t. La mensa di circa 500 m<sup>2</sup> è totalmente rialzata rispetto al resto dei locali. La planivolumetria è caratterizzata da una grande "spina" a verde, attraversata da una roggia elemento unificante, dall'immediata visibilità degli ingressi, dalla separazione dei percorsi veicolari e pedonali, da grandi spazi alberati, a verde ed a parcheggio, tra i blocchi dei fabbricati. Le scelte compositive sono orientate a dare un'immagine tecnologica risolta unitariamente per le diverse attività con soluzioni funzionali-distributive semplici e flessibili, con utilizzo di elementi costruttivi ripetitivi e organizzati in sistema per rispondere alle diverse esigenze (altezze, luci, chiusure, ecc.) dei diversi corpi di fabbrica. (Riccardo Franzero)

## Virtual Reality & Multimedia Park Area ex Fert

La casa cinematografica Fert fu fondata nel 1919 dall'industriale Enrico Fiori, e fu attiva fino ai primi anni '70. Il complesso originario è stato molto rimaneggiato nel tempo e, dopo le demolizioni previste dal progetto di ristrutturazione, non ne sopravvive che la palazzina uffici.

La Città di Torino, proprietaria dell'area, ha presentato un primo progetto finanziato per 15 miliardi con il Docup '94-'96, che prevedeva la realizzazione delle strutture fisiche di un centro di produzione



cine-televisivo, i cui lavori sono iniziati nel giugno 1997. Nella fase di programmazione del Docup '97-'99 la Città ha presentato due progetti diversi: un'evoluzione dell'idea precedente, finalizzata alla realizzazione di un parco multimediale, e una proposta di parco scientifico e tecnologico al Lingotto. Poiché la Regione Piemonte ha deliberato il finanziamento di un solo progetto, la Città ed il Comitato Parco Scientifico e Tecnologico del Lingotto, attraverso l'apporto di consulenti esterni, hanno tentato di unificare le due proposte, giungendo infine alla soluzione di collocare il Laboratorio Realtà Virtuale, originariamente previsto al Lingotto e unica parte del disegno approvata dalla Regione (giugno 1998), sull'area ex Fert.

Le nuove necessità hanno comportato la revisione del progetto di partenza. La palazzina originaria ospita gli uffici della società di promozione, pubblica, e della società di gestione, a maggioranza privata. Le nuove realizzazioni comprendono una manica su tre livelli che ospita la scuola multimediale (articolata prevalentemente in laboratori), gli studi di computer grafica, la sala proiezioni e conferenze, il laboratorio audio. Da questo corpo, attraverso un passaggio aereo, si accede all'edificio dei teatri A (da 1500 m<sup>2</sup>, prevalentemente per riprese cinematografiche) e B (da 700 m<sup>2</sup>, per lo più per uso televisivo), articolati dal volume che ospita camerini, sale trucco, regie. In un ulteriore corpo di fabbrica sono localizzati i teatri C e D, da 200 m<sup>2</sup> ciascuno, con relativi camerini, regie, uffici di produzione, attrezzatura, ristorante. La superficie utile complessiva è di 10000 m<sup>2</sup>, il capitale totale investito 36 miliardi. Il progetto è stato curato, nelle sue fasi successive, dal C.I.T., dal Settore Edifici per la Cultura della Città di Torino, dalla Società Milano Progetti e dalla Società S.F. con la consulenza del Centro Multimediale di Terni.

(Davide Rolfo)

## Recupero dell'edificio '1', complesso ex Concerie Italiane Riunite

Il progetto di recupero dell'edificio '1' delle ex C.I.R. (viale Madonna di Campagna, via Cardinal Massaia) – costruito dalla Società Porcheddu su disegno dell'ingegner U. Rostagno (1916) – è stato elaborato nel corso del 1996 dal C.I.T. (architetti F. Capitani, A. Ciocchetti, G. Oggioni, C.A. Talamona, A. Topi e geometra D. Villata), affiancato dal prof. A. Magnaghi, responsabile delle metodologie progettuali per le scelte architettoniche e co-progettista. La realizzazione, avviata nel giugno del 1997, si è da poco conclusa (30 aprile 2000), ed è stata seguita da funzionari del Comune di Torino (arch. A. Bortolotti, ing. E. Barbirato). Al suo finanziamento

hanno concorso fondi CEE e un mutuo che il Comune di Torino ha contratto con la Cassa Depositi e Prestiti, per un totale di circa 22 miliardi di lire.

La prevista destinazione a 'multimedia park' è stata in corso d'opera superata: a seguito di una convenzione fra il Comune di Torino, il Politecnico e l'azienda Motorola, si insedieranno nell'edificio il Centro Europeo di Ricerca e Sviluppo per la telefonia cellulare Motorola e, in piccola parte, un 'incubator' di aziende attive nei settori delle tecnologie della comunicazione e della produzione multimediale.

Il progetto si è posto l'obiettivo di ricucire, per quanto possibile, un tessuto edilizio compromesso da quel processo di destrutturazione dell'area ex C.I.R. avviato in seguito all'approvazione delle varianti al piano particolareggiato del 1980. Ad una nuova 'galleria' in costruzione metallica attestata sulla lunga manica dell'edificio esistente è stato in tal senso affidato – oltre che il ruolo di atrio e di collegamento fra il piano interrato e i primi tre piani fuori terra dell'edificio – il compito di delimitare una corte interna.

Nell'ambito di una filosofia di progetto tesa a conciliare istanze conservative ed esigenze innovative, si è scelto di recuperare i serramenti in legno ancora esistenti, di intervenire con minime azioni di restauro e di ripristino delle superfici esterne e, d'altra parte, di demolire i corpi scala originari, non adeguati alle attuali normative antincendio. Grande attenzione è stata posta a soddisfare quei principi di flessibilità funzionale e impiantistica che la destinazione d'uso ha posto come prioritari. Sulla copertura sono state collocate, entro un contenitore, tutte le macchine necessarie al funzionamento automatico dell'edificio. L'intervento costituisce uno dei pochi casi di recupero del patrimonio di architettura industriale torinese edificato fra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento e, a fronte delle demolizioni effettuate, in corso o previste su complessi di grandissimo interesse – come le ex O.G.R. –, rappresenta una eccezione rilevante e significativa.

(Maria Luisa Barelli)

Fotografia Bruna Biamino.





## Area Fergat

L'area oggetto dell'intervento di recupero interessa una superficie di circa 13 mila metri quadrati, sulla quale insistevano edifici per complessivi 10 mila metri quadrati circa, in parte oggetto di recupero e in parte da demolire. La demolizione ha interessato un edificio di 3 mila metri quadrati, la cui tipologia e stato di conservazione precludeva ogni possibile riutilizzo. Il progetto di recupero della fabbrica ex Fergat (isolato via Millio, Bobbio, Spalato), dismessa alla fine degli anni Settanta e di proprietà del Comune di Torino dai primi anni Ottanta.

Il progetto ha fruito dei finanziamenti di cui al Regolamento CEE 2081/93.

Il recupero consente di realizzare unità da destinare ad attività economiche-produttive, a servizi per la piccola e media impresa, a servizi di interesse pubblico, oltre ad una vasta area destinata a parcheggio di uso pubblico (circa 130 posti auto). In particolare, sono stati recuperati 8 mila m<sup>2</sup> circa di cui 4500 per attività artigianali produttive, 1500 per attività di servizio alle PMI, 1800 per servizi di interesse pubblico. In collaborazione con l'Accademia albertina di Belle Arti sono stati avviati interventi di "animazione culturale" che hanno portato alla realizzazione di installazioni artistiche interessanti parte delle facciate dell'ex fabbrica dismessa. (Daniela Furin)

*Soggetti promotori:* Società di intervento S.IN.ATEC spa società Finpiemonte in convenzione con Comune di Torino

*Progetto:* ing. Antonino Cavallaro, Studio Engineering System (Torino)

*Strumenti attuativi di pianificazione:* concessione edilizia intestata alla società di intervento

*Investimento complessivo:* 10 miliardi circa; contributi CEE-Regione 4,5 miliardi; autofinanziamento della Società di intervento 5,5 miliardi.

*Cronologia progetto e realizzazione:*

approvazione del progetto da parte della Regione/CEE, ai sensi del Reg. CEE 2081/93, dicembre 1995

approvazione della Convenzione tra Comune di Torino e Sinatec SpA, aprile 1997

bando di assegnazione alle aziende insediande, maggio 1997

bando di gara per il recupero dell'immobile, maggio 1997

contratto d'appalto, 30 giugno 1997

avvio dei lavori, settembre 1997

ultimazione lavori, primo lotto settembre 1999, completamento 2000

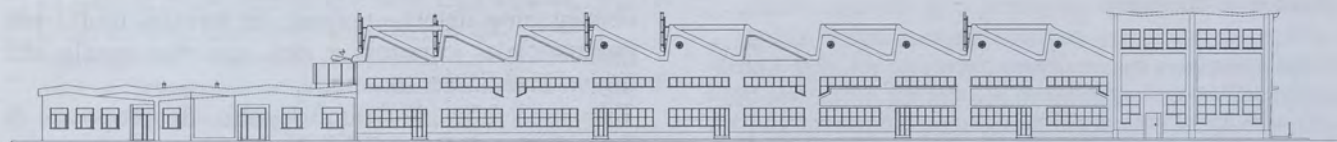
## Area Philips, Alpignano

Lo stabilimento Philips è localizzato nel settore nord-ovest di Alpignano, lungo la SS 24 per la Valle di Susa ed è caratterizzato da un buon grado di accessibilità per la prossimità con il sistema tangenziale autostradale ed in particolare con la direzione ovest per la Francia, attraverso il traforo del Frejus. L'area in esame è inclusa in un distretto industriale che complessivamente misura 180.000 m<sup>2</sup> di ST, così articolati: un primo lotto di 78.000 m<sup>2</sup> costituito dall'area ex Philips; un secondo lotto a sua volta suddiviso in due ambiti di intervento rispettivamente di 82.000 m<sup>2</sup> e 20.000 m<sup>2</sup>. La Philips acquisisce l'intera area alla fine degli anni Sessanta, in coerenza con la tradizionale logica di valorizzazione immobiliare secondo la quale si acquistano terreni in aree periferiche agricole a valori molto bassi e li si trasforma per usi produttivi. Nel 1974 viene approvato il Piano di lottizzazione sul primo lotto di intervento (prospiciente la SS 24) e viene ceduta la rispettiva area per servizi. Mentre il secondo lotto resta in attesa di essere attuato, il PRG 1981 conferma la destinazione produttiva dell'area e ne prescrive l'attuazione mediante Piano esecutivo convenzionato, ai sensi dell'art. 43 della Lur n. 56/1977.

Nel 1992 la Philips decide di cessare l'attività produttiva di lampade e componenti ad Alpignano (ad eccezione del mantenimento di un piccolo reparto per la produzione di lampade tubolari, la Philips Lamps, e che, al 1998, impegna 118 addetti): si apre una stagione di crisi fra l'azienda, il sindacato e l'Amministrazione comunale, quest'ultima intenzionata a tutelare l'economia locale fortemente ancorata a tale attività produttiva. Nel 1993 viene sottoscritto un Protocollo di intesa fra Philips, sindacato ed Amministrazione comunale, con il quale l'azienda si impegna ad intraprendere un programma di azioni finalizzato a favorire l'insediamento, nell'area dello stabilimento, di nuove attività industriali contestualmente all'assorbimento del massimo numero possibile di manodopera in precedenza occupata.

Contemporaneamente il Comune predispone un nuovo PRG in grado di creare nuove condizioni di fattibilità urbanistica per l'operazione di riconversione, riassumibili nella definizione di regole di

*Recupero ex Fergat, prospetto su via Spalato.*





intervento basate sull'istituto della Concessione singola sul lotto già edificato, per favorire la ristrutturazione edilizia delle attività produttive; sul mantenimento dell'attuazione mediante Pec sulla restante parte non ancora edificata del distretto industriale, con contestuale riduzione delle superfici coperte. Nel 1995 l'ambito di 82.000 m<sup>2</sup> del secondo lotto, mai attuato, viene venduto dalla Philips ad un'azienda, la CLN, già localizzata nell'adiacente Comune di Caselette.

La Variante generale al PRG, approvata dalla Regione a luglio 1997, conferma la destinazione industriale per l'area ex Philips ed aggiunge la possibilità di insediare anche funzioni terziarie non direttamente connesse alle attività produttive. Inoltre conferma l'articolazione urbanistica del distretto industriale in due parti: la prima è quella dell'insediamento ex Philips da riconvertire, classificata di categoria Bp; la seconda è quella mai attuata ed ancora da urbanizzare, per la quale il nuovo piano riduce il rapporto di copertura ammissibile e la classifica di categoria Cp. Per i lotti di intervento non urbanizzati e di nuova edificazione il piano prescrive l'attuazione mediante Pec. L'insieme dei due ambiti della seconda parte ha un'estensione di circa 158.000 m<sup>2</sup> di superficie fondiaria: nel primo sono ammessi interventi di ristrutturazione urbanistica, ampliamento e completamento con un rapporto di copertura massimo del 50% ed un indice fondiario non superiore a 0,60 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. Nel secondo ambito è ammessa l'edificazione tramite Pec, con un rapporto di copertura del 25% rispetto alla superficie territoriale ed un indice fondiario non superiore al 40%. Per la riconversione dello stabilimento industriale Philips, nel 1993 è stata costituita la Alpignano Development Corporation srl, una *joint venture* fra Philips Lighting srl e Business Creation Europe (una società olandese specializzata in processi di riconversione industriale). Compito della ADC è stato quello di promuovere la commercializzazione del secondo lotto e degli immobili ristrutturati e di nuova costruzione del primo lotto: in quest'ultimo, per favorire il processo di sostituzione delle imprese, la ADC ha predisposto un piano di incentivi incentrato soprattutto su un'offerta, fino a 50 milioni di lire, per ogni addetto Philips assunto. L'area su cui sorgeva la Philips Lighting si configura oggi come una sorta di "condominio produttivo" ove attualmente si sono insediate 21 aziende che complessivamente occupano 410 addetti (118 dei quali presso la Philips Lamps).

Conseguito l'obiettivo per cui era stata costituita, la Alpignano Development Corporation srl è stata chiusa a fine 1995.

(Carolina Gaiamo)

Il Piano esecutivo convenzionato, approvato nel 1995 e predisposto sull'area già urbanizzata di categoria urbanistica Bp, è costituito da 10 lotti, di cui tre di nuova costruzione ed ha le seguenti caratteristiche dimensionali:

superficie territoriale m<sup>2</sup> 78.064

superficie coperta m<sup>2</sup> 31.059

SLP max m<sup>2</sup> 39.032 di cui 26.524 m<sup>2</sup> già esistenti

Il Piano esecutivo convenzionato sul primo ambito del secondo lotto, approvato nel 1996, ha le seguenti caratteristiche dimensionali:

superficie territoriale m<sup>2</sup> 82.651

superficie fondiaria m<sup>2</sup> 65.775

superficie coperta m<sup>2</sup> 20.662

SLP max m<sup>2</sup> 34.000 di cui m<sup>2</sup> 20.662 già realizzati

aree dismesse per servizi m<sup>2</sup> 16.531

Il Piano esecutivo convenzionato sul secondo ambito del secondo lotto ha una superficie territoriale di 20.000 m<sup>2</sup> ed è stato approvato, da parte dell'Amministrazione comunale, nel mese di febbraio 1999. Le prescrizioni parametriche per la trasformazione dell'area sono coerenti ai contenuti del PRG.

## Programma "Castello di Lucento 2"

Il programma "Castello di Lucento 2" (S.T. complessiva di 172.946 m<sup>2</sup>) comprende una parte dell'ambito di trasformazione 4.15 di PRG, a carattere prevalentemente produttivo (I.T. 0,7 m<sup>2</sup> SLP/m<sup>2</sup> ST).

In particolare interessa la parte di ambito, oggi inutilizzata, già occupata dal "parco rottami" del complesso di impianti siderurgici, ormai dismessi e compresi nella zona di trasformazione "Spina 3".

L'area in questione è quindi disponibile per interventi di trasformazione urbana ed è stata oggetto di una proposta di intervento di reindustrializzazione avanzata dalla proprietà (Cimimontubi, del gruppo IRI). Le indicazioni del Piano Regolatore, orientate alla sostituzione delle attività esistenti, risultano oggi in parte superate: le attività produttive esistenti nella parte sud dell'ambito sono ancora vitali, in particolare la Acciai Speciali Terni, e ciò rende opportuno un adeguamento del piano stesso rivedendo tali indicazioni alla luce della situazione in atto e delle mutate prospettive di sviluppo.

L'esigenza della Civica Amministrazione di rivedere alcuni contenuti di piano si è quindi incontrata con la proposta avanzata dai privati proponenti l'intervento oggetto del programma, che interessa la parte dell'ambito 4.15 non occupata dagli stabilimenti industriali in attività, ed esclude l'area posta a est (complesso storico del Castello di Lucento), di proprietà Teksid, attualmente occupata da attività di tipo terziario-direzionale.

La proposta è stata avanzata autonomamente dalla proprietà, per insediare sull'area libera nuovi insediamenti prevalentemente produttivi, e successivamente si è prospettata una concreta ipotesi di intervento da parte di un Consorzio di piccole e medie imprese intenzionate a localizzarsi nel sito, con la conseguente determinazione, in termini molto più puntuali, dei caratteri e del mix funzionale del nuovo insediamento.

Tale area era già stata oggetto di proposta di Programma di Riqualificazione Urbana, più ampio,



presentato nel 1996, non giunto in tempo utile (31/12/98) alla firma dell'Accordo di Programma.

In fase di formazione del programma la Città aveva anche avanzato una richiesta di finanziamento delle urbanizzazioni necessarie all'insediamento, aderendo al programma di iniziativa comunitaria Resider II, richiesta ammessa dalla Regione Piemonte per un importo pari a circa 4,4 miliardi.

In tale fase è emersa la necessità di consentire da un lato l'attuazione degli interventi edilizi previsti dal programma a condizioni tali da non pregiudicare la permanenza e l'adeguamento funzionale delle attività produttive adiacenti (in particolare l'impianto della AST), dall'altro di ricercare condizioni di fattibilità per l'intervento di reindustrializzazione più attente al quadro ambientale circostante.

La Civica Amministrazione ha quindi avviato una serie di verifiche di compatibilità urbanistica e ambientale, che si sono concluse con la definizione di alcuni criteri di impostazione fatti propri dal programma e di alcune prescrizioni ambientali contenute nello stesso.

In particolare sono stati condotti uno studio sulle condizioni ambientali esistenti sotto il profilo acustico, finalizzato a definire le condizioni di fattibilità dell'intervento per garantire gli obiettivi di cui sopra ed uno studio di carattere più generale sull'inserimento ambientale dell'insediamento nel contesto urbano, condotto dalla soc. Environment Park.

Rispetto alle indicazioni del PRG è stato soppresso l'intero prolungamento di corso Lombardia fino a corso Regina e per quanto concerne la restante parte dell'ambito 4.15 non oggetto di programma è in corso di elaborazione una specifica variante al Piano regolatore finalizzata a confermare la destinazione produttiva agli impianti esistenti prospicienti corso Regina.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*

Il programma viene assunto dal PRG come una nuova Zona di Trasformazione Urbana, i cui contenuti tecnici sono i seguenti: Superficie territoriale: m<sup>2</sup> 172.946; SLP in programma: m<sup>2</sup> 72.350 (max), così articolata: attività produttive (max) 50.800 m<sup>2</sup>; commercio all'ingrosso (max) 16.000 m<sup>2</sup>; attività terziarie, di servizio e ricettive (max) 5.700 m<sup>2</sup>.

Le aree per servizi pubblici ammontano a m<sup>2</sup> 57.486 (33% della S.T.) contro un fabbisogno proprio massimo di 22.440 m<sup>2</sup> circa; viene garantita in tal modo la disponibilità di aree per servizi aggiuntivi per circa 35.046 m<sup>2</sup> (circa il 20% della S.T.).

Il costo delle opere di bonifica ambientale e delle opere di preurbanizzazione e urbanizzazione previste dal programma è pari a L. 13.996.800.000 (I.V.A. compresa).

Le opere di bonifica ambientale sono finanziate esclusivamente con risorse aggiuntive private a carico del soggetto attuatore, pari presuntivamente a L. 1.434.000.000.

Le opere di preurbanizzazione e urbanizzazione sono realizzate con le risorse finanziarie di seguito indicate:

finanziamento Comunitario RESIDER II L. 4.432.800.000;  
oneri di urbanizzazione primaria L. 5.269.000.000; oneri di urbanizzazione secondaria L. 1.345.000.000;  
risorse private L. 1.516.000.000.

## Centro polifunzionale Iveco in corso Giulio Cesare

Il Centro polifunzionale Iveco costituisce un esperimento di nuova relazione urbana fra il grande comprensorio industriale di appartenenza ed il successivo tessuto residenziale ad esso circostante.

Questo nuovo edificio, proponendosi al pubblico con una forma lineare disegnata lungo il perimetro del lotto, intende calibrare in fase postuma la tipica percezione dell'industria dalla città attraverso un sistema funzionalmente vivace caratterizzato da elementi architettonici in sequenza basati su trasparenza, scala umana ed integrazione con l'ambiente naturale.

Al di là della funzione propria del centro, l'intero insieme è stato pensato come entità in grado di stemperare il confronto stridente fra la fabbrica, tanto cruda quanto compiaciuta nel suo funzionalismo formale, ed il successivo materializzarsi dell'intorno cittadino che in modo inappropriato ha costituito per anni il recinto urbanistico del comprensorio Iveco lungo corso Giulio Cesare.

L'organizzazione planimetrica del nuovo complesso, quindi, permette all'edificio di operare come elemento tramite seguendo due tratti rettilinei paralleli ai corsi collegati da un arco di circonferenza. All'interno di questo insieme lineare, l'intero sistema è in grado di ospitare le funzioni Iveco rivolte al cliente quali il "training school" europeo accompagnato dalle officine di sperimentazione, dal "call center" e dal centro di produzione per le pubblicazioni tecniche.

Queste diverse destinazioni, tutte ad alta vocazione tecnologica, sono ospitate in spazi architettonici formalmente differenti: fra di essi troviamo il grande volume vetrato curvo affacciato alla città ed adibito al training specifico sui veicoli; tale spazio è protetto dal vasto portico frontale e, al piano mezzanino, è accompagnato dai volumi per aule, uffici, call center.

Gli altri spazi funzionali e le officine sono collocate nei seminterrati che, impiegando il dislivello naturalmente esistente fra il corso e l'interno industriale, fruiscono, a questo livello, di collegamenti funzionali ed accessi.

Intendendo, inoltre, limitare le barriere visive fra funzioni interne e città, particolare enfasi è stata data alla trasparenza delle facciate; la protezione solare dei grandi volumi vetrati è stata ottenuta adottando vasti frangisole e porticati accuratamente dimensionati per evitare abbagliamento durante le ore di lavoro dei tecnici.

L'edificio, nato in modo sinergico all'interno di una grande società di ingegneria, tiene conto delle molteplici implicazioni formali scaturite da scelte di tipo impiantistico, costruttivo e di contenimento dei costi. Gli sforzi di tutti, in questo caso, si sono diretti verso una logica di ottimizzazione dell'impegno



economico in relazione ad immagine, funzionalità dell'opera e sua spazialità contestuale.

Anche l'ambiente naturale, infine, è parte integrante del sistema: il percorso pedonale esterno che, al di sotto di una lunga parete a portico, conduce dal parcheggio agli ingressi principali, è circondato da prato e piante; lo stesso avviene sul fronte verso strada e lungo le gradonature che raccordano i prospetti al terreno nel senso della loro lunghezza. (Marco Visconti)

*Progetto:* Fiat Engineering

*Direzione progettuale:* dott. ing. Giuseppe De Martini Ugolotti

*Progettazione architettonica:* arch. Marco Visconti con arch. Gabriella Conti

*Consulenza architettonica:* professori Roberto Gabetti e Aimaro Oreglia d'Isola

*Bioclimatica:* prof. Brian Carter con prof. Ali Malkawi, University of Michigan

*Superficie coperta:* 5900 m<sup>2</sup>

*Superficie lorda di pavimento:* 9300 m<sup>2</sup>

*Cronologia intervento:* Progetto 1998-1999, Costruzione 1999-2000

## Il Piano per le aree di insediamento produttivo della Città di Collegno

Il Piano per le aree di insediamento produttivo, redatto dagli architetti Paolo Derossi, Marina Massimello, Liliana Patriarca e Simonetta Venosta, si inserisce all'interno del programma generale di rilancio dell'economia collegnese e costituisce variante in anticipazione di piano, assunta integralmente all'interno del nuovo strumento di recente adozione. Il piano, localizzato lungo la strada statale 24, attrae a sé, non solo nuove attività produttive, ma anche le imprese storicamente insediate in tessuto urbano con necessità di rilocalizzazione. Il PIP è stato rinominato *la città dell'industria*, alludendo alla complessità funzionale-relazionale che ne caratterizza la definizione progettuale e il modello organizzativo. La vasta dotazione di spazi pubblici e di attività di servizio alla città e alle imprese garantisce un elevato livello di fruibilità dell'area, entro cui si dispongono attività produttive e terziarie diversificate. Sono queste le condizioni che hanno reso possibile l'attivazione dei finanziamenti previsti dal Documento Unico di Programmazione 1997/99.

Tutti gli interventi di tipo pubblico sono stati oggetto di concorso internazionale per affidamento di incarico di progettazione e i cantieri hanno già preso avvio; nel frattempo, l'Amministrazione sta ultimando le procedure di assegnazione dei lotti fondiari alle imprese individuate mediante apposito bando di selezione e sta contestualmente definendo lo statuto della società di gestione del PIP.

(Marina Massimello)

Progetto di un edificio pluripiano a servizi, di un centro di formazione, di un giardino d'infanzia e di sistemazione di strade, piazze, parcheggi e aree verdi, redatto dagli architetti Flavio Bruna, Paolo Mellano e Giorgio Ricci D'Andonno:

Importo lavori, comprensivo IVA e spese tecniche:

L. 9.542.848.266

Finanziamento Misura 5.2 "Centri e strutture di servizio comune": L. 2.353.098.720

Superficie urbanizzata: 4.890 m<sup>2</sup>

Superficie lorda di pavimento: 2.920 m<sup>2</sup>

Progetto di edificio a torre – sede di uffici del consorzio – e di edificio da adibirsi a mensa, redatto dagli architetti Carlo Bagnasacco, Enrico Finotti, Vanja Frlan e Maarten Jansen:

Importo Lavori, comprensivo IVA e spese tecniche:

L. 13.698.169.855

Finanziamento Misura 5.1b "Creazione e sviluppo di aree attrezzate e industriali": L. 7.983.861.467

Superficie lorda di pavimento: 1300 m<sup>2</sup>

## Poli Integrati di Sviluppo

I Poli Integrati di Sviluppo (P.I.S.) fanno parte delle strategie d'intervento della Regione Piemonte dirette alla riqualificazione delle attività produttive su scala territoriale attraverso la promozione di nuove opportunità per l'insediamento industriale. I P.I.S., realizzati tramite Piani di Insediamento Produttivo, trovano spazio su aree di ingenti dimensioni dotate di opere di urbanizzazione primaria e secondaria, e si caratterizzano, rispetto alle più comuni aree industriali attrezzate, per l'esistenza di strutture di supporto gestionale ed operativo alle aziende. Tali strutture, denominate Centri Servizi, sono destinate all'erogazione di servizi per le persone, come spazi ricettivi, banche o esercizi commerciali, e di servizi rivolti alla produzione, quali scali merci e impianti tecnici quali impianti di cogenerazione, stoccaggio, raccolta rifiuti industriali. È prevista la nascita di cinque P.I.S. (Torino-Aeroporto, Moncalieri, Chivasso, Pinerolo, Settimo Torinese) più uno di completamento (Avigliana). Con il Regolamento CEE 2081/93, la Regione Piemonte ha introdotto la linea "azione 5.1 – Poli Integrati di Sviluppo" per l'insediamento di attività economiche e produttive, supportate da finanziamenti dell'Unione Europea. Le urbanizzazioni sono iniziate nel giugno 1997 e ultimate nel giugno 1999, consentendo i primi insediamenti nello stesso anno. Le S.p.A. nate per l'attuazione del singolo P.I.S., hanno il compito di gestione di tutte le fasi funzionali all'insediamento produttivo. Nel maggio 1998 Regione Piemonte, Finpiemonte S.p.A. e le Società di Intervento di Finpiemonte (tra le quali le Società di gestione dei P.I.S.) hanno costituito l'Associazione per il Coordinamento degli Insediamenti Economici e Produttivi in Piemonte (A.C.I.E.P.). L'associazione ha tra i suoi obiettivi



la migliore pianificazione degli interventi sul territorio, l'ottimale utilizzo delle risorse regionali e comunitarie, il coordinamento per la soluzione delle comuni problematiche, la promozione e lo sviluppo di politiche congiunte di marketing. Il P.I.S. Torino-Aeroporto, rivolto in particolare ad imprese operanti nel settore delle alte tecnologie, dell'aeronautica, della logistica e dei trasporti, presenta una zona produttiva adiacente alla pista aeroportuale, connessa alle attività del trasporto aereo merci e comprendente un piazzale di stazionamento delle aeromobili ed un nuovo edificio Cargo. È caratterizzata da flessibilità dei lotti, per fabbricati singoli o aggregati. Il centro servizi, è connesso alle attività produttive e terziarie dell'area e dell'aeroporto. Il P.I.S. Moncalieri, su progetto di Giugiaro Design, rientra nell'ampliamento della zona industriale Vadò. È prevista la costruzione di capannoni tipo e di edifici del terziario con soluzioni architettoniche studiate ad hoc e con dotazione di servizi logistici e telematici d'avanguardia. È inoltre dotato di pista per eliporto. Il progetto del P.I.S. Chivasso, vicino all'aeroporto di Torino Caselle, prevede una zona produttiva ed una zona ad uso centro servizi. I criteri di progetto garantiscono diversa dimensione dei lotti edificabili, flessibilità d'uso dei singoli lotti (per fabbricati singoli o in aggregazione) dotazione di spazi per la movimentazione. Il progetto del P.I.S. Pinerolo, localizzato in prossimità dell'autostrada amplia insediamenti preesistenti ed attualmente è in fase di completamento: prevede una zona produttiva ed una zona destinata a centro direzionale con strutture comuni. Il P.I.S. di Settimo Torinese, direttamente promosso dall'Amministrazione comunale, è ubicato in vicinanza della rete autostradale: attualmente sono state individuate le aree a verde e parcheggio ed in corso di assegnazione i lotti produttivi. L'amministrazione valuterà l'opportunità di individuare aree a servizi tramite adozione di Variante al Piano Regolatore. Il progetto per il P.I.S. di Avigliana, localizzato in un'area posta tra i Comuni di Avigliana e Sant'Ambrogio, prevede di individuare lotti di dimensioni diverse, tali da consentire anche insediamenti industriali di media dimensione in un'area attrezzata di forte integrazione.

(Riccardo Franzero)

Il P.I.S. Torino-Aeroporto ha Sup. Territoriale di 285.000 m<sup>2</sup> e Sup. Fondiaria Edificabile di 170.000 m<sup>2</sup>. Il P.I.S. MONTEPO-Moncalieri ha Sup. Territoriale esistente di 1.000.000 di m<sup>2</sup> (e 615.000 m<sup>2</sup> in ampliamento), Sup. Fondiaria Edificabile di circa 400.000 m<sup>2</sup>. Il P.I.S. Chivasso ha Sup. Territoriale di 650.000 m<sup>2</sup> e Sup. Fondiaria Edificabile di 435.000 m<sup>2</sup>. Il P.I.S. Pinerolo ha Sup. Territoriale di 390.000 m<sup>2</sup> e Sup. Fondiaria Edificabile di 173.000 m<sup>2</sup> per il primo lotto. Il P.I.S. di Settimo Torinese ha Sup. Territoriale di 720.000 m<sup>2</sup>, Sup. Fondiaria Edificabile di 296.000 m<sup>2</sup> e Area boschiva di 150.000 m<sup>2</sup>.

## Patto Territoriale area Torino-Ovest

Nel corso del 1996, i nove Comuni della cosiddetta area ovest di Torino (Alpignano, Collegno, Druento, Grugliasco, Pianezza, Rivoli, Rosta, Venaria e Villarbasse), con la partecipazione della Provincia di Torino, iniziano un confronto volto all'avvio di una collaborazione permanente orientata a promuovere lo sviluppo di una logica di area vasta.

Un primo "Protocollo d'intesa per lo sviluppo economico dell'area Ovest di Torino" individua i settori prioritari del lavoro comune: urbanistica e semplificazione del contesto amministrativo; politiche attive del lavoro ed iniziative a sostegno delle imprese; tutela e salvaguardia dell'ambiente; promozione turistica del territorio; attività di marketing territoriale.

La successiva attivazione di un programma di ricerca, finalizzato a promuovere il coinvolgimento di soggetti pubblici e privati e a definire un documento di analisi e di indirizzo delle politiche di sviluppo locale, consente di porre le basi per la costituzione di un "Patto Territoriale" da realizzare anche secondo gli obiettivi dichiarati da normative di settore nel frattempo emanate.

Gli esiti della ricerca confluiscono all'interno del "Protocollo d'intesa del Patto Territoriale della zona ovest di Torino", sottoscritto dai Sindaci dei Comuni aderenti, dall'Amministrazione Provinciale di Torino, da sedici rappresentanti di forze sociali (Unione Industriale, A.M.M.A., A.P.I., C.N.A., Confartigianato, Coldiretti, Lega delle Cooperative, Confcooperative, Confesercenti, A.S.C.O.M., C.G.I.L., C.I.S.L., U.I.L., A.R.C.I., A.C.L.I. e A.P.T.) e da cinque rappresentanti di autonomie funzionali (A.R.P.A., Camera di Commercio, I.N.A.I.L., I.N.P.S. e Agenzia per l'Impiego del Piemonte).

La seconda fase del progetto, finalizzata alla definizione dei contenuti del Patto Territoriale, procede a individuare gli interventi infrastrutturali, le azioni concertate tra gli attori locali a sostegno dello sviluppo economico e le proposte di investimento dei soggetti privati, al fine di richiederne il finanziamento a valere sui fondi C.I.P.E.

Sulla scorta della raccolta delle proposte progettuali di investimento produttivo privato, il Tavolo della Concertazione, coordinato dal Comune di Collegno in qualità soggetto capofila, approva il "Bando per la presentazione e valutazione dei progetti di investimento produttivo privato", attraverso il quale selezionare i progetti e gli interventi infrastrutturali da inviare alla banca concessionaria; successivamente si approva il "Bando per la presentazione delle richieste di agevolazione agli investimenti delle imprese", con scadenza prevista per il 6 dicembre 1999.

Le valutazioni della commissione tecnica hanno consentito di individuare le proposte in possesso



degli elementi essenziali e di assegnare a ognuna di esse il relativo punteggio in base ai criteri previsti dal bando.

Nel corso del dicembre 1999 la commissione, formulando la bozza conclusiva dell'elenco dei progetti produttivi da presentare per l'istruttoria, ha determinato gli importi complessivi ammissibili alla richiesta di finanziamento e specificatamente:

- progetti di investimento produttivo:  
L. 94.439.350.000 - riserve incluse
- progetti di iniziative infrastrutturali:  
L. 25.560.650.000 - riserve incluse

La successiva delibera CIPE 2000 decide di destinare ai Patti specializzati in agricoltura e pesca da realizzarsi nelle aree del Centro Nord la somma di L. 75 miliardi; considerato che questa nuova disposizione consente di ricalcolare le agevolazioni richieste dagli imprenditori agricoli secondo parametri più favorevoli e di ammettere le richieste precedentemente escluse per carenza fondi, si decide, in presenza di fondi certi, di partecipare al nuovo bando specializzato con i progetti di investimento produttivo presentati in agricoltura al precedente bando, consentendo con ciò la contestuale riammissione di progetti presentati negli altri settori e collocati in riserva.

La commissione regionale preposta a verificare i progetti ammissibili e finanziabili sta ora predisponendo l'istruttoria del Patto Territoriale dei Comuni della Zona Ovest e del Patto Territoriale specializzato in agricoltura.

(Marina Massimello)

## Patto Territoriale area Torino-Sud

*Da pubblicazione divulgativa "Un territorio progetta il suo futuro" a cura del Patto Territoriale area Torino Sud*

### *Promotori:*

I Comuni di Baldissero, Cambiano, Candiolo, Carignano, Carmagnola, Castagnole Piemonte, Chieri, La Loggia, Lombriasco, Moncalieri, Nichelino, Osasio, Pancalieri, Pecetto, Pino Torinese, Piobesi, Poirino, Pralormo, Riva di Chieri, Santena, Trofarello, Villastellone, Vinovo e Provincia di Torino.

Gli Enti Unione Industriale, Finpiemonte, Camera Commercio Industria, Agricoltura, CNA, API, Confesercenti, Conf. Italiana Agricoltori, Coldiretti, Ascom, Conf. Coop., Lega, CGIL, CISL, UIL, I.T.P., Artigianato C.A.S.A., Unione Agricoltori, A.S.L. 8, Istituti Finanziari e di Credito

*Soggetto responsabile:* Comune di Moncalieri

### *Lo sviluppo e gli obiettivi del patto*

Il Patto Territoriale per l'Area Torino Sud riguarda il territorio di 24 Comuni della zona Sud della A.M.T. di Torino per una superficie di 626 km<sup>2</sup>

(9,15 % del totale del territorio provinciale, circa il 20% del territorio non montano). Si estende dai confini della città di Torino ai confini delle Province di Cuneo e di Asti.

Il Patto si articola in cinque ambiti territoriali e socio-economici omogenei:

La fascia urbanizzata costituita dall'agglomerato urbano unitario di Nichelino e Moncalieri

La fascia a prevalente destinazione produttiva coincidente con le direttrici di sviluppo Sud

La fascia esterna a prevalente destinazione agricola

La fascia collinare

L'area di Stupinigi, caratterizzata dal Bosco di Stupinigi

### *Interventi infrastrutturali*

Gli Enti locali e la Provincia presentano complessivamente all'interno del Patto Territoriale 17 progetti infrastrutturali tutti corredati almeno di progetto preliminare per un investimento complessivo di lire 69.405.000.000.

Il contributo richiesto a valere sul Patto Territoriale ammonta ad un finanziamento complessivo di lire 31.348.000.000.

Gli Enti locali si impegnano a finanziare con mezzi propri circa 38 miliardi di opere, pari al 55% dell'investimento complessivo previsto.

Gli interventi sono distribuiti nelle cinque sub-zone individuate negli studi preliminari del Patto e servono gran parte delle aree industriali esistenti e previste.

Parte degli interventi consiste in opere di urbanizzazione interne alle aree industriali, altre riguardano l'adeguamento e razionalizzazione di direttrici viarie di accesso e di distribuzione a più insediamenti produttivi. Due interventi riguardano la realizzazione di arterie strategiche a servizio dei bacini industriali di Chieri e di Moncalieri-Trofarello-Santena.

Un intervento infrastrutturale (recupero area ex Foro Boario di Moncalieri per mercato produttori agricoli) è a servizio diretto degli imprenditori agricoli.

### *Gli interventi integrati*

Il Patto è la prima proposta di un progetto integrato di sviluppo locale avanzata dai soggetti che hanno costituito il tavolo di Concertazione: a queste seguiranno altri progetti di sviluppo e di crescita frutto di ulteriori percorsi di concertazione locale.

A questo scopo la fase di istruzione del Patto Territoriale ha visto l'emissione di un apposito bando denominato "Concorso per idee e proposte progettuali di sviluppo locale nei diversi settori identificati dal documento programmatico del Patto" attraverso il quale sono stati invitati gli attori pubblici e privati locali a presentare iniziative compatibili con i progetti di sviluppo definiti. Sono stati formalizzati 37 progetti suddivisi.

### *Gli interventi produttivi*

Le proposte presentate, sono state selezionate per la



fase di istruttoria bancaria, sino al completo uso delle risorse disponibili, individuando 83 proposte ammissibili per il settore agricoltura, pari a circa il 30% di quelle presentate, e 90 proposte ammissibili per gli altri settori, pari al 60% circa di quelle presentate.

In conclusione le somme totali, oggetto di richiesta di finanziamento, distinte per tipologia risultano essere:

imprese agricole 17,5 mld

imprese non agricole 71,8 mld

progetti infrastrutturali 31,3 mld

Sono stati presentati complessivamente 386 progetti per un ammontare di 644,24 miliardi di investimenti.

## Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio "2010 Plan"

Il PRUSST (ex D.M. 8 ott. 1998) "2010 Plan" assume come "area di attenzione" il quadrante nord-est della conurbazione torinese (prima cintura dell'area metropolitana) e di competenza amministrativa dei Comuni di Torino, Borgaro e Settimo Torinese.

La trama territoriale del settore nord-est della conurbazione è caratterizzata da una costellazione di comuni di piccole dimensioni appoggiati sulla rete radiocentrica della viabilità primaria, originari presidi rurali (*ricetti*) di pianura oltre la barriera fluviale, ad economia prevalentemente rurale fino agli anni '50 ed oggi a carattere essenzialmente residenziale. Essi, negli ultimi trent'anni, dopo l'esplosione degli anni '50, hanno pressochè triplicato la propria popolazione. Fa eccezione il Comune di Settimo, già presidio di attività manifatturiere nel 1800, che per effetto dell'ubicazione su flussi di traffico di interesse nazionale e di contiguità a grandi poli industriali torinesi (Fiat, Pirelli), ha visto la maggiore espansione negli anni 50-60.

Lo sviluppo demografico è stato accompagnato da insediamenti di piccole attività produttive, in pochi casi in comprensori industriali e, più spesso, diffuse a caso in territorio agricolo, particolarmente nel territorio di Leini.

L'area è segnata da infrastrutture esistenti a forte impatto ambientale tra le quali: l'aeroporto, tre linee ferroviarie di cui una internazionale, due autostrade, il sistema autostradale tangenziale, due superstrade, numerosi elettrodotti ad alta tensione, una discarica RSU di notevoli proporzioni, un depuratore delle acque di servizio metropolitano.

Al quadro infrastrutturale esistente si aggiungeranno nel prossimo futuro: la linea T.A.C., il potenziamento ferroviario, il raddoppio del depuratore, la seconda pista aeroportuale, la viabilità di alleggerimento (*radiale est*) del sistema tangenziale.

Il processo di infrastrutturazione avvenuto, ed in particolare la rete di viabilità, ha lasciato i segni nel territorio, con diverse cave di prestito oggi abbandonate.

Dal punto di vista agricolo l'area, di buona fertilità ed irrigua, è oggi oggetto di monoculture a tappeto (mais e granella), ad alta meccanizzazione, con conseguente desertificazione di avifauna, inquinamento idrico e peggioramento delle condizioni di stabilità idraulica, divenuto evidente con l'alluvione del 1994. Restano abbandonati nel territorio gli antichi centri aziendali, taluni di considerevole pregio architettonico.

L'area, in ragione delle caratteristiche di altissima accessibilità territoriale e della immediata contiguità al polo metropolitano, è oggetto da tempo di pressioni insediative che trovano punti di forza nell'assetto fondiario e nel valore agricolo marginale.

I Comuni competenti per territorio hanno impostato politiche di assetto non coordinate: in alcuni casi essenzialmente dirette alla salvaguardia e valorizzazione ambientale o di riordino delle funzioni territoriali, secondo le direttive dei piani territoriali di livello superiore.

Torino e Borgaro hanno impostato sulle aree di confine politiche di potenziamento dell'armatura del verde metropolitano; Settimo politiche di specializzazione produttiva.

Nel quadro delineato il progetto si occupa dei problemi di margine tra sistemi insediativi (area nord-est della Città di Torino ed i Comuni confinanti di Borgaro e Settimo Torinese) nel più complessivo scenario di problemi, progetti e grandi interventi infrastrutturali in cui va concretizzandosi l'evoluzione del sistema metropolitano, ed ha per obiettivo l'avvio di politiche operative complesse: 1) sul recupero ambientale, 2) sulla mobilità, 3) sulla diffusione della centralità, 4) sul governo dello sviluppo.

Il progetto costituisce un caso, assai raro nell'area metropolitana, di volontario coordinamento intercomunale di politiche territoriali non banali, sia di pianificazione che di spesa, in un quadro di interventi pubblici e privati di grande impegno.

Il progetto comporta investimenti per circa 930 mld. di cui il 73% ca. costituito da risorse private garantite. Nell'agosto '99 è stata sottoscritta l'intesa tra i Comuni di Torino, Borgaro e Settimo per l'attuazione del progetto, con investimenti congiunti per ca. 38 mld, di cui 30 a carico della Città di Torino, per investimenti all'esterno del proprio territorio. Il progetto conta su fondi strutturali europei per ca. 90 mld.

I contenuti specifici del progetto sono essenzialmente:

a) la realizzazione del Parco Intercomunale di Connessione (denominato "Tangenziale Verde") dei tre parchi regionali (il parco della Mandria ed il



Parco del Po), di collegamento dei fiumi Stura e Po, con i seguenti esiti:

- la realizzazione di un corridoio ecologico di valenza territoriale;
- la riambientazione del sistema autostradale di cesura e contenimento dell'impatto fonico-visivo;
- la rinaturalizzazione delle aree interstiziali;
- il sostanziale rafforzamento del telaio verde disponibile alla fruizione collettiva.

Il parco ha un'estensione di ca. 680 ha., con uno sviluppo lineare di 9 km., la disponibilità alla fruizione pubblica di ca. 500 ha. (di cui 375 ha. acquisiti con procedure esproprie).

La fruizione pubblica è sostenuta da ca. 40 chilometri di piste ciclo-pedonali e da "luoghi" di centralità territoriale costituiti da attrezzature ludico-sportive (lungo la sponda della Stura), da attrezzature ricettive e plurifunzionali (riuso del Castello di S. Cristina) integrate da lago artificiale (recupero di area di cava), da attrezzature specializzate per la cura della salute (in Settimo Torinese).

L'attuazione del piano e delle attrezzature connesse comporta investimenti per ca. 150 mld. di cui 84 ca. di risorse pubbliche.

La fattibilità ed accettabilità sociale ha comportato l'individuazione alternativa di aree di sostegno alla rilocalizzazione di attività esistenti e di localizzazione di nuove attività di piccola e media industria.

b) La concreta attuazione di significativo tratto dell'istituto Parco Regionale del Po, per ca. 350 ha., con la rinaturalizzazione delle sponde fluviali, il recupero ambientale di bacini di cava, interventi di riforestazione e la costituzione di piste ciclo pedonali e di aree attrezzate.

L'intervento comporta investimenti per ca. 15 mld. L'intervento è proposto d'intesa con l'Ente

Regionale Parco Fluviale del Po Torinese e con il Comune di Brandizzo, ed a loro carico.

c) La specializzazione del settore Est compreso tra i fasci infrastrutturali autostradali e ferroviari, quale area di sostegno all'armatura produttiva metropolitana, ivi comprese le aree di localizzazione alternativa di attività produttive in ambito del Parco Intermodale.

L'intervento comporta investimenti per L. 120 mld. ca. con risorse interamente private.

d) la realizzazione, nel comune di Settimo, di nuove centralità urbane sostenute da nodi di accessibilità intermodale: la Porta Ovest, con attività principalmente di terziario privato, al margine della Città di Torino, nel baricentro di distretti produttivi; la Porta Nord, di riuso di grande impianto produttivo dismesso, con attività essenzialmente di servizio pubblico, all'attestamento di ferrovia metropolitana, dedicata ad intercettare la domanda proveniente dal settore Nord-Est della Provincia di istruzione secondaria superiore, attrezzature sportive di rango e di terziario di servizio.

Gli investimenti necessari ammontano a ca. L. 85 mld., di cui il 32% proveniente da risorse private. Le due "porte", insieme alle occasioni di centralità e di grandi servizi di sostegno alla fruizione collettiva del parco "Tangenziale Verde", danno corpo alle politiche di rivitalizzazione delle aree periferiche in ambito metropolitano, basate sulla diffusione di occasioni di centralità.

(Giuseppe Piazza, Giovanni Serra)

Il progetto è stato presentato il 27 agosto 1999 e si è classificato al secondo posto della graduatoria nazionale.

Il protocollo d'intesa è stato siglato il 24 novembre 2000. Promotore Comune di Settimo

Studio di prefattibilità, dettaglio dell'ambito di intervento A.





## Ampliamento Centro Commerciale Auchan

L'intervento ha determinato la demolizione di parte del vecchio insediamento industriale della Snia. Il corpo di fabbrica dello Stabile commerciale è stato così ampliato secondo le indicazioni del Piano Regolatore (ma in misura minore) verso corso Giulio Cesare. Il nuovo stabile presenta nuovamente due ingressi "a torrione" che funzionano da collegamento verticale e segnalano la presenza dell'attività commerciale verso corso Giulio Cesare. Di fronte è stato ricavato lo spazio per l'ampliamento del parcheggio esistente (come prescriveva il Piano). Tale espansione è stata possibile perché programmata e approvata prima della Legge Regionale che bloccava la formazione di nuovi Grandi Magazzini. Nell'area che affianca Auchan su corso Romania sorge un nuovo grande parcheggio. Tale area precedentemente ad uso industriale ed appartenente alla Michelin è stata preventivamente liberata dallo stabile industriale della Snia che lo occupava per la maggior parte e passata al Gruppo Rinascente. Sulla stessa area si trova la Torre dell'insediamento Snia che è stata mantenuta come segno forte di riconoscibilità del luogo. (Davide Derossi)

*Soggetti promotori:* Società Rio Auchan S.p.A.- Gruppo Rinascente

*Progettista:* arch. Carlo Liveriero e Direzione Tecnica Rinascente. Collaboratori dello Studio Liveriero: arch. Paola Egardi, arch. Ines Zivkovic

*Realizzazione:* Borini Costruzioni S.p.A.

*Strumenti attuativi di pianificazione:* PEC. + autorizzazioni commerciali + concessioni

*Dimensione intervento:* ~11.000 m<sup>2</sup> di SLP

*Capitale investito:* 30 miliardi plus

*Cronologia progetto e realizzazione:*

1° Convenzione del PEC stipulata il 15.07.1986

1° Concessione edilizia n° 132 del 27.05.1988

Licenza di occupazione (agibilità) del 10.11.1989

2° PEC stipulato il 18.12.1992

Progetto di sistemazione aree esterne del 14.09.1993

Richiesta del parere preventivo all'Assessorato al Commercio della Regione Piemonte del 24.03.1994

Integrazione al PEC con tavole trasmesse alla Regione Piemonte il 04.12.1995

Concessione edilizia ampliamento fabbricato n° 6/96 del 25.01.1996

Concessione edilizia per opere esterne n° 945/96 del 27.12.1996

Denuncia inizio lavori di ampliamento del 10.01.1997

Licenza di agibilità n° 83/2000 del 12.06.2000

L'ampliamento del centro commerciale è così distribuito:  
al piano terra: vendita m<sup>2</sup> 1790 (complessivi 8990), riserva m<sup>2</sup> 3560 (complessivi 10000), negozi m<sup>2</sup> 1360, paracommerciale m<sup>2</sup> 480, hall e atrio m<sup>2</sup> 660, corridoi, U.S. m<sup>2</sup> 330, scale e w.c. m<sup>2</sup> 160  
al piano primo: uffici m<sup>2</sup> 780; depositi e w.c. m<sup>2</sup> 220, disimpegni m<sup>2</sup> 200

*Scheda tecnica fornita da Carlo Liveriero*

## Programma di Riqualficazione Urbana "Mercato Comunale Abbigliamento III"

Il Programma di Riqualficazione Urbana che riguarda il mercato comunale dell'abbigliamento III si colloca nell'area di Porta Palazzo (Piazza della Repubblica), ai margini del centro storico della Città. La Piazza della Repubblica, dove si colloca il mercato dell'abbigliamento, si pone come elemento di cerniera tra la città romana e la zona storico-ambientale Borgo Dora e presenta un elevato valore storico e simbolico per la città, oltre a costituire la sede mercatale di maggiore importanza a livello metropolitano.

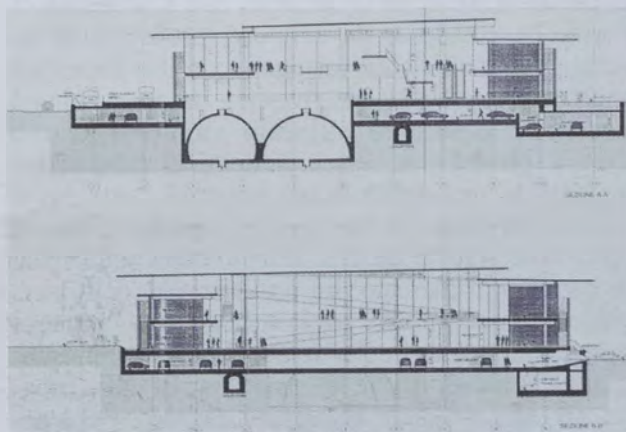
L'area presenta un elevato degrado, sia per le condizioni in cui si svolgono le attività commerciali in sede fissa e in forma ambulante, sia per le caratteristiche del tessuto sociale, che qui si è profondamente modificato negli ultimi anni accogliendo nuove etnie.

Proprio per la specificità funzionale dei luoghi e per l'elevato valore storico architettonico della piazza e del suo intorno, la Città ha ritenuto di avviare una serie di iniziative volte al perseguimento dell'obiettivo primario della riqualficazione dell'intera area di Porta Palazzo e in questo contesto assume particolare rilevanza l'intervento di demolizione e ricostruzione dell'edificio che ospita il mercato dell'abbigliamento n. 3.

La scelta operata scaturisce sia dall'assenza di alcun interesse storico dell'edificio, sia dagli elevati costi che sarebbero stati necessari per gli adeguamenti a norme di legge dell'attuale manufatto.

L'intervento (in coerenza con il PRG) conferma l'attuale destinazione a servizio pubblico "mercati e centri commerciali pubblici" dell'area occupata dall'edificio e prevede anche la realizzazione di un parcheggio sotterraneo (in parte ad uso pubblico, in parte utilizzato dagli operatori commerciali) che consente una migliore organizzazione delle funzioni commerciali in atto e il soddisfacimento della elevata domanda di posti auto nell'area.

*Progetto preliminare, sezioni.*





La progettazione preliminare ed esecutiva della nuova struttura commerciale è stata effettuata da parte dell'ATP Fuksas arch. M. e Associati (arch. M. Fuksas, arch. C. Novara, AI Engineering, AI studio) con procedura negoziata ai sensi del D.Lgs. 157/95. La gestione del nuovo edificio sarà affidato dalla Città agli operatori associati in Cooperativa. (*Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano*)

Il progetto esecutivo per il nuovo padiglione del Mercato dell'Abbigliamento di Porta Palazzo è stato approvato nel novembre 2000. La nuova costruzione, che sostituirà il vecchio padiglione recentemente abbattuto, inizierà la prossima primavera. In attesa gli stand commerciali sono stati trasferiti al centro commerciale "Palatinum".

La spesa complessiva prevista è di circa 22,93 miliardi, dei quali circa 17,4 saranno a carico della Città e saranno finanziati con l'emissione di BOC "Città di Torino 1999/2019".

Altri 2 miliardi e 500 milioni saranno coperti dal Ministero per i Lavori Pubblici, mentre le risorse private impiegate nell'opera (compresi i 980 milioni di oneri di urbanizzazione) ammontano a 2,98 miliardi.

## Mercato coperto "Palatinum"

L'operazione condotta nell'ex area Dazio compresa tra corso Vercelli e corso Giulio Cesare, è stata coordinata dal Settore Commercio che ha commissionato la costruzione dello stabile provvisorio ad una impresa di Modena (vincitrice della gara). L'investimento riguarda capitali privati della ditta costruttrice, proprietaria dell'immobile, e fondi pubblici destinati al Settore Commercio. L'accordo prevede l'affitto al Comune di Torino per 10 anni. I primi tre anni verranno impiegati per la collocazione dei negozi del mercato di abbigliamento di Porta Palazzo in attesa della costruzione del nuovo mercato coperto progettato dall'architetto Massimiliano Fuksas. I restanti 7 anni prevedono attività di promozione, attività fieristiche, ed eventi non meglio identificati; in definitiva uno spazio ad uso del Comune per attività ancora da definire. Lo stabile, progettato dallo Studio tecnico della ditta Veronesi Impianti di Modena in accordo con il Comune di Torino, è costituito da elementi prefabbricati su struttura metallica di sostegno con un copertura anch'essa prefabbricata rivestita da una lamiera metallica. L'edificio allineato su corso Giulio Cesare presenta a ciascuna delle estremità due ingressi. In prossimità di tali estremità l'edificio si innalza presentando due grandi coperture a pianta poligonale sotto le quali si situano due grandi spazi di ingresso al mercato. La provvisorietà dell'intervento non può giustificare la scarsa attenzione per i caratteri insediativi e per le necessità di rappresentazione e di decoro che la condizione di porta urbana, all'ingresso dalle autostrade da nord, richiede-

rebbe: a questo si presenta con pareti cieche e costituite da materiali poveri e piuttosto deperibili. La sistemazione degli accessi non tiene conto degli attuali percorsi e tracciati sia pedonali che tranviari. La futura previsione di una rotonda per la circolazione di servizio della Linea 4 (prima che sia realizzato il sottopassaggio della ferrovia) aggraverà ulteriormente l'assetto dell'area, che verrà maggiormente isolata e chiusa dalla linea tranviaria. (*Davide Derossi*)

## Programma di Riqualficazione Urbana "Piazza Madama Cristina"

Il Programma di riqualficazione urbana Piazza Madama Cristina interessa aree comprese nella seconda zona urbana storico-ambientale del PRG, collocata in posizione prossima alle più significative centralità del contesto cittadino, all'interno del quadrilatero (o quartiere) San Salvario, delimitato dal fiume Po, il corso Vittorio Emanuele, la Stazione Porta Nuova e il corso Dante. Trattasi di una zona che nell'ultimo decennio si è connotato per una massiccia affluenza di diverse etnie (specie magrebine), che ne ha modificato radicalmente gli aspetti socio-economici e culturali, manifestando fenomeni di forte disagio.

La piazza Madama Cristina costituisce un riferimento urbano di notevole rilievo, sia per la presenza della più importante area mercatale del centro storico cittadino (con quella di Porta Palazzo), sia perché costituisce un naturale crocevia e fulcro per le relazioni sociali del quartiere.

Il Programma è stato formulato sulla base della soluzione di problematiche connesse al miglioramento del mercato, in relazione alla forte domanda di parcheggi privati e pubblici, e per rispondere alle attese per una prima, significativa, azione di riqualficazione urbana e sociale.

Gli interventi previsti nel programma, in coerenza con le indicazioni di PRG, comprendono quattro categorie di opere che fruiscono dei fondi ministeriali.

La prima concerne la realizzazione nel sottosuolo dell'area mercatale di un parcheggio multipiano pubblico, la cui progettazione, esecuzione e gestione è affidata a soggetto privato, proponente il Programma: l'intervento, che fruisce di un finanziamento regionale ai sensi della legge 122/89, prevede tre livelli con diverse funzionalità (a servizio delle attività mercatali degli ambulanti; due livelli a parcheggio pubblico).

La seconda comprende le opere di sistemazione superficiale della piazza, con la realizzazione di un plateatico mercatale idoneo, dato lo stato di degrado attuale, fornito di nuovi allacciamenti per l'erogazione dei servizi primari alle attività dell'ambulantato.



La terza categoria di opere, strettamente connessa alla precedente, prevede la copertura del mercato ambulante, in sostituzione dell'attuale struttura in stato fatiscente, da demolire per la costruzione del parcheggio interrato.

La quarta, comprende opere di sistemazione della piazza, nella parte non interessata dagli altri interventi del programma, e interessano altresì porzioni di viabilità direttamente connessa con la Piazza Madama Cristina e l'area mercatale.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*

*Parcheggio mercatale piazza Madama Cristina:*

Coordinamento Torino Parcheggi srl  
Progetto architettonico Mediapolis  
Progetto strutturale ing. Francesco Fogliato  
Importo concessione 12 miliardi  
Finanziamento 5,18 miliardi Regione Piemonte legge 122/89

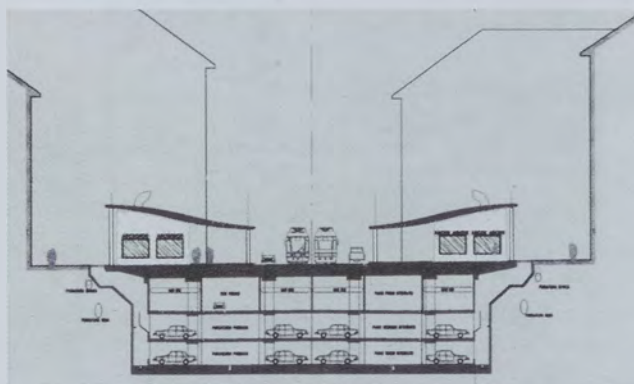
*Copertura mercato:*

Progetto arch. Antonella Contardi, arch. Dario Sardi  
Consulente progetto architettonico prof.arch. Giorgio de Ferrari  
Consulente progetto strutturale prof.ing. Vittorio Nascè  
Importo lavori 1.895.888.000 fondi PRiU - Ministero LL.PP.  
Cronologia lavori: 6 luglio 2000, marzo 2001  
Realizzazione Consorzio Cooperative Costruzioni, Bologna

*Sistemazione superficiale controviali via Gallari:*

Progetto arch. Paolo Giardino con Alessandra Aires, Settore Urbanizzazioni, Divisione Ambiente e Mobilità  
Realizzazione impresa Fratelli Arlotto

*Sezione trasversale sulla piazza.*



## Programma di Riqualificazione Urbana "Urbanizzazioni E27 - E29"

Il Programma di Riqualificazione Urbana "Urbanizzazioni E27 - E29" interessa varie aree comprese in due PEEP di recente attuazione, poste nella periferia nord-ovest della Città.

Gli obiettivi del programma sono riconducibili al completamento e alla riqualificazione complessiva delle urbanizzazioni dei due quartieri di edilizia economico-popolare denominati "E27" ed "E29" e

rispondono all'esigenza di risolvere una serie di problemi rilevanti per la funzionalità dei due quartieri alla base del forte disagio espresso a più riprese negli anni passati dagli abitanti della zona.

Allo scopo di impostare un progetto di riqualificazione urbana attento alle esigenze espresse dai residenti, la Civica Amministrazione ha affidato nella primavera del 1994 un incarico di collaborazione all'associazione "Avventura Urbana", un gruppo che si ispira all'esperienza anglosassone del "Community planning". Il lavoro di analisi si è sviluppato attraverso una serie di azioni diverse, con il coinvolgimento diretto degli abitanti e la formulazione di prime ipotesi progettuali sottoposte a verifiche con gli interessati.

L'incarico si è concluso con la consegna di un "rapporto finale" che ha individuato una serie di interventi necessari, gran parte dei quali è confluito nel programma di riqualificazione in oggetto a firma dello Studio 40.

In particolare, le opere comprese nel programma sono: la realizzazione dei due centri commerciali (per complessivi 4560 m<sup>2</sup>) già previsti dai Piani di Zona (per i quali la Città ha sollecitato la disponibilità di iniziative private con il bando emesso nell'ottobre 1995) nonché la realizzazione di varie opere pubbliche comprendenti opere complementari ai centri commerciali (accessi veicolari e pedonali a raso, piazzette e viabilità pedonale, spazi pubblici aperti e coperti da portici, parcheggi e connessioni con la viabilità di quartiere), modifica alla rete di fognatura bianca e nera, modifica alla viabilità interna dei quartieri E27 ed E29, parcheggi pubblici aggiuntivi, modifiche alla viabilità principale di accesso, interventi sulle aree verdi esistenti con nuove alberature ed attrezzature per il gioco e il tempo libero. L'investimento complessivo per attuare gli investimenti pubblici è di 17,474 miliardi.

L'accordo di programma apporta anche alcune correzioni ed adeguamenti al P.R.G. della Città di Torino ai sensi della Legge Urbanistica Regionale e costituisce altresì variante del P.E.E.P. "E29" ai sensi dell'art. 34 Legge 865/71.

*(Divisione edilizia ed urbanistica - Settore progetti di riassetto urbano)*



## Infrastrutture e mobilità





Ritardi e decisioni mancate, sul piano locale e nazionale, hanno fatto della mobilità e delle infrastrutture, un terreno particolarmente critico nello sviluppo della area torinese, caratterizzata a lungo da semplici interventi di limitato ammodernamento e riorganizzazione di una rete sostanzialmente configurata negli anni Trenta e potenziata, per i grandi corridoi stradali del traffico periferico, tra gli anni Cinquanta e Sessanta. Se la dotazione dei servizi e delle infrastrutture nell'ultimo scorcio del ventesimo secolo poteva apparire consistente in termini quantitativi, e poteva fare fronte alle caratteristiche e al volume della domanda esistente, che sicuramente non esprimeva livelli di congestione riscontrabili in altri casi nazionali, appariva del tutto inadeguata, nella struttura e nella qualità del servizio, ad accogliere prospettive di innovazione e modernizzazione e sostenere scelte di rilancio della città e del suo territorio metropolitano orientate ad attrarre investimenti, funzioni e modelli e tempi di vita e spostamento commisurati alle caratteristiche di una moderna realtà urbana. Altrettanto caratterizzata, nel senso della presenza di carenze, strozzature e cadute qualitative, malgrado una buona dotazione quantitativa, la situazione dei collegamenti esterni, in particolare su rotaia, sia per il traffico delle persone che delle merci, anche a causa di opzioni e ritardi di investimento maturati a livello nazionale. Carenze e strozzature tali da non sopperire alla collocazione periferica del capoluogo piemontese nel contesto delle grandi reti italiane e impedire la valorizzazione di una posizione privilegiata, dal punto di vista delle connessioni internazionali e, dunque, degli scambi tra Italia ed Europa, data la prossimità del confine con la Comunità; tali, invece, da portare con sé le possibili ricadute negative del transito su gomma di grossi volumi del traffico delle merci. Situazione resa palese dalla tragedia del Monte Bianco.

Si trattava di un quadro che nel corso degli anni, soprattutto a partire dal processo di integrazione economica con l'Europa, ha rimarcato la crescente divaricazione rispetto alle scelte compiute nelle principali aree urbane dei paesi industrializzati, dove i grandi investimenti trasportistici, il salto tecnologico, lo sviluppo dei mezzi e delle reti, la loro crescente integrazione e armonizzazione urbanistica e pianificatoria, gli interventi settoriali e le strategie localizzative, hanno rappresentato una delle leve fondamentali nella gestione e nella valorizzazione del territorio.

L'evoluzione degli assetti spaziali e socio-economici dei sistemi locali, ha quasi ovunque imposto, sin dagli anni Settanta, come risposta ai fenomeni di congestione ed alla crisi finanziaria dei trasporti pubblici, risposte innovative di intervento nel campo della mobilità collettiva sia sotto il profilo organizzativo, economico e gestionale sia sotto quello squisitamente infrastrutturale, attraverso il rafforzamento o la costruzione ex-novo di sistemi in sede propria volti ad innalzare la qualità e la competitività del mezzo pubblico nei confronti di quello privato, sostenendo così strategie di riequilibrio tra le diverse modalità ma anche – ed è ciò che qui maggiormente interessa, politiche mirate di valorizzazione del contesto, di ambiti particolari del territorio. A ciò si è accompagnata una vera e propria rivoluzione nei collegamenti rapidi sulle lunghe percorrenze tra le principali città dell'Europa occidentali nei confronti della cui riconfigurazione gran parte della penisola si è trovata marginalizzata.

Anche in questo campo i mutamenti intervenuti, in parte grazie allo sviluppo di programmi di lungo periodo intrapresi già nel corso degli anni Novanta (il Passante), in parte in virtù di scelte maturate nel periodo più recente, dopo una lunga fase di incertezze (come nel caso della metropolitana) sono ragguardevoli; tali non solo da prefigurare, ma rendere certo, nel medio-lungo periodo, un significativo salto di



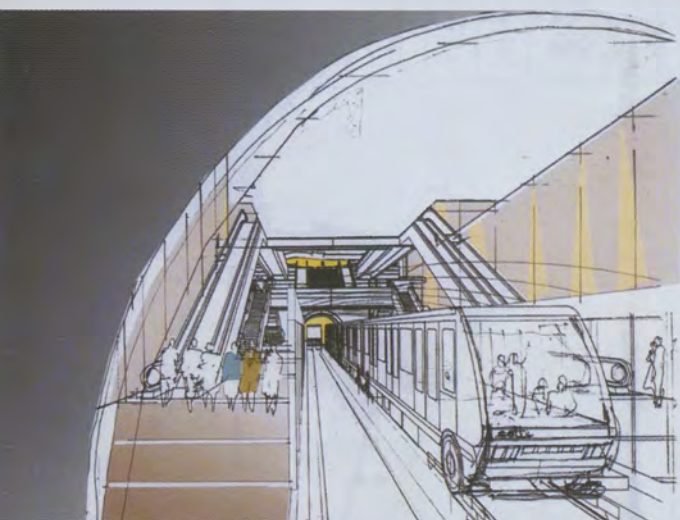
qualità nell'assetto infrastrutturale e nei livelli di accessibilità esterni ed interni della città e dell'area metropolitana. Si tratta di un quadro ampio di opere – non sempre da noi documentabile perché legato a volte a strategie di intervento con tempi lunghi e attualmente prive di una definizione attuativa –, che va osservato mettendo in relazione caratteristiche e tempi di realizzazione – secondo un'ottica in parte favorita dal Piano Strategico –, di interventi che abbracciano le grandi percorrenze (chiusura della conferenza AV/AC tra Torino e Milano; politiche di sviluppo dell'aeroporto – uno dei tasselli centrali esclusi dai criteri della schedatura – e suo collegamento ferroviario con la città; miglioramento della rete autostradale) così come i diversi aspetti della mobilità metropolitana, pubblica e privata (metropolitana, trasporti di superficie in sede propria, mezzi, parcheggi, pedonalizzazioni). È una prospettiva che, se non scioglie tutti i nodi, li riduce considerevolmente e rende possibile pensare, già nell'arco di un quinquennio – quello che porta alla scadenza dei Giochi – alla chiusura di un lunga, quasi trentennale, fase di impasse. In questo panorama tuttavia, non possono essere sottoacciate le preoccupazioni relative alla qualità architettonica dei progetti che, proprio nel caso delle infrastrutture, come ampiamente dimostra una esperienza internazionale non scontata, potrebbe e dovrebbe costituire un momento fondamentale di qualificazione dell'opera e valorizzazione degli ambiti territoriali interessati. Gli sviluppi progettuali delle stazioni della metropolitana – peraltro oggetto di particolare sottolineatura da parte del Piano strategico – non paiono costituire un caso rassicurante.

*(Alessandro De Magistris, Paolo Mauro Sudano)*







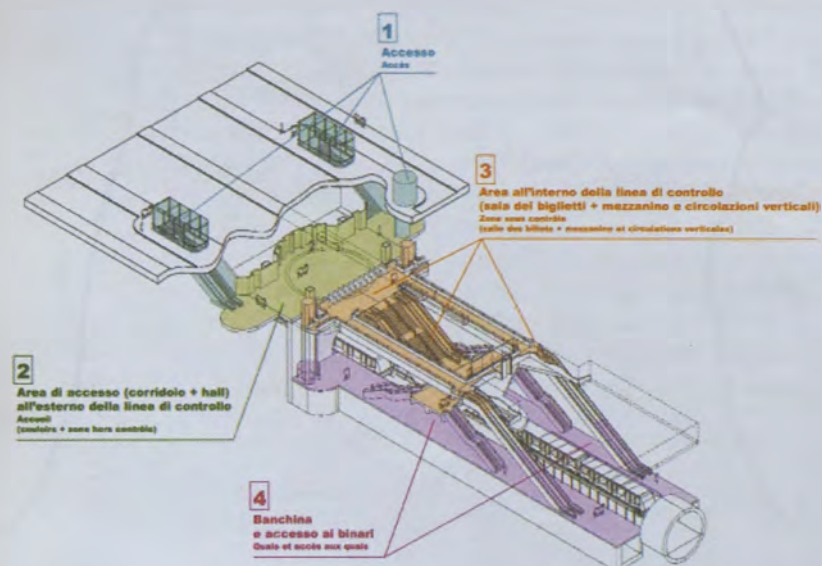
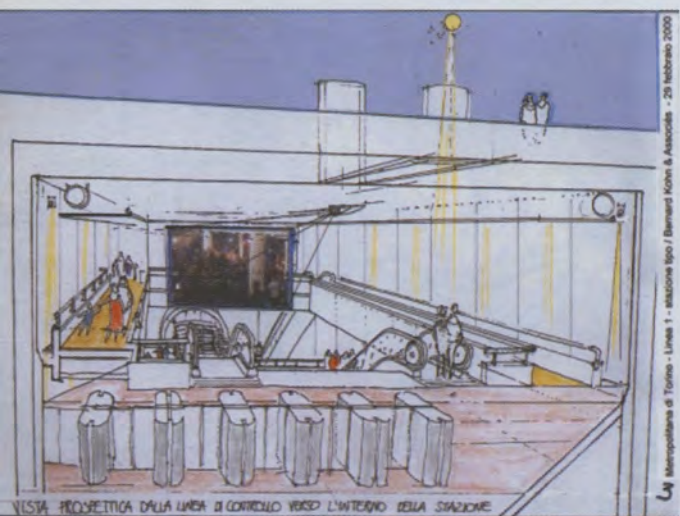


B. Kohn, studi per gli spazi della stazione tipo, 2000.

1. Interno della stazione.

2. Vista prospettica dalla linea di controllo verso l'interno.

3. Spaccato assometrico.



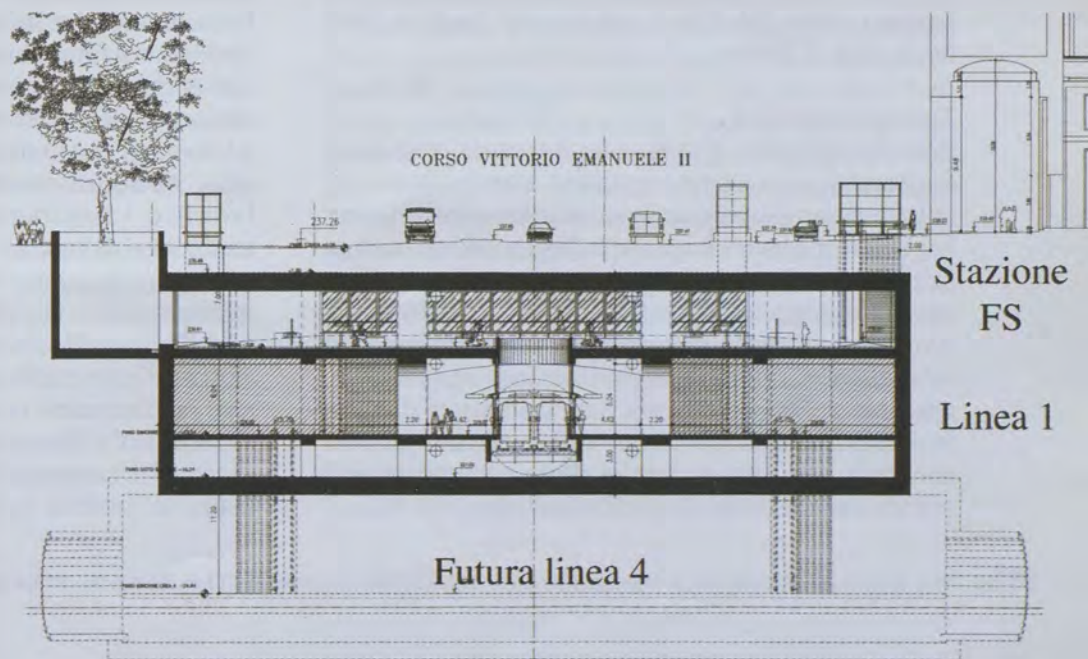




4

4. Tracciato.

5. Stazione di Porta Nuova, sezione trasversale, 2000.



5



## Piano Generale del Traffico Urbano e della Mobilità nell'area metropolitana torinese

Affrontare la questione della mobilità alla scala vasta dell'intera conurbazione urbana che si è sviluppata intorno alla città di Torino, includendo la quasi totalità dei comuni che fanno parte dell'area metropolitana torinese (e oltre); predisporre uno strumento di pianificazione in grado di coordinare le politiche del traffico sul breve e medio periodo, diventando il supporto per la redazione o l'adeguamento dei Piani urbani del traffico dei singoli comuni. È in questo quadro che nasce il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano e della Mobilità nell'area metropolitana torinese, piano che sta alla base dell'Accordo di Programma firmato nel novembre 2000 (Protocollo d'intesa luglio 2000) da Regione, Provincia, Comune di Torino e 25 comuni dell'hinterland torinese, Alpignano, Baldissero Torinese, Beinasco, Borgaro, Caselle, Chieri, Collegno, Druento, Grugliasco, Leinì, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto, Pianezza, Pino Torinese, Piossasco, Rivalta, Rivoli, San Mauro, Settimo, Trofarello, Venaria Reale, Vinovo e Volpiano.

Sullo sfondo vi è la consapevolezza che sia sempre più necessario tentare di invertire l'attuale tendenza alla crescita della mobilità veicolare privata e alla diminuzione di quella con uso del mezzo pubblico: questione che va di pari passo con l'esigenza di ridurre l'inquinamento e migliorare la sicurezza (e l'efficienza) della circolazione.

La preparazione del piano, redatto dalla Divisione Mobilità del Comune di Torino con la consulenza degli architetti C. A. Barbieri e G. Scarzella (studio Inarco), ha coinvolto la Provincia di Torino, la Regione Piemonte, i comuni interessati, l'ATM, l'AEM, la SATTI, le F.S., l'ITALFER, le società ATIVA e Autostrada Torino-Milano, l'ANAS, l'ARPA e il Provveditorato generale alle OO. PP. del Piemonte.

Per quel che riguarda in particolare l'ambito urbano, il PGTU raccoglie gli indirizzi generali che faranno parte del *Piano urbano del traffico 2000* della città di Torino.

### Trasporti pubblici

A livello di politica a vasta scala, è prevista la messa in funzione di un sistema ferroviario metropolitano che utilizza progressivamente il passante ferroviario: la realizzazione di quattro linee che collegano alcuni comuni dell'hinterland posti ai capi opposti di Torino (Chivasso-Carmagnola, Rivarolo-Chieri, Lanzo-Pinerolo, Avigliana-stazione Zappata) ha come obiettivo il miglioramento della distribuzione degli utenti nell'area metropolitana torinese e delle condizioni di attraversamento della città (con un cadenzamento dei treni che varia dai 20 minuti nelle tratte più esterne ai 7 minuti tra le stazioni Dora e Lingotto).

A livello locale – accanto all'avvio della linea 1 di metropolitana tra Rivoli-Torino-Nichelino (con la costruzione del tratto Collegno-Porta Nuova) e alla riorganizzazione e al prolungamento verso le periferie della linea tramviaria 4 (questi casi sono illustrati più avanti) – vengono previsti interventi di potenziamento della rete tramviaria (linee 3, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 18) e bus esistente. Il criterio guida è quello di prolungare le linee fino ad aree poco servite (come i comuni di Venaria e Moncalieri, e alcuni quartieri periferici), ma soprattutto quello di porle in relazione con la costruzione di alcuni parcheggi di interscambio disposti a corona attorno alla città; un altro intervento significativo sarà il potenziamento della linea 2, immaginata come nuova "dorsale di interscambio" con le altre linee di trasporto pubblico, che potrebbe essere in futuro completata da una linea di bus nella parte est della città (parallelamente al Po) tale da generare un percorso circolare esterno.

### Nodi e parcheggi di interscambio

Il Piano – in sintonia con il nuovo *Programma urbano dei parcheggi (PUP)* della città di Torino, in attesa di approvazione – delinea gli indirizzi per la realizzazione di una serie di nodi e parcheggi di interscambio: l'obiettivo è naturalmente quello di limitare la quantità di autoveicoli privati diretti verso il centro della città, rendendo possibile un rapido trasferimento sui mezzi di trasporto pubblico. Si tratta di parcheggi posti a corona intorno alla città, in nodi particolarmente serviti dai mezzi pubblici – sulla linea 4 sono localizzati i parcheggi "Caio Mario" (730 posti) e "Stura" (in attesa del prolungamento della linea è stato realizzato un parcheggio provvisorio per 272 auto); sulla linea 18 "Sofia" e "Drosso"; sulla linea 3 "Stadio Alpi", ecc. – o in adiacenza a stazioni ferroviarie e al sistema autostradale (Trofarello, Moncalieri, Caselle). Ma si tratta anche di parcheggi posizionati in prossimità delle stazioni ferroviarie cittadine, pensati per il traffico in uscita, come "Bolzano" (858 posti auto vicino a Porta Susa, completato nel luglio 2000), Dora, Zappata e Lingotto.

È da notare che se la costruzione di parcheggi era considerata fino ad ora attività poco sicura sul mercato torinese, una nuova normativa in materia di allocazione delle risorse statali (la legge regionale 52/96, ad esempio, stabilisce che i contributi della legge 122/89 possano essere erogati a stati di avanzamento lavori) e l'istituzione della sosta a pagamento in molte aree della città hanno fornito un nuovo impulso al coinvolgimento dei privati, mediante concessioni di progettazione, costruzione e gestione.

### Viabilità e nodi stradali

"Gronde", "bretelle" e circonvallazioni: sono termini il cui frequente ricorso esplicita la consapevolezza di dover affrontare in un quadro unitario e coordinato il sistema della mobilità privata e commerciale, all'interno del quale acquista priorità l'esi-



genza di superare la congestione del nodo urbano di Torino così come quella dei centri della cintura.

Si tratta così di indicazioni volte al miglioramento dell'efficienza della tangenziale torinese, attraverso una eliminazione degli attuali caselli e una riorganizzazione del sistema dei pedaggi in maniera proporzionale ai chilometri percorsi – facendo uso di sistemi automatici e telematici di riscossione – con l'ipotesi di introdurre tratte gratuite per i collegamenti più brevi.

Ma si tratta soprattutto, per quel che riguarda l'area urbana, della realizzazione dei due nuovi assi di collegamento nord-sud, eredi entrambi di un lungo e complesso iter urbanistico: la "Spina Centrale" e l'asse di corso Marche. Il completamento di quest'ultimo, in particolare – già funzionante tra i corsi Francia e Regina Margherita – permetterà di distribuire i flussi veicolari nella zona ovest dell'area metropolitana torinese, quella che risente ora maggiormente degli effetti della congestione del traffico; complementare alla riorganizzazione del nodo sud è il potenziamento di strada del Portone (anche in funzione del nuovo Centro intermodale merci di Orbassano).

Gli interventi previsti nei comuni della cintura sono principalmente rivolti al superamento dei nuclei abitati (circonvallazioni di Trofarello, Moncalieri, Alpignano, Pianezza, Venaria e Borgaro) e al miglioramento degli attraversamenti del sistema ferroviario, mediante la soppressione dei rimanenti passaggi a livello e la costruzione di ponti e sottopassi.

La costruzione di una "tangenziale est" della città, al di là della collina torinese, sembra essere stata abbandonata in favore di un più semplice completamento del collegamento tra alcuni tratti stradali esistenti, che costituirà, in prospettiva, una connessione tra le autostrade Torino-Milano e Torino-Piacenza.

Vengono inoltre previsti alcuni interventi e azioni finalizzati a una "mobilità sostenibile" e alla riqualificazione ambientale. Si tratta da un lato di iniziative volte a incentivare una differenziazione dei mezzi di trasporto (veicoli a basso impatto ambientale ed elettrici, car-sharing, taxi collettivi), dall'altro di indirizzi comuni alla scala intercomunale riguardanti la realizzazione di nuove aree pedonali e l'estensione e il miglioramento delle reti di piste ciclabili.

Il Piano, infine, propone di sviluppare ed estendere all'intera area torinese gli *strumenti di gestione telematica della mobilità* – raccolta dati sulla mobilità e monitoraggio del traffico, informazione agli utenti tramite pannelli VMS e modalità di trasmissione radio – già sperimentati in collaborazione con l'ATM e tramite il Consorzio 5T (Tecnologie Telematiche per il Traffico e i Trasporti di Torino). (Gustavo Ambrosini)

## Il progetto del parcheggio come spazio pubblico

Il tema della realizzazione di aree a parcheggio è di grande interesse e con particolari evidenti esiti nella trasformazione e gestione del territorio. Si tratta il più delle volte di incidere sulla qualità dei luoghi sia negli ambiti periferici che in quelli della città storica. Le grandi strutture commerciali ci hanno abituato a distese di asfalto, deliberatamente poste in vista tra la strada – ormai "strep" di richiami commerciali – e l'edificio-contenitore coronato dal logo dell'attività. Gli accessi alle città sono caratterizzati da queste distese di auto, da ampi spazi slabbrati, ritaglio verso strada di insediamenti produttivi e commerciali. Le alberature anche quando richieste dalla normativa non avranno mai a prevalere: le essenze arboree utilizzate garantiscono piccoli fusti così da non ridurre i posti auto e radici non invasive né superficiali da alterare a breve la pavimentazione. Diversi studi affrontano questo tema per così dire nuovo al progetto della qualità urbana. Esperienze già portate avanti in altri paesi possono suggerire alternative. Esigenze anche solo di "immagine", prima che di qualità dell'abitare, potrebbero indirizzare nuove politiche di amministrazione del territorio cittadino. Gli stessi parcheggi di interscambio dovranno superare la settorialità della progettazione trasportistica per acquisire note di "bellezza", di amenità, quello stesso tenore che affidava in passato alle stazioni ferroviarie – anche di modesta importanza – il ruolo di "porta urbana". Luoghi complessi, pertanto, su cui innestare attività diverse capaci di sviluppare nella giornata una sempre rinnovata vitalità.

Gli interventi in area storica pongono evidenti questioni di tutela. La costruzione di parcheggi interrati non solleva solo preoccupazione di offesa a beni archeologici o, comunque, custoditi sotto terra come la rete delle gallerie delle fortificazioni secentesche. L'apparato degli accessi veicolari e pedonali, delle bocche d'aerazione, dei gabbionti riservati al controllo agli accessi, delle strutture di risalita meccanizzata, si presenta necessariamente invasivo. Piazza Emanuele Filiberto è stata erosa dalla costruzione del parcheggio interrato: uno splendido spazio di contenute dimensioni è ora occupato al centro da un plateatico sopraelevato e non accessibile, reso ancora più evidente dalla vegetazione che dovrebbe mistificarlo. Non stupiscono le preoccupazioni di chi attende il progetto per il parcheggio interrato da 600 posti da collocare in piazza Vittorio Veneto. Un vantaggio evidente è quello di restituire la piazza alla città da percorrere e vivere a piedi.

La realizzazione dei parcheggi costituisce un'articolata e sommersa trasformazione della città, incidente più di altre. A Moncalieri il taglio operato sul fianco di sud-ovest della città storica – in pianta un settore di circa 45 x 35 metri – a ridosso di via



Vittorio Alfieri e l'abbandono del cantiere ha lasciato in vista da molti anni il reticolo della struttura in cemento armato di contenimento accanto alle più antiche e dignitose mura di mattoni che poggiano alla quota della strada statale (corso Moncalieri nel territorio di Torino).

Alcuni casi mostrano come la costruzione di un parcheggio possa essere occasione di riqualificazione a partire da un progetto architettonico che si interroghi sui luoghi. È il caso di piazza Valdo Fusi, oggetto di concorso, descritto più ampiamente in questo stesso numero della rivista. È anche il caso di un parcheggio pertinenziale per 106 posti, quello realizzato tra settembre 1999 e aprile 2000 nell'area già adibita a giardino del largo Re Umberto, tra via Lamarmora e via Caboto, all'incrocio con corso Re Umberto. La realizzazione è dell'impresa Rosazza su progetto dell'architetto Renato Piramide. Alcuni accorgimenti nel comporre i salti di quota e nell'integrazione tra elementi tecnici e quelli dell'arredo orientano il progetto che non rimane schiacciato dalla presenza celata del parcheggio.

La realizzazione di parcheggi pertinenziali dà alla città un numero considerevole di posti auto a servizio dei residenti. Uno dei più recenti è quello realizzato dalla società Trevi tra corso Cairoli e lungo Po Diaz, inaugurato a novembre 2000. Si tratta a volte di opere considerevoli: in questo caso il parcheggio meccanizzato interra l'autosilo di sei piani fino ad una quota di sei metri inferiore a quella media del Po.

Si giunge nel 2000 al completamento di alcune strutture.

Uno degli aspetti importanti è l'uso della concessione del sottosuolo in area pubblica a fronte della sistemazione dell'area in superficie. Il soggetto proponente destina una quota prefissata alle opere di sistemazione superficiale che esegue su proprio progetto. Pur in presenza di tanti vantaggi anche in questo caso emerge la difficoltà di chi opera a tutela del bene collettivo per garantire la qualità degli spazi urbani che ne risultano.

Altra grande occasione di riqualificazione è quella legata alla riorganizzazione dei mercati su strada. La costruzione di parcheggi mercatali con sovrastante struttura di copertura per il mercato, così come è avvenuto in piazza Madama Cristina, è una direzione di intervento auspicata dalle associazioni di categoria. La FIVA Confcommercio ha chiesto già nel 1994 con incontri pubblici la realizzazione di "ali" di mercato anche per le aree attualmente sprovviste. La proposta di allora era di dare le aree in concessione agli operatori del mercato che si sarebbero accollati, riuniti in cooperative, oneri di gestione e di costruzione della struttura di copertura, seguendo l'esempio di alcune esperienze attuate a Roma. Legare la realizzazione di parcheggi per i mezzi di acquirenti e di operatori, di sistemazioni superficiali e della copertura – in una gestione

responsabile e diretta degli operatori –, permette interventi cospicui di riqualificazione di aree generalmente soggette a degrado – anche perché sporche a lungo dopo le ore di attività – e il recupero alla città di luoghi generalmente strategici per posizione e per legami di fruizione.

Negli ultimi anni, con più evidenza dal 1998, la Città di Torino ha compiuto un grande sforzo nella realizzazione di parcheggi pubblici, incrementando l'offerta e la razionalizzazione delle localizzazioni. L'ing. Roberto Bertasio, dalle pagine di Atti e Rassegna Tecnica, ha tracciato di recente (giugno 2000) un quadro che in parte riprendiamo in questa occasione, che mostra come l'intervento pubblico si sia strutturato a partire dal 1989 con l'istituzione della redazione del Programma Urbano dei Parcheggi.

(Paolo Mauro Sudano)

Interventi conclusi o in realizzazione:

a) Parcheggi realizzati direttamente dalla Città attraverso l'ATM:

*parcheggio d'Azeglio-Galilei*: 229 posti auto pubblici sotto il sedime dell'area posta tra i corsi Galileo Galilei e Massimo d'Azeglio;

*parcheggio V Padiglione*: 328 posti auto pubblici nel V Padiglione di TO-EXPO;

*parcheggio Nizza-Carducci*: 375 posti auto pubblici su parte dell'area attualmente occupata dal deposito mezzi dell'ATM;

*parcheggio Stati Uniti*: 260 posti auto sotto il sedime del corso Stati Uniti nel tratto corso Re Umberto - corso Galileo Ferraris;

*parcheggio Molinette*: circa 930 posti auto, di cui 400 circa per gli addetti dell'ospedale su un'area all'interno dell'ospedale (accordo di programma tra la Città, la Regione Piemonte, l'Azienda Ospedaliera S. Giovanni e l'Università);

*parcheggio Valdo Fusi*: 675 posti auto di cui 499 a rotazione;

*parcheggio Fontanesi*: 362 posti auto pubblici in una struttura parte interrata, parte fuori terra su parte di un'area già utilizzata dall'ATM come deposito, tra le vie Fontanesi e Ricasoli. Nell'ambito del parcheggio verrà inoltre ricavata un'autorimessa per le ambulanze del vicino Ospedale Gradenigo;

*parcheggi di interscambio*: piazza Caio Mario; piazza Sofia; parcheggio Stura, in prossimità villaggio SNIA.

*parcheggio ex-CIR*: 235 posti auto circa da realizzarsi nell'area attualmente adibita a parcheggio a raso in via Cardinal Massaia;

*parcheggio Racconigi*: circa 200 posti auto pubblici al secondo e terzo piano interrato al di sotto del mercato coperto;

b) Parcheggi in concessione:

*parcheggio Palazzo*: 853 posti di cui 761 pubblici a rotazione. Il Concessionario è un'associazione temporanea d'imprese tra Astaldi S.p.A. di Roma e APCOA di Mantova;

*parcheggio Bolzano*: 858 posti auto sotto il sedime del corso Bolzano nel tratto corso Matteotti - via Ruffini. Il Concessionario è un'associazione temporanea di imprese tra Parcheggi piazza Walther e Parcheggi Italia entrambe di Bolzano;

*parcheggio Madama Cristina*: 259 posti auto pubblici a rotazione e 79 box per i mezzi degli ambulanti posti al primo piano interrato. Il Concessionario è la Ciessepi Confesercenti;

*parcheggio Stati Uniti*: 496 posti auto di cui 454 a rotazione sotto il sedime del corso nel tratto corso Galileo Ferraris - corso Duca degli Abruzzi. Il Concessionario è un'associazione temporanea di imprese tra Astaldi S.p.A. di Roma e APCOA di Mantova.



## Metropolitana linea 1, Torino

L'ipotesi di costruire una linea di metropolitana sotterranea a Torino si riaffaccia alle soglie degli anni novanta: stabilito come prioritario, rispetto ad altri percorsi, il tracciato della linea 1 da Rivoli a Porta Nuova, e poi ancora fino a Nichelino (per una lunghezza complessiva di 20,5 km), viene avviata nel 1991 la progettazione di massima del tratto tra Collegno e Porta Nuova (9,6 km). Il sistema prescelto è la tecnologia automatica VAL, già utilizzata per realizzare le linee di metropolitana in alcune città francesi.

Il lungo iter di presentazione e approvazione del progetto ha come tappe fondamentali l'Accordo di programma tra Regione, Provincia, Comuni di Torino e di Collegno, FS nel 1992, l'assegnazione di un finanziamento pari al 30% del costo complessivo da parte del Ministero dei Trasporti (ai sensi della legge 211/92) nel 1995, l'elevazione di tale contributo al 60% (ai sensi delle leggi 30/98, 194/98) nel 1998. Nel 1999 il Comune di Torino affida alla SATTI Spa l'incarico della realizzazione e gestione della linea; l'appalto per la progettazione esecutiva viene assegnato sulla base di una gara a un consorzio di imprese formato dalla francese Systra e dalla torinese Geodata.

Il programma ufficiale prevede il completamento del progetto esecutivo per l'estate 2000, le gare di appalto nella seconda metà dell'anno, l'avvio dei lavori nella prima metà del 2001 e la conclusione dei lavori nel dicembre 2005 (un tempo compreso per cercare di non perdere l'appuntamento delle Olimpiadi invernali del 2006). I finanziamenti sono così ripartiti: Ministero dei Trasporti 701,4 miliardi, Regione Piemonte 100 miliardi, Città di Torino 300 miliardi, SATTI 231,8 miliardi, per un totale di 1333,2 miliardi.

Inoltre nei primi mesi del 2000 viene valutato positivamente dal Ministero dei Trasporti il progetto definitivo del prolungamento della linea da Porta Nuova al Lingotto, che assegna un finanziamento di 366,1 miliardi: è in realtà questo il tratto per cui si prevede un maggior carico di passeggeri. Per questo tratto i tempi di massima previsti sono 5 anni e 10 mesi a partire dall'approvazione del progetto.

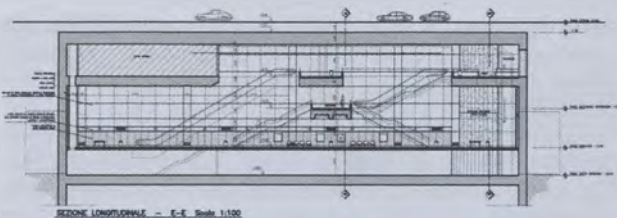
*Il tracciato e il sistema VAL.* Il tracciato è interamente in galleria ed è situato a una profondità media di circa -16 m. La linea parte da località Pastrengo a Collegno, dove è situato il deposito-officina, percorre corso Francia fino a piazza Statuto, affianca la prevista nuova stazione di Porta Susa e prosegue lungo corso Vittorio fino a Porta Nuova: le stazioni sono 15, disposte a un intervallo di 600-700 metri l'una dall'altra.

Come è noto, la caratteristica principale del sistema VAL (sistema brevettato dalla Matra Transport)

è quella di consentire un esercizio automatico, senza conducente o personale a bordo e in stazione, grazie all'accentramento delle funzioni di gestione e di sorveglianza in un unico Posto di Controllo e Comando centrale. La linea è composta da due vie di corsa, ognuna delle quali per un senso di marcia, ed è protetta da barriere poste sia lateralmente che superiormente: quando il treno arriva in stazione, le porte dei vagoni si aprono in corrispondenza delle porte automatiche di banchina per la discesa e la salita dei passeggeri. I treni sono lunghi 52 m. (sono composti da due veicoli bidirezionali di 26 m agganciati tra di loro) e sono larghi 2,08 m., e possono trasportare da 320 a 440 persone. L'automatizzazione del sistema permette di rispondere agli aumenti di carico dei passeggeri nell'arco della giornata e della settimana aumentando il numero e la frequenza dei convogli: il sistema può raggiungere una frequenza massima di un convoglio ogni circa 70 secondi (i tempi di sbarco e imbarco sono di circa 15 secondi), il che significa che, a una velocità massima di 80 km/h, è possibile trasportare 23.000 passeggeri per ogni senso di marcia. La sicurezza di un sistema che si basa su un continuo alternarsi di accelerazioni e decelerazioni è migliorata dalle ruote in gomma dei convogli che favoriscono una maggiore aderenza e sicurezza; questo contribuisce anche a diminuire l'impatto sull'ambiente poiché elimina le vibrazioni.

*Le stazioni.* Nel 1999 la consulenza architettonica per la progettazione delle stazioni è stata assegnata, sulla base di una gara per affidamento d'incarico, all'architetto francese Bernard Kohn, autore di diverse stazioni del sistema VAL a Tolosa e a Rennes, così come di quelle della recente linea parigina Meteor. Il principio guida è stato quello di ridurre al massimo le compartimentazioni tra i percorsi per evitare lunghi tratti sotterranei isolati: da un atrio di accesso che contiene le biglietterie automatiche si accede allo spazio controllato oltre le barriere dei biglietti, da dove è possibile vedere, con un colpo d'occhio, le passerelle di collegamento e le rampe di scale e scale mobili che discendono alle banchine di accesso ai treni. (Gustavo Ambrosini)

Stazione tipo, sezione longitudinale, 2000.





## Metropolitana linea 1, Collegno

Il primo progetto della linea 1, con tratta CampoVolo -Torino Porta Nuova, risale al 1992 ed è stato oggetto di accordo di programma sottoscritto tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comuni di Torino e Collegno e Ferrovie dello Stato. Il progetto di massima, approvato nell'ambito dell'accordo di programma è stato sottoposto a procedura di VIA e successivamente, nel 1996, è stato oggetto di modifiche riguardanti esclusivamente la tratta entro il territorio comunale di Collegno, ai fini delle varianti al piano regolatore della città. Nello stesso anno, il Comune di Torino ha affidato alla Satti la progettazione, costruzione e gestione della linea 1 della Metropolitana automatica di Torino. Tre anni dopo, la Satti s.p.a. ha indetto una gara di progettazione per affidare l'incarico di progettazione esecutiva e di direzione lavori: il contratto è stato sottoscritto con il raggruppamento temporaneo di imprese SYSTRA s.a. e GEODATA s.p.a - responsabile del progetto ingegner De La Ménardiére. La tratta funzionale Collegno - Torino Porta Nuova della metropolitana automatica VAL della lunghezza complessiva di circa 9.6 Km è interamente sotterranea. Salvo l'asta di manovra della stazione terminale Fermi e il collegamento con il deposito, che saranno realizzati a cielo aperto, tutta la linea - che comprende 15 stazioni anch'esse a cielo aperto - sarà costruita a foro cieco. Entro il Comune di Collegno si localizzano la stazione di testa Fermi, il nodo di interscambio e il deposito officina, che assicura il ricovero e la manutenzione dei veicoli. Il progetto della linea metropolitana è stato assunto all'interno della variante in anticipazione di piano, denominata "I bordi della città e le aree di via De Amicis", che riserva particolare attenzione al nodo di interscambio, individuando la necessità di garantire una sufficiente vivibilità all'ambito a tutte le ore del giorno. La variante, redatta dagli architetti Paolo Derossi, Marina Massimello, Liliana Patriarca e Simonetta Venosta, introduce quale strumento di approfondimento alla scala architettonica il progetto possibile che, intorno al nodo di interscambio dispone attività diversificate di servizio alla città. La biblioteca, la ludoteca e la dimora provvisoria si affiancano così alle attività di tipo commerciale e si pongono come luogo pubblico privilegiato, nuovo centro civico di questa parte di città.

*(Marina Massimello)*

È stato deliberato (gennaio 2001) l'aggiornamento di spesa per il materiale rotabile del prolungamento della linea 1 di metropolitana da Porta Nuova a Lingotto e contestualmente il progetto definitivo della nuova tratta da Collegno a Cascine Vica. Il contributo del Ministero dei Trasporti (legge 488/99) coprirebbe il 60% dei costi che per la nuova tratta in prolungamento verso Rivoli (3,7 km in galleria e 4 stazioni) sono di circa 363, 467 miliardi.

## Metro leggero: prolungamento linea 4

Un tram veloce che attraversi Torino da nord a sud, in tutta la sua lunghezza: quasi 18 chilometri di sviluppo per un bacino di utenza di circa 200.000 abitanti. Se oggi l'annoso dilemma metropolitana pesante/leggera sembra evolvere a favore della prima ipotesi - come testimonia l'avvio del primo tratto della linea 1 - rimane la priorità, da un lato, di rinnovare i materiali che costituiscono la rete tramviaria cittadina, dall'altro di attivare in tempi rapidi interventi che potenzino le linee di trasporto pubblico verso aree ancora male collegate con il resto della città.

Il progetto di risistemazione e estensione della linea 4, previsto dal PUT del 1995, è volto alla velocizzazione dei tempi di percorrenza della linea ma anche al miglioramento di una fruibilità pedonale delle vie interessate - tanto nel centro storico (a senso unico in via Milano, S. Francesco d'Assisi e via XX Settembre, completamento giugno 2000) quanto lungo i grandi viali di uscita dalla città (ridisegno della sezione dei corsi Giulio Cesare e Unione Sovietica).

Ma uno degli obiettivi primari è quello di prolungare la linea fino al quartiere Falchera a nord e a Mirafiori a sud. Verso nord, la linea percorrerà corso Giulio Cesare fino all'imbocco delle autostrade, di fronte al supermercato Auchan (lotto 3A, approvazione progetto esecutivo autunno 2000, di prossima esecuzione), per poi sottopassare il nodo di confluenza dei corsi urbani e la linea ferroviaria e riemergere a lato dell'autostrada raggiungendo il quartiere Falchera (lotto 3B, approvazione progetto esecutivo gennaio 2001). Il progetto si affianca all'ipotesi di un ampliamento della sede autostradale per costruire una nuova strada di accesso al quartiere da est, e proseguire fino a un nuovo svincolo di immissione nella tangenziale. È prevista la costruzione in più fasi di un parcheggio di interscambio con la linea 4 e la stazione ferroviaria Stura, terminale per le linee bus suburbane (620 posti auto nella prima fase, 210 nella seconda).

Verso sud, è in fase di esecuzione il prolungamento della linea da piazza Caio Mario (che ospiterà un parcheggio di interscambio da 720 posti) fino a strada del Drosso; è ancora in fase di approvazione l'ipotesi di prolungarla fino al margine della città, in corrispondenza del fiume Sangone.

Il progetto funzionale è a cura del Settore viabilità della Divisione ambiente e mobilità del Comune di Torino; l'ATM predispone il progetto preliminare.

Già finanziati i lotti centrali 1A e 1B, L. 31.510.000.000, quello Caio Mario-Drosso (2A), L. 15.815.000.000, e quello largo Gottardo-Auchan (3A), L. 38.600.000.000; ancora da finanziare i lotti Auchan-Falchera (3B), L. 52.132.000.000, tratto iniziale di corso Giulio Cesare (4A e 4B), L.



38.883.000.000, e lungo corso Unione Sovietica (5), L. 1.791.000.000.  
(Gustavo Ambrosini)

Approvati a gennaio 2001 i progetti esecutivi dei lotti 2B, 3B, 4°, 4B, 5 e 6, il Comune richiede la redistribuzione di risorse statali provenienti dalla legge 488/99 "trasporti rapidi di massa". La richiesta di finanziamento coprirebbe il 60% dei 108,312 miliardi di opere in progetto.

## Sottopasso di Porta Palazzo

Risolvere di colpo il difficile rapporto tra la percorribilità veicolare di una delle arterie urbane ad intenso traffico – corso Regina Margherita – e il mercato per eccellenza della città di Torino, quello di Porta Palazzo: la capacità immaginifica del nuovo sottopasso è aumentata dalla (relativamente) rapida esecuzione dei lavori – progetto preliminare marzo 1998, esecutivo luglio 1998, appalto ottobre 1998, inizio lavori gennaio 1999, fine lavori giugno 2000 – che ne fanno uno dei primi grossi interventi infrastrutturali che "si vedono" nella città. L'esecuzione era senz'altro difficile per l'intenso volume di traffico privato e pubblico, per la presenza di numerosi "ostacoli" (come i sottoservizi, un canale parallelo al tracciato, alcuni reperti archeologici, le alberate) e la congestione del mercato. La piazza ora liberata si presterà a una generale riqualificazione dell'area mercatale, e il traffico scorrerà in maniera più fluida tra la collina e la tangenziale (solo la prova dei fatti potrà forse sciogliere i dubbi sull'opportunità di restringere la sezione della strada da 4 a 2 corsie, scelta compiuta per risparmiare gli alberi e/o per spendere di meno).

Il sottopasso è lungo 834 m., di cui 400 m. di tunnel e 434 m. di rampe (con pendenza del 6,8%); la larghezza utile è di 12,70 m. e l'altezza minima è di 5,20 m. Vi è un'ampia corsia per ogni senso di marcia, uno spartitraffico centrale, due banchine laterali di sosta di emergenza, una centrale tecnica per la ventilazione e una scala di sicurezza a metà galleria. La struttura è costituita da elementi prefabbricati in cemento armato a portale (formanti un arco a tre



cerniere), accostati e posati, previo scavo a cielo aperto, su fondazione diretta a plinto continuo, mentre le pareti laterali sono sostenute da una cintura di micropali e spritz-beton e rivestite da pannelli metallici preverniciati fonoassorbenti.

Il progetto è a cura dell'Ufficio Tecnico del Comune di Torino, Settore ponti, canali e fognature e Settore suolo pubblico; la ditta aggiudicataria è il consorzio di imprese A.T.I. L'importo dei lavori a base di gara è di L. 35.036.740.000, di cui L. 22.178.000.000 per le opere civili, L. 2.446.000.000 per quelle impiantistiche, L. 6.231.000.000 per le opere complementari.

(Gustavo Ambrosini)

## Sottopasso di corso Spezia

Collegare rapidamente la viabilità est di Torino, quella che si svolge lungo il Po, con quella ovest che si sviluppa intorno a corso Allamano, uno degli accessi più importanti alla tangenziale. Intento del progetto di un tunnel viabile lungo i corsi Spezia e Sebastopoli, che colleghi corso Unità d'Italia con corso Unione Sovietica, è quello di superare la tradizionale barriera costituita dalla ferrovia e attivare un nuovo asse di scorrimento di notevole portata per la rete stradale torinese, ma in grado anche di avere ripercussioni favorevoli nei collegamenti extraurbani. Creare un nuovo collegamento, insomma, tra l'arrivo delle autostrade a sud della città e la parte occidentale dell'area metropolitana torinese, e nel contempo migliorare l'accessibilità alla zona degli ospedali e ai poli del Lingotto e di Italia 61.

Il soggetto promotore ed attuatore dell'intervento è il Comune di Torino. Il progetto preliminare, a cura dell'Ufficio Tecnico del Comune, Divisione Progetti - Settore Infrastrutture, sarà realizzato entro il 2000; il progetto definitivo/esecutivo entro l'estate del 2001. La spesa prevista per la realizzazione dell'opera è di 90 miliardi circa, e viene ipotizzato che possa rientrare nei finanziamenti destinati alla Città di Torino per i Giochi Olimpici Invernali del 2006.

Il sottopasso sarà costituito da una galleria artificiale di lunghezza complessiva di circa 1500 m: il progetto in corso prevede che il tunnel inizi in corso Sebastopoli all'altezza di via Tunisi, presenti poi un collegamento interrato diretto con il parcheggio del Lingotto, appena sottopassata la ferrovia, percorra tutto corso Spezia in galleria per sbucare all'aperto in corrispondenza con corso Unità d'Italia: la sezione viabile sarà costituita da due corsie per ogni senso di marcia di larghezza circa 18 m complessivi. La realizzazione sarà in parte effettuata in trincea a cielo aperto ed in parte in galleria superficiale con una tecnologia a spinta.

(Gustavo Ambrosini)



## Il Passante Ferroviario di Torino

La realizzazione del Passante Ferroviario di Torino, il complesso di linee ferroviarie che attraversano la città da Stura a Lingotto, è il risultato di un processo di avvicinamento e cooperazione più che ventennale tra politiche di sviluppo della città di Torino e programmi di potenziamento infrastrutturale di Ferrovie dello Stato. L'attuale assetto del Passante ebbe origine dai programmi di potenziamento del nodo ferroviario di Torino che successivamente si sono integrati con gli studi di programma per il nuovo PRG<sup>1</sup>, che assunsero come strategico l'inserimento della ferrovia nel sistema di trasporto pubblico urbano. L'asse ferroviario di attraversamento della città fu dunque collocato all'interno di una forte operazione di rinnovamento urbano, la "Spina Centrale".

A lavori ultimati, il piano degli interventi in corso consentirà l'inserimento Torino nella rete ferroviaria veloce europea e un sensibile miglioramento della qualità dei collegamenti ferroviari regionali e nazionali; l'organizzazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico integrato urbano e metropolitano; e, ultimo, ma fondamentale per lo sviluppo urbano, la ricucitura, grazie all'interramento della linea ferroviaria, di due parti di città da anni separate dai binari.

Conseguentemente alle scelte trasportistiche di Ferrovie dello Stato, il Piano Regolatore del 1995 infatti prevede, grazie alla copertura delle trincee ferroviarie, la realizzazione di un grande viale a supporto del rinnovo urbano di un ampio comparto di aree industriali dismesse poste ai margini della linea ferroviaria storica.

La realizzazione del Passante si sviluppa in tre lotti ed il suo completamento è stimato al 2005:

I Lotto (Lingotto-C.so Vittorio Emanuele II). Ad oggi è stata realizzata la linea in galleria Lingotto-Porta Susa, la linea diretta Porta Nuova-Porta Susa, la linea Modane-Orbassano-S.Paolo-Porta Susa, le opere civili e ferroviarie della stazione sotterranea Zappata. Gli interventi di copertura delle trincee ferroviarie e delle sistemazioni superficiali saranno conclusi entro il 2004.

II Lotto (C.so Vittorio Emanuele-C.so Grosseto): *prima tratta funzionale*: C.so Vittorio Emanuele II-fiume Dora. I lavori sono iniziati nell'ottobre 2000, l'ultimazione è prevista per l'ottobre 2005;

*seconda tratta funzionale*: fiume Dora-C.so Grosseto. La progettazione esecutiva è stata ultimata e la durata dei lavori è stimata in 5 anni.

III Lotto (C.so Grosseto-Stazione Stura sulla linea Milano-Torino): la linea è in regolare esercizio dal 1989.

Le sei stazioni previste lungo il Passante (Lingotto, Zappata, Nuova Stazione Porta Susa, Nuova Stazione Dora, Rebaudengo e Stura, a cui si unisce il mantenimento in esercizio di Porta Nuova) rappresenteranno

i principali luoghi di accesso al sistema di trasporto su ferro della Città. La nuova stazione di Porta Susa, direttamente legata alla trasformazione complessiva dell'ambito di "Spina Due" e futuro nodo di interscambio con la Metropolitana, sarà oggetto di un concorso internazionale bandito da Ferrovie dello Stato e è destinata a diventare la stazione principale della città. Un ruolo rilevante verrà assunto dalla stazione Lingotto in relazione ai programmi di trasformazione dell'area Lingotto-Mercati Generali e agli interventi previsti per i Giochi Olimpici Invernali del 2006.

Dalle stazioni del Passante Ferroviario, sarà possibile raggiungere in treno l'Aeroporto di Caselle. Si stanno infatti avviando a conclusione i lavori per la realizzazione del collegamento ferroviario tra l'Aeroporto di Torino-Caselle e il Passante (il collegamento con la stazione Dora è stimato per l'autunno del 2001). Sono inoltre in corso di definizione le strategie funzionali legate al potenziamento della rete ferroviaria che converge su Torino per la realizzazione di un Servizio Ferroviario Metropolitano che costituisca l'ossatura della mobilità dell'area metropolitana.

Infine, per la fine del 2005, è prevista l'entrata in esercizio della linea di Alta Capacità Torino-Milano, e della prima tratta della Linea 1 della Metropolitana.

Con la copertura della linea ferroviaria del Passante, la Città riconquisterà una parte rilevante del suo territorio, questo nuovo *bolulevard* della "Spina Centrale", riprendendo la tradizione del viale alberato torinese, avrà zone pedonali, piste ciclabili e aree verdi. L'occasione di questa trasformazione ha fatto nascere l'idea di associare il progetto della Città e della qualità dei nuovi spazi pubblici con l'espressione artistica contemporanea. Undici artisti di fama internazionale, sono stati chiamati dalla Città per creare lungo il nuovo viale un percorso artistico che interpreti con opere d'arte l'identità dei luoghi pubblici urbani attraversati.

(Cristina Piai)

<sup>1</sup> Per quanto riguarda il processo decisionale che ha condotto alla definizione attuale, i riferimenti degli accordi formali stipulati e maggiori dettagli su Spina Centrale si rinvia a Perletti, M. Atti e Rassegna Tecnica, Anno 133, LIV-1 Nuova Serie, giugno 2000, pagg. 15-21.

Alcune cifre per il Passante ferroviario

Costo complessivo dell'opera: 2.300 mld  
Lunghezza del percorso ferroviario: 12 km  
Copertura complessiva delle vecchie trincee ferroviarie: 260.000 m<sup>2</sup>  
Lunghezza del nuovo viale alberato: 7,5 km  
Larghezza del nuovo viale alberato: (max) 90 m  
nuove piantumazioni: n.ro essenze ad alto fusto 4.141; n.ro essenze arbustive 4.728  
Treni in transito: 520 treni/giorno  
Frequenza di punta del servizio (due direzioni): (max) 1 treno/5min  
Passeggeri trasportati Oltre 50 milioni/anno



Il Lotto (prima tratta funzionale: Stazione Porta Susa- Stazione Dora)

Approvazione progetto ottobre '98

Importo progetto (inclusa IVA e spese tecniche): 705 mld (500 mld Città di Torino, 205 mld FS)

Lunghezza tratta: 3 km (2,5 km di sistemazioni superficiali)

Consegna lavori: ottobre 2000 ATI (Astaldi Italstrade Rosso Costruzioni)

Durata lavori: anni 5

Piano di Comunicazione dell'opera verso la cittadinanza: 3,5 miliardi (a carico Città di Torino e FS)

Alcuni lavori di rilievo:

Realizzazione sottopasso tra Corso Inghilterra e Piazza Statuto (500 mt)

Realizzazione nuovo ponte su fiume Dora

Abbassamento piano del ferro di 8 m alla Stazione Porta Susa

Innesto della connessione ferroviaria con Aeroporto Caselle Linea Torino-Ceres

Investimento finanziario complessivo: 345 mld

Lunghezza della linea: 41 km

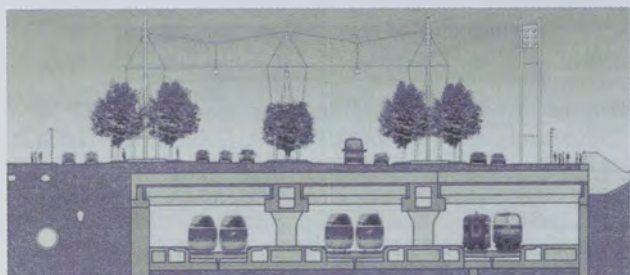
Numero di stazioni: 21 (6 non presenziate)

Stazione ferroviaria di Caselle e tratto di linea in galleria

Importo lavori: 45 mld

Inizio lavori: maggio 1999

Previsioni Inaugurazione: primavera 2001



## Grandi Stazioni: Torino Porta Nuova

Tredici stazioni italiane – Torino Porta Nuova, Milano Centrale, Verona, Venezia Mestre, Genova Brignole e Genova Porta Principe, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Roma Termini, Napoli Centrale, Napoli Piazza Garibaldi, Bari e Palermo – sono interessate da un programma di ristrutturazione e rilancio al fine di giungere in pochi anni ad un pareggio di bilancio che permetterebbe di destinare risorse a tutte le stazioni italiane. È stata costituita a tal fine la società Grandi Stazioni SpA a cui partecipano per il 40% Benetton, Pirelli, Caltagirone, le Ferrovie francesi (SnCF).

Il criterio alla base degli interventi sfrutta la compresenza delle attività dell'esercizio ferroviario e dei servizi ad esso connessi, con attività che si legano all'attesa, giustificate dal numero alto di frequentatori – a Porta Nuova 70 milioni l'anno, per un traffico ferroviario di 450 treni giornalieri – per ingenerare dei virtuosi processi di investimento: le Ferrovie fanno riferimento ad un dato europeo per

cui la locazione degli spazi commerciali costituisce il 9% dell'intero fatturato prodotto dalle stazioni.

Il progetto per la stazione di Porta Nuova prevede, infatti, un aumento delle superfici destinate ai servizi e al commercio, assieme all'aumento considerevole di posti auto a parcheggio sfruttando gli interrati. Parte degli spazi interni chiusi da vetrate sarà rimodellata con mezzanini e collegamenti verticali che offriranno nuova fruizione alla Stazione. Si ipotizza di ultimare entro il 2003 i lavori per i quali è stato destinato un primo stanziamento di 64 miliardi. L'intervento ha un peso rilevante alla luce del nodo che si determinerà per permettere lo scambio dei flussi di passeggeri con la linea metropolitana in progetto.

(Paolo Mauro Sudano)

## Stazione ferroviaria Stura

L'intervento prevede la demolizione della stazione esistente e la costruzione della Nuova Stazione Stura. Si prevede inoltre l'ampliamento delle banchine esistenti, una grande banchina per lo scambio intermodale, la formazione di un parcheggio di servizio ed una stazione per la fermata degli autobus. L'area di intervento si estende su Corso Romania per la parte che fronteggia Auchan e La Michelin. Il progetto di cui è responsabile l'ing Giacomo Palmieri, attuale direttore del Compartimento Infrastrutture delle Ferrovie dello Stato, è finanziato dalle Ferrovie dello Stato e da fondi pubblici destinati alla Viabilità. È stato completato l'iter di approvazione relativo al preliminare redatto dalla Italfer S.p.A.; il progetto esecutivo è della Sicif Progetti S.p.A..

Si prevede la costruzione di una nuova stazione ferroviaria Stura in sostituzione della piccola stazione esistente. L'area compresa fra la stazione e corso Romania prevede la formazione di una stazione degli autobus e di grandi parcheggi per l'interscambio fra treni, auto e autobus. È inoltre previsto un grande parcheggio per gli autocarri in prossimità della nuova piattaforma per lo scambio intermodale legato al trasporto merci delle Ferrovie dello Stato. Tale ipotesi prevede quindi un forte aumento del traffico veicolare e del numero di parcheggi sull'area. In previsione di ciò verrà realizzato, in accordo con il Settore Mobilità, la risistemazione e l'allargamento della sezione di corso Romania, con relativi nuovi spazi di manovra e nuovi impianti di illuminazione stradale. All'impatto da grande infrastruttura che questa nuova sistemazione porta con sé si somma quello determinato dalla grande piattaforma per lo scambio merci tra treni ed autocarri (di circa 32000 m<sup>2</sup>), collocata in un'area ora a verde incolto. Non sembra tenuta in sufficiente considerazione il ruolo di "porta urbana" che tale area potrebbe assumere. Lo stesso progetto architettonico della



Stazione, delle relative nuove banchine (disposte sotto il viadotto autostradale) e delle pensiline per la stazione dell'autobus, non istituisce alcuna relazione con l'infrastruttura viaria e non pone la questione della riqualificazione urbana, sembrando muoversi esclusivamente sul piano funzionale dell'interazione fra flussi di traffico differenti.

(Davide Derossi)

## Tranvia a dentiera Sassi-Superga

La Tranvia Sassi-Superga è nata nel 1884 come funicolare con l'uso di macchine fisse a vapore per fornire l'energia necessaria.

Negli anni Trenta fu trasformata in tranvia elettrica a cremagliera: le vetture sono divenute automotrici con ruote dentate su una rotaia a "dentiera" posata in mezzo al binario.

Il progetto prevede la riqualificazione e la valorizzazione della Tranvia Sassi-Superga, impianto di trasporto storico della città di Torino, bene culturale e risorsa turistica di notevole importanza.

Gli interventi conservativi e, nello stesso tempo, innovativi previsti sono volti ad una migliore e maggiore fruizione della Tranvia; ciò al fine di trasformare l'intero impianto in un punto di attrazione turistica, meta specifica di utenti che vogliano, usufruendo di un mezzo di trasporto particolare, raggiungere la Basilica di Superga ed il piazzale panoramico attraverso un piacevole percorso nella collina torinese.

### Stazione Sassi

Il progetto propone gli interventi necessari per il recupero dei fabbricati della Stazione di Sassi e la predisposizione di un parcheggio di interscambio per autobus adiacente alla Stazione stessa.

I principali interventi nella Stazione Sassi sono:

- Nuova destinazione ed ampliamento del fabbricato ovest, un tempo magazzino, con inserimento di piccolo museo per l'esposizione di alcuni pezzi antichi di vetture e documenti fotografici della storia della Funicolare.

- Interventi di manutenzione straordinaria nell'attuale stazione ed interventi di miglioramento dell'edificio rimessa vetture.

Tutte le aree libere interne vengono attrezzate a giardino per creare piacevoli zone di sosta e di svago, non solo in attesa della tranvia.

L'area ad est del complesso della Stazione viene destinata a parcheggio di interscambio per la sosta di vetture e autobus.

### Stazione Superga

Il progetto prevede una riqualificazione dell'intera zona di arrivo della Tranvia attraverso la ristrutturazione del fabbricato a valle che, con nuove diffe-

renti destinazioni, diventa fulcro principale della nuova Stazione di Superga.

L'edificio ottocentesco, noto come ristorante, è stato completamente ristrutturato per destinarlo a varie funzioni dirette a rendere gradevole l'attesa della Tranvia e ad essere esse stesse di richiamo per l'utilizzo di questo mezzo storico della città: riparo confortevole, ristoro, intrattenimento e piccole occasioni commerciali.

L'insieme è reso più interessante dalla posizione panoramica dell'edificio, che consente una ampia veduta sulla città e su tutta la piana circostante sino all'arco alpino, dal Monviso al Monte Rosa.

Il fabbricato, inserito nel Parco Naturale della Collina di Superga, ospita anche la sede rappresentativa dell'Ente di Gestione delle Aree Protette della Collina Torinese.

L'arrivo delle vetture avviene al riparo di una galleria vetrata, la cui struttura riprende forme ottocentesche realizzate con tecnologie moderne.

(Giuliana Chiappo Jorio)

*Committente:* A.T.M. Azienda Torinese Mobilità

*Progetto:* Opere architettoniche arch. Giuliana Chiappo Jorio in collaborazione con arch. Luigi Brandajs; Opere strutturali Ufficio Tecnico A.T.M., I.C.I.S. s.r.l. - ing. A. Presicce; Impianti Ufficio Tecnico A.T.M., Protechna - ing. G.C.Gramoni - p.i. A. Perin

*Dimensioni intervento:* SASSI, fabbricato m<sup>2</sup> 900 SLP, aree verdi e parcheggi m<sup>2</sup> 4.600; SUPERGA, fabbricato m<sup>2</sup> 700 SLP, area verde attrezzata m<sup>2</sup> 1.260

*Capitale investito:* SASSI £. 4.069.000.000; SUPERGA £. 2.548.000.000

*Cronologia progetto e realizzazione:* SASSI Concessione n. 75/97 del 18/03/1997 - Comune di Torino, lavori ultimati 2000; SUPERGA, Concessione n. 643/98 del 09/10/1998 - Comune di Torino, Concessione n. 141/99 del 12/07/1999 - Comune di S. Mauro T.se, lavori ultimati 2000.

*Imprese Costruzione:* SASSI, Sogema s.r.l., Carlo Gaviglio e figli s.a.s. - A.T.I. con Icmar s.r.l.; SUPERGA: Delsoglio Marco s.a.s.

Stazione di Sassi.









## I Giochi Olimpici Invernali del 2006 La revisione del Dossier Olimpico

Lo studio preliminare di fattibilità del programma di realizzazioni per i Giochi Olimpici Invernali del 2006 (il *Dossier* di candidatura) proponeva la localizzazione di siti di gara, di centri logistico operativi e di strutture di accoglienza all'interno di due ambiti territoriali: il *sistema montano*, le valli di Susa e Chisone, per le discipline d'alta quota, e il *sistema di valle*, per le discipline del Ghiaccio e che interessa la Val Pellice e la Città di Torino.

Allo scopo di tenere in conto, nelle scelte definitive, delle esigenze del territorio e delle trasformazioni urbanistiche in corso, il Consiglio di Amministrazione del TOROC<sup>1</sup> ha istituito un organismo collegiale, il Gruppo Istruttorio, con il compito di verificare le ipotesi presentate al C.I.O.<sup>2</sup> nel *Dossier* di Candidatura dell'agosto del 1998. Il Gruppo è coordinato dal prof. arch. Franco Corsico, assessore al Territorio e Mobilità della Città di Torino, e vi fanno parte rappresentanti della Regione Piemonte, della Provincia di Torino, dei siti montani, della Val Pellice e del C.O.N.I.

Le previsioni del *Dossier* per l'ambito territoriale montano e le discipline di alta quota sono state sostanzialmente confermate dal Gruppo Istruttorio, sia per quanto riguarda i siti di gara che le infrastrutture per l'accoglienza. L'unica variazione riguarda la realizzazione della pista per il Bob, lo slittino e lo Skeleton. L'impianto sarà realizzato sempre nel Comune di Oulx, ma in una località da scegliere tra Jovençaux-S.Marco, Villaretto e Moretta. A tal proposito è già stato redatto un rapporto dalle Commissioni Piste della FIBT<sup>3</sup> e della FIL<sup>4</sup>, e la decisione finale sarà presa dopo le conclusioni della VAS<sup>5</sup>.

Per quanto riguarda gli altri siti di gara, Bardonecchia ospiterà lo Snowboard e lo Sci Alpino: slalom della combinata maschile e femminile; a Pragelato si svolgeranno le competizioni di Fondo, Salto e Combinata Nordica; a San Sicario il biathlon e lo Sci Alpino per il Super G, la discesa libera e la discesa per la combinata femminile. Le gare di Freestyle saranno organizzate a Sauze d'Oulx. Sestriere ospiterà lo Sci Alpino per la discesa, la discesa per la combinata e il Super G maschile, il gigante e lo slalom maschile e femminile. Il comune di Claviere infine ospiterà gli allenamenti di Sci Alpino e Fondo.

Atleti e *officials*<sup>6</sup> saranno ospitati a Bardonecchia nell'ex Colonia Medail, un comprensorio di circa 10.000 m<sup>2</sup>; a Sestriere nelle due torri storiche e nel Villaggio Valtur ampliato; ed infine a Pragelato.

Le analisi effettuate per l'ambito territoriale di valle hanno confermato le localizzazioni previste per gli

impianti di Pinerolo (stadio per l'Hockey da 5.000 posti) e di Torre Pellice (l'impianto che sostituirà quello distrutto dall'alluvione sarà sede di allenamenti) e l'importanza degli interventi previsti per il miglioramento dell'accessibilità tra Torino e Pinerolo (il completamento del sistema autostradale lungo l'asse Torino-Pinerolo e la riqualificazione delle connessioni ferroviarie).

A Torino invece è emerso un nuovo disegno che migliora coerenze e compatibilità di ubicazioni e caratteristiche degli interventi, sia all'interno del sistema olimpico, che tra questo e il sistema urbano, con particolare riferimento alle destinazioni post-olimpiche.

I criteri guida assunti per l'analisi e gli approfondimenti del *Dossier* e la formulazione dei nuovi indirizzi sono stati i seguenti:

- Verificare l'ubicazione e le relazioni tra i diversi siti in un'ottica di sistema, definendo un quadro di insieme per le connessioni che agevoli la logistica degli spostamenti tra i siti olimpici, il contesto urbano e l'insieme dei siti olimpici extraurbani. L'obiettivo era il corretto inserimento di ogni intervento nel contesto urbano, sia per assicurare le condizioni di funzionalità durante l'evento olimpico, sia per minimizzare, in tale periodo, gli impatti sulla città.

- Prospettare un quadro di interventi in funzione delle prospettive di utilizzo post-olimpico e di coerenza con le esigenze di sviluppo e di risposta alle istanze sociali del territorio, garantendo le condizioni ottimali per i Giochi.

- Privilegiare le soluzioni coerenti con gli indirizzi della pianificazione urbanistica vigente, dando priorità agli interventi e agli investimenti relativi alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente ed al completamento di interventi già previsti.

L'applicazione di questi criteri ha significato la messa in relazione della garanzia di perfetta riuscita dell'evento olimpico, con l'opportunità di rispondere alle esigenze di sviluppo strategico della città.

Il quadro di interventi ridefinito, dopo essere stato verificato e fatto proprio dal TOROC, è stato proposto ed apprezzato dal C.I.O. Le scelte definitive, sia per Torino che per gli altri luoghi, dovranno comunque essere approvate formalmente dagli Enti Locali competenti. Il piano di interventi sarà realizzato dall'Agenzia per gli Investimenti, l'ente creato per gestire, in armonia con TOROC, i fondi nazionali destinati all'evento.

L'analisi dell'insieme delle localizzazioni di impianti e attrezzature, con riferimento alle relazioni che questi generano tra loro e con il sistema territoriale urbano, ha evidenziato l'esistenza di livelli



## Le Olimpiadi del 2006





di interazione più o meno complessi tra le diverse funzioni olimpiche. Per ottimizzare i diversi livelli di relazione generati dalle singole localizzazioni sono stati individuati, con riferimento alle olimpiadi, tre sottosistemi:

1. il sottosistema che riguarda le attività sportive, le residenze degli atleti e del vertice C.I.O. e i centri logistici stampa e televisivi, funzioni fortemente interagenti tra loro e, nel loro insieme, con l'ambiente città;
2. il sottosistema delle attrezzature complementari all'evento, ovvero gli insediamenti per l'accoglienza dei Media, da cui si generano relazioni più articolate con l'insieme dei siti Olimpici localizzati a Torino e nelle valli e con l'ambiente urbano nel suo complesso.
3. il sottosistema, più circoscritto in termini di funzioni e relazioni, rappresentato dal luogo di svolgimento delle cerimonie ufficiali di apertura e chiusura dei Giochi. L'approccio con questo sottosistema è relativamente più semplice considerata la sua puntuale utilizzazione e non ha richiesto quindi rielaborazioni o modifiche rispetto al *Dossier*. Viene quindi confermata la localizzazione allo Stadio delle Alpi.

È stato, inoltre, prospettato l'utilizzo della Palazzina di Caccia di Stupinigi, complesso di grande valore storico-artistico, per attività di rappresentanza.

I risultati del lavoro di approfondimento hanno condotto ad ipotizzare e proporre per la Città di Torino il seguente quadro di orientamenti:

Il primo sottosistema richiede una localizzazione dei diversi impianti in un'area relativamente estesa, ma nello stesso tempo sufficientemente concentrata

per agevolare gli scambi interni e minimizzare gli impatti con la città durante i Giochi.

Le indicazioni del *Dossier* Olimpico prevedono la localizzazione del centro logistico operativo della stampa e delle trasmissioni televisive nel Centro Fieristico dell'area Lingotto. L'ubicazione del fulcro mediatico dell'evento appare congrua alle potenzialità di questa zona in particolare per i collegamenti di base: la Stazione Lingotto sarà infatti inserita nel Passante Ferroviario e dunque a pochi minuti dal resto della città, dall'aeroporto di Caselle, dal sistema ferroviario che connette Torino con le Valli montane.

Dal punto di vista dell'accessibilità automobilistica, la zona Lingotto offre inoltre buone garanzie in direzione est-ovest, sia grazie al sottopasso esistente Lingotto-Corso Giambone, sia in relazione alla prevista realizzazione del nuovo sottopasso Corso Spezia-Corso Sebastopoli (di fatto un nuovo asse di collegamento est-ovest: da Corso Unità d'Italia a Corso Sebastopoli e Piazza d'Armi, a Corso Allamano fino al sistema tangenziale e le direttrici della Val Chisone e Valle Susa e quindi i siti olimpici extraurbani).

Infine la zona è strategicamente supportata dalla vicinanza del polo ospedaliero.

Sulla base di tali considerazioni e in relazione all'analisi delle localizzazioni e della praticabilità degli interventi indicati dal *Dossier* si è valutata l'opportunità di collocare in un intorno appropriato del Centro Lingotto anche le altre principali infrastrutture per gli sport e le residenze degli atleti, della famiglia olimpica e di parte dei giornalisti.

Lo scenario delle nuove localizzazioni definisce strategicamente l'area Lingotto-ex Mercati Gene-





rali quale fulcro del Distretto Olimpico, quale centro di gravitazione dell'evento e come polo strategico delle connessioni la Stazione Lingotto. In un raggio di circa due chilometri saranno localizzati:

- gli impianti per il Pattinaggio Velocità - area Lingotto - nuovo intervento;
- il Pattinaggio Artistico-Short Track - PalaVela - riqualificazione;
- il Curling - Corso Tazzoli - ristrutturazione e riqualificazione di impianto esistente;
- gli impianti per l'Hockey - area Stadio Filadelfia/ex Stadio Comunale/Torino Esposizioni - ristrutturazione e riqualificazione di impianti esistenti;
- il Villaggio per gli atleti - area Mercati Generali - riqualificazione;
- parte delle strutture di accoglienza previste per i Media - area BIT7/area Mercati Generali - riqualificazione/nuovo intervento;
- la residenza della Famiglia Olimpica - Hotel Meridien - ampliamento;
- il centro stampa (MPC) e il centro trasmissioni televisive (IBC) - Lingotto Fiere - allestimento temporaneo;
- ulteriori localizzazioni da destinare all'accoglienza dei Media e a soddisfare la domanda di nuove strutture ricettive.

Il secondo sottosistema riguarda i Villaggi Media. Con riguardo ai Giochi, questo sottosistema è caratterizzato da relazioni meno sistematiche e vincolanti rispetto al precedente che consentiranno soluzioni puntuali dei problemi di accessibilità durante l'evento.

Alla luce di queste considerazioni la localizzazione dei Villaggi Media previsti dal *Dossier* è stata rivista orientando con maggiore determinazione la scelta dei siti in funzione degli usi post-olimpici e quindi con particolare attenzione alle relazioni generate nel futuro, nella destinazione definitiva.

Si è quindi prospettata una distribuzione delle residenze meno concentrata rispetto alle indicazioni del *Dossier*, che prevedeva due Villaggi - in Spina 3 (circa 2.000 posti) e nell'area Mercati Generali (circa 3.000 posti) - e maggiormente integrata dal punto di vista urbanistico con le istanze sociali, cogliendo l'opportunità di rispondere alla domanda di edilizia sociale e di residenze a sostegno delle attività di ricerca, formazione, e di assistenza specializzata ospedaliera.

Il sottosistema è stato quindi articolato sul territorio in sette localizzazioni, per una capacità complessiva di circa 5.000 posti e viene distribuito prevalentemente in una vasta corona urbana nei settori Nord e Ovest della città e più precisamente:

è confermato, quale localizzazione principale, il Villaggio Media, previsto dal *Dossier* nell'ambito di trasformazione di Spina 3. La destinazione post-olimpica potrà prevedere quote di residenza sociale, speciale, alberghiera o paralberghiera; quattro villaggi di dimensioni più contenute sono

stati individuati in aree prossime agli insediamenti universitari esistenti e previsti: area Politecnico, aree Manifattura Tabacchi-Italgas (Scienze Politiche e Giuridiche; Scienze Umane), Grugliasco (Facoltà di Scienze Motorie);

infine, sono previsti i due Villaggi, già citati nella descrizione del Distretto Olimpico, nell'area Mercati Generali, in prossimità del Villaggio Olimpico degli Atleti, il secondo nel comprensorio del BIT, un'area di rilevante pregio ambientale e già dotata di attrezzature e servizi a supporto di relazioni internazionali di altissimo livello. Il comprensorio BIT, di proprietà della Città di Torino, per l'occasione sarà oggetto di importanti interventi di riqualificazione.

(Mariella Perletti, Cristina Piai)

<sup>1</sup> Torino Organizing Committee.

<sup>2</sup> Comitato Olimpico Internazionale

<sup>3</sup> Federazione Internazionale Bob e Skeleton.

<sup>4</sup> Federazione Internazionale Slittino.

<sup>5</sup> Valutazione Ambientale Strategica.

<sup>6</sup> Gli staff ufficialmente accreditati dai Comitati Olimpici Nazionali.

<sup>7</sup> Bureau International du Travail.







# Indice delle schede

## Qualità dell'abitare

Interventi integrati per la riqualificazione degli spazi urbani

66

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, La Spina Centrale*

67

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, Programma di Riqualificazione Urbana di Spina 1*

68

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, Ambito di Spina 2*

68

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, Programma di Riqualificazione Urbana di Spina 3*

69

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, Programma di Riqualificazione Urbana di Spina 4*

69

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, Programma di Riqualificazione Urbana "La Grangia"*

70

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, Programma di Riqualificazione Urbana "ex Elli Zerboni"*

71

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, Programma di Riqualificazione Urbana "Superga"*

71

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, Programma di Riqualificazione Urbana "Casino Barolo"*

72

*D. Derossi, Programma di Recupero Urbano di via Ivrea*

73

*L. Carere, Programma di Recupero Urbano di Corso Grosseto*

74

*L. Carere, Programma di Recupero Urbano di via Artom*

75

*L. Carere, Programma di Recupero Urbano della borgata S.Maria, Moncalieri*

75

*M. Massimello, Programma di Recupero Urbano di Oltredora, Collegno*

76

*L. Carere, Contratto di quartiere di via Arquata*

76

*M. Massimello, Area Centrale, Collegno*

L'impegno privato-pubblico su grandi aree residenziali

77

*G. Rajneri, Quartiere Venchi Unica*

78

*R. Franzero, Area Comau*

78

*A. Rolla, Area Gardino*

79

*R. Franzero, Area Framtek*

79

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano, Area Lancia*

Edilizia residenziale pubblica

80

*R. Rigamonti, Piani particolareggiati del Comune di Torino per l'attuazione del programma regionale erps*

82

*R. Rigamonti, Interventi della ATC nelle aree Paoli, Nebiolo e Veglio*

84

*C. Giaimo, Area Ceat*

85

*P.M. Sudano, Area Incet*

86

*L. Carere, Interventi della ATC nell'area Incet*

86

*L. Carere, Edilizia Sociale ed Edilizia Agevolata. Programmi della ATC*

Residenza speciale

87

*G. Torretta, Villaggio per comunità terapeutica in via Onorato Vigliani ai margini del parco Colonnetti*

88

*B.C.R., Residenza per la terza età in via Querro, Rivoli*

Spazi pubblici

88

*L. Barelo, I concorsi "100 Piazze per Torino"*

90

*M. Crotti, Piazza Valdo Fusi*

90

*M.C. Mundici, Undici artisti per il Passante Ferroviario di Torino*

91

*L. Taiuti, Installazioni d'arte per la ex Fergat*

La gestione "ordinaria" del PRG

92

*Sett. Trasformazioni Convenzionate, Z.U.T. ambito 8.13 Devalle*

93

*Sett. Trasformazioni Convenzionate, Z.U.T. ambito 8.14 Gardino*



93  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambiti 6.d Tangenziale ovest e 6e Tangenziale est

94  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 9.26 GFT

94  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 13.7 Docks nord

95  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambito 8i S. Michele

95  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 5.15 Adda 1

96  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Zona Urbana Consolidata via Tofane

96  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 9.21 Rivoira

97  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambito 12m Saint Gobain

97  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambiti 8t Le Chiuse nord e 8u Le Chiuse sud

98  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 12.1 Pons e Cantamessa

98  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 9.27 Ferrari

99  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 9.17 Mongrando

99  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambito 16.n Podgora

100  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambiti 16h Tazzoli e 16m Faccioli sud

100  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 9.6 Lungo Dora Savona

101  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambito 8aa Chambery nord

101  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 12.22 Bistagno

101  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambito 12a Induno

102  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambito 8ac Boselli

102  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambito 8ai Mosso

102  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, Z.U.T. ambito 9.1 Cuneo

103  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambito 5m Troya

103  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambito 12d Cascina Grangia

104  
*Sett. Trasformazioni Convenzionate*, A.T.S. ambiti 12e Arbe e 12v Monfalcone

## Cultura e turismo

Musei e gallerie d'arte

128  
*D. Rolfo*, Museo Nazionale del Cinema. Fondazione Maria Adriana Prolo

129  
*V. Drocco*, Allestimenti del Museo Egizio

129  
*D. Rolfo*, Manica lunga del castello di Rivoli. Museo d'Arte Contemporanea

130  
*D. Rolfo*, Palazzo Cavour

131  
*V. Drocco*, Museo di Antichità

132  
*D. Rolfo*, Nuove sale del Museo Regionale di Scienze Naturali

132  
*A. Martini, P.M. Sudano*, Nuovo centro espositivo e museale d'arte contemporanea. Fondazione Sandretto Re Rebaudengo

Interventi negli ambiti storici cittadini

133  
*A. Brizio*, Restauro e risanamento conservativo asse storico piazza Castello, via Po, piazza Vittorio Veneto

135  
*M. Berta*, Opere per l'Ostensione della Sindone

136  
*R. De Marchi*, Porta Palazzo, "The Gate"

136  
*G. Torretta*, Recupero di parte dell'ex Arsenale Militare di Borgo Dora (il cortile del maglio)

138  
*Sett. Progetti di Riassetto Urbano*, Programma di Riqualificazione Urbana "Santa Croce"

138  
*G. Borla*, Interventi di risanamento dei Murazzi del Po

I grandi cantieri di restauro

139  
*D. Rolfo*, Mole antonelliana

140  
*A. Martini*, Cattedrale di San Giovanni Battista



141  
*F. Bagliani*, Cappella della SS. Sindone: interventi provvisori di consolidamento in seguito all'incendio dell'aprile 1997

141  
*M. Volpiano*, La Venaria Reale e la Mandria

143  
*A. Martini*, Gli appartamenti di Cristina di Francia

144  
*F. Bagliani*, Cavallerizza reale

145  
*F. Filippi*, Palazzo Madama

145  
*R. De Marchi*, Villa della Regina

146  
*G. Vinardi*, Sacra di S.Michele

147  
*F. Barrera*, Forte di Exilles

148  
*F. Bagliani*, Intervento di riqualificazione dell'isolato Podgora

148  
*F. Barrera*, Complesso religioso di S.Pelagia

#### Cultura tecnica

149  
*C. Ronchetta*, Progetto Cultura materiale

149  
*C. Ronchetta*, Gli ecomusei di Chieri, Carmagnola e Prali

#### Strutture ricettive

151  
*M. Corino*, Insediamento turistico-ricettivo di Ala di Stura

### La città dei servizi

#### La città dello studio e della ricerca

165  
*L. Barello*, Nuovi spazi per gli atenei torinesi

166  
*G. Torretta*, Progetto di fattibilità per la riqualificazione e l'utilizzo delle aree della ex Manifattura Tabacchi, della ex Fimit e delle aree interposte

168  
*A. Battiloro*, Il centro polifunzionale del Lingotto

169  
*L. Barello*, Il campus universitario di Grugliasco

169  
*L. Barello*, L'Università nell'area ex Italgas

170  
*L. Barello*, L'ampliamento del Politecnico

171  
*L. Re*, Facoltà di Economia e Commercio. Ex Istituto di Riposo della Vecchiaia

171  
*Red.*, Istituto per la Ricerca e la Cura del Cancro, Candiolo

#### Promozione della cultura e dell'informazione

172  
*D. Rolfo*, Concorso per la progettazione di un centro culturale comprendente la Nuova Biblioteca Civica Centrale e una sala teatrale

172  
*D. Rolfo*, Villa Amoretti e Aranciera di Parco Rignon

173  
*M. Perletti, P.G. Turi*, Progetto Officina Città: verso l'urban center di Torino

173  
*C. Giaimo*, Area Fonderie Limone, Moncalieri

174  
*F. Barrera*, Teatro dei Ragazzi

175  
*D. Rolfo*, Ristrutturazione del Cinema Massimo

#### Centri di servizio

175  
*P.M. Sudano*, Il palazzo unico della Regione Piemonte

176  
*L. Barello*, Il Centro Agro-Alimentare Torinese

177  
*V. Valletti*, Riordino generale dell'Ospedale Umberto I dell'Ordine Mauriziano

#### Parchi e aree verdi

178  
*F. Bagliani, G. Cosmacini*, Torino Città d'Acque. Progetto Corona Verde

179  
*F. Bagliani, G. Cosmacini*, Risanamento ambientale delle sponde della Dora e riqualificazione del parco esistente Birago di Vische

180  
*F. Bagliani, G. Cosmacini*, Asta fluviale del Po: parco del Meisino e parco del Fioccardo

181  
*M. Massimello*, Parco agronaturale della Dora, Collegno

181  
*F. Bagliani, G. Cosmacini*, Parco di Spina 3

181  
*F. Bagliani, G. Cosmacini*, Giardino delle abilità. Environment Park

182  
*F. Bagliani, G. Cosmacini*, Piano d'Area Integrativo - Area delle Basse di Stura. Piano Esecutivo di Recupero Ambientale - Basse di Stura

183  
*D. Derossi*, Parco attrezzato laghetti Falchera

183  
*F. Bagliani*, La rete dei percorsi ciclabili

#### Cimiteri

184  
*C. Poli*, Ampliamento del Cimitero Parco



## Produzione e commercio

Sviluppo delle attività artigianali e industriali

196

*R. Franzero*, Parchi Tecnologici e nuovi insediamenti produttivi

197

*P.M. Sudano*, Parco Scientifico per l'Ambiente Environment Park

197

*R. Franzero*, Parco Bioindustriale del Canavese

198

*C. Piva*, Tecnoparco lago Maggiore

199

*R. Franzero*, Parco Valle Scrivia Tortona

199

*D. Rolfo*, Virtual Reality & Multimedia Park - area ex Fert

200

*M.L. Barelli*, Recupero dell'edificio "1", complesso ex Concerie Italiane Riunite

201

*D. Furin*, Area Fergat

201

*C. Giaimo*, Area Philips, Alpignano

202

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano*, Programma "Castello di Lucento 2"

203

*M. Visconti*, Centro polifunzionale Iveco in corso Giulio Cesare

204

*M. Massimello*, Il piano per le aree di insediamento produttivo della Città di Collegno

Interventi integrati

204

*R. Franzero*, Poli Integrati di Sviluppo

205

*M. Massimello*, Patto territoriale area Torino-Ovest

206

*Red.*, Patto territoriale area Torino-Sud

207

*G. Piazza, G. Serra*, Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio "2010 Plan"

Commercio

209

*D. Derossi, C. Liveriero*, Ampliamento Centro Commerciale Auchan

209

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano*, Programma di Riqualificazione Urbana "Mercato Comunale Abbigliamento III"

210

*D. Derossi*, Mercato coperto "Palatinum"

210

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano*, Programma di Riqualificazione Urbana "Piazza Madama Cristina"

211

*Sett. Progetti di Riassetto Urbano*, Programma di Riqualificazione Urbana "Urbanizzazioni E27-E29"

## Infrastrutture e mobilità

Gestione rete dei trasporti

218

*G. Ambrosini*, Piano Generale del Traffico Urbano e della Mobilità nell'area metropolitana torinese

219

*P.M. Sudano*, Il progetto del parcheggio come spazio pubblico

Metropolitana

220

*G. Ambrosini*, Metropolitana linea 1, Torino

221

*M. Massimello*, Metropolitana linea 1, Collegno

221

*G. Ambrosini*, Metro leggero: prolungamento linea 4

Grande viabilità automobilistica

223

*G. Ambrosini*, Sottopasso di Porta Palazzo

223

*G. Ambrosini*, Sottopasso di corso Spezia

Trasporto ferroviario

224

*C. Piai*, Il Passante Ferroviario di Torino

225

*P.M. Sudano*, Grandi Stazioni: Torino Porta Nuova

225

*D. Derossi*, Stazione ferroviaria Stura

Recupero di impianti storici

226

*G. Chiappo Jorio*, Tranvia a dentiera Sassi-Superga

## Le Olimpiadi del 2006

229

*M. Perletti, C. Piai*, I Giochi Olimpici Invernali del 2006. La revisione del Dossier Olimpico



# Indice degli autori delle schede

<i>Gustavo Ambrosini</i>	arch.	Dottore di ricerca, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>B.C.R.</i>		Architetti associati
<i>Francesca Bagliani</i>	arch.	Dottore di ricerca, Dipartimento Casa-Città, Politecnico di Torino
<i>Maria Luisa Barelli</i>	arch.	Docente, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Luca Barello</i>	arch.	Dottore di ricerca, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Francesco Barrera</i>	arch.	Libero professionista
<i>Alberto Battiloro</i>	ing.	Direttore Tecnico Lingotto SpA
<i>Mauro Berta</i>	arch.	Dottorando, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Gabriele Borla</i>	ing.	Divisione Ambiente e Mobilità. Settore Suolo Pubblico – Nuove Opere. Città di Torino
<i>Aldo Brizio</i>	ing.	Direttore Comitato Contrada di Po
<i>Luigina Carere</i>	arch.	Dirigente servizio progettazione urbanistica ed edilizia Agenzia Territoriale della Casa della Provincia di Torino
<i>Giuliana Chiappo Jorio</i>	arch.	Libero professionista
<i>Mario Corino</i>	ing.	Libero professionista
<i>Gianluca Cosmacini</i>	arch.	Libero professionista
<i>Massimo Crotti</i>	arch.	Dottore di ricerca, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Rebecca De Marchi</i>	arch.	Libero professionista
<i>Davide Derossi</i>	arch.	Dottore di ricerca, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Divisione edilizia ed urbanistica.</i>		Direttore arch. Giuseppe Gazzaniga,
<i>Settore Progetti di Riassetto Urbano</i>		Dirigente arch. Angelica Ciocchetti,
<i>Città di Torino</i>		raccolta dei materiali geom. Luciano Viotto,
		raccolta iconografica geom. Enzo Di Pasquali
		Direttore arch. Giuseppe Gazzaniga,
		Dirigente arch. Oscar Caddia,
		redazione schede geom. Rosario Lo Mauro
		con arch. Giuseppina Bologna;
		collaborazione arch. Susanna Aimone Mariota,
		arch. Mauro Cortese, geom. Maria Rosa Mossino
<i>Valentina Drocco</i>	arch.	Libero professionista
<i>Francesca Filippi</i>	arch.	Libero professionista
<i>Riccardo Franzero</i>	arch.	Dottorando, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Daniela Furin</i>	arch.	Società Insediamenti Attività Economiche – Finpiemonte SpA
<i>Carolina Giaimo</i>	arch.	Dottore di ricerca, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico di Torino
<i>Carlo Liveriero</i>	arch.	Libero professionista
<i>Alessandro Martini</i>	arch.	Dottorando, Dipartimento Casa-Città, Politecnico di Torino
<i>Marina Massimello</i>	arch.	Dottorando, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Maria Cristina Mundici</i>		Curatore progetto Artecittà. 11 artisti per il Passante Ferroviario di Torino
<i>Mariella Perletti</i>	arch.	Staff dell'Assessore al Territorio e Mobilità, Città di Torino
<i>Cristina Piai</i>	ing.	Staff dell'Assessore al Territorio e Mobilità, Città di Torino
<i>Giuseppe Piazza</i>	arch.	Coordinatore tecnico Prusst "2010 Plan"
<i>Cesare Piva</i>	arch.	Dottorando, Dipartimento di Progettazione dell'architettura, Università degli Studi di Genova
<i>Camillo Poli</i>	arch.	Libero professionista
<i>Giorgio Rajneri</i>	arch.	Libero professionista
<i>Luciano Re</i>	arch.	Docente, Dipartimento Casa-Città, Politecnico di Torino
<i>Riccarda Rigamonti</i>	arch.	Docente, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Davide Rolfo</i>	arch.	Dottorando, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Alberto Rolla</i>	arch.	Libero professionista
<i>Chiara Ronchetta</i>	arch.	Docente, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Giovanni Serra</i>	arch.	Direttore settore ambiente e territorio, Comune di Settimo
<i>Paolo Mauro Sudano</i>	arch.	Dottore di ricerca, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Lorenzo Taiuti</i>		Docente di Teoria e Metodo dei Mass Media, Accademia di Belle Arti di Torino
<i>Giovanni Torretta</i>	arch.	Docente, Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino
<i>Pier Giorgio Turi</i>	arch.	Libero professionista
<i>Vittorio Francesco Valletti</i>	arch.	Libero professionista
<i>Gianfranco Vinardi</i>	arch.	Libero professionista
<i>Marco Visconti</i>	arch.	Fiat Engineering
<i>Mauro Volpiano</i>	arch.	Coordinatore della struttura di monitoraggio dei cantieri di restauro della Reggia di Venaria Reale



A&RT è in vendita presso le seguenti librerie:

*Celid Architettura*, Viale Mattioli 39, Torino

*Celid Ingegneria*, C.so Duca degli Abruzzi 24, Torino

*Bloomsbury BoBooks and Arts*, Via dei Mille 20, Torino

*Campus*, Via Rattazzi 4, Torino

*Città del sole*, Via Po 57, Torino

*Città Studi Libreria Clup*, Piazza Leonardo da Vinci 32, Milano

*Cortina*, C.so Marconi 34/A, Torino

*Druetto*, Piazza C.L.N. 223, Torino

*L'Ippogrifo*, Piazza Europa 3, Cuneo

*Oolp*, Via P. Amedeo 29, Torino

*Vasques Libri*, Via XX Settembre 20, Torino

*Zanaboni*, C.so Vittorio Emanuele 41, Torino

Le inserzioni pubblicitarie sono selezionate dalla Redazione. Ai Soci SIAT saranno praticate particolari condizioni.

*La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino accoglie nella «Rassegna Tecnica», in relazione ai suoi fini culturali istituzionali, articoli di Soci ed anche non Soci invitati. La pubblicazione, implica e sollecita l'apertura di una discussione, per iscritto o in apposite riunioni di Società. Le opinioni ed i giudizi impegnano esclusivamente gli Autori e non la Società.*

#### **Consiglio Direttivo**

**Presidente:** *Emanuele Levi Montalcini*

**Vice Presidente:** *Maurizio Momo*

**Segretario:** *Marco Trisciunglio*

**Tesoriere:** *Valerio Rosa*

**Consiglieri:** *Franco Campia, Mario Carducci, Giuliana Chiappo Jorio, Davide Ferrero, Franco Fusari, Carlo Ostorero, Giambattista Quirico, Chiara Ronchetta, Valerio Rosa, Marco Trisciunglio, Claudio Vaglio Bernè*

Stampa CELID Via Lodi 27, Torino



## LA CITTÀ CHE CAMBIA



*Strumenti urbanistici,  
amministrativi, gestionali e  
finanziari per la trasformazione  
delle aree urbane in Europa*

FRANCO MELLANO, DAVIDE FERRERO,  
ELENA LOVERA, ANDREA ROLANDO

“La città che cambia è sotto gli occhi di tutti: perché tutti percepiscono in questi anni che i rapporti tra le persone ed i gruppi sociali sono cambiati, che si lavora e si produce ricchezza in modo diverso, che la dilatazione dell'informazione e della conoscenza hanno introdotto valori e parametri di giudizio del tutto nuovi e, infine, che alcune immagini e strutture portanti dello sviluppo urbano moderno sono diventate improvvisamente obsolete.

Attraverso la complessità operativa di otto casi emblematici si è mossa la ricerca di Franco Mellano, riflettendo, non tanto e non solo sulla linea astratta della disciplina urbanistica, ma analizzando percorsi concreti di trasformazioni importanti che stanno cambiando il volto di alcune città europee”.

Novembre 2000, pagg. 286 + 64 tavole a colori, Lire 40.000, € 20,66.



Per informazioni:

Torino Incontra Centro Congressi  
V. S. Francesco da Paola 28 – 10123 Torino  
Tel. 011.5576810 • Fax 011.5576811  
e-mail: [contact@torinoincontro.org](mailto:contact@torinoincontro.org)





...CON SALDA FONDAZIONE...