



**TESI DI DOTTORATO
IN BENI CULTURALI**

**Processi urbani di trasformazione
VS
conservazione del patrimonio storico.**
Il caso di Torino lungo il “piano del ferro”

**Dottorando: Piera Maimone
Tutor: Prof.ssa Carla Bartolozzi
Ciclo: XXVII ciclo in Beni culturali**



**POLITECNICO
DI TORINO**



**UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TORINO**

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Dottorato in Beni Culturali

**Processi urbani di trasformazione
VS
conservazione del patrimonio storico.
*Il caso di Torino lungo il "piano del ferro"***

Dottorando: **Piera Maimone**

Tutor: **Carla Bartolozzi**

Ciclo: **XXVII ciclo** in Beni culturali

Giugno 2016

**Processi urbani di trasformazione VS conservazione del patrimonio storico.
Il caso di Torino lungo il “piano del ferro”**

Introduzione..... 1

L'ESPERIENZA DEL DOTTORATO IN APPRENDISTATO E GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO

INIZIALE.....1

L'APPRENDISTATO IN AZIENDA DURANTE IL TRIENNIO..... 5

LA FORMAZIONE EXTRA CURRICULARE 8

LA DEFINIZIONE DELLA TESI FINALE: RIMODULAZIONE DEGLI OBIETTIVI INIZIALI E METODI DI RICERCA11

Parte Prima – Premesse..... 15

1.1 DALLA CRISI DELLA CITTÀ INDUSTRIALE AL FENOMENO DELLA DISMISSIONE

NASCITA DELL'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE..... 17

1.3 IL DIBATTITO TRA DEMOLIZIONE E CONSERVAZIONE NELLE AREE INDUSTRIALI DISMESSE 23

1.4 AREE INDUSTRIALI DISMESSE: “VUOTI DA NON PERDERE” 39

1.5 IL RECUPERO COME OPPORTUNITÀ DI CRESCITA..... 45

Parte Seconda - I casi indagati..... 51

2.1 I CASI “PIONIERI”: LE CITTÀ LUNGO IL WATERFRONT..... 53

2.1.1 BALTIMORA..... 57

2.1.2 NEW YORK..... 67

2.1.3 SINDNEY..... 75

2.2 I CASI EUROPEI 79

2.2.1 LONDRA 79

2.2.2 BILBAO 87

2.2.3 AMBURGO..... 95

2.2.4 AMSTERDAM 103

2.2.5 MALMO 111

2.2.6 STOCCOLMA 119

2.2.7 IL BACINO DELLE RUHR 125

2.2.8 AMSTERDAM . IL QUARTIERE GWL..... 131

2.3 L' ITALIA 137

2.3.1 NAPOLI, LA CITTÀ DELLA SCIENZA A BAGNOLI 139

2.3.2 ROVERETO, GREEN INNOVATION FACTORY 147

2.3.3 TERNI, EX STABILIMENTO CHIMICO SIRI 151

2.3.4 TRENTO, EX STABILIMENTO PNEUMATICI MICHELIN 157

Parte Terza - Torino in trasformazione. La rigenerazione urbana della città dalla seconda metà degli anni '90 al 2015 165

3.1	1984. LA CATALOGAZIONE “BENI CULTURALI AMBIENTALI NEL COMUNE DI TORINO”.....	167
3.1.1	UNA FONTE IMPRESCINDIBILE PER LA VALUTAZIONE EX POST.....	173
3.1.2	BENI CENSITI PRESENTI NELLA CATALOGAZIONE:	
	LE AREE ESAMINATE LUNGO IL <i>PIANO DEL FERRO</i>	177
3.1.2.1	Stabilimento Fiat Lingotto	180
3.1.2.2	Magazzini Generali – Doks Piemontesi –.....	181
3.1.2.3	Fiat Ferroviaria.....	182
3.1.2.4	Officine Ferroviarie	183
3.1.2.5a	Stabilimento Teskid, Ex Ferriere Fiat Ambito A.....	184
3.1.2.5b	Stabilimento Teskid, Ex Ferriere Fiat Ambito B.....	185
3.1.2.7	Stabilimento Industriale Michelin	186
3.2	1989. LA CAMPAGNA FOTOGRAFICA DI BRUNA BIAMINO SU INCARICO DELL’UFFICIO DELL’URBANISTICA DEL COMUNE DI TORINO	189
3.2.1	LA CAMPAGNA FOTOGRAFICA LUNGO IL <i>PIANO DEL FERRO</i>	195
3.2.1.1	Stabilimento Fiat Lingotto	195
3.2.1.2	Magazzini Generali “Docks Piemontesi”	199
3.2.1.3	Fiat Ferroviaria.....	203
3.2.1.4	Officine Ferroviarie	208
3.2.1.5	Stabilimento Teksid, Ex Ferriere Fiat	214
3.2.1.6	Michelin.....	221
3.3	1995. IL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTÀ DI TORINO	225
3.3.1	IL PASSANTE FERROVIARIO E LA SPINA CENTRALE.....	231
3.3.1.1	Spina 1.....	239
3.3.1.2	Spina 2.....	263
3.3.1.3	Spina 3.....	279
3.3.1.4	Spina 4.....	303
3.4	PROGRAMMI COMPLESSI E LA QUALITÀ DEI PROCESSI URBANI	321
3.4.1	PROGRAMMI COMPLESSI: UNA RILETTURA DELLE ESPERIENZE TORINESI.....	333
3.4.2	LE DINAMICHE DEL MERCATO IMMOBILIARE A TORINO PER EFFETTO DEL PRGC DEL 1995 E DEI PROGRAMMI COMPLESSI	337

Parte Quarta - Torino oggi : la permanenza dei Beni Culturali nelle aree trasformate... 351

4.1	DALLE PREMESSE DEL 1984 AD OGGI: COSA RIMANE	353
4.1.1	Lo Stabilimento Fiat Lingotto Vs L’ 8 Gallery.....	353
4.1.2	Gli Ex Magazzini Generali “Docks Piemontesi” Vs Il Condominio “Star Palace”	357
4.1.3	L’ex Fiat Ferroviaria Vs La Spina 1	361
4.1.4	Le Officine Ferroviarie Vs Le Ogr	365
4.1.5	Gli Ex Stabilimenti Teksid, Ex Ferriere Fiat Vs La Spina 3 (I Compensori Vitali, Ingest Ed Il Santo Volto).....	369
4.1.6	Gli Ex Stabilimenti Michelin Vs Spina 3 (Il Parco Dora E Il Compensorio Valdocco)	375

Conclusioni..... 379

Bibliografia 387

INTRODUZIONE

L'esperienza del Dottorato in Apprendistato e gli obiettivi del progetto iniziale

La tesi di Dottorato di seguito esposta è frutto di indagini e ricerche effettuate nell'ambito del Dottorato di ricerca in esercizio di apprendistato¹ in Beni Culturali, presso il Dipartimento DIST del Politecnico di Torino, XXVII ciclo, triennio 2012-2015.

Nel corso del triennio di studi il percorso formativo in apprendistato ha previsto, oltre alla formazione ordinaria erogata dalla Scuola di Dottorato, attività di formazione giornaliera presso la Secap spa, l'azienda che ha ospitato la dottoranda e ha partecipato alla ricerca.²

La SECAP è un'azienda torinese che opera nel settore delle costruzioni con particolare interesse e attenzione agli investimenti immobiliari che contribuiscono in modo rilevante alle più significative trasformazioni architettoniche e urbane delle città di Torino.

L'azienda nel 2011 ha individuato, nell'ambito del proprio processo di riorganizzazione interna e sviluppo, il fabbisogno di una professionalità nuova in grado di affacciarsi nel panorama delle trasformazioni urbane con un approccio multidisciplinare, che andasse dal management dello sviluppo urbano, alla qualità dell'architettura e delle costruzioni, fino alla sostenibilità ad ampio spettro, ambientale, sociale ed economica, e allo stesso tempo fosse in grado di mantenere forte l'attenzione verso il patrimonio architettonico esistente.

¹ Il dottorato di ricerca in esercizio di apprendistato è stato introdotto dall'art. 50 del D. Lgs. N. 276/2003 e prevede la possibilità per i giovani al di sotto dei 30 anni di essere assunti da un'impresa e contemporaneamente seguire un percorso di dottorato.

² Il percorso di dottorato di ricerca in esercizio di apprendistato ha un carattere innovativo e sperimentale, prevede la realizzazione di attività specifiche, aggiuntive rispetto a quelle previste nei corsi ordinari del Dottorato di Ricerca.

Per rispondere a tale necessità nel luglio del 2011 Secap ha deciso di partecipare insieme al Politecnico di Torino al bando della Regione Piemonte³ per la sperimentazione di corsi formativi per l'acquisizione del titolo di Dottore di ricerca in esercizio di apprendistato. L'azienda ha pertanto progettato insieme al Politecnico⁴ un iter formativo rispondente al proprio fabbisogno e ha tracciato un progetto di ricerca al quale i candidati per l'ammissione al dottorato di ricerca in apprendistato dovevano rispondere.

Il progetto presentato, dal titolo "*Management in Fattibilità e Qualità del Progetto Urbano*", aveva come obiettivo la messa a punto di una *metodologia di analisi* del mercato delle trasformazioni urbane e delle conseguenti strategie di intervento in una logica di qualità del progetto che veda impegnati operatori privati e Soggetto Pubblico in azioni innovative di recupero. Lo studio doveva privilegiare contesti urbani in cui il valore di bene storico o documentario si trovasse in uno stato di rischio e per questo specifico profilo fu individuato come pertinente il Dottorato in Beni Culturali.⁵

La ricerca doveva essere sviluppata secondo fasi e tempi tracciati che prevedevano nel triennio dapprima lo studio dello stato dell'arte in materia di management del progetto urbano, con esplorazione di attività analoghe in un quadro di riferimento europeo ed extra europeo. Nella fase successiva la ricerca doveva essere dedicata alla disamina critica delle teorie economiche e sociali a fondamento delle tecniche di sviluppo dei progetti urbani, con contestualizzazione rispetto alla realtà italiana e individuando i casi con il potenziale di sviluppo più interessante in area piemontese. L'ultima fase doveva essere interamente dedicata all'elaborazione della tesi per rispondere alla richiesta iniziale di messa a punto di strumenti e metodi avanzati per il management specifico del progetto di trasformazione urbana. Il progetto mirava quindi all'alta formazione di una figura che oltre ad una conoscenza generale nel campo dell'edilizia, dell'urbanistica e delle materie giuridiche ed economiche di base, sviluppasse con specifici approfondimenti specialistici,

³ Bando per la sperimentazione di corsi per l'acquisizione del titolo di Dottore di ricerca in esercizio di apprendistato. Determinazione n. 294 del 16/05/2011

⁴ Il Politecnico ha individuato nella Prof.ssa Carla Bartolozzi il tutor accademico con funzioni di coordinamento, monitoraggio e valutazione delle attività di ricerca.

⁵ La presenza di vari settori disciplinari nel dottorato in BBCC (restauro, storia, progettazione, disegno, valutazione, comunicazione) consente di affinare il percorso triennale del candidato con i contributi idonei alla formazione di una figura che sia realmente innovativa sul mercato del lavoro e che riassume, nel suo bagaglio culturale, conoscenze ed esperienze di diversa matrice.

le tecniche di management aziendale, di valutazione e stima degli investimenti e di approccio al mercato degli investitori.⁶

In qualità di candidata per l'assegnazione del posto di *Dottore di ricerca in esercizio di apprendistato* ho risposto al bando con il seguente progetto di ricerca:

Nel dinamico mercato delle trasformazioni urbane un ruolo determinante è affidato agli investitori privati che indirizzandosi verso determinati investimenti contribuiscono in modo rilevante alle più significative modificazioni architettoniche e urbane delle città.

Il tema della ricerca di dottorato si pone in questa direzione: partendo da una lettura in chiave critica delle maggiori trasformazioni urbane che hanno interessato la città di Torino, portando in evidenza i punti di successo o di fallimento, la tesi di dottorato tenta di elaborare una metodologia che permetta all'azienda ospitante di investire sul territorio in maniera innovativa mantenendo forte l'attenzione verso la tutela e la valorizzazione, non solo del bene e del patrimonio esistente, quanto sulla continuità della città storica. La valorizzazione del patrimonio architettonico e ambientale costituisce oggi uno degli obiettivi di maggiore rilevanza per molte città. Essa produce effetti positivi sull'economia e nello stesso tempo favorisce la competizione tra le città a livello europeo e mondiale, aiutando lo sviluppo del turismo, in particolare quello culturale, e la capacità delle città di attrarre capitali. Nelle città si liberano importanti asset con elevati valori all'interno di comparti territoriali in trasformazione. Essi appartengono a funzioni superate di tipo pubblico e privato, e il loro utilizzo, la riconversione e la riprogettazione diventano di estrema importanza per l'economia e l'immagine dell'intera città. La valorizzazione dei beni storici ed architettonici, così come i progetti di riqualificazione territoriale, si scontrano però con numerosi vincoli di tipo economico, finanziario, giuridico. Le risorse finanziarie disponibili sono insufficienti o comunque troppo scarse rispetto all'entità del patrimonio architettonico. Spesso inoltre, questi beni di interesse storico si presentano non solo in condizioni di

⁶ La professionalità prevista doveva rappresentare un nuovo e diverso indirizzo per la Società SECAP e in generale per il settore delle costruzioni, che vede normalmente le diverse competenze suddivise per attività tradizionali e per indirizzo di studi, ripensate in funzione degli obiettivi strategici aziendali e in forma multidisciplinare. Oltre alle competenze normalmente attese nel settore del management dello sviluppo urbano, si prevedeva pertanto di completare la formazione con un'attenzione particolare alla multidisciplinarietà che abbraccia nello specifico i temi della qualità dell'architettura e della costruzione, la sostenibilità ad ampio spettro (da quella economica a quella ambientale a quella sociale), con un'attenzione particolare al recupero e alla valorizzazione di aree urbane secondo azioni di concerto fra Amministrazioni Pubbliche e Imprese Private.

degrado fisico ma anche funzionale e sociale, tanto che si rende necessario intervenire non più, e non solo, sul singolo bene, ma anche sui contesti territoriali economici e funzionali che li circondano. Allo stato dei fatti dunque progetti di riqualificazione urbana e architettonica presumono la necessità di reperire risorse finanziarie da parte di investitori privati per la realizzazione dell'intervento stesso, e spesso anche per la gestione delle nuove funzioni. A questo proposito negli ultimi anni è emersa in modo evidente la necessità di superare la tradizionale separazione tra pubblico e privato, in favore di nuove forme di partnership che cerchino di contemperare i tempi differenti dell'interesse pubblico da una parte, e del rientro dell'investimento privato dall'altra. In questo scenario, la gestione di progetti di riqualificazione urbana in partenariato pubblico-privato richiede quindi una duplice attenzione: da una parte occorre una conoscenza critica circa gli aspetti fondanti l'azione di recupero e valorizzazione del patrimonio e del territorio esistente; dall'altra occorrono competenze in grado di analizzare l'investimento e valutare la sostenibilità economico-finanziaria dello stesso.

L'apprendistato in azienda durante il triennio

Durante il I° anno di formazione, gli incontri tra il tutor accademico e il tutor aziendale, nonché l'attività di formazione giornaliera presso l'azienda, avevano permesso di individuare con maggiore dettaglio il caso studio sul quale procedere con la ricerca, ovvero la partecipazione delle imprese italiane nei programmi di social housing promossi dal governo algerino, in seguito ad accordi siglati tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano e il Ministero algerino dell'Habitat e dell'urbanizzazione.

Durante il II° anno di formazione, attraverso attività di tutoraggio dedicato con iniziative mirate a dar seguito al progetto di ricerca individuato, insieme alle prof.sse Carla Bartolozzi e Cristina Coscia, si è lavorato dapprima contattando l'Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme di Algeri, per valutare la possibilità di una liaison con il Politecnico di Torino attraverso formule di scambio e collaborazione, e nel mese di maggio, durante una breve missione in Algeria si è incontrato il prof. Zerouala Mohamed Salah, Direttore dell'EPAU.

L'attività di tutoraggio individuale nel corso del II° anno ha inoltre portato alla partecipazione al bando del Ministero degli Affari Esteri (MAE) per la raccolta di progetti congiunti di ricerca scientifica e tecnologica nell'ambito del protocollo esecutivo di cooperazione scientifica e tecnologica fra l'Italia e l'Algeria per gli anni 2014-2016; area di ricerca "Technologies appliquées à la valorisation et à la conservation des biens culturels". Si è partecipato al bando con un progetto di ricerca congiunto fra ricercatori italiani e algerini, dal titolo "La conoscenza per la conservazione del patrimonio architettonico ante Indipendenza Algerina: il caso della Wilaya di Orano", che coinvolge come ente proponente italiano il Politecnico di Torino, DAD, e come ente proponente straniero l'Université des Sciences et de la Technologie d'Oran Mohamed Boudiaf.⁷

⁷ Il progetto è stato inserito nel Programma Esecutivo fra Italia e Algeria per gli anni 2016-2018, con un biennio di ritardo rispetto a quanto previsto nel bando del 2013.

Il progetto algerino, individuato durante il I° anno e proposto come possibile applicazione della ricerca, nel corso del III° anno ha subito un forte rallentamento dovuto alla situazione socio politica dell'Algeria. L'attività prevista durante il I° anno si è rivelata difficile da perseguire e la partecipazione delle imprese italiane nei programmi di social housing promossi dal governo magrebino non hanno mai visto l'avvio.

Alla luce di tale forte rallentamento durante il III° anno si è resa necessaria una revisione del progetto di ricerca che attraverso attività di tutoraggio dedicate ha portato ad una ridefinizione della struttura e degli obiettivi della tesi. Nella revisione del lavoro che ha previsto incontri settimanali con il tutor aziendale e quello accademico, si è voluto mantenere come assunto il tema di ricerca iniziale, vale a dire, affrontare e analizzare le trasformazioni urbane con un approccio multidisciplinare, che va dal management dello sviluppo urbano, all'analisi della qualità dell'architettura e delle costruzioni, fino alla sostenibilità ad ampio spettro, ambientale, sociale, economica e finanziaria.

Scopo del progetto rimane l'elaborazione di uno *strumento di gestione delle trasformazioni urbane*, in grado di monitorare e governare la trasformazioni stesse, gestire il ruolo degli investitori privati e mantenere *forte l'attenzione* verso la tutela e la valorizzazione, non solo del bene e del patrimonio esistente già riconosciuto e vincolato, quanto sulla continuità della città storica, intesa come insieme e stratificazione, e sul recupero e la valorizzazione delle aree urbane dismesse o in trasformazione.

La ricerca vuole analizzare forme diverse di valorizzazione del bene che si basano su progetti congiunti che accordano esigenze pubbliche di tutela e di valorizzazione culturale con chiare strategie di mercato, in grado di generare flussi. Una progettazione congiunta pubblico/privata che permetta di superare i finanziamenti "a pioggia" e attivare collaborazioni programmate sul lungo periodo allo scopo di salvaguardare il bene, bloccando e limitando il progressivo degrado.

I temi e gli argomenti analizzati in maniera puntuale durante l'attività di tutoring sono stati i seguenti:

- Ricerca e analisi critica dei maggiori progetti di trasformazione urbani nazionali ed internazionali
- Analisi del patrimonio storico delle città nelle quali sono in atto importanti processi di trasformazione urbana

- L'apporto delle imprese e degli strumenti di Partenariato Pubblico Privato per la sostenibilità finanziaria delle trasformazioni urbane
- La qualità delle trasformazioni urbane che prevedono formule di Partenariato Pubblico Privato: casi europei
- Ricerca e primi contatti con soggetti pubblici interessati alla tesi di ricerca (Agenzia del Demanio, Assessorato al Patrimonio, Provincia – Settore Patrimonio)
- Le città storiche e le opportunità di rigenerazione, casi nazionali ed internazionali
- La sostenibilità e il restauro nelle città storiche
- La città di Torino, disamina del patrimonio pubblico
- I migliori casi italiani di trasformazione urbana
- La sostenibilità nelle trasformazioni urbane: sitografia e bibliografia
- I rischi della privatizzazione nei processi di trasformazione urbana
- La privatizzazione nei processi di trasformazione urbana : casi europei.

La formazione extra curriculare

Parallelamente alla formazione ordinaria prevista nel Percorso di Dottorato e all'attività in azienda, il Dottorato di ricerca in esercizio di apprendistato, allo scopo di fornire una formazione altamente specialistica, ha previsto nel corso del triennio la frequenza di brevi corsi altamente qualificati, presenti sia all'interno dello stesso Politecnico sia individuati presso altre istituzioni, enti di ricerca e università.⁸

Durante il I° anno la Dottoranda ha frequentato i seguenti corsi di formazione specialistica, presso la Bocconi SDA:

- Finanziare gli investimenti pubblici: project finance, leasing e finanza strutturata
- Il Project Manager delle Opere Pubbliche

⁸ L'obiettivo del Dottorato di ricerca in esercizio di apprendistato, è quello di giungere, al termine del triennio, alla formazione di una nuova figura di Dottore di Ricerca che sia in grado di applicare con lo stesso rigore di metodo appreso nel percorso di terzo livello, i suoi strumenti conoscitivi a un'attività lavorativa di alto profilo. Per fornire una formazione specialistica rivolta a integrare al meglio le competenze in ingresso del candidato, per raggiungere l'obiettivo di una padronanza finale dei settori che sono interessati dagli obiettivi aziendali e che riguardano gli ambiti economico, giuridici e dell'architettura. Ciò significa che, in considerazione del curriculum del candidato e della classe di laurea magistrale già conseguita, si mirerà a orientare il candidato verso la frequenza di brevi corsi altamente qualificati, presenti sia all'interno dello stesso Politecnico sia individuati presso altre istituzioni universitarie, per acquisire crediti aggiuntivi nei settori complementari alle sue conoscenze di base. Il tutor accademico, in accordo con l'Azienda, definirà il percorso del candidato in itinere, comunque avendo l'obiettivo della formazione che esplori i tre ambiti sopra indicati. Questa formazione sarà aggiuntiva rispetto alla frequenza del Dottorato, in cui si definirà comunque un piano di studio che si orienti alla frequenza dei corsi che, di anno in anno, secondo l'offerta formativa, saranno disponibili. Al termine del triennio si prevede che il candidato, integrando la sua partecipazione attiva al Dottorato con la frequenza corsi specialistici, nello stesso tempo in cui ha svolto l'attività di apprendistato in Azienda, abbia acquisito un profilo professionale nuovo e originale, in cui si integrano le esigenze dell'Impresa con quelle di un'alta formazione, estremamente aderente alle dinamiche economiche e sociali contemporanee. (estratto dal *Bando per la sperimentazione di corsi per l'acquisizione del titolo di Dottore di ricerca in esercizio di apprendistato. Determinazione n. 294 del 16/05/2011*)

Entrambe i corsi hanno l'obiettivo di una formazione specialistica sul tema del partenariato pubblico-privato per il montaggio di operazioni complesse e sugli strumenti finanziari più adeguati per il montaggio di operazioni in PPP. Nello specifico sono stati affrontati i seguenti temi:

- Modalità più adeguate per strutturare, analizzare e gestire un'operazione di Partenariato Pubblico Privato.
- Acquisire e rafforzare le conoscenze di tipo giuridico, economico, finanziario e di management essenziali per governare le criticità e per realizzare e gestire operazioni di partnership pubblico privato sostenibili nel medio-lungo termine.
- Acquisire competenze gestionali per intervenire orizzontalmente e con un ruolo di "governance" rispetto alle diverse specializzazioni che sono ampiamente strutturate e limitate sui diversi segmenti del processo di opera pubblica.
- Tecniche e strumenti del project manager applicate alle opere pubbliche e alla valorizzazione del patrimonio esistente.

Durante il II° anno la dottoranda ha frequentato il Modulo "Dismissione e alienazione di beni immobili" del Master in Diritto e gestione del patrimonio immobiliare pubblico, presso il CEIDA, Roma 16-17-18 dicembre 2013. Il corso ha l'obiettivo di una formazione specialistica sui seguenti temi:

- Procedure di alienazione pubbliche e privatistiche, con riferimento alla legislazione nazionale;
- Gli atti precontrattuali e contrattuali di dismissione immobiliare in regime privatistico: gli atti precontrattuali e la responsabilità precontrattuale; contratto preliminare; contratto definitivo;
- I Fondi immobiliari: iter autorizzativo, collocamento, avvio operatività, esperto indipendente, intermediario finanziario, banca depositaria, regole di governante, assemblea e Comitato consultivo; i conferimenti ad un fondo immobiliare, regole in materia di conflitti di interessi.
- Ricognizione e censimento: stima e valutazione di un bene secondo i principali criteri definiti sia dalla disciplina nazionale che internazionale (evaluation standard). Differenze procedurali tra valutazioni di beni privati e di beni pubblici.

Sempre durante il II° anno il PhD student ha utilizzato parte del finanziamento regionale per una breve missione ad Algeri, dal 03 al 07 maggio 2013, allo scopo di incontrare il Direttore dell'EPAU, Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme di Algeri per valutare la possibilità di una liaison con il Politecnico di Torino, attraverso formule di scambio e collaborazione.

Durante il III° anno la dottoranda ha partecipato al convegno dal titolo “ La gestione privata degli edifici pubblici”, presso lo studio NCTM, 20.10.2014 Milano.

Il convegno affrontava e analizzava nel dettaglio tematiche pertinenti all'attività di ricerca del progetto e prevedeva la partecipazioni di attori d'eccellenza nel panorama delle trasformazioni urbane che interessano il patrimonio pubblico. Più in dettaglio le tematiche affrontate sono state le seguenti:

- La dimensione giuridica della collaborazione tra pubblico e privato
- I nuovi scenari di collaborazione tra soggetto pubblico e operatore privato
- Il ruolo dei fondi immobiliari nella gestione attiva del patrimonio pubblico
- La dimensione urbanistica e finanziaria di alcune esperienze in corso presso l'Agenzia del Demanio
- La valorizzazione dei beni culturali attraverso i fondi immobiliari
- Il potenziale “sociale” del fondo immobiliare
- I progetti di valorizzazione e le forme di finanziamento
- La ristrutturazione delle stazioni e il recupero polifunzionale delle aree ferroviarie dismesse

**La definizione della tesi finale:
rimodulazione degli obiettivi iniziali e metodi di ricerca**

Il percorso formativo di II° livello, ovvero la Laurea Specialista in Architettura con indirizzo Restauro e Valorizzazione, mi ha permesso di sviluppare una conoscenza critica circa gli aspetti fondanti della valorizzazione del bene storico o documentario, nonché di comparti urbani e territori che necessitano di azioni mirate di valorizzazione. In seguito, l'ulteriore formazione di Mater di II° livello in *Real Estate: pianificazione territoriale e mercato immobiliare*, ha accresciuto le mie conoscenze circa gli aspetti legati alla sostenibilità economico-finanziaria oltre che "tecnica" degli investimenti destinati appunto alla valorizzazione del patrimonio esistente.

In questa stessa direzione si pone il tema delle ricerche di dottorato: da una attenta analisi del mercato delle trasformazioni urbane, osservando esperienze analoghe da individuarsi in un panorama internazionale, elaborare uno strumento in grado di valutare in un primo momento, e poi gestire nelle varie fasi, i processi di trasformazione urbana che vedono coinvolti in azioni di recupero, da una parte il Soggetto Pubblico e dall'altra l'investitore privato.

Le competenze acquisite fino ad ora, dapprima durante la formazione di Il Livello, e poi durante il Master, rappresentano la base sulla quale si vuole sviluppare e portare avanti il progetto di ricerca della presente tesi, che conduca all'elaborazione di una attenta analisi dell'investimento e alla valutazione circa la sostenibilità e la fattibilità economica dello stesso, ma che permetta soprattutto, il trasferimento delle competenze acquisite all'interno dell'azienda ospitante, consentendo quindi, a quest'ultima di diventare un interlocutore d'eccellenza nei confronti delle Pubbliche Amministrazioni che intendono intraprendere azioni di recupero.

La ricerca, che si è mossa all'interno del progetto che era già stato definito e posto alla base del Bando per l'ammissione al Dottorato in apprendistato, è stata definita in accordo tra il Politecnico e l'Azienda.

Lo sviluppo dello studio durante il triennio ha condotto ad una rimodellazione degli obiettivi iniziali e la tesi finali, distaccandosi in parte dagli obiettivi iniziale, si è concentrata su un tema più inerente la metodologia della ricerca dottorale, focalizzando lo studio sul tema delle grandi trasformazioni urbane con particolare riferimento al caso Torinese.

La tesi di ricerca nella prima parte affronta i temi più generali della riconversione delle aree industriali dismesse e della grandi trasformazioni urbane attuate con risorse sia pubbliche che private. Si analizza quindi attraverso l'ampia letteratura sull'argomento il percorso culturale che dalla crisi della città industriali giunge sino al riconoscimento del patrimonio industriale come bene culturale con la nascita dell'archeologia industriale. La tesi approfondisce in merito all'ampio dibattito che ha caratterizzato gli ultimi trenta anni del secolo scorso tra demolizione e conservazione della fabbrica, e ancora la visione della trasformazione come opportunità di crescita per la città.

Nella seconda parte seguono le disamine dei casi pionieri sul tema delle grandi trasformazioni urbane delle aree industriali, che a partire dal caso degli Stati Uniti, ripercorrono in sequenza i casi europei più rappresentativi, fino a quelli italiani.

Nella terza parte del lavoro si inizia con lo studio nel dettaglio del caso di Torino: dall'approvazione dell'ultimo PRGC del 1995 ad oggi, la principale trasformazione che ha interessato la città è stata senza dubbio la realizzazione della "Spina Centrale".

Gli interventi di riqualificazione urbana, che hanno interessato la città nell'ultimo ventennio, attuati intorno al "binario" tracciato dal grande boulevard lungo tredici chilometri sono stati numerosi e hanno rappresentato senza dubbio le più significative modificazioni architettoniche e urbane della città. Partendo quindi da un'analisi delle trasformazioni previste dal PRGC del '95 nella sua totalità, la ricerca si è concentrata in un secondo momento sulle singole aree industriali dismesse presenti lungo il piano del ferro, il lungo asse ferroviario che attraversava la città e serviva il comparto industriale. Le aree oggetto di questo approfondimento sono sei e per ognuna di queste la ricerca riporterà con rigore scientifico una lettura contemporanea dello stato dell'arte della trasformazione stessa.

Nella quarta parte si valuterà con metodo critico quale è risultata essere la permanenza dei beni culturali nelle aree dismesse. L'attenzione in questa fase della ricerca sarà dunque focalizzata non più, e non solo, alla scala urbana, ma alla scala architettonica intermedia, dunque all'isolato o al complesso architettonico industriale riconosciuto come testimonianza della continuità storica della città, da tutelare e valorizzare.

Nella parte conclusiva si metterà in evidenza come, nell'esperienza torinese, le premesse di tutela del patrimonio industriale risultino disattese e la qualità complessiva delle trasformazioni sembri lontana dalle aspettative.

Nella disamina dei casi indagati nella tesi un contributo originale è rappresentato dalla pubblicazione della campagna fotografica di Bruna Biamino, realizzata alla fine degli anni Ottanta su incarico della città di Torino. Le fotografie rappresentano un documento fotografico capace di raccontare la dismissione delle fabbriche *lungo il piano del ferro* prima dell'avvio delle trasformazioni previste dal piano Regolatore e dai Programmi complessi. In occasione della presente tesi è stato chiesto alla stessa fotografa di riprendere il proprio lavoro venticinque anni dopo per documentare oggi gli stessi luoghi trasformati e mettere a disposizione della tesi gli scatti originali.

Parte Prima

Premesse

Il lavoro che segue vuole essere un'analisi e una valutazione delle maggiori trasformazioni urbanistiche che hanno interessato la città di Torino negli ultimi trenta anni mantenendo forte l'attenzione verso permanenza dei beni culturali presenti in queste aree. Per circoscrivere in maniera più puntuale il lavoro bisogna chiarire che l'attenzione è rivolta esclusivamente alle trasformazioni che hanno interessato alcune aree industriali dismesse lungo il piano del ferro, ossia il lungo asse ferroviario che attraversava la città di Torino da sud ovest a nord est a servizio del comparto industriale.

In questa prima parte della ricerca si ripercorreranno e si porteranno in evidenza le coordinate scientifiche che inquadrano il tema della riconversione delle aree industriali dismesse: dalla crisi della città industriali, al riconoscimento del patrimonio industriale come bene culturale con la nascita di quella che è stata definita archeologia industriale, fino al grande dibattito che ha caratterizzato gli ultimi trenta anni dello scorso secolo tra demolizione e conservazione della fabbrica, e ancora la visione della trasformazione come opportunità di crescita per le città.

1.1 Dalla crisi della città industriale al fenomeno della dismissione: nascita dell'*Archeologia Industriale*

È difficile stabilire cronologicamente e in maniera univoca per tutti i paesi una data o un momento preciso nel quale il fenomeno delle grandi dismissioni delle aree industriali è iniziato. Certamente è possibile affermare che durante la seconda metà degli anni settanta, in quasi tutti i paesi con economie avanzate, come è già stato osservato sul tema

*“Con la crisi dell’automazione rigida, la fabbrica si immerge in maniera quasi definitiva nell’oblio della memoria ed esce dagli immaginari della modernità. E questo avviene, celebrando un altro paradosso: proprio quando le metropoli, con la fine degli anni sessanta, ampliandosi a scala territoriale, sembrano materializzare alcuni mostri della ragione, (...), la fabbrica, con i robot e l’automazione flessibile, svuota i suoi spazi dai fiumi, dai rumori, se non dai lavori ripetitivi e alienanti, diventando quasi la traduzione dello spazio astratto e asettico, privo anche di figure umane, sognato nella Ville Contemporaine di Le Corbusier o nella Grosstadt di Hilberseimer ”.*¹

Per le macchine della modernità gli anni settanta segnano quindi un nuovo inizio che le vede dapprima svuotate e trasformate in grandi scatole vuote, e poi ancora protagoniste di importanti trasformazioni alle quali non sempre sopravvivranno.

¹ C. OLMO, *Laboratori, luoghi e forme della modernità: architetture dell’industria*, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), *Cattedrali del Lavoro*, Torino 1998

Come fa notare Carlo Olmo

“in realtà, dalla fine degli anni sessanta, l’industria è legata, sul piano urbano, essenzialmente alla sua assenza: ad iniziare dagli Stati Uniti, sono le grey area, i vuoti urbani, a diventare l’oggetto prima di riflessioni, poi di nuove strategie fondiarie”².

Per molte città persa quindi ogni speranza di espansione industriale, si è posta l’esigenza di riqualificare grandi spazi, veri e propri vuoti urbani, spesso in posizioni strategiche a volte a contatto con l’acqua o con il centro cittadino. Tra gli anni ottanta e novanta del secolo scorso diventa quindi sempre più urgente per queste città l’esigenza di riappropriarsi e trasformare tali ambiti, fino a quel momento negati o inaccessibili a causa delle installazioni industriali e portuali dismesse che. Con l’obiettivo di rigenerare fisicamente questi luoghi e recuperare il patrimonio architettonico industriale in disuso si intraprendono azioni molteplici e diversificate, anche mediante la localizzazione di funzioni differenti e varie (pubbliche, turistiche, commerciali, residenziali, ecc.). Per favorire il processo di trasformazione delle aree industriali dismesse sarà infatti necessario avviare processi di incitamento, che dovranno coinvolgere e condizionare gli stessi promotori: si tratta spesso di concorsi per la definizione di nuove destinazioni per queste aree, dove un ruolo essenziale sarà attribuito ai servizi, ai parchi, all’enfatizzazione della memoria storica del luogo. Come ha già notato Carlo Olmo infatti

“La riconversione [...] si compie, se la concertazione con le comunità e con i valori che queste condividono, si realizza attraverso forme di ridiscussione del futuro, [...]”³

e proprio sul tema della condivisione dei valori, Olmo continua affermando che

“Valori ed etiche diverse da quelle del lavoro industriale dominano ormai la scena e, dentro quel grande setaccio in continuo movimento che è la città metropolitana, valori importanti sono diventati la stessa storia dell’impresa e il suo radicamento nei luoghi.”⁴

² *Ibidem*

³ C. OLMO, *Laboratori, luoghi e forme della modernità: architetture dell’industria*, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), *Cattedrali del Lavoro*, Torino 1998

Per comprendere al meglio la complessità del fenomeno, anche sociale, che ha prodotto la grande dismissione industriale, occorre ricordare che agli inizi degli anni settanta nel nostro paese viene pubblicata per la prima volta la traduzione del testo di Francis Donald Klingender dal titolo *Archeologia dell'industria*. Il testo, già pubblicato in Inghilterra venticinque anni prima,⁵ era arricchito da un acuto saggio introduttivo di Enrico Castelnuovo⁶ che animò una serie di interrogativi sul modo di fare ricerca e sui valori sottesi, e ancora poco condivisi, della profonda variazione del sistema simbolico-formale artistico.

E se tale “nuova attribuzione dei valori” poteva essere intesa per ogni oggetto della produzione d'arte, certamente ancora meglio poteva applicarsi alle realizzazioni architettoniche dove gli esiti delle profonde trasformazioni prodotte dalla “rivoluzione industriale” nel corso del Settecento, ma soprattutto tra Otto e Novecento, erano palesemente leggibili.

Un'abbondante letteratura sull'architettura e l'ingegneria della rivoluzione industriale era già fiorita nei paesi che per primi erano stati interessati dalle trasformazioni socio-territoriali operate dal tempo: per prima la patria della neo disciplina archeologico-industriale, l'Inghilterra, che ha visto studiosi come Kenneth Hudson,⁷ Michael Rix, R.A. Buchanan, nella seconda metà degli anni cinquanta, occuparsi scientificamente dei manufatti industriali diffondendo un interesse che ha suscitato tra gli anni cinquanta e sessanta molti consensi andando al di là del “puro approccio estetico, per i *“physical remains”* sette e ottocenteschi.”⁸

Per la prima volta si discute sul tipo di approccio scientifico da tenere di fronte ad opere di architettura e ingegneria industriale, molto diverse rispetto al tradizionale oggetto architettonico, chiesa, palazzo o villa che sia, dal valore storico e artistico già consolidato e indistintamente riconosciuto come parte del patrimonio. La convenzionale idea di storia dell'architettura, con i suoi valori, sembra doversi modificare per far spazio tra le sue

⁴ ibidem

⁵ F.D. KLINGENDER, *Art and the Industrial Revolution*, London 1968

⁶ F.D. KLINGENDER, *Arte e rivoluzione industriale*, Torino, 1972.

⁷ Kenneth Hudson fu autore del testo *Industrial Archaeology: an Introduction*, 1963, tradotto e pubblicato in Italia per la prima volta nel 1979 da Newton Compton (con disegni di Pippa Brand e traduzione di Bruno Granata) e successivamente nel 1981 da Zanichelli a cura di Renato Covino.

⁸ E. MARIANI TRAVI – L. MARIANI TRAVI. *Paesaggio italiano della rivoluzione industriale: Crespi d'Adda e Schio*. Bari, 1979

pagine alle nuove esigenze di carattere economico, sociale e funzionale da conoscere e conservare.

Per tornare al nostro tema iniziale, in Italia l'attenzione verso l'Archeologia Industriale inizia intorno alla fine degli anni settanta con la pubblicazione dei primi studi volti alla conoscenza e alla salvaguardia di questo patrimonio ancora poco conosciuto. L'inizio del dibattito scientifico nel nostro Paese si fa in genere risalire al *Primo Congresso Internazionale*⁹ sulla disciplina organizzato a Milano nel 1977 da un gruppo di studiosi raccolti attorno alla figura di Eugenio Battisti. L'attenzione verso questa parte di patrimonio ancora sconosciuta si accompagnava negli stessi anni con un crescente interesse verso la società e la cultura del lavoro. Come ricorda Carlo Olmo:

*“Questi interessi (verso il patrimonio industriale) si giovano tuttavia di una congiuntura importante, che fa uscire l'archeologia dal riserbo degli studiosi: l'ultima grande stagione (quella delle lotte operaio e sindacali degli ultimi sessanta, primi anni settanta) del lavoro come struttura essenziale dell'identità sociale (e dei suoi protagonisti “estremi”)”.*¹⁰

Tra le note a proposito della definizione di “protagonisti estremi” Olmo chiarisce che

*“non è un caso che contemporaneamente all'archeologia industriale, fioriscano gli studi sulle biografie di alcuni imprenditori e sulla figura dell'operaio di massa”.*¹¹

È evidente quindi che il valore attribuito al patrimonio industriale richiama anche l'attenzione dell'opinione pubblica che spesso in quei luoghi ritrova la testimonianza della propria identità sociale.

Negli anni settanta dunque, parallelamente alle prime grandi dismissioni, in Italia si inizia a porre “un'attenzione scientifica” verso il tema della tutela e della conservazione del patrimonio archeologico industriale. La diffusione di tale tematica si susseguì per tutto l'ultimo trentennio del secolo scorso; la finalità della tutela e della conservazione di questo

⁹ M. NEGRI (a cura di), *Archeologia industriale*. Atti del Convegno Internazionale di Milano, 24/26 giugno 1977, Società Italiana per l'Archeologia Industriale, CLUP, Milano, 1978.

¹⁰ C. OLMO, *Laboratori, luoghi (Op. cit)*

¹¹ *Ibidem*

“nuovo patrimonio” richiedeva un primo passo: la conoscenza e la catalogazione dei nuovi “*monumenti della civiltà industriale*”.¹²

Negli anni ottanta si susseguirono diverse pubblicazioni con censimenti e schedature del patrimonio industriale promosse dalle Regioni¹³ e si cominciò a manifestare in maniera sempre più forte, e soprattutto fuori dagli ambienti scientifici,

*“la volontà di conservare un patrimonio che si ritiene incancellabile, pena la perdita di un brano fondamentale della nostra identità storica, caldeggiandone eventualmente il “riuso”, soprattutto se a fini pubblici.”*¹⁴

La necessità di catalogare, sebbene fosse un primo passo doveroso da intraprendere in un campo ancora totalmente inesplorato, quale era l’archeologia industriale, non poteva essere considerato un passo sufficiente per la ricerca poiché, come era stato notato da Eugenio Battisti nel 1977 durante il primo Convegno italiano sul tema, l’Archeologia Industriale era

“un ambito senza confini, ampio e difficile da delimitare” dove i “*presunti confini slittano già a livello urbanistico poiché è lecito includervi tratti ferroviari, manufatti stradali, stabilimenti veri e propri, case operaio e loro attrezzature sociali, negozi, banche, uffici e loro archivi.*”¹⁵

Per tornare al tema della catalogazione e della schedatura del patrimonio industriale occorre sottolineare l’importanza strategica di questa fase propedeutica dalla quale, a cascata, ne discendono l’individuazione della corretta nuova destinazione per il bene e il progetto di restauro e rifunzionalizzazione. Quella della schedatura di un bene è difatti un’azione indispensabile che si colloca tra il momento in cui si riconosce il valore di un bene e l’inizio di un’azione volta alla sua trasformazione che al contempo sappia conservarne e tutelarne il valore riconosciuto.

¹² L. PALMUCCI QUAGLINO, *Il patrimonio industriale come bene culturale. Una “via italiana” all’archeologia industriale*, in C. ROGGERO, E. DELLAPIANA, G. MONTANARI (a cura di), *Il patrimonio architettonico e ambientale: scritti per Micaela Viglino*, Torino 2007

¹³ Furono le Regioni Lombardia, Emilia Romagna e Toscana le prime in Italia a dotarsi di un censimento del patrimonio industriale

¹⁴ M. NEGRI *Archeologia industriale ... (op. cit.)*

¹⁵ E. BATTISTI in M. NEGRI (a cura di), *Archeologia industriale*. Atti del Convegno Internazionale di Milano, 24/26 giugno 1977, Società Italiana per l’Archeologia Industriale, CLUP, Milano, 1978.

In questa prima fase di studio preliminare e propedeutica per il corretto avanzamento della progettazione, come è già stato messo in evidenza:

“In questa fase, che anticipa la progettazione finalizzata al recupero, si situano le operazioni di schedatura mirate a fornire le conoscenze che esprimono gli irrinunciabili valori storici, architettonici, documentari dei beni stessi affermandone l’esigenza di conservazione.”¹⁶

Solo attraverso la conoscenza e la consapevolezza dei valori che i beni industriali possiedono si può correttamente procedere con la definizione di strategie atte al recupero, alla conservazione e alla valorizzazione di questa “nuova parte” di Patrimonio.

Si può quindi concludere questa prima disamina sul tema delle aree industriali dismesse confermando che nell’ultimo decennio del secolo scorso, nel nostro Paese, l’Archeologia Industriale e i “monumenti del lavoro” entrarono di fatto nelle attenzioni delle Amministrazioni Pubbliche e dei decisori, tanto da diventare co-protagonisti nelle indagini preparatorie e negli atti di pianificazione di molte città, sfociati poi nei diversi Piani Regolatori.

Nella parte conclusiva della presente tesi si analizzerà in maniera specifica il caso torinese che ha visto la trasformazione di alcune aree industriali dismesse *lungo il piano del ferro*, per verificare quanto delle premesse di tutela che avevano riguardato tali aree è stato attuato e quanto invece è stato fatto disattendendo tali premesse.

¹⁶ C. BARTOLOZZI, *Schedature di beni per il progetto preliminare di conservazione e valorizzazione*, in C. ROGGERO, E. DELLAPIANA, G. MONTANARI (a cura di), *Il patrimonio architettonico e ambientale: scritti per Micaela Viglino*, Torino 2007

1.2 Il dibattito tra demolizione e conservazione nelle aree industriali dismesse

In una prima approssimazione il patrimonio industriale dismesso viene spesso considerato come un insieme di volumi, contenitori di tracce più o meno conservate a testimonianza del funzionamento dell'industria e del suo rapporto con la città. Certamente entrare in una fabbrica in disuso significa guardarla in un momento in cui la sua funzione originaria è venuta a mancare e le tracce del passato, a volte ancora presenti, possano diventare, insieme al vuoto rimasto, beni da tutelare con un attento progetto di conservazione architettonica alla base della programmazione urbanistica.

Dopo il primo convegno di Milano¹⁷ seguirono negli anni Ottanta la nascita della Società Italiana per l'Archeologia Industriale,¹⁸ la pubblicazione delle prime monografie e riviste di settore¹⁹ e la realizzazione dei numerosi convegni e seminari volti a condividere tra gli studiosi i risultati dei primi studi condotti sul territorio e a portare all'attenzione pubblica la necessità di salvaguardare il "costruito" industriale dismesso. Uso il termine "costruito" per sottolineare che, per effetto di importanti dismissioni, l'attenzione inizia ad essere rivolta non più solo ai valori storico artistici e testimoniali della cultura materiale ma più concretamente a valori fondiari e dimensionali. I grandi complessi in dismissione occupavano spesso aree centrali o prossime al centro storico che, come ha osservato Dezzi Bardeschi, erano *"posizioni divenute sempre più nevralgiche e appetibili per la riqualificazione della città esistente."*²⁰

¹⁷ Si fa riferimento al Convegno Internazionale di Milano, 24/26 giugno 1977, già citato nel paragrafo precedente (si rimanda alla nota 9)

¹⁸ Oggi *Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale* (AIPAI), www.patrimonioindustriale.it

¹⁹ Come "Archeologia Industriale" (1983-1984) della Fondazione Micheletti di Brescia e "Il coltello di Delfo" (1987-1996) dell'Istituto di cultura materiale e archeologia industriale (ICMAI)

²⁰ M.DEZZI BARDESCHI, *Dall'archeologia al patrimonio industriale: un passaggio obbligato*, in "ANANKE", a. VI, n.24, dic. 1998, p. 3.

Come è già stato osservato spesso i siti industriali

“assumono valore e fascino proprio nel momento in cui perdono la loro funzione [...] e nasce da ciò la seduzione del dismesso”²¹.

Allo stesso tempo però questi siti per la loro posizione, spesso interna o limitrofa ai centri cittadini, e per le loro caratteristiche spaziali, molto ampie e flessibili, a volte si prestano ad essere appetibili oggetti di attese speculative da asservire a programmi di demolizione e trasformazione urbanistica. Ma è proprio per evitare ciò che, come ha evidenziato Battista, bisogna ricordare

“la funzione primaria dell’archeologia industriale: impedire che tutto si dissolva in macerie, ruggine, marciume, cioè si trasformi inevitabilmente in storia orale, impedire che il passato sia attingibile solo più attraverso documenti cartacei, o tramite immagini fotografiche.”²²

Con la fine degli anni settanta i tempi erano maturi anche nel nostro paese; le aree dismesse erano numerose e si assistette ad un confronto sempre più acceso che coinvolse studiosi e opinione pubblica interessati a conservare i resti materiali di fabbriche, manifatture e industrie che fino a qualche decennio prima erano in attività e che ormai abbandonate rischiavano di essere demolite.

Ecco che emerge quindi la necessità di sottolineare la valenza storica documentale di questi grandi manufatti dismessi per porre all’attenzione la necessità di una maggiore tutela. Sarà solo agli inizi degli anni novanta che si comincerà a parlare di Patrimonio Industriale²³ e ad interrogarsi sul destino di intere aree dismesse delle nostre città,

²¹ R. COVINO, *Le seduzioni del dismesso. L’Archeologia industriale*, in “Quaderno di comunicazione”, n.8, 2008, pp. 101-108, ripubblicato in “Patrimonio Industriale”, Notiziario semestrale on line a cura dell’AIPAI, II,3, dic. 2008, pp. 14-16.

²² E. BATTISTI, *Un patrimonio da salvare*, intervista rilasciata a “Mondo Operaio”, 3, mar. 1983, pp. 77-73, ripubblicata in ID., *Archeologia industriale. Architettura, lavoro, economia e la vera rivoluzione industriale* (a c. di

Francesco Maria Battisti), Milano, Jaca Book, 2001, pp. 46

²³ Nel 1997 viene anche fondata l’Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale (AIPAI), al cui interno si è costituita la Sezione italiana de *The International Committee for the Conservation of the Industrial*

sebbene al contempo si assiste alla scomparsa di numerose testimonianze, alcune anche particolarmente rilevanti, limitandosi talvolta *“a lasciare qualche “segno” isolato, spesso irriconoscibile e svuotato di senso.”*²⁴

Appare chiaro quindi che le decisioni sulla sorte del patrimonio industriale non sono sempre così palesemente schierate nella direzione della tutela del bene, in quanto alla base vi sono valori testimoniali verso i quali la sensibilità e il consenso non sono da tutti condivisi. A fronte di edifici spesso ingombranti, e nella maggior parte dei casi sconosciuti perché solitamente inaccessibili, è possibile che sia prevalsa la scelta della demolizione e che il progetto di riqualificazione dell'ex comparto industriale si sia sviluppato sulla tabula rasa. In tal senso, come evidenziato da Luciano Re, *“la conservazione dell'architettura industriale porta in se una contraddizione d'origine: l'intento di rendere perenne ciò che fu concepito come temporaneo e transitorio.”*²⁵

Le posizioni sul tema del recupero architettonico e della riqualificazione del patrimonio industriale sono tante e anche diametralmente opposte. Quello che senza dubbio però può essere asserito è che l'interesse verso il patrimonio industriale nel primo decennio del nuovo secolo ha visto nei fatti un ravvivarsi dell'interesse di cui sono certamente testimonianze le numerose iniziative quali convegni, seminari, mostre, campagne fotografiche dal valore documentale e l'inserimento di alcuni complessi industriali nella *Lista del Patrimonio mondiale dell'UNESCO.*²⁶

Evidentemente non sarà possibile in questo lavoro analizzare, o anche solo menzionare, i numerosissimi contributi e le posizioni culturali di tutti gli studiosi che a partire dalla fine degli anni Settanta hanno personalmente interpretato il tema del recupero e del riuso del patrimonio industriale; non sarà inoltre possibile menzionare e descrivere tutti gli interventi che in questo mezzo secolo sono stati realizzati in Italia come nel resto dell'Europa e del mondo. Partendo però da alcuni casi significati è possibile tracciare qualche osservazione.

Heritage (TICCIH), organismo internazionale fondato nel 1978 e consulente, dal 2000, dell'UNESCO per la elezione dei monumenti, siti e paesaggi dell'industria da includere nella WHL.

²⁴ M. DOCCI. *Oltre l'abbandono: il patrimonio industriale tra conoscenza e progetto*. In: R. M. STROLLO (a cura di). *Disegno e restauro: conoscenza analisi intervento per il patrimonio architettonico e artistico*. Roma, Aracne, 2010, pp. 165-180

²⁵ L. RE, *Fragilità e suscettibilità delle architetture industriali*, in S.TARONI, A. ZANDA (a cura di), *Cattedrali del Lavoro*, Torino 1998

²⁶ Per l'Italia, nel 1995 è stato inserito nella WHL il villaggio operaio di Crespi sull'Adda a Capriate San Gervasio, Provincia di Bergamo.

La prima osservazioni da fare è che il patrimonio dell'architettura industriale è quanto mai diversificato sia per tipologia funzionale, sia per dimensione, sia per collocazione. Si tratta infatti di un patrimonio ricco ed eccessivamente articolato che comprende dalle piccole manifatture agli interi quartieri e complessi industriali, dall'opificio o la fornace agli impianti produttivi chimici e siderurgici che sono a loro volta composti da più corpi fabbrica variamente dislocati per rispondere a diversi tipi di attività, dalla produzione all'immagazzinamento, i laboratori, le palazzine uffici, le mense, ecc. Infine si tratta di un patrimonio che può trovarsi collocato nei centri urbani, in prossimità di questi, o diversamente, in ambiti non urbanizzati. Una ulteriore considerazione da fare è che in alcuni casi bisogna confrontarsi con architetture di notevole pregio, progettate da professionisti di grande valore e ormai ritenuti capisaldi dell'architettura moderna, in altri casi invece si tratta di architetture "anonime".

Dentro una varietà di espressioni così sconfinata è possibile comunque rintracciare, all'interno del patrimonio industriale, delle caratteristiche comuni, costituite da tipologie formali e costruttive che rispondono a precisi criteri funzionali; si tratta quasi sempre di edifici che hanno subito nel corso della loro storia trasformazioni e ampliamenti principalmente allo scopo di adattarli ai cambiamenti nei cicli di produzione.

Oltre all'articolazione, alla differenziazione e alla giustapposizione di elementi diversi, *elemento distintivo di questi spazi è poi costituito dal notevole sviluppo lineare e dalla serialità.*²⁷ (Fig. 1)



Fig. 1 . Milazzo (ME), Ex Montacatini Terme. Modularità e serialità in ciò che rimane delle facciate esterne dell'ex stabilimento industriale. (Fonte: foto dell'A., 2009)

²⁷ A. MASSARENTE, *Da archeologia a patrimonio industriale*, in "Costruire in Laterizio", 105, XVII, maggio-giugno 2005, pp. 2-3.

In ragioni di tutti questi elementi e del valore economico di questi beni, che come già accennato è spesso legato anche alla loro localizzazione in posizioni strategiche nelle città, l'attenzione verso l'archeologia industriale si fa sempre più forte, tanto che di questi complessi se ne inizia ad apprezzare la capacità di *divenire "contenitori" di altre funzioni*,²⁸ definizione che, come già osservato,²⁹ diventa uno dei punti dolenti della questione. Sul tema dell'interpretazione dell'archeologia industriale come "contenitore" come aveva già notato Battisti negli anni Ottanta

*"per lo più abbiamo a che fare con dei contenitori svuotati, spesso spettacolosi, bellissimi [...] gran parte di questi edifici non hanno divisori all'interno, quindi sono per definizione moderni, [...] del resto, le funzioni degli edifici cambiano spesso."*³⁰

Se è importante e indiscutibile la grande potenzialità osservata da Battisti, che è legata all'estrema flessibilità dei grandi spazi industriali, è altrettanto importante osservare come queste potenzialità siano state spesso talmente tanto esasperate

*"da rendere irriconoscibile la preesistenza, svuotandola non solo di funzioni e macchinari, laddove ancora presenti, ma anche di significati, riducendo le pareti – quando ancora riconoscibili – a muti involucri di un mondo "altro."*³¹

Il tema è molto delicato: se da un lato certamente un uso adeguato può impedire che questi beni si trasformino per effetto del disuso e l'abbandono in ruderi, il problema riguarda certamente la scelta di una destinazione il più possibile compatibile con l'edificio stesso, che ne rispetti *"lo spirito originario"*³².

Il più delle volte le critiche rivolte verso scelte di funzioni estranee alla vecchia fabbrica si riferiscono principalmente all'inserimento di destinazioni di tipo residenziale³³ mentre le

²⁸ M. DOCCI, *Oltre l'abbandono: il patrimonio industriale fra conoscenza e progetto*. In: R. M. Strollo (a cura di), *Disegno e restauro: conoscenza analisi intervento per il patrimonio architettonico e artistico*. Aracne, Roma, 2010, pagg.165-180

²⁹ *Ibidem*

³⁰ E. BATTISTI, In M. NEGRI (a cura di), *Archeologia industriale ... (op. cit.)*, p. 46

³¹ M. DOCCI, *Oltre l'abbandono: il patrimonio industriale tra ... (op. cit.)*, p.173

³² E. BATTISTI, in M. NEGRI (a cura di), *Archeologia industriale ... (op. cit.)*, p. 46

³³ Si pensi ai numerosi esempi di cartiere, filande, mulini, trasformate in alberghi e locande di charme.

funzioni più vicine a quelle originarie, o comunque di carattere culturale, sembrano essere quelle maggiormente in grado di rispondere alle esigenze della valorizzazione.

Ciò nonostante in tutti i casi bisogna osservare che più ancora della nuova destinazione, che certamente se troppo lontana dalla vocazione e dallo “spirito originario” dell’architettura industriale può richiedere adeguamenti spesso irragionevoli, sono i modi di relazionarsi con l’oggetto preesistente a non convincere. Più che nella scelta della nuova funzione, spesso, è nel modo in cui questa scelta si cala nell’edificio preesistente, attraverso un progetto di recupero, che si può scegliere di rompere e slegare definitivamente la continuità con il passato prevaricando con il segno contemporaneo, o viceversa annodare il segno contemporaneo con il passato rafforzandone il legame. Come è già stato osservato, quindi, *“in realtà molto si gioca poi sulla capacità dell’architetto progettista di far colloquiare i nuovi spazi e le nuove funzioni con quelli antichi”*³⁴

La casistica è davvero molto ricca. Numerosi sono gli esempi nei quali, nonostante si progetti per una nuova funzione apparentemente “alta” che dovrebbe rispettare e valorizzare le preesistenze, quest’ultima sembra diventare un semplice pretesto.

Si guardi per esempio alla sede del *CaixaForum* di Madrid³⁵ (Fig.2) inaugurata nel 2008 nella vecchia *Central Eléctrica del Mediodía* (1899). Le scelte progettuali dello studio Herzog & De Meuron confermano la volontà di mantenere le facciate in muratura della vecchia centrale termica, dove

*“le pareti perimetrali in mattoni della centrale elettrica, [erano] vincolate dalla Soprintendenza in quanto uno dei pochi esempi sopravvissuti di architettura industriale cittadina”*³⁶

A dimostrazione di ciò nella scheda del lavoro reperibile sul sito internet dello studio di progettazione svizzero, a proposito della trasformazione, si legge *“The only material of the old power station that we could use was the classified brick shell.”*³⁷

³⁴ M. DOCCI, *Oltre l’abbandono: il patrimonio industriale tra (op. cit.)*, p.174

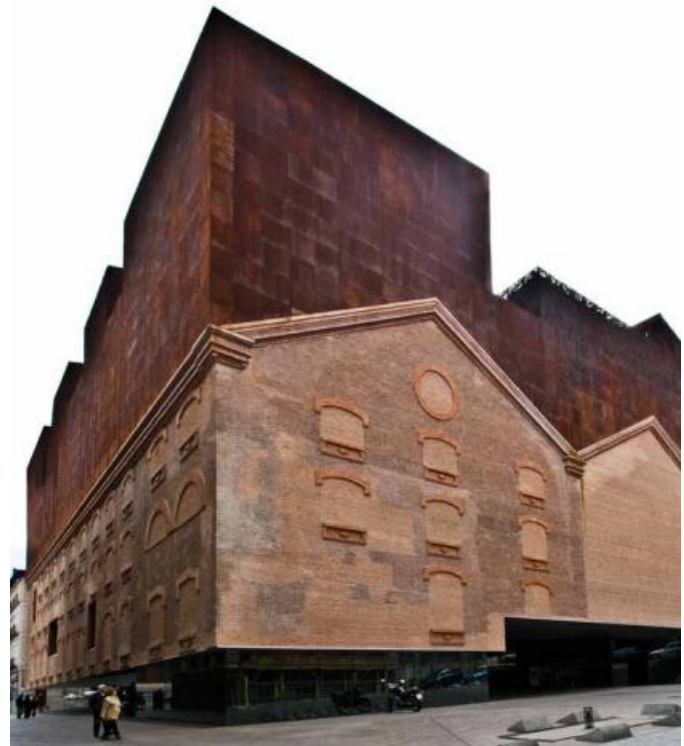
³⁵ La nuova sede del CaixaForum, è opera di Herzog & De Meuron in collaborazione con Patrick Blanc, Artists-Botanist, Paris. Fu progettata tra il 2001 e il 2003 e realizzata tra il 2003 e il 2008.

³⁶ I. MAGLICA, *Herzog & De Meuron. Caixa Forum a Madrid, Spagna*, in “Costruire in Laterizio”, 134, XXII, marzo-aprile 2010, pp. 34-39.

La scelta progettuale però prevede per le vecchie facciate in muratura interventi definiti dagli stessi progettisti “*surgical operation*”³⁸, operazioni chirurgiche per separare e rimuovere la base e le parti dell'edificio non più necessarie. Viene da chiedersi allora se, ammesso che avesse senso vincolare delle pareti completamente svuotate del loro contenuto, cosa di quelle facciate tagliate, sospese, tamponate e poi forate in altri punti con logiche completamente diverse, abbia senso che sia rimasta e a testimonianza di cosa. Come è stato osservato in questo caso “*i ruoli appaiono invertiti: qui infatti è la preesistenza ad essere chiamata a valorizzare il nuovo, fornendo spunti e suggestioni inedite.*”³⁹

Fig. 2 Madrid. Central Eléctrica del Mediodía (1899). Vista di uno dei prospetti. (Fonte: foto tratta dal sito internet <https://circarq.wordpress.com/2013/10/21/la-antigua-central-electrica-del-mediodia/>)

Fig. 3 Madrid. La nuova sede del CaixaForum (2008) Vista di uno dei prospetti. (Fonte: foto tratta dal sito internet <https://circarq.wordpress.com/2013/10/21/la-antigua-central-electrica-del-mediodia/>)



Di casi come quello citato ce ne sono molti altri che fanno emergere la necessità di attente riflessioni. Certamente non sempre è possibile conservare tutto, talvolta per rivitalizzare e

³⁷ Si confronti il sito internet <https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/201-225/201-caixaforum-madrid.html>

³⁸ *ibidem*

³⁹ M. DOCCI, *Oltre l'abbandono: il patrimonio industriale tra (op. cit.)*, p.174

riappropriarsi di luoghi diversamente abbandonati e lasciati al degrado è necessario giungere ad un compromesso. Bisogna fare delle scelte coerenti e non cadere nell'ambiguità di soluzioni progettuali nelle quali non è chiara la differenza tra la *tabula rasa* e la conservazione di qualche misero lacerto di preesistenza, talmente irrisorio e decontestualizzato da essere incapace di comunicare il proprio trascorso. In tal senso è ancora molto attuale l'avvertenza di Dezzi Bardeschi circa la necessità

*“di aggiungere con cautela ma di non sottrarre, possibilmente, materia al contesto, rispettando stratificazioni, complessità, eterogeneità del costruito esistente.”*⁴⁰

Ciò non vuol dire non avere la possibilità di fare delle scelte, di “selezionare” cosa è necessario conservare per una corretta lettura filologica della storia di un luogo, né escludere la possibilità di componenti innovative che rispondano a rinnovate esigenze funzionali. Bisogna trovare il giusto dialogo aperto e costruttivo tra in nuovo e l'esistente, senza prevaricazioni e fraintendimenti.

In questa direzione si mostrano molto significative quelle realizzazioni in cui, accanto ad un'attenta analisi delle nuove destinazioni d'uso ponderata sulle effettive potenzialità intrinseche dell'edificio industriale dismesso, si è scelto di conservare quanto più possibile delle fabbriche antiche sia dal punto di vista della materia e delle strutture ancora esistenti, sia dal punto di vista degli spazi e dei volumi esistenti, intervenendo con un segno attuale per ricucire e far leggere suggestivi rapporti dimensionali talvolta spettacolari tra il visitatore e la fabbrica e tra la fabbrica e la città.

E' il caso per esempio della *Bankside Power Station* di Londra trasformata nella *Tate Modern*⁴¹ all'interno della quale il segno della fabbrica resta chiaro anche dopo la dismissione. Il progetto di rifunzionalizzazione non cancella le testimonianze ma le esalta. In questo caso gli stessi progettisti che per il *CaixaForum* di Madrid avevano “utilizzato” le vecchie facciate in muratura preesistente per valorizzare il nuovo intervento lavorano invece per esaltare la preesistenza.

⁴⁰ M. DEZZI BARDESCHI, *Il futuro della fabbrica (1984-1988)*, in ID., *Restauro: punto e da capo. Frammenti per una (impossibile) teoria*, (a c. di) V. Locatelli, Milano, Franco Angeli, 1991, p. 232.

⁴¹ La vecchia centrale termoelettrica, che era stata costruita in più fasi tra il 1947 e il 1963 su progetto di Gilbert Scott, viene dismessa nel 1981. L'intervento di rifunzionalizzazione è opera di Herzog & De Meuron. Concorso 1994-1995, progetto 1995-1997, realizzazione 1998-2000.

Nel testo preparato in occasione della mostra di apertura della *Tate Modern*⁴² si legge

*“And when you don’t start from scratch, you need specific architectural strategies that are not primarily motivated by taste or stylistic preferences. Such preferences tend to exclude rather than include something. Our strategy was to accept the physical power of Bankside’s massive mountain-like brick building and to even enhance it rather than breaking it or trying to diminish it.”*⁴³

La Bankside Power Station di Londra era un edificio dalle dimensioni imponenti. La strategia individuata dagli architetti era stata quella di accettare la potenza fisica della costruzione in mattoni e di valorizzarla piuttosto che tentare di romperla o diminuirla. Il progetto di riuso della vecchia centrale utilizza tutta l’energia della vecchia industria e la “modella” in un modo nuovo e inatteso. Anche dopo la rifunzionalizzazione la Bankside Power Station appare ancora come una “cattedrale industriale” e la sua torre dei fumi continua a segnare lo Skyline della città di Londra; il volume centrale della vecchia fabbrica dove vi era la sala turbine resta il cuore della galleria anche dopo l’eliminazione delle macchine. Il gigantismo della grande navata rimane come testimonianza del passato: le grandi turbine non ci sono più ma il visitatore ne coglie la presenza perché il vuoto diventa traccia densa di memoria.

Fig. 4 Londra. Bankside Power Station (1957-1960) Vista esterna. (Fonte: foto © Courtauld Institute of Art, tratta dal sito internet <http://www.artandarchitecture.org.uk/>)

Fig. 5 Londra. Tate Modern (2006) Vista esterna. (Fonte: foto © Margherita Spiluttini, tratta dal sito internet www.herzogdemeuron.com)



⁴² Herzog & de Meuron – 11 Stations at Tate Modern Curated by Theodora Vischer In collaboration with Käthe Walser Tate Modern, Turbine Hall, London, UK 12 May - 26 November 2000

⁴³ Il testo è reperibile sul sito internet dello studio di architettura, all’indirizzo <https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/126-150/126-tate-modern.html>

Quello della *Bankside Power Station* di Londra rappresenta quindi un caso nel quale un edificio simbolo della passata realtà industriale assurgono ad un rinnovato uso che ne esalta l'imponente architettura: un esempio nel quale lo spazio vuoto, scavato, diventa la principale materia progettuale per il riuso di quelli che, semplicemente ed impropriamente, spesso vengono definiti contenitori industriali.⁴⁴

Un altro esempio, questa volta italiano, di una rifunzionalizzazione che "rispetta" la fabbrica è senza dubbio quello dell'ex *Zuccherificio Eridania* di Parma trasformato nel *Niccolò Paganini Auditorium*⁴⁵ su progetto di Renzo Piano. Anche in questo caso, sebbene le dimensioni dello zuccherificio siano notevolmente inferiori a quelle della vecchia *Bankside Power Station* di Londra, l'intervento proposto non altera la lettura delle dimensioni e del volume della vecchia fabbrica. Come conferma l'architetto, infatti

*"The old Eridiana sugar factory was an empty brick structure of just the right size and volume to be turned into a harmonious «music box»."*⁴⁶

Il vecchio stabilimento Eridania per ragioni legate alla lavorazione e alla produzione che avveniva all'interno aveva caratteri architettonici particolari dettati da ragioni funzionali e non da scelte di carattere estetico: tre ordini di ampie finestre sulle pareti longitudinali e un grande lucernaio sulle coperture. Nel progetto di rifunzionalizzazione l'architetto sceglie di mantenere le pareti longitudinali eliminando tutte le pareti di tamponamento interne, i tre solai, i diaframmi intermedi e i due prospetti corti.

⁴⁴ Il termine "contenitore" già utilizzato da Battisti viene ripreso da G.PICCOLO, *Il vuoto e la fabbrica. Cinque sezioni*, in C. RONCHETTA, M. TRISCIUOGLIO (a cura di), *Progettare per il patrimonio industriale*, Torino 2008, pp.166-172

⁴⁵ Il progetto è stato avviato su iniziativa del Comune di Parma nel 1999, e fa parte di un più generale programma di riqualificazione urbana e riuso dell'area. Nel sito si trovavano i primi opifici di inizio '900, come l'ex impianto di raffineria dello zuccherificio Eridania, il pastificio Barilla, il macello pubblico, il consorzio agrario e i grandi servizi tecnologici dell'epoca, come la Stazione delle Tranvie e il Gasometro. Il tutto è vicino al centro storico, e inserito in un parco urbano ormai consolidato, caratterizzato dalla presenza di varie essenze, molte delle quali di elevata qualità e ad alto fusto. L'auditorium è stato realizzato all'interno dell'area ex-Eridania, un complesso di edifici costruito nel 1899 e dismesso nel 1968. (Fonte: Fondazione Renzo Piano, sito internet: <http://www.fondazionerenzopiano.org/project/93/niccolo-paganini-auditorium/genesis>)

⁴⁶ Il tema della "scatola" per la nuova funzione viene confermato dallo stesso Renzo Piano: il testo è tratto dalla scheda relativa al progetto reperibile sul sito internet dello studio di architettura Renzo Piano Building Workshop all'indirizzo <http://www.rpbw.com/project/76/niccolo-paganini-auditorium/>

L'intero volume diventa lo spazio vuoto che ospiterà un auditorium. Quello che emerge dopo l'intervento è il forte rispetto verso l'architettura industriale nella quale, come per la Tate Modern di Londra, la potenza fisica dell'architettura in mattoni rimane a testimonianza del passato.

“Le murature ed il volume della ex fabbrica rappresentavano l'elemento di maggiore carattere, e costituivano un segno urbano forte, l'eredità e la memoria della storia industriale di Parma. Nella sua classica configurazione funzionale, lo stabilimento era una grande “scatola”; di qui l'idea che potesse trasformarsi in una perfetta “boite à musique” con palco frontale. La verifica delle proporzioni ha confermato questa scelta: il layout molto lineare dell'edificio avrebbe consentito di realizzare un ambiente unico con volumetrie corrette per un auditorium.”⁴⁷



Fig. 6 Parma. Ex Zuccherificio Eridania. Vista interna della parete longitudinale con i tre ordini di finestre. (Fonte: foto di ©RPBW, Ph: Donald Hart tratta dal sito internet <http://www.fondazionerenzopiano.org>)

Fig. 7 Parma. Niccolò Paganini Auditorium. Vista esterna dell'edificio dopo l'intervento. (Fonte: foto di ©RPBW, Ph: Enrico Cano tratta dal sito internet <http://www.fondazionerenzopiano.org>)

⁴⁷ Il testo è tratto dalla scheda del progetto Niccolò Paganini Auditorium Parma, Italia, 1997/2001, consultabile sul sito internet della FONDAZIONE RENZO PIANO, all'indirizzo www.fondazionerenzopiano.org. La FONDAZIONE RENZO PIANO è nata a Genova nel 2004 allo scopo di conservare e rendere reperibili tutti i documenti di progetto accumulati nella lunga carriera dall'architetto. Il programma della Fondazione Renzo Piano si articola in diverse attività: Conservazione e Valorizzazione dell'archivio, Formazione e Divulgazione.

In entrambe i casi richiamati è possibile rintracciare un equilibrato rapporto tra conservazione e innovazione che sembra creare *“un solco di continuità con il passato”*⁴⁸ che non vuole essere una riproduzione filologica di ciò che non c'è più e neanche un imbalsamazione di ciò che è rimasto. Si tratta di interventi nei quali evidentemente si è compreso il passato e si sono ricuciti i nessi perduti per creare un efficace dialogo fra passato e presente, fra permanenze e mutazioni. Come è stato osservato sul tema

*“la composizione nuova, se modulata con attenzione, contribuisce anch'essa al processo di riconoscimento proprio del restauro, la dove si pone sotto tono rispetto al contesto, in funzione di mediazione o come elemento di tensione, non però dirompente, tra momenti di storia e uso dell'edificio, cronologicamente distinti.”*⁴⁹

Per tornare al tema centrale del presente paragrafo, il dibattito tra demolizione e conservazione, è interessante portare all'attenzione anche altri casi nei quali gli edifici simbolo della passata realtà industriale non assurgono a nuova vita grazie a rinnovati usi, ma al contrario sono oggetto di scelte opposte che li vedono *“sacrificati”* in ragione di nuove strategie urbane. Si tratta di casi nei quali si realizzano interventi che, per scelta, sono caratterizzati dalla costruzione di un nuovo *“edificio simbolo”* che rappresenta e sottolinea la trasformazione avvenuta e il nuovo status che la città rigenerata ha conquistato.⁵⁰

Questi edifici, spesso di grandi dimensioni e dal linguaggio magniloquente, emergono nel contesto territoriale rigenerato e ambiscono a diventare, non sempre riuscendoci, il nuovo fulcro intorno a cui si organizza lo spazio pubblico e la vita sociale della città.

⁴⁸ M. DOCCI, *Oltre l'abbandono: il patrimonio industriale tra (op. cit.)*, p.176

⁴⁹ N. GISONDA, Colloquio sull'esperienza di restauro delle officine del volo con Maria Antonietta Crippa, in (a cura di) M.A. CRIPPA E F. ZANZOTTERA, *Officine del volo. Un progetto di Nicola Gisonda. Restauro di un'architettura industriale per nuove funzionalità*, Milano, 2007, p. 112.

⁵⁰ F.D. MOCCIA, (a cura di) *Città Sobria Il recupero delle aree industriali dismesse come opportunità di crescita per la città contemporanea*, Napoli, 2013

Come è già stato osservato da Francesco Domenico Moccia, questi nuovi edifici

“Si pongono come monumenti della urbanità contemporanea, simboli della rinnovata identità cittadina, emblema del rinnovamento e della rinascita. Ma nonostante le buone intenzioni, molti di essi, sembrano ricercare solo sensazionalismo e originalità ad ogni costo, proponendo soluzioni progettuali e linguaggi architettonici avulsi dal contesto, di difficile assimilazione e metabolizzazione.”⁵¹

Nonostante la posizione possa essere condivisibile bisogna però riconoscere che ci sono anche numerosi casi ben riusciti di trasformazioni compiuti sulla tabula rasa. Si tratta di interventi nei quali un simbolo edificio diventa esso stesso attrazione e motore trainante per il rilancio dell'area nella quale risiede, o ancora di più, dell'intera città.

Un caso eclatante è quello del museo del *Guggenheim di Bilbao* che ha cambiato il volto della città spagnola, che fino alla fine degli anni ottanta era dedicata alle attività portuali e alla produzione industriale.

L'idea di realizzare uno spazio museale che fosse ancor prima un'attrazione architettonica da ammirare, rientra nel progetto di rinnovamento cittadino avvenuto negli anni Ottanta.

Con gli inizi degli anni novanta, le autorità dei Paesi Baschi e del comune di Bilbao, che avevano individuato chiaramente una strategia di riqualificazione urbana incentrata sul turismo, l'arte e la cultura, strinsero i primi accordi con la Fondazione Guggenheim per la realizzazione del museo. Seguì un bando di concorso per individuare l'architetto a cui affidare l'incarico per la progettazione dell'opera e la scelta ricadde sull'architetto americano Frank Gehry, certamente conosciuto per la sua progettazione innovativa.

Anche la scelta del sito fu altrettanto strategica: il museo sorge su un ex molo portuale industriale, in un'area nella quale il Nervión disegnava una curva. L'edificio costruito tra il 1993 e il 1997 si erge massiccio e metallico lungo la costa del fiume e ha trasformato la città in una delle mete più visitate della Spagna. La scelta della costruzione di un grande monumento ha rappresentato non solo il recupero delle sponde del fiume ma una rinascita per l'intera città che ha scelto una riqualificazione nella direzione dell'arte, della cultura e del tempo libero.

⁵¹ *Ibidem*

L'architettura monumentale progettata dall'architetto americano Frank Gehry ha reso il Museo un punto di riferimento architettonico audace e dal design innovativo, capace di offrire uno scenario seducente non solo per l'arte esposta al suo interno ma anche per la città nella quale la struttura scultorea spettacolare si integra con il tessuto urbano e con la zona circostante.

Dalla sua apertura nel 1997 il museo ha favorito la trasformazione della città che ha incentrato nel *sistema arte e cultura* il punto focale dello sviluppo economico. Ancora oggi il museo stesso è dichiarato da una percentuale importante dei visitatori come il motivo principale per visitare la città.⁵²

Indubbiamente non si può cadere nell'errore di considerare la costruzione del Museo Guggenheim vincente se isolata da un progetto molto più articolato che ha visto la città di Bilbao impegnata in un progetto di riqualificazione a lungo periodo che inizia nei primi anni ottanta⁵³.

Per provare a definire alcune conclusioni per questa prima parte del lavoro, dedicata alla disamina del lungo dibattito tra conservazione e demolizione delle aree industriali dismesse, la prima osservazione da fare è che certamente non si può generalizzare ipotizzando l'individuazione di un metodo unico e un criterio universalmente valido per il recupero di queste aree dismesse. L'esito positivo di molte esperienze non implica necessariamente l'esistenza di un "modello" che, trapiantato in altri territori e contesti, possa garantire gli stessi risultati. Le condizioni politiche e socio-economiche, così come le condizioni storiche e geografiche sono molto differenti nei diversi contesti urbani pertanto pensare di "importare un modello", seppur perfettamente riuscito, da una città ad un'altra senza un diligente regionalismo critico può generare gravi fallimenti.

Le esperienze già realizzate possono, nonostante ciò, costituire dei validi esempi a cui ispirarsi e da cui trarre insegnamento.

⁵² Cfr un articolo de *IL SOLE 24 ORE*, di Maria Adelaide Marchesoni , Guggenheim Bilbao: un investimento culturale che continua a generare ricchezza , del 24 luglio 2012, nel quale si faceva una puntuale analisi dell'investimento e della ricchezza prodotta dal Museo.

⁵³ Per l'approfondimento si rimanda al capitolo 2, nel quale si affronta il caso della riqualificazione della città di Bilbao.

Non si tratta chiaramente di “copiare” in maniera acritica e avulsa dal contesto un modello ma, diversamente, di analizzare i processi e studiarne il significato e i valori per ricostruire le logiche sottese di un modello vincente.

La scelta che oggi appare fortemente condivisa in diverse città è la quella che possiamo definire “*rigenerazione allargata*”: prescindendo dai soli interventi fisici per il restauro dei manufatti o semplicemente dalla loro sola rifunzionalizzazione, in molti casi, più correttamente, si sceglie la totale “riorganizzazione” delle aree dismesse sulla base delle rinnovate e contingenti esigenze economiche, commerciali ma anche turistiche e sociali della città.

Questi progetti di rigenerazione e riqualificazione delle aree industriali dismesse, allineandosi con le moderne esigenze dell’urbanistica contemporanea, propongono spesso mix funzionali che da una parte promuovono la creazione di nuovi attrattori culturali e dall’altra, al contempo, reperiscono aree da destinare a funzioni di tipo immobiliare, terziario o residenziale.

La scelta di ricorrere a mixtè funzionali evita spesso di incorrere in problemi di gentrificazione o marginalizzazione delle aree, e fa in modo che gli questi ambiti recuperati possano essere goduti e “usati”, in qualsiasi periodo dell’anno e a qualsiasi ora del giorno da tutti i cittadini e dai visitatori che la città sarà in grado di attirare.

Uno degli aspetti che forse più ha affascinato nelle lunghe storie che legano luoghi così caratteristici del recente passato di “potenza industriale” con la città attuali, in preda alla faticosa ricerca delle condizioni per conservare un ruolo non secondario in quella che era la “new economy”, è stata la possibilità di rifare i conti con gli aspetti più materiali del passato: gli edifici, i grandi manufatti dalle dimensioni monumentali e le infrastrutture, tutto questo poteva essere oggetto di cambiamento, si potevano riaprire tanti laboratori per progettare le nuove configurazioni di questi spazi.

Tutto questo era certamente più stimolante quando questi luoghi non si trovano collocati in angoli dimenticati nelle periferie ma occupavano posizioni strategiche nelle parti centrali della città, quelle prive di margini di flessibilità, aree poco adattabili alle politiche di reale e profonda trasformazione, *specie in un Paese come il nostro dove è sempre forte il rispetto*

*e talora il culto delle memorie materiali della storia ed è quindi sempre difficile pensare di sostituire e sovrapporre il moderno a parti importanti di città.*⁵⁴

Spesso era proprio in questi contesti, nei quali era impossibile pensare anche solo di integrare il nuovo, che i vuoti industriali offrivano invece l'occasione di azzerare decenni di successive intensificazioni d'uso e di monofunzionalità, per invertire il processo, prendere decisioni diverse, rimettere di nuovo in discussione la struttura di parti rilevanti e talora dell'intera città.

⁵⁴ A. SPAZIANTE, *Monitorare la dismissione industriale*, in DANSERO E., GIAIMO C., SPAZIANTE A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Firenze, 2000

1.3 Aree industriali dismesse: “vuoti da non perdere”

Negli ultimi anni è evidente che il tema della riconversione e riqualificazione degli ambiti industriali dismessi assume un ruolo sempre più importante nei processi di trasformazione e rigenerazione urbana stimolando l'apertura di una nuova stagione di riflessioni sulla città in generale. Per molte città le “ferite” lasciate nei vuoti dalla dismissioni industriali diventano un vero e proprio fulcro intorno a cui ruota lo sviluppo urbano alla ricerca di nuove identità e centralità alternative. Le aree dismesse si trasformano in una sorta di potenziale “motore”, in grado di innescare processi di rinnovamento che oltrepassino i confini della fabbrica e coinvolgano il contesto urbano nella sua interezza. Processi che, al di là della riqualificazione fisica dei luoghi, promuovono dinamiche rigenerative di ampio respiro e differente natura. Per questa ragione, il recupero diventa, per molte città, *il punto principale della politica di sviluppo urbano e un'irrinunciabile opportunità di crescita, rilancio economico e turistico e di investimento, anche da parte di soggetti privati.*⁵⁵

L'interesse intorno al tema della dismissione e riqualificazione delle aree industriali è testimoniato anche dalla formazione di numerose associazioni e siti web che svolgono attività di informazione, documentazione, studio e ricerca sui problemi e sulle diverse esperienze degli insediamenti urbani fortemente caratterizzati dal rapporto con la fabbrica. In Italia, in maniera più specifica, il tema della riqualificazione trova spesso una declinazione nelle riconversione delle aree portuali e lungo il waterfront.

⁵⁵ F.D. MOCCIA, (a cura di) *Città Sobria Il recupero delle aree industriali dismesse come opportunità di crescita per la città contemporanea*, Napoli, 2013

La situazione italiana è molto confusa e nonostante siano state numerose le proposte, le manifestazioni, i dibattiti, i progetti e le proposte presentate in molteplici casi, si rileva tuttavia l'esiguità di realizzazioni concrete.⁵⁶ Il recupero delle aree industriali dismesse ha comportato per molte città una serie di interventi materiali e immateriali, variegati, complessi e di natura differente. La riappropriazione non può prescindere dall'accessibilità dei luoghi da ottenere mediante l'eliminazione di tutte le barriere fisiche che si frappongono tra la città e l'ex fabbrica: abbattimento di muri di recinzione; arretramento o interrimento di linee ferroviarie e arterie di traffico veicolare che tagliano in più parti la città; potenziamento del trasporto pubblico. Ciò facilita anche la fruibilità sociale consentendo la pedonalizzazione delle ampie superfici recuperate e favorendo la creazione di spazi pubblici di qualità, attrezzature, servizi per lo sport, il tempo libero e la cultura.

Negli corso degli anni novanta il tema del riuso delle aree industriali è stato sottoposto ad una ritematizzazione; all'interno di un contesto in continua evoluzione esso si è riproposto in una veste nuova tanto da far parlare di una "seconda generazione" della tematizzazione. Nell'ultimo decennio dello scorso secolo si è manifestata palesemente l'ambivalenza del tema del riuso, allo stesso tempo problema e risorsa, e grazie anche ad alcune innovazioni normativo-procedurali, finalmente, dopo un decennio di stallo, *proprio dal riuso di molte aree da tempo dismesse si sono messe in moto rilevanti e diffuse trasformazioni della città e del territorio "esistente"*.⁵⁷

Il paesaggio industriale consolidato è stato oggetto di un faticosissimo cambio di scena che ha generato un mutamento necessario a fornire un nuovo e più adeguato contesto all'azione economica e sociale allora in atto in molte città. In molti casi questo cambiamento del paesaggio può essere stato così marcato e diffuso tanto da richiedere una sorta di cristallizzazione per ridurre e contenere il senso di disorientamento che ne è derivato.

⁵⁶ Si approfondiranno alcuni dei più significativi casi italiani nella seconda parte della presente tesi di Dottorato.

⁵⁷ E. DANSERO, F. GOVERNA, *Aree industriali dismesse. Patrimoni della storia industriale* in DANSERO E., GIAIMO C., SPAZIANTE A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Firenze, 2000

Il “*dittico problema-risorsa*” si ripropone in termini di relazione tra “*vuoti*” fisici e sociali da una parte, e nuovi modi di “fare società” dall’altra.

Non è superfluo ricordare che la neutralità del termine “vuoti” sia solo apparente. Infatti esso sottende l’idea che sia possibile “riempire” a piacimento spazi, ai quali si nega la natura di luoghi. Al contrario però questi sono spesso dei “pieni” in senso storico e sociale, per le memorie, i valori e le permanenze preziose per la collettività, di cui costituiscono il lascito materiale. Tuttavia, rispetto alla genericità e spazialità di formule come “aree dismesse”, espressioni invece come “vuoti urbani” o “vuoti industriali” per quanto ambigue e finanche pericoloso se prese alla lettera, possiedono una forte e utile valenza metaforica, in termini euristici, nell’evocare significati sociali ed economici profondi come crisi economica ed occupazionale se non crisi di identità territoriale ed esigenza di ridefinire la vocazione produttiva di un’area⁵⁸.

Con una più attenta interpretazione quindi, quelli che definiamo “*vuoti*” perché ormai privi delle funzioni per cui sono stati creati, sono in realtà “pieni” di memorie individuali e collettive, di cultura del lavoro, di valori simbolici e di storia locale, e talvolta anche di manufatti di notevole interesse per la storia dell’industria e della tecnologia.

Per tornare al tema dell’ambivalenza “*problema-risorsa*” nell’interpretazione del riuso del patrimonio industriale dismesso, quest’ultima si palesa in termini di relazione tra, da una parte, quelli che ormai sono grandi simulacri di modelli di organizzazione territoriale obsoleti e che vengono visti come luoghi della conservazione di una memoria e di un’identità collettiva che appartiene al passato e, dall’altra parte, dei nuovi modi di essere vissuti come potenziali luoghi dell’innovazione.

Nella parte che segue si discuterà brevemente su alcuni spunti interpretativi che considerano le aree industriali dismesse come lasciti materiali della storia industriale, componenti fisiche di un patrimonio da scoprire, reinterpretare e valorizzare.

Il punto di partenza della riflessione sarà la concezione del patrimonio come strettamente connesso al concetto di territorio, alle specificità di quest’ultimo e alle dinamiche che lo caratterizzano. Tale concezione che si può riassumere nel concetto di milieu permette di descrivere il territorio-patrimonio sia come insieme di singole specificità e caratteristiche

⁵⁸ *Ibidem*

locali, sia come insieme di potenzialità e di risorse che hanno condotto allo sviluppo dei sistemi territoriali di riferimento.

Il concetto di patrimonio può assumere diverse accezioni. Una prima differenza riguarda gli “oggetti patrimoniali”, ovvero le tante componenti che possono essere considerate parte del patrimonio in quanto tale; una seconda differenza, che deriva direttamente dalla precedente, è che l’attenzione alla tutela del patrimonio può essere rivolta esclusivamente alle singole componenti o al contrario, può allargarsi anche al contesto spazio-temporale in cui tali componenti sono inserite.

Il patrimonio con una prima approssimazione può essere definito come l’insieme di beni culturali e ambientali contenute all’interno di uno specifico contesto sociale e territoriale. Oltre che da beni culturali, secondo questa prima definizione, il patrimonio è quindi composto anche dalle relazioni che collegano i singoli beni a qual contesto e dalla complessità dei valori espressa in queste relazioni. In questo senso è quindi possibile definire come “oggetti patrimoniali” sia cose, beni culturali e ambientali, che *valori*, e la definizione degli *oggetti* che compongono il patrimonio è quindi legata in maniera molto forte alla definizione dei *valori* che questi oggetti assumono. Secondo questa interpretazione,

il significato di patrimonio, e il suo valore, deriva soprattutto da interazioni sincroniche e non dai processi diacronici che lo hanno prodotto come insieme di cose e di fatti oggettivi.⁵⁹

Il patrimonio, pur derivando da accumulazioni del passato, si costituisce cioè in rapporto al presente.⁶⁰

Il patrimonio non è quindi distinto né distinguibile dai processi di patrimonializzazione, ovvero i processi attraverso cui si attribuisce un valore presente ad oggetti che si costruiscono nel passato. I valori che il patrimonio può assumere, essendo un’eredità del passato nel presente, possono essere di diverso tipo: valore storico, simbolico, esemplare, estetico, identitario.

⁵⁹ G. DEMATTEIS, *La geografia dei beni culturali come sapere progettuale* in *Rivista Geografica Italiana*, 105 (1998), pp.25-35

⁶⁰ A.BOURDIN, *Pouquoi la prospective inventetelle des terroires?*, *Espaces et Sociétés*, 74-75, pp. 215-236

Tra la nozione di patrimonio, come memoria collettiva o eredità del passato, e il processo di patrimonializzazione, cioè il processo attraverso cui esso si definisce nel presente, vi è quindi uno scrollamento temporale. Mentre il patrimonio è per sua stessa definizione riferito al passato, il processo di patrimonializzazione è rivolto alla percezione del presente e delle aspettative per il futuro. Il processo di patrimonializzazione mette quindi in relazione diretta il patrimonio con gli obiettivi sociali ed economici attuali e lo iscrive nelle dinamiche territoriali e gli assegna un ruolo specifico. Si tratta di un processo che crea quindi una distinzione tra oggetti e valori, tra gli aspetti oggettivi come il bene in sé e per sé, e gli aspetti soggettivi, come il valore dell'oggetto in quanto prodotto sociale. Per ricomporre la frattura che si crea quindi tra processo di patrimonializzazione e patrimonio stesso il primo passo da compiere è quello di pensare al patrimonio come concetto *multidimensionale e multi temporale*⁶¹

La multidimensionalità deriva dalla molteplicità dei soggetti che definiscono il patrimonio e dalla molteplicità dei valori che essi assumono in differenti contesti sociali e territoriali; la multitemporalità deriva invece dalla compresenza dei processi di stratificazione che si svolgono nel lungo periodo attraverso cui si forma il patrimonio in quanto eredità storica.

Questa accezione complessa del concetto di patrimonio, in cui si fondano diversi oggetti, diversi valori e diversi riferimenti temporali può essere riassunta nella relazione tra il concetto di patrimonio e il concetto di territorio. In questa prospettiva il patrimonio viene visto come un'eredità del passato che si sedimenta e si costruisce nel territorio di riferimento e che va valorizzato nel presente e trasmesso alle generazioni future.

Per descrivere la duplicità del concetto e del ruolo del patrimonio territoriale un possibile riferimento è rappresentato dallo studio dei *milieu locali*. Il concetto di *milieu*, con cui si intende un insieme stabile e localizzato di condizioni naturali, sociali, economiche e culturali che si sono sedimentate in un certo territorio nel corso del tempo e che possono essere intese come proprietà specifiche del territorio stesso, riassume infatti al suo interno le nozioni di territorio-patrimonio e territorio-progetto.

⁶¹ E. DANSERO, F. GOVERNA, *Aree industriali dismesse... (op. cit.)*, pp. 228-229

I valori del *milieu* non sono quindi assoluti e non assumono lo stesso significato una volta per tutte, sono piuttosto diversi e specifici in relazione al contesto sociale e territoriale all'interno del quale sono definiti.

Per tornare al patrimonio, se interpretati come componenti del *milieu*, gli oggetti di cui esso si compone rendono evidente il loro essere contemporaneamente oggetti e valori. Interpretato attraverso il concetto di *milieu* il patrimonio non è più un concetto di tipo pratico e passivo ma si configura in termini attivi e dinamici; l'eredità patrimoniale non è una semplice stratificazione di oggetti e non definisce esclusivamente un'identità storica, essa si configura piuttosto come insieme di potenzialità che genera legami identitari tra soggetti quando è interpretata e usata. In questa prospettiva gli oggetti che costituiscono il patrimonio non sono indipendenti dal loro uso e dal loro valore; patrimonio e processo di patrimonializzazione non sono disgiunti ma si costruiscono continuamente l'uno sull'altro. In una continua rimessa in gioco di oggetti e valori, il patrimonio non definisce unicamente la memoria del passato ma si rivolge agli sviluppi futuri attraverso processi attenti di nuova utilizzazione dei lasciti del passato. Questa concezione di patrimonio risponde alla necessità di individuare un ruolo per le aree territoriali dismesse nelle dinamiche territoriali contemporanee. Interpretare le aree industriali dismesse come componenti dei patrimoni della storia industriale permette di considerarle come una risorsa territoriale e ambientale da conservare, riprodurre e valorizzare, o meglio, come una risorsa non rinnovabile da utilizzare per ricostruire la qualità dell'ambiente e valorizzare il territorio nella consapevolezza della sua identità.

1.4 Il recupero come opportunità di crescita

Per effetto della deindustrializzazione molte città, trovatesi a fronteggiare le conseguenze di una pesante dismissione di aree spesso in posizioni strategiche, sono riuscite a dare una svolta, innescando processi di incremento e diversificazione delle attività economiche, sempre più orientate ai servizi e alle nuove tecnologie, spesso supportate da politiche macro-economiche e da regolamenti flessibili, orientati alla creazione di un ambiente favorevole alle imprese. Queste città che ora competono nel mercato degli investimenti si sono re-inventate ma devono anche affrontare una serie di problemi sociali che proprio la competizione globale rischia di alimentare (disoccupazione, povertà, esclusione), nonché pressanti istanze ambientali in un momento in cui diventa sempre più forte l'esigenza di promuovere un uso efficiente delle risorse e minimizzare gli sprechi. Condizione essenziale affinché il processo di riqualificazione sia complessivamente soddisfacente è che esso sia inserito nell'ambito di una strategia integrata, che focalizzi l'attenzione sulle risorse e sulle potenzialità del territorio, esplicitando una visione per la città attraverso la definizione di obiettivi di medio-lungo periodo, di efficienza economica, ma anche di tutela ambientale ed equità sociale, e che definisca le relative azioni per conseguirli. In tal modo è possibile governare i processi di riqualificazione in maniera più coerente e integrata, invece di effettuare interventi puntuali che rispondano semplicemente alla logica del profitto e del *“qui ed ora”*.⁶²

⁶² G.L. FUSCO, *Risorse architettoniche e culturali. Valutazioni e strategie di conservazione*, Franco Angeli, Milano.

Strategie integrate di valorizzazione e gestione sostenibile del capitale culturale e ambientale possono contribuire alla performance complessiva delle città e insieme ricostruire nuovi equilibri sistemici, con benefici diretti, indiretti e indotti.⁶³ I processi di riqualificazione delle aree industriali dismesse non devono difatti mai ridursi ad una mera operazione di marketing territoriale, per attrarre in città risorse e investitori: l'incremento di competitività di una città e la sua capacità di attrarre capitali devono essere accompagnati necessariamente dall'impegno alla risoluzione dei problemi affinché si possa consentire a tutti, dai residenti ai visitatori, di trarre beneficio dalla riqualificazione e di godere di una rinnovata qualità di vita urbana. Da questi presupposti nasce la necessità di una sempre più attiva partecipazione ai processi decisionali che non si limiti ad una superficiale consultazione degli stakeholders, ma che diventi occasione di una reale trasposizione dei bisogni e delle esigenze reali della città nella costruzione del piano.⁶⁴

Per una effettiva e democratica partecipazione indubbiamente il percorso da compiere non è semplice, ed è sempre segnato da tentativi ed errori; il coinvolgimento attivo dei cittadini; e dei "portatori di interessi" va perseguito con impegno e va promossa una proficua partnership tra settori pubblico, privato e sociale. Solo la cooperazione consente di realizzare investimenti sostanziosi e accresce la possibilità di ottenere risultati notevoli in termine di riqualificazione fisica, incremento occupazionale e miglioramento della qualità di vita.

Le esperienze effettuate finora spesso evidenziano il successo delle iniziative di partnership pubblico-privata. Gli operatori privati, grazie alla disponibilità di fondi da investire, devono saper cogliere le esigenze del mercato e rispondere in tempi brevi alle necessità di realizzazione. Agli enti pubblici, spetta invece il compito di fornire le necessarie infrastrutture ma anche – e soprattutto – garantire la bontà dei progetti e preservare l'equilibrio sociale, evitando fenomeni di gentrificazione e speculazione immobiliare.

⁶³ G.L. FUSCO, P. NIJKAMP, *Energia, bellezza, partecipazione. La sfida della sostenibilità*, Franco Angeli, Milano.

⁶⁴ C. CUTURI, *Strategie integrate di riqualificazione urbana e sviluppo locale nel Regno Unito e nella Repubblica d'Irlanda. Politiche, strumenti, prospettive di valutazione.*, Tesi di Dottorato di ricerca in Metodi di Valutazione per la Conservazione Integrata del Patrimonio Architettonico, Urbano ed Ambientale, Università degli Studi di Napoli "Federico II.

Il recupero delle aree dismesse e la rivitalizzazione degli ex comparti industriali può avere certamente impatti molto positivi sulla città ma tuttavia esso non può prescindere da un progetto urbanistico di qualità e dal mantenimento di un certo equilibrio strategico tra i necessari profitti privati di alcune attività (commerciali, ricreative, turistiche, ecc.) e le imprescindibili visioni di uno sviluppo sociale, di mantenimento di servizi, attrezzature e spazi pubblici al servizio dei quartieri portuali, rivieraschi e di tutta la città.

I progetti di maggior successo sono quelli basati su strategie che hanno saputo combinare intelligentemente la riqualificazione urbana, lo sviluppo economico e il rispetto delle esigenze sociali e per l'ambiente costruito e naturale.

Per effetto della crisi economica e della deindustrializzazione molte città hanno effettuato processi di ristrutturazione produttiva, talune in maniera risolutiva, altre invece afflitte dal decadimento e dall'immobilismo. In alcuni casi le città si sono attivate riqualificando le aree dismesse, attirando nuovi investimenti, generando nuove attività e creando opportunità occupazionali; si tratta di esperienze nelle quali attraverso la trasformazione si sono sviluppate nuove funzioni e servizi che hanno generato, a loro volta, una maggiore qualità urbana ed ambientale, hanno intensificato i flussi turistici e sono riuscite a stimolare una maggiore diffusione della cultura nelle sue varie accezioni.

Per molte città afflitte dal problema della deindustrializzazione un denominatore comune nell'individuare esperienze di successo è la volontà di dare una svolta ispirandosi ad arte e cultura, innovazione e tecnologia; forti di questa scelta intere aree urbane dismesse vengono trasformate con destinazioni culturali e ricreative, oppure in parchi tecnologici per le imprese. Molte città, soprattutto quelle legate ad una forte tradizione industriale, hanno dunque adottato politiche culturali atte a promuovere iniziative che riqualificassero i luoghi degradati ed obsoleti.

Un ruolo strategico, sebbene controverso, va riconosciuto ai grandi eventi culturali e sportivi che per alcune città hanno rappresentato l'occasione per il cambiamento e per il rilancio della propria immagine, forti anche di investimenti pubblici e privati che hanno permesso una sostanziale crescita economica.

Questi eventi hanno permesso alle città che meglio hanno saputo capitalizzare questa opportunità, di promuovere meccanismi di marketing urbano⁶⁵ e di innescare processi che le hanno rigenerate.⁶⁶

Appare evidente che la riqualificazione urbana in chiave culturale e ricreativa è in grado di generare molteplici benefici sia sotto il profilo fisico che socio-economico. Dal punto di vista fisico-funzionale il riuso dei siti dismessi attraverso la conservazione del patrimonio costruito e la localizzazione di mix funzionali permette riduzione degli impatti ambientali, revitalizzazione del centro cittadino, nuove accessibilità e mobilità, qualità progettuale; dal punto di vista economico si favorisce l'occupazione, si migliora la qualità e si diversifica la forza lavoro, attraverso innovazione e conoscenza infine si incrementa la formazione professionale. Si può osservare inoltre come un evento particolare, legato alla musica, allo sport o alla cultura, spesso possa innescare processi di riqualificazione in grado di estendere nel tempo i loro benefici economici e sociali, facendo in modo che gli investimenti si rigenerino e le iniziative si moltiplichino. La concentrazione di attività culturali e creative può condurre a meccanismi perversi come la rapida conversione di spazi ad usi esclusivi che vedono aumentate il loro valore e la loro rendita; in zone di riqualificazione ispirate alle arti si può rilevare spesso una forte incidenza di interventi di ristrutturazione per la realizzazione di loft per artisti, gallerie, uffici e negozi.⁶⁷

Una politica amministrativa poco lungimirante che non è in grado di innescare meccanismi virtuosi può generare ripercussioni negative, come ad esempio fenomeni di gentrification in termini di concentrazione di categorie sociali, oppure uno sviluppo immobiliare orientato ad una unica funzione che tende ad espellere attività legate alla comunità o addirittura ai residenti; anche i grandi sviluppi culturali "bandiera" che attraggono un gran numero di visitatori in un arco di tempo delimitato rischiano di dissipare tutta l'energia creativa e lo spirito imprenditoriale senza generare meccanismi virtuosi e

⁶⁵ Per "marketing urbano" si intendono sia l'insieme di azioni per consolidare il tessuto economico/produttivo e per favorire iniziative suscettibili di innalzare la base economica, nonché istituzionale e socio-culturale dell'area, sia la promozione dell'immagine della città e la valorizzazione delle sue potenzialità, per stimolare coesione sociale, identità locale, fiducia degli investitori, attrazione turistica. Cfr. Aa.Vv. (2004), *URBAN Regeneration*, Alinea, Città di Castello

⁶⁶ Si pensi a Glasgow e a Manchester nel Regno Unito, a Genova e Torino in Italia: Glasgow e Genova "Città della Cultura", Manchester e Torino sedi di Giochi del Commonwealth l'una e di quelli Olimpici l'altra.

⁶⁷ A titolo esemplificativo si richiama quanto avvenuto a Londra, Berlino, New York, Toronto. Cfr. Evans G., Shaw P. (2004), *The Contribution of Culture to Regeneration in the UK: A Review of Evidence*, Rapporto al Dipartimento per la Cultura, i Media e lo Sport, London Metropolitan University.

continuativi. Si pensi alle città designate “Città della Cultura” oppure alle sedi dei grandi eventi sportivi ed espositivi che rischiano di restare ancorati ad una semplice riqualificazione fisica, spesso legata solo ad una serie di singoli interventi puntuali, che non è in grado di rigenerarsi creando effetti e benefici che si moltiplicano nel tempo.

Un ruolo cruciale nelle strategie di riqualificazione e sviluppo è certamente assunto dalla valorizzazione integrata dei beni culturali ed ambientali, che devono senza dubbio essere inseriti nelle politiche di trasformazione urbana. Gli interventi di riqualificazione del patrimonio devono costituire parte integrante della politica economica urbana. In effetti, esiste una forte inter-dipendenza tra i valori economici e quella extra-economici, per cui l’attività di tutela e valorizzazione delle risorse ambientali e culturali ha forti potenzialità nel processo di trasformazione; il patrimonio culturale ed ambientale rappresenta senza alcun dubbio un valore aggiunto per il territorio e produce nuove opportunità, quali attrazione di imprese ed attività, incremento di occupazione diretta, indiretta e indotta. L’adozione di strategie idonee di coordinamento integrate sia in senso verticale ai diversi livelli di governo, che in senso orizzontale, tra soggetti pubblici, operatori privati, e del terzo settore, rendono conveniente la partecipazione nei processi di riqualificazione: tutti i soggetti coinvolti traggono vantaggi rilevanti e insieme possono contribuire alla tutela del patrimonio culturale e ambientale. In tal modo i benefici delle operazioni di riqualificazione non vengono sviliti alla pura e semplice massimizzazione delle rendite in termini di valori di mercato, per assurgere ad orizzonti ben più ampi.⁶⁸

In conclusione si può certamente affermare che è solo attraverso l’attuazione di politiche integrate che la trasformazione delle aree dismesse può trasformarsi da problema in risorsa, e negli anni novanta di fatto sembra consolidarsi questa linea di pensiero che supera la visione degli anni settanta e ottanta più limitata alla definizione dell’intervento puntuale. Con gli anni novanta si consolida l’orientamento ad utilizzare più ampiamente ed organicamente le aree dismesse ai fini della riqualificazione urbana spesso orientata in un’ottica di marketing urbano e territoriale; si concorre nella configurazione dei *milieu* locali; si diffida dalle ipotesi di riuso eccessivamente specialistiche soprattutto per gli usi terziari; si cerca di dare maggiore importanza alla formazione di grandi open space con capacità di

⁶⁸ G.L. FUSCO, *Risorse architettoniche e culturali. Valutazioni e strategie di conservazione*, Franco Angeli, Milano.

migliorare la qualità ambientale del contesto soprattutto laddove le aree si trovino all'interno di sistemi ambientali con grande potenzialità ecologica; non si sottovaluta a priori la possibilità del riuso ai fini dell'innovazione produttiva. Con questa nuova visione si mettono in evidenza i limiti della visione "per progetto" largamente sperimentata durante gli anni ottanta e si avvalorano l'esigenza di basare il riuso delle aree dismesse su "progetti di città" e strategie urbane consensuali. Con questo nuovo punto di vista certamente non si può tacere il rischio che la polarizzazione dell'attenzione politica sulla trasformazione delle aree dismesse possa talvolta lasciare nell'ombra i rapporti complessi che legano il riuso con la trasformazione dei contesti urbani in cui le aree dismesse risiedono. È questo lo sfondo in cui dovrebbero essere proiettati i problemi delle aree dismesse, uno sfondo che si dilata inevitabilmente alla scala metropolitana e/o regionale. *È in quel quadro più ampio che si possono tentare di superare le fratture tra passato, presente e futuro, misurandosi con le memorie collettive e con la coscienza storica della città.*⁶⁹

Il problema del riuso delle aree dismesse ha rappresentato nell'ultimo decennio del secolo scorso una vera e propria sfida per molte città italiane; allo stesso modo è evidente che i processi di riuso hanno rappresentato certamente una possibilità da cogliere per promuovere importanti occasioni di riqualificazione del proprio tessuto, ma con esso anche della propria struttura economica.

⁶⁹ R. GAMBINO, *Aree dismesse. Da problemi a risorse* in DANSERO E., GIAIMO C., SPAZIANTE A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Firenze, 2000

Parte Seconda

I casi indagati

“ (...) Le città devono capire/decidere prima di tutto cosa vogliono diventare, ovvero definire gli scenari a lungo termine e il carattere delle loro trasformazioni, innescando i necessari processi, individuando specifici ambiti urbani, realizzando infrastrutture, costruendo nuovi attrattori fisici e funzionali. Il punto è trovare l'equilibrio tra la necessità di epocali mutamenti nella città e l'esigenza di sostenibilità che proviene dal basso.

Nessuna città, infatti, può essere come Zora «obbligata a restare immobile e uguale a se stessa per essere meglio ricordata, Zora languì, si disfece e scomparve. La Terra l'ha dimenticata»^{1,2}

¹ I. CALVINO, *Le città invisibili*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1994

² M. CLEMENTE, *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2011

2.1 I casi “pionieri”: le città lungo il Waterfront

Storicamente, le città di mare hanno sempre svolto un ruolo di avanguardia nel progresso delle civiltà: dal mare e nel mare hanno trovato un innegabile vettore di vitalità e crescita economica, sociale, culturale, a cui hanno fatto seguito continue trasformazioni fisiche.

Nel corso degli ultimi decenni, molte città di mare hanno avviato processi di riconversione urbano-portuali e progetti di trasformazione dei waterfront, con il fine di recuperare un rapporto con il mare attraverso approcci, scelte politiche, progetti, attori e risorse differenti. I risultati più interessanti provengono da quelle città in cui alla scelta di cosa diventare è seguita una logica non additiva o settoriale, ma integrata. Città in cui si sono operate scelte di trasformazione ripartendo dalla propria cultura marittima, con ricadute per tutto il territorio.

Questo significa operare non solo lungo la sottile linea di costa, ma individuare idonee strategie integrate per l'assetto delle aree di waterfront, coinvolgendo i territori retrostanti. Le aree tra porto e città rappresentano dei territori di 'cerniera', spesso barriere, aree dismesse e periferie, che possono giocare un ruolo determinante nelle strategie di sviluppo e di riqualificazione dell'intera città. Attraverso il rinnovamento urbano della linea di costa, intesa come bordo lungo cui è possibile l'interazione tra le parti, si possono così realizzare nuovi spazi pubblici.

Spazi che da un lato si configurano come luoghi proiettati verso l'orizzonte e verso porti lontani, dall'altro lato, verso la terra, diventano *plateau* su cui innestare nuove relazioni e funzioni di connessione con il contesto urbano.

Le città possono, quindi, tornare ad affidare al mare la propria identità attraverso il confronto tra cultura urbana e cultura marittima, tra innovazione e tradizione. Ma anche attraverso una nuova visione di città capace di rimettere in discussione le istanze della decrescita: ovvero il luogo della sperimentazione di un nuovo modello di sviluppo urbano per una diversa crescita che non sia illimitata né involutiva. In questa ottica il fronte mare smette

*di essere una passeggiata attrezzata di ottocentesca memoria o una semplice linea di demarcazione tra acqua e terraferma, natura e costruito. Ora è molto più di un bordo tra terra e mare: si configura come un vero e proprio fulcro intorno a cui ruota lo sviluppo urbano alla ricerca di nuove identità e centralità alternative.*³

Il *waterfront* si trasforma in una sorta di potenziale “motore”, in grado di innescare processi di rinnovamento che oltrepassano i confini della fascia costiera e coinvolgono il contesto urbano nella sua interezza. Processi che, al di là della riqualificazione fisica dei luoghi, promuovono dinamiche rigenerative di ampio respiro e differente natura.

Anche in Italia l'interesse per la riqualificazione delle aree costiere ha assunto nel tempo un'importanza crescente. Tuttavia, per l'attuazione definitiva dei diversi interventi proposti, restano molti i nodi critici da sciogliere e i conflitti da risolvere. La situazione italiana è ancora molto confusa: all'abbondanza di manifestazioni, dibattiti, progetti e proposte si contrappone l'esiguità di realizzazioni concrete. Anni di gare e concorsi per rigenerare i *waterfront* di tutta Italia, non hanno dato, nella maggioranza dei casi, i risultati sperati. La mancanza di strategie e risorse ha fatto fallire progetti che cercavano di rincorrere i risultati positivi di esperienze internazionali di successo, come quelle spagnole spesso prese a modello.

³ F.D. MOCCIA, (a cura di) *Città Sobria Il recupero delle aree industriali dismesse come opportunità di crescita per la città contemporanea*, Napoli, 2013

In Italia persistono una serie di difficoltà per i nostri limiti culturali, ma anche per le complessità amministrative e procedurali. Le zone costiere, dove sussistono ex aree industriali e portuali, sono luogo di incontro e scontro delle molte istituzioni che ne hanno la giurisdizione (enti locali, autorità portuali, comitati cittadini) e la convivenza tra poteri ed esigenze tanto differenti si rivela molto complicata. Pertanto, molte ambizioni si sono infrante proprio di fronte alla complessità di questi rapporti.

In questo ambito il primo intervento emblematico è quello di San Francisco dove, alla fine degli anni Settanta, un'ampia zona portuale in disuso viene completamente riconvertita con nuove funzioni e attività di carattere commerciale, culturale e turistico. L'intervento fa parte dell'importante trasformazione urbanistica iniziata nel 1979 a San Francisco, che prendendo avvio dal mare penetra fino alle zone più interne della città interessando edifici, magazzini e spazi pubblici. Si compie così la prima importante opera di rivitalizzazione del waterfront, esperienza che segna un differente concetto di sviluppo e un nuovo modello di strategia urbanistica che si diffonderà negli anni successivi. Sulla scia del successo del caso pionieristico di San Francisco si susseguono numerose esperienze analoghe attuate in ambito internazionale: *l'Inner Harbour* e il quartiere *Saint Charles* di Baltimora; il *Pier 17* di New York; l'area *Darling Harbour* di Sidney; l'area dei *Docklands* di Londra, estesa fino al comune di Greenwich; il *Port Vell* di Barcellona; l'area di *Abandoibarra* di Bilbao; il *Porto Vecchio* di Genova, fino alle più recenti esperienze di *Vigo* in Spagna e *Salerno* nel sud Italia.⁴

⁴ Si analizzeranno in maniera più dettagliata alcuni dei casi citati nelle parti seguenti della presente tesi di Dottorato.

2.1.1 Baltimora

La ristrutturazione urbanistica dell'*Hinner Harbor*⁵ di Baltimora si colloca nel quadro di un impegno di lunga durata volto a rivitalizzare la downtown, inaugurata alla fine degli anni '50. La realizzazione e la gestione degli interventi come gli esiti generali delle trasformazioni urbanistiche della città, rappresentano un caso tra i più noti della letteratura americana, che in anni recenti ha suscitato interesse anche in Italia. Conteso da una pluralità di sguardi disciplinari e da un ampio spettro di riflessioni critiche attorno agli aspetti gestionali e finanziari, architettonici e funzionali il caso *Hinner Harbor* sembra tuttavia privo di una trattazione complessiva del processo di pianificazione urbanistica, in grado di evidenziare le fonti di legittimazione e gli elementi di continuità o rottura che caratterizzano questa esperienza nel campo politico locale di Baltimora.

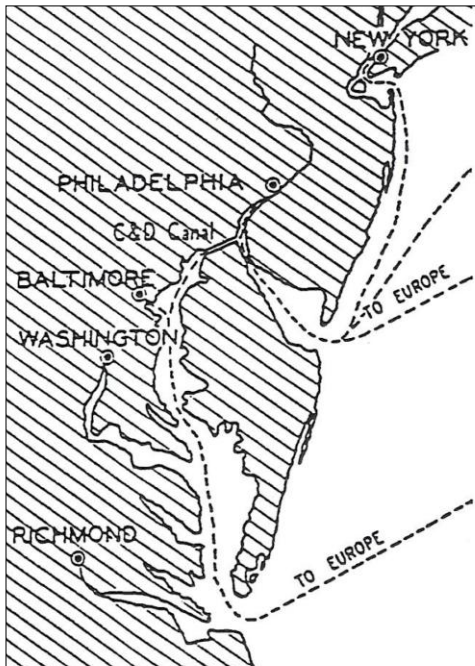


Fig 1 Un tratto della costa orientale e la posizione strategica di Baltimora (FONTE: P. Blood, *Factors in the Economic Development of Baltimore, Maryland*, Vol. 13, No. 2, Clark University, 1937)

⁵ Area inscritta tra President Street a est, Lombard Street a nord, Greene Street a ovest, e la autostrada a Sud in Baltimora.

Nei primi anni '60, quando la proposta di intervento e di riqualificazione dell'area *Hinner Harbour* rappresentava solo un'intenzione, la città di Baltimora vede rapidamente trasformarsi i 33 acri centrali della downtown attraverso l'attuazione di un piano di intervento approvato alla fine degli anni '50 e conosciuto come *Charles Center*. Il piano, promosso dall'iniziativa privata (con la mobilitazione delle organizzazioni della *business community* della città, *Greater Baltimore Committee*⁶ e *Committee for Downtown* in prima fila) non presentava particolari problemi di ordine finanziario, eccetto per l'edificazione del *Federal Building* per il quale intervennero i fondi del governo federale. L'insieme delle operazioni immobiliari fu sostenuto dal capitale privato investito senza particolari rischi.⁷ Questa proposta finì per porre in ombra lo schema di rinnovo urbano avanzato dall'amministrazione locale, che presentava una duplice debolezza: ignorava i problemi di degrado della *downtown* (per i quali si stavano mobilitando gli interessi forti della città) concentrandosi su interventi di riqualificazione residenziale. Oltre prospettare un ridisegno della maglia viabilistica urbana che suscitava accese proteste in molti quartieri coinvolti.

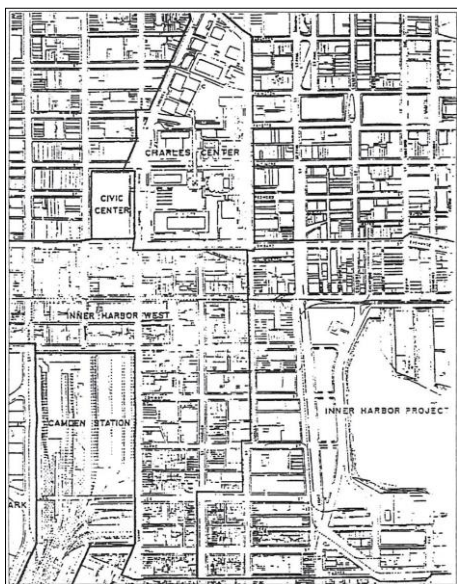


Fig. 2 Area del Charles Center, confinante a sud con l'Inner Harbor (FONTE: U.S. Dept. of Housing and Urban Development Office of Public Affairs, 1981)

⁶ Costituita per rivitalizzare Baltimore City da uomini d'affari nel 1954

⁷ K.LYALL, "A Bycycle built for two. Public-Private Partnership in Baltimore", National Civic Review, Novembre, 1983

Definito il piano per il *Charles Center*, la gestione dell'attuazione fu diretta dal *Charles Center Management Office*, una corporation privata costituita per garantire l'efficienza complessiva dell'operazione, per individuare gli interlocutori economici disponibili all'intrapresa e negoziare con loro. All'amministrazione cittadina, il compito di acquisire il suolo e di procedere alla sua bonifica ed urbanizzazione.

Come viene sottolineato in molti contributi⁸ la realizzazione del progetto *Charles Center* si conferma come un'esperienza unitaria di notevoli dimensioni ma limitata da chiari confini spaziali e finanziari. Con un successo economico garantito dai ristretti margini di rischio per gli investitori e dal carattere mirato a riqualificare l'immagine e le attività del distretto centrale degli affari. Dal punto di vista della costruzione pubblica dell'agenda urbana, questo intervento segna l'egemonia di una coalizione di interessi locali che afferma un ritorno al centro, in alternativa alle ipotesi di riqualificazione periferica. Un progetto in larga parte autofinanziato da operatori privati, che influisce apertamente sulle linee di intervento dell'amministrazione locale.



Fig 3 Immagine della Costruzione del Charles Center nel 1967
(FONTE: www.kilduffs.com)

⁸ K.LYALL, "A Bycycle built for two. *Public-Private Partnership in Baltimore*", *National Civic Review*, Novembre, 1983; M.V.LEVINE, "Downtown Redevelopment as an *urbangrowth strategy: a Critical Appraisal of the Baltimore Renaissance*", *Journal of Urban Affairs*, Vol 9, Num 2, 1987; R.C.HULA, "The Two Baltimores" in D. JUDD and M.PARKINSON, *Leadership and Urban Regeneration: Cities in North America and Europe*, *Urban Affairs Annual Reviews*, Newbury Park, CA: Sage Publications, 1990

I caratteri intensivi ed unitari del nuovo distretto degli affari tracciano la nuova identità architettonica e funzionale del cuore della *downtown*, celebrando un modello di relazioni tra attori pubblici e privati che avrà una chiara influenza nel delineare la seconda fase di intervento: l'area centrale del porto, ben più vasta e confinante a nord con l'intervento del *Charles Center*.



Fig 4 Vista del Charles Center (FONTE: www.revivalcorporatestone.co.uk)

Nella lettura pubblicistica delle vicende urbanistiche di Baltimora emergono gli aspetti comuni che caratterizzano questo primo intervento con i successivi piani dell'*Hinner Harbor*. Tuttavia, uno sguardo più attento mette in luce discontinuità significative nei contenuti e nei comportamenti di queste politiche di piano per la downtown, come nella costruzione pubblica del problema riguardante le opzioni urbanistiche per la sua trasformazione. Il programma trentennale di sviluppo e rinnovo del fronte del porto, innescato dai precedenti interventi nel distretto finanziario, segna una ridefinizione delle questioni legate all'*Urban Renewal Plan*.

I motivi principali: un'evidente estensione dei confini dell'intervento nell'area centrale della città; il ruolo avuto nel riformulare il rapporto tra intervento urbanistico e crescita economica e nel rimodellare il *policy making*⁹ locale in direzione di una marcata integrazione tra i decisori strategici.

I mutamenti sono riconoscibili dai tempi e dalla dimensione dell'intervento. L'area coinvolta dall'intervento dell'*Hinner Harbor* riguarda uno dei siti storici dell'originario insediamento della città di Baltimora¹⁰ che risale al 1729.

Complessivamente 240 acri ubicati lungo i tre lati del porto, circa un quarto dell'intera superficie della downtown.¹¹

La strategia trentennale di ristrutturazione dell'area è contenuta in tre *Urban Renewal Plan* (il primo del 1967 e i secondi del 1971) che descrivono nel tempo le tre fasi di sviluppo e trasformazione del fronte del porto. La scala e le tipologie di intervento richiedono una capacità di investimento degli operatori che si misuri con i rischi del medio-lungo periodo. Diversamente dall'esperienza del *Charles Center*, dove la distinzione tra investimenti privati e pubblici era chiara, il programma di riqualificazione dell'*Hinner Harbour*, che si definisce alla fine degli anni '60, sembra caratterizzarsi da un sovraccarico di aspettative e obiettivi.

Alla valorizzazione immobiliare si aggiunge il ridisegno dell'orizzonte strategico per lo sviluppo di Baltimora nei suoi tratti simbolici e funzionali, oltre a conseguire forti incrementi occupazionali rivolti principalmente alle minoranze etniche.

Attraverso le indicazioni legislative dello Stato del Maryland, riguardanti i programmi di *urban renewal*, la delimitazione dell'area operata dai piani di rinnovo permette di realizzare i necessari interventi di esproprio e bonifica delle aree, prima di rivendere i terreni urbanizzati agli operatori privati. Il primo piano del 1967 si propone come la "seconda fase" dello sviluppo del distretto finanziario (il *Charles Center* rappresentava la prima) e si caratterizza per una riqualificazione del territorio che consente la compresenza di edilizia direzionale e amministrativa (il *World Trade Center*, *C&P*

⁹ Elaborazione di orientamenti e strategie in merito alle questioni più rilevanti per la società e la politica; a essa relativo. (Treccani Enciclopedia Italiana)

¹⁰ Fondata nel 1729, quando il governatore del Maryland autorizzò la fondazione della città nell'area dell'attuale porto

¹¹ M.G.BOLOCAN, *Urbanistica e analisi delle politiche: riflessioni attorno a quattro casi studio*, Franco Angeli, Milano, 1996

*Telephone Building, Ibm Building, la U.S.F.&G.), la realizzazione di spazi espositivi (con il Convention Center) e l'articolazione di spazi aperti, edificati per usi ricreativi (della Federal Hill al Maryland Science Center, al National Aquarium ai successivi Harborplace Pavillons).*¹²



Fig 5 Vista dell'Inner Harbor (FONTE: Sito Ufficiale PEI COBB FREED & PARTNERS Architects LLP)

I piani di rinnovo urbano del 1971 riguardanti le aree occidentali e orientali, dimostrano con evidenza che non si tratta di affermare un progetto coerente di ridefinizione di un'area funzionalmente omogenea, nè di garantire solo una maggiore qualità e fruibilità del fronte del porto, ma di affermare un terreno fertile per gli affari e un diverso itinerario di sviluppo per la città. La rigenerazione urbana e funzionale disegnata dal piano si fonda sullo sviluppo delle attività turistiche, ricreative e di consumo. Avviata da anni la rivitalizzazione del distretto degli affari e del commercio, si apre ora una nuova direzione di crescita basata sulla promozione di attività legate alle grandi convention. Il carattere "artificiale" di queste funzioni è voluto.

¹²*ibidem*

All'immagine tradizionale e in decadenza della vecchia città industriale e portuale, si contrappone uno sviluppo esogeno, intenzionalmente opposto alle vocazioni produttive tipiche della città. Il culmine è raggiunto con la proposta di realizzare *Harborplace*, avanzata dall'impresario immobiliare J.Rouse: una struttura commerciale composta da due padiglioni in vetro e acciaio, in posizione centrale nell'angolo nord-ovest delle banchine dell'*Hinner Harbor*. Per la realizzazione di questo festival marketplace si apre un acceso dibattito cittadino, che culmina con il voto favorevole degli abitanti chiamati ad esprimersi in un referendum locale. Sul piano simbolico, il celebratissimo Harborplace segna più di ogni altra realizzazione urbanistica la nascita di Baltimora e della sua area centrale.¹³



Fig 6 Vista dell'Inner Harbor (FONTE: Sito Ufficiale Baltimore Hinner Harbor)

Con il primo intervento del *Charles Center* la città è spettatrice di una rapida progettazione e realizzazione urbanistica; il piano varato dall'amministrazione pubblica in gran parte approva la volontà e gli interessi espressi dalla business community, al contrario il piano per l'Inner Harbor sembra non solo consentire una più marcata

¹³ Time Magazine, 1981

integrazione da parte della Municipalità nel network progettuale e decisionale, ma appare come un intervento di estensione quantitativa e qualitativa del rinnovo della downtown e di ridefinizione del problema dello sviluppo urbano, condiviso dagli attori pubblici e privati.

La legittimazione formale delle scelte attraverso la pianificazione dell'area, istituita con gli *Urban Renewal Plan*, sembra procedere insieme alla legittimazione sostanziale espressa dall'amministrazione urbana e dalle élite economiche interessate ad innescare un nuovo ciclo di sviluppo urbano. Una legittimazione che riflette il grado di consenso aggregabile attorno ad una differente organizzazione economica della città e che mostra l'operare di un nuovo modello di partnership tra i diversi attori.

La crescita di Baltimora durante la prima parte del ventesimo secolo è stata fortemente caratterizzata dall'espansione industriale del lungo ciclo fordista e dalle attività portuali e cantieristiche. Lo sviluppo del porto a partire dal sito storico dell'*Hinner Harbor* è facilitato dalla posizione strategica della città: situata al centro di una immensa fascia urbana estesa lungo la costa atlantica da Boston fino a Washington. Il primato del porto permette lo sviluppo di importanti cantieri e numerosi stabilimenti in grado di eseguire ogni tipo di allestimento e riparazione navali. Dalla fine degli anni '50, inizia per il porto una fase di declino. Non riuscendo ad affrontare le sfide tecnologiche legate alle nuove tecniche di trasporto via container, diventa meno competitivo rispetto ad altri porti. Una crisi che si intreccia con quella dell'industria pesante. In questo quadro le condizioni economiche della città influiscono complessivamente su quelle sociali e demografiche.

Alla fine degli anni '60, la città di Baltimora vive momenti di lacerante conflitto etnico e sociale, che provocano un mutamento dello "*spettacolo urbano*"¹⁴.

Le violente manifestazioni di piazza seguite all'omicidio del leader nero Martin Luter King e la successiva militarizzazione della città ebbero un impatto devastante sull'opinione pubblica e sul clima complessivo di Baltimora.

Prima ancora della crisi economica, che si sentirà particolarmente a metà degli anni '70, siamo di fronte a una forte perdita di fiducia e di identificazione nella comunità

¹⁴ D.HARVEY, *A View From Federal Hill*, in *The Baltimore Book, New Views of Local History*, Elizabeth e Shopes Linda, Zeidman Linda, Temple University Press, Philadelphia, 1991

locale, che avevano svolto un ruolo mobilitante e coesivo nelle politiche locali degli anni successivi alla Seconda Guerra.

Nei primi anni '70, il tentativo di svolta nella politica urbana è segnato dall'elezione a sindaco di Donald Schaefer, ritenuto, in comune accordo dai lettori critici e benevoli, l'artefice di uno stile amministrativo più aggressivo e di un nuovo modello di governo della città.

Il programma di rivitalizzazione pensato per l'Hinner Harbor promuove una strategia generale di sviluppo economico della città. Dal 1968 la zona del porto era stata dichiarata *urban renewal area* e aveva iniziato a ricevere i fondi federali per l'acquisizione dei suoli, per le opere di bonifica e urbanizzazione, ma fino ai primi anni '70, come accennato in precedenza, l'iniziativa non suscita l'interesse degli investitori privati.

E' proprio il sindaco Schaefer a muoversi con forza verso una decisa valorizzazione delle nuove aree del porto: trasferisce la fiera cittadina dal Charles Center alle banchine del porto; ormeggia il veliero storico della marina militare *USS Costellation* al centro dell'*Hinner Harbor* facendolo diventare la principale attrazione turistica della città. Nonostante un pressante marketing urbano, è il modello gestionale delle politiche urbanistiche di Baltimora ad avere i connotati più innovativi.

Già nel 1965 il *Charles Center Management Office* assume l'impegno di ristrutturare l'area del porto, viene quindi incorporato e trasformato nel *Charles Center Inner Harbor Management Corporation (Ccihmc)*, che rinnova il contratto con l'Amministrazione della città per gestire l'insieme della pianificazione d'area nella downtown. La *Ccihmc* diventa in un certo senso la prima public corporation, con compiti di coordinamento e supervisione del processo di messa in opera dell'intero intervento. Tuttavia, durante gli anni '70 il modello delle corporation tende ad affermarsi in molti campi di intervento dell'amministrazione.

"(...) La difficile distinzione tra "stato" e "mercato" impedisce di definire in modo chiaro la natura delle corporations: quando le necessità finanziarie richiedono risorse e status pubblico rivendicano i propri diritti di organizzazioni pubbliche; quando l'etichetta pubblica non è conveniente, vestono i panni delle organizzazioni private autonome. (...)

Il network decisionale e cooperativo tende a far coincidere il momento tecnico-finanziario e di reperimento delle risorse necessarie per i diversi interventi con quello della loro gestione politico-amministrativa. Il processo di decision marketing sembra così connotarsi in forma di “coordinamento centrifugo” tra l’amministrazione locale e i molteplici ambiti operativi dello shadow government. Gli interventi urbanistici sono formalmente sottoposti all’autorità del governo locale ma prevalentemente controllati da organizzazioni esterne alle istituzioni pubbliche.”¹⁵

Queste, in stretto rapporto con gli operatori economici, guadagnano potere nella definizione concreta delle strategie di sviluppo.

Durante gli anni '50 e '60, la stessa politica per la downtown e il progetto Charles Center potevano far leva su un patrimonio comune di identità locale e sui valori alla base del senso di cittadinanza di Baltimora. Dalla fine degli anni '60 alla metà degli anni '80, nella fase propria di progettazione e realizzazione del progetto dell'*Hinner Harbor*, le condizioni sembrano assai mutate. Gli attori strategici della politica erano di fronte ad un profondo “spiazzamento culturale” della comunità urbana, oltre alla necessità di ricostruire e produrre identità, senso di appartenenza e fiducia verso la città. Il problema emerso dall’indagine sulla politica di ristrutturazione dell'*Hinner Harbor*, che appare del tutto irrisolto per un bilancio complessivo di questa esperienza, è quello di governare lo sviluppo e il successo della *business community* senza ignorare i problemi delle altre comunità. Questo è possibile allargando il campo della partecipazione verso un processo organizzativo più aperto e misurandosi con le incongruenze possibili tra interessi economici e interessi della città.

¹⁵ M.G.BOLOCAN, *Urbanistica e analisi delle politiche: riflessioni attorno a quattro casi studio*, Franco Angeli, Milano, 1996

2.1.2 New York

Da sempre cerniera negli scambi tra l'Atlantico e le acque interne, New York è tra le prime città a dover affrontare la riqualificazione delle aree portuali, del waterfront e delle aree retrostanti.

Un intervento degno di segnalazione è avvenuto già nel 1984 ad Ellis Island con il recupero di un complesso originariamente destinato ad Arsenale Militare (fino al 1890) e poi diventato il principale punto di ingresso negli Stati Uniti per gli immigranti.

Dopo una delle ristrutturazioni storiche più imponenti (1984-1990) degli Stati Uniti, è stato riconvertito a sede dell'*Ellis Island Immigration Museum*, pur mantenendone la struttura originaria.

Nell'ottica di recupero di aree dismesse o precariamente utilizzate sono fondamentali gli interventi lungo il diversificato waterfront di New York, che tendono a ricollegare la linea di costa e a riconnettere la città con il mare, diventando un'occasione di interconnessione con il resto della città attraverso un processo in continua evoluzione. Nel 2011 è stato approvato il *Waterfront Vision and Enhancement Strategy*, in continuità con gli interventi previsti nel City Planning del 1992: un piano d'azione partecipato per realizzare la riqualificazione sostenibile di 520 miglia del Waterfront di New York nei Cinque Boroughs.

La *Waterfront Agency*, incaricata della trasformazione, nel primo report pubblicato afferma che nel corso degli ultimi 10 anni sono stati realizzati interventi per migliorare il waterfront e le vie d'acqua investendo oltre 9 miliardi di dollari per la qualità delle acque del porto di New York.

Sul waterfront sono stati realizzati 400 ettari di nuovi parchi e 20 miglia di *greenways*. Sono stati trasformati più di 700 ettari di terreno sulla linea di costa, in gran parte liberi o sottoutilizzati, per realizzare 16.000 nuove abitazioni e permettere l'accesso pubblico al waterfront. Sono stati inoltre attuati interventi per far sviluppare l'industria marittima e quindi aumentare i posti di lavoro e far crescere le attività economiche. Sono state potenziate le vie d'acqua per il trasporto pubblico che attualmente serve 90.000 persone al giorno.¹⁶

Il piano denominato *Waterfront Vision and Enhancement Strategy* è suddiviso in due parti: Il '*New York City Waterfront Comprehensive Plan*' e il '*New York Agenda Waterfront City Action*'.

Il '*New York City Waterfront Comprehensive Plan*' contiene gli obiettivi a lungo termine per il prossimo decennio relativi ad ogni tratto del waterfront dei cinque distretti. Gli otto obiettivi principali sono:

- Ampliare l'accesso pubblico al mare e ai corsi d'acqua di proprietà pubblica e privata per i newyorchesi e i turisti.
- Promuovere il lungomare attraverso molteplici usi integrati con le comunità prossime.
- Sostenere le attività di sviluppo economico presenti lungo il waterfront.
- Migliorare la qualità delle acque attraverso misure volte a salvaguardare gli habitat naturali, misure che sostengano le aree di ricreazione e valorizzino le comunità che vivono sul lungomare e nelle aree più interne.
- Ripristinare le aree naturali del waterfront, proteggere le zone umide e le aree costiere.
- Migliorare la fruizione pubblica dei corsi d'acqua che circondano New York.

¹⁶ Waterfront Agenda City Action, *Transforming New York City's Waterfront. One-Year Progress report*, 2011

- Migliorare la regolamentazione, il coordinamento e la supervisione del lungomare e dei corsi d'acqua.
- Identificare e perseguire strategie per aumentare la resilienza della città al cambiamento climatico e dell'innalzamento del livello del mare.¹⁷



Fig.7 Study Area, Lower Manhattan Planning initiatives, East Reaver Waterfront, The city of New York (FONTE: The city of New York, Transforming the East River Waterfront the City of New York, New York, 2011, pag.18)

Nella *'New York Agenda Waterfront City Action'* sono invece presentati i 130 progetti prioritari da realizzare nei successivi tre anni per concretizzare gli otto obiettivi. Interventi che prevedono azioni integrate non solo lungo il waterfront ma anche nelle aree immediatamente prossime, in cui la riqualificazione e l'intervento dello spazio pubblico diventano spina centrale del processo.¹⁸ Per quanto riguarda lo sviluppo della funzione pubblica del waterfront, la città ha continuato a migliorare l'accesso degli utenti al lungomare, attraverso l'ampliamento dei parchi pubblici e la realizzazione di maggiori opportunità per praticare sport acquatici e attività ricreative. Per questi interventi di "Waterfront Park" sono stati investiti 360 milioni di dollari.

¹⁷ NYCEDC, *Vision 2020*. New York City Comprehensive Waterfront Plan, New York, 2012, pagg. 20-21

¹⁸ NYCEDC, *Waterfront Action Agenda* ; Waterfront Vision and Enhancement Strategy, New York, 2012

Tra quelli realizzati da segnalare il recupero del *Pier 15*, il progetto del *Pier 17* (opera di SHoP Architects) e del primo tratto dell'*East River Esplanade*.¹⁹ Quest'ultimo prevede la riqualificazione di una fascia di costa di circa 2 miglia e la sua trasformazione pedonale e diventa un luogo di svago.

Un segno molto forte nella *Lower Manhattan* è lo spazio un tempo occupato dal *World Trade Center*. Una cicatrice profonda quanto l'area delle due fontane a pianta quadrata, che per una profondità di quattro metri rivestite di granito nero, sono il *memorial* della presenza delle Torri Gemelle di cui è conservato solo lo "*Slurry Wall*", il muro di cemento armato che aveva fermato le acque dell'Hudson River dopo l'attentato: una preesistenza nascosta, visibile però ad un livello più "profondo".

Il piano di urbanizzazione del 1811 era stato sufficiente a contenere l'espansione di New York fino alla fine dell'800, tuttavia non aveva previsto che la città non è composta principalmente di case ma di ferrovie, mercati, magazzini, uffici, parcheggi, che non possono essere sistemati casualmente nella maglia ortogonale, ma esigono tutt'altra organizzazione.²⁰

La *High Line*, una linea ferroviaria sopraelevata costruita nel 1930 con lo scopo di spostare il traffico ferroviario merci dalla viabilità ordinaria per evitare disastrosi incidenti, fu poco alla volta dismessa e cadde definitivamente in disuso nel 1980. Ferro arrugginito e vegetazione spontanea entravano nel tessuto urbano in rinnovamento, nuovi edifici e gallerie d'arte "*at the edge*" si rilocalizzavano da Soho in quest'area. All'inizio del nuovo millennio è partito un progetto ambizioso (Diller-Scofidio Studio + Renfro in collaborazione con gli architetti paesaggisti James Corner Field Operations e Piet Oudolf) per trasformare la ferrovia nel primo parco sopraelevato di New York: *High Line Park*.

¹⁹ The city of New York, *Transforming the East River Waterfront the City of New York*, New York, 2011.

²⁰ L. BENEVOLO, *Storia dell'architettura moderna. Vol. 1: La città industriale*, Laterza, Bari, 1998.

Il parco attraversa il Meatpacking District e Chelsea. L'intervento di nuova piantumazione ha salvaguardato la vegetazione spontanea cresciuta negli anni e ha trasformato le vecchie rotaie in percorsi pedonali dove passeggiare, prendere il sole su lettini che scorrono sui vecchi binari e avere un punto di vista di grande respiro del West Side, tra Gasenvoort Street e 30th Street.

Anche negli altri Boroughs, non solo a Manhattan, sono stati riqualificati molti spazi pubblici esistenti: è stato riaperto *l'Empire Fulton Ferry*, progetto del paesaggista Michael Van Valkenburg, parte del Brooklyn Bridge Park, che si affaccia sull'East River.

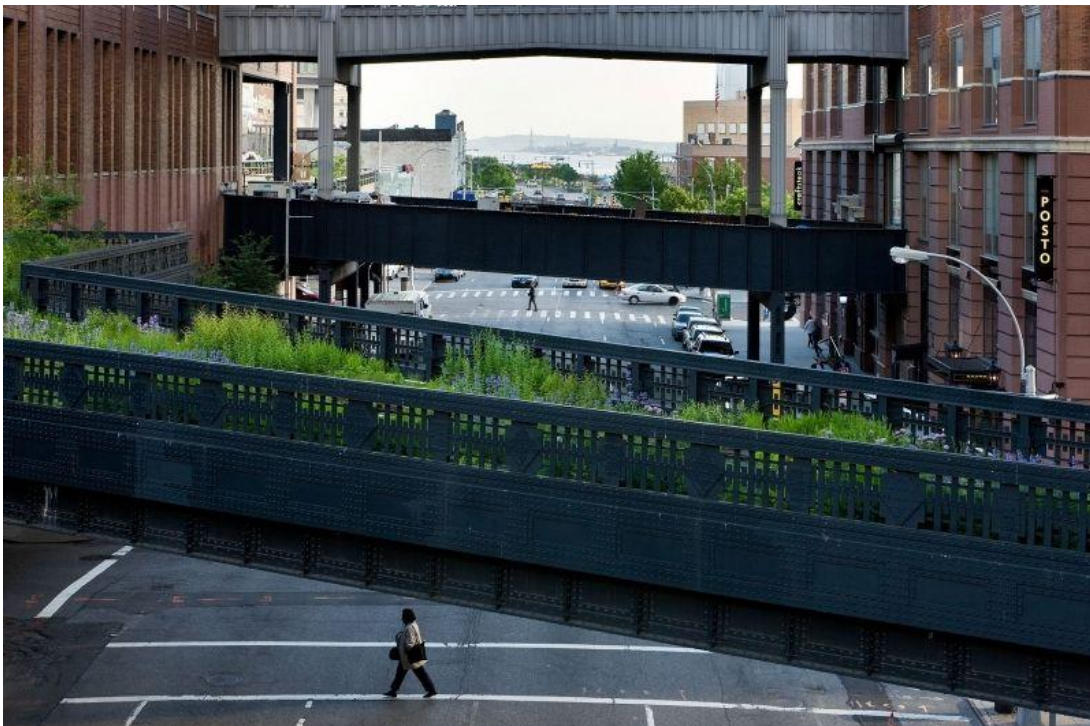


Fig 8 High line Park a New York. (FONTE: Official Website of the New York City Department of Parks & Recreation of New York)

E' stato inoltre stipulato un importante accordo con le Nazioni Unite, che permetterà di realizzare oltre 13.000 metri quadrati di nuovi spazi pubblici verdi tra la East 38th Street e la East 60th Street. Sono proseguiti gli interventi al *Brooklyn Navy Yard Center*. Nato come struttura cantieristica navale, oggi ospita svariati settori tra cui l'edilizia, la scenografia teatrale, l'informatica.

Il “BLDG 92” è un centro espositivo che opera su indicazioni del *BNYDC* (*Brooklyn Navy Yard Development Corporation*) un’organizzazione non-profit per promuovere la giovane impresa, creare nuovi posti di lavoro, sviluppare le aree inutilizzate e supervisionare la modernizzazione delle infrastrutture.



Fig. 9 Brooklyn Bridge Park a New York.(FONTE: Official Website of the New York City Department of Parks & Recreation of New York)

Il *BUILDING 92*, un tempo residenza del Marine Commandant, progettato nel 1857 dal quarto architetto del U.S.Capitol, Thomas U.Walter è l’esempio del riutilizzo e della nuova destinazione in ambito creativo di una struttura storica. Il progetto si integra con i suoi quattro piani nella struttura storica, che ospita il Centro di Impiego del BNYDC, ed ha ricevuto il *LEED Certification Platinum Status* dal *US Green Building Council*, il più alto riconoscimento per gli edifici sostenibili.²¹

²¹ <http://www.usgbc.org/projects/brooklyn-navy-yard-center-building-92>



Fig. 10 Building 92 a New York (FONTE: Official Website of Brooklyn Navy Yard industrial park)

A Staten Island è iniziata la trasformazione della ex *'U.S. Navy Homeport'* nel New Stapleton Waterfront (circa 15 ettari), un nuovo spazio ad uso misto con residenze. Gli spazi pubblici comprenderanno sentieri, prati e aree verdi; inoltre è previsto l'accesso al fiume per le imbarcazioni non a motore e l'attracco per le navi storiche. Anche la nuova localizzazione della *Columbia University* ad Harlem ha giocato un ruolo importante nel recupero di una zona da anni considerata un ghetto dove per i "bianchi" era meglio "stare alla larga".

"(...) Le periferie che in Europa sono un problema in America diventano un'occasione. La metamorfosi di Harlem è affascinante, da ghetto a nuova frontiera di Manhattan, con i politici che fanno la fila per aprire i loro uffici, a partire da Bill Clinton, la Columbia University che progetta una grande sede. Che cosa è successo?"

«È vero, Harlem è in qualche modo la risposta alle banlieue. È successo che la politica ha imboccato decisamente la strada opposta, quella dell'apertura, dell'investimento nel futuro. Forse perché gli americani hanno avuto le rivolte prima di noi, hanno imparato la lezione. Oppure perché la cultura delle periferie ha avuto successo, pensiamo al rap,

*alla street dance di West Harlem. ...A chiamarmi per la nuova sede di Harlem è stato il presidente della Columbia, Lee Bollinger. È stata sua l'idea di portare l'università dove scorre la vita, nel cuore della realtà, piuttosto che in un bel campus con parchi e piscine.*²²

Non si può considerare intervento di recupero degli edifici preesistenti, ma sicuramente si tratta di un nuovo insediamento la cui caratteristica principale è rappresentata dalla “permeabilità”.

*“(...) Le tracce del passato non sono rimosse ma reintegrate, utilizzando l'ideale della leggerezza come ipotesi progettuale”.*²³

²² C.MALTESE *Renzo Piano e la banlieue sono ghetti da rimodellare*, La Repubblica, 22/11/2005

²³ R.PIANO, *Renzo Piano e le città Visibili*, Catalogo Electa, Milano, 2007

2.1.3 Sidney

Sydney, capitale dello Stato del Nuovo Galles del Sud, nasce nel 1788 come colonia penale. Si estende intorno alla baia di Port Jackson, in cui sfocia il fiume Paramatta. La città si è sviluppata nei secoli in settori concentrici, dal mare verso l'entroterra, ed ha avuto un forte processo urbano nel ventesimo secolo. Questo spiega le architetture principalmente moderne, i grandi edifici "simbolo", come Il Teatro dell'Opera (1957-1970) su progetto di J.Utzon²⁴, i numerosi grattacieli e parchi urbani.

L'immagine della capitale è stata rinnovata in due principali occasioni, la prima in corrispondenza del bicentenario della fondazione, la seconda per i Giochi Olimpici del 2000. Le vicende legate alla riqualificazione del porto della città australiana si intersecano con quelle del quartiere The Rocks, la prima area edificata durante la fondazione della città; nel 1970, infatti, il *Sydney Cove Redevelopment Authority*, avendo in progetto di rifare il waterfront della capitale, aveva previsto la completa demolizione e ricostruzione dell'antico quartiere.

²⁴ Jørn Utzon, Architetto

Il “*The Rocks Residents Group*” fu fondato dagli abitanti del quartiere per opporsi a tale progetto e promuovere una soluzione alternativa capace di conservare il loro patrimonio storico.



Fig. 11 Viste del quartiere The Rocks (FONTE: Sito ufficiale della città di Sydney)

Il “*The Rocks Residents Group*” riuscì a far considerare “The Rocks” area storica di primaria importanza: fu messa sotto tutela del SHFA²⁵ e gli edifici furono dati in concessione ad attività turistiche, commerciali e culturali. Diversamente la Darling Harbour, una delle tante baie di Port Jackson che in origine faceva parte del porto di Sydney, negli anni Settanta subì una fase di profondo declino e abbandono. Per questo motivo, verso la fine degli anni Ottanta, il Ministro dei lavori pubblici del nuovo Galles del Sud decise di ristrutturare e riqualificare l’area con la collaborazione di Arup,²⁶ attuando grandi opere che permettessero di ridare vita alla baia.

²⁵ Sydney Harbour Foreshore Authority

²⁶ Arup è un’azienda che presta servizi professionali di ingegneria, design e altro per ogni aspetto dell’ambiente edile. Essa è presente in America, in Australia, all’est dell’Asia e in Europa.



Fig. 12 Vista panoramica Darling Harbour (FONTE: Sito ufficiale della città di Sydney)

La maggior parte delle opere realizzate durante la ricostruzione della *Darling Harbour* sono state pianificate e progettate dallo studio MSJ Group,²⁷ che raggruppa il *Convention Center di John Andrews International*, l'*Exhibition Center* e il *Sydney Aquarium*, e l'*Australian National maritime museum*, firmati da Philip Cox Richardson Taylor & Partners.

“(...) La formula adottata per la riprogettazione di questo waterfront è consistita essenzialmente nel dividere la rimodulazione del tessuto urbano in due momenti: il primo destinato all’azione pubblica, il secondo agli investimenti privati. La prima fase fu utilizzata, soprattutto, per la bonifica delle aree abbandonate dal post-industrialismo, per la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, la creazione di spazi verdi e di contenitori di pregio architettonico da destinare a funzione pubblica. Il nuovo waterfront creava una cellula monofunzionale di benessere collettivo unita da esili cordoni ombelicali con il resto della metropoli. Il secondo momento fu, di conseguenza, quello in cui l’edilizia privata si riversò voracemente in questi preziosissimi spazi.²⁸ (Questa formula) ...aveva prodotto un’iniqua ripartizione costi-benefici accollando al settore pubblico i costi e lasciando ai privati i ricavi speculativi... a tutto ciò si aggiungeva una maggiore attenzione sociale ai temi della sostenibilità ambientale. Era infatti evidente che gli spazi verdi si riducevano enormemente sia in senso assoluto sia in termini relativi tra uso pubblico e privato.” Solo più tardi, durante la nuova era urbanistica di Sydney si intraprende *“un metodo che prevede la realizzazione di un tessuto urbano complessivo con sfere di competenza e ruoli ben determinati dall’inizio.”²⁹*

²⁷ McConnel Smith & Johnson, Architetti

²⁸ Area della Darling Harbour

²⁹ N. GRECO, *La città e i suoi mari: il waterfront tra sostenibilità e governance*, Franco Angeli, 2009

2.2 I casi Europei

2.2.1. Londra

La crisi delle attività portuali dell'area di Londra e la totale riconversione economica della città da produttiva a terziaria, è stata la causa della ristrutturazione completa fisica e funzionale dell'area urbana che si affaccia sul Tamigi, dalla Torre di Londra ad est fino a Beckton. Già a partire dagli anni Settanta, con il *Greater London Development Plan* (1969) e in particolare con l'*Inner Urban Areas Act* (1978), la politica urbanistica del GLC (*Greater London Council*)³⁰ abbandonava l'idea del decentramento di Londra. Diversamente dal periodo precedente, che aveva visto la nascita delle new towns, si poneva come principale obiettivo la promozione di una rigenerazione economica tentando d'invertire il decentramento industriale in atto e di favorire la trasformazione e il rinnovamento delle aree più depresse (*inner city areas*).

Il "*piano strategico*", redatto nel 1974-76 dal *Docklands Joint Committee*³¹ e dal GLC (che costituivano nel 1978 la cosiddetta *Partnership Authority*), definiva il miglioramento delle condizioni sociali e di vita dei cinque boroughs lungo il Tamigi, dopo il declino delle attività portuali e industriali dell'area dei docks.

³⁰ Il Greater London Council fu istituito con il London Government Act del 1963. Era composto da 100 consiglieri eletti direttamente e da 16 assessori (*Aldermen*); aveva competenze nei settori della pianificazione, dell'istruzione, dei trasporti e viabilità, della sanità, per il territorio della Grande Londra (1600 kmq) amministrato da 32 Boroughs oltre alla City. Il GLC è entrato in funzione il 1- 4- 1965 ed è stato abolito esattamente 21 anni dopo (1- 4- 1986) in seguito alla approvazione del Local Government Act dei 1985 proposto dal governo conservatore di M. Thatcher. Una sintesi della evoluzione recente delle forme di governo dell'area metropolitana di Londra è in F. Merloni, "*Il rebus metropolitano*", Roma, 1986

³¹ Il Docklands Joint Committee era composto da otto membri nominati dal GLC ed otto dai Boroughs (uno ciascuno da Greenwich e Lewisham, due ciascuno da Newham, Southwark e Tower Hamlets); il Committee così istituito può cooptare un massimo di altri otto membri, su indicazione del Department of Environment.

La strategia politica del "piano strategico" si basava sul contributo del finanziamento pubblico per affrontare le esigenze locali con politiche residenziali attente al tema dei trasporti e dei servizi. Nel corso degli anni Ottanta, a causa di una politica economica radicalmente opposta alla precedente, e fondata sul tentativo di contenere la spesa pubblica, il ruolo guida per la rigenerazione sociale ed economica delle *inner city areas* (e dei docklands in particolare) veniva affidato in larga misura all'investimento privato. Negli anni Settanta si era già delineata una profonda sfiducia nei confronti della pianificazione, unita alla "teoria del massimo non-interventismo" del governo conservatore, si tradussero nella sostituzione della *Partnership Authority* (1981) con la *LDDC (London Docklands Development Corporation)*, costituita dal segretario di stato per l'ambiente M.R.D.Heseltine. Il *GLC* venne abolito nel 1986, segnando la fine di un'epoca per la storia dell'urbanistica. Il governo riconoscendo la gravità del problema dei *Docklands* e le potenzialità di quest'area alle porte della *City* (il quartiere finanziario di Londra), nonostante l'opposizione dei consigli dei boroughs laburisti, diede pieni poteri in materia urbanistica alla *LDDC*, e fondi per l'acquisizione di terreni e per la bonifica dell'area del porto degradato³² furono erogati velocemente. La *LDDC* intendeva far confluire capitali privati da investire in attività industriali ad alta redditività, uffici, residenze e attività ricreative e per favorire tali investimenti venne attivata una procedura urbanistica veloce e flessibile e venne tracciato un piano generico, assemblando i progetti dei diversi *developers* privati. La *LDDC* si proponeva di ricavare il meglio da ogni possibile opportunità di sviluppo. Partendo da questo concetto, le prime opere di sistemazione furono legate alle infrastrutture delle aree divise in lotti e in concomitanza furono attivate campagne pubblicitarie per dare una nuova immagine dei *Docklands*³³, cercando di renderla appetibile nel mercato. Nel giro di poco tempo l'ex area portuale che verteva in una condizione di degrado e di abbandono urbano, con un valore fondiario bassissimo, vide incrementare il proprio valore a livello esponenziale: le sedi di 400 società si trasferirono in quest'ambito e intento iniziava uno dei più grandi programmi edilizi residenziali privati dell'intero

³² L'estensione della *Urban Development Corporations*, sensibilmente inferiore a quella individuata dal London Docklands Study Team e dallo Strategic Plan, è pari a circa 2.000 ha, 200 dei quali costituiti dagli specchi d'acqua dei bacini; dei restanti 1.800 ha, circa 1.000 risultano in stato di abbandono e necessitano di opere di risanamento e urbanizzazione.

³³ Area che comprende le aree di Wapping, Surrey Docks, Isle of Dogs e Royal Docks

Regno Unito, il tutto avveniva in assenza di un piano, o più probabilmente, si realizzava a causa dell'assenza di un progetto di riqualificazione generale. La ristrutturazione di *Canary Wharf* nella *Isle of Dogs* esemplifica in modo chiaro lo sviluppo affrontato nei *Docklands* di Londra, in quanto fu il più importante inner city development costruito in Europa. Il masterplan di *Canary Wharf*, redatto degli architetti statunitensi Skidmore, Owings & Merrill, sotto la direzione della società canadese *Olympia & York*, comprendeva oltre 1 milione di mq di uffici e negozi su 28 ha.³⁴ Il progetto architettonico, attaccato dagli architetti e urbanisti britannici, ha il suo fulcro in un grattacielo a forma di obelisco, disegnato da C. Pelli e concluso nel 1991.



Fig. 13 Vista del cantiere del Canary Wharf (Fonte: Sito ufficiale studio SOM di Skidmore, Owings & Merrill)



Fig. 14 Vista del del Canary Wharf (Fonte: Sito ufficiale studio SOM di Skidmore, Owings & Merrill)

³⁴ Cfr Treccani Enciclopedia Italiana: Londra di Anna Bordoni e Heleni Porfyriou.

La riuscita di un simile progetto non poteva non coincidere con la nascita di un temibile rivale per la *City*. Da qui la reazione della *City Corporation* che sovvertì il proprio regolamento edilizio, dando il via alla demolizione di interi complessi di uffici con solo 20 o 30 anni di vita (come il *Bracken House* o l'area circostante *Paternoster Square*). Tutto questo per rispondere alle nuove esigenze di spazio e di qualità urbana. A partire dal 1985, la *City* ha visto la costruzione di ben 400.000 mq di nuovi spazi per uffici, provocando il fallimento dell'operazione *Canary Wharf*.

Il grande boom edilizio di Londra negli anni Ottanta ha assunto, per scala e velocità, dimensioni paragonabili alla ricostruzione post-bellica. Il processo di ristrutturazione ha investito grandi aree centrali come la *City*, complessi degradati come *Charing Cross*³⁵ e *King's Cross*³⁶, e interi settori della città come i *Docklands*, tanto da essere considerato come una seconda occasione per riscattare la qualità urbana della città. Nella seconda degli anni Ottanta, con l'avvio delle trasformazioni in atto, Londra è stata animata da un dibattito relativo alla nuova immagine della città stessa, da sostituire a quella degradata e frammentata, che ha coinvolto molteplici operatori: ambienti professionali, comunità di cittadini, quotidiani, riviste di architettura e lo stesso Carlo principe di Galles. L'attenzione è stata rivolta al disegno urbano e alla forma architettonica dei grandi interventi di trasformazione, sia in termini di progettazione di spazi pubblici che di multifunzionalità. Spiccano i casi di *Broadgate* e di *Paternoster Square*, entrambi situati nella *City*.

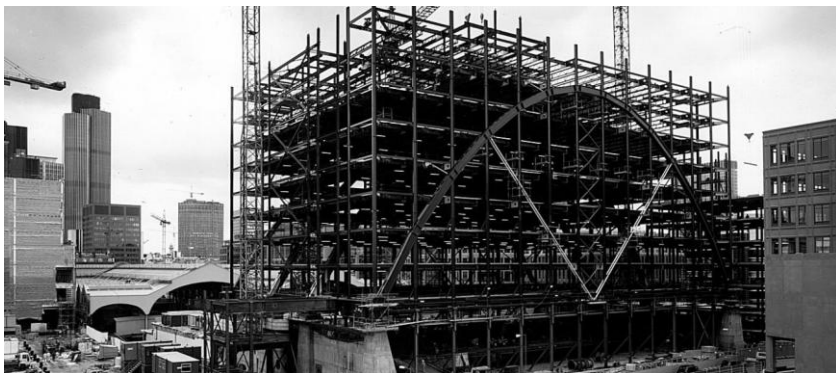


Fig 15 La costruzione dell'Exchange House nel complesso Broadgate.
(Fonte: sito ufficiale studio SOM di Skidmore, Owings & Merrill)

³⁵ Charing Cross è una zona del centro di Londra situata nel distretto di Westminster.

³⁶ King's Cross è una zona situata in parte nel London Borough of Camden e in parte nel London Borough of Islington.

Il complesso di *Broadgate* (1985-91) è la più grande ristrutturazione nella *City* dai tempi del grande incendio del 1666. Situato nei pressi della stazione di Liverpool Street, il *Broadgate* è una città nella città, dove 25.000 persone si recano ogni giorno per lavorare, consumare e ricrearsi. Progettato da Arup Associates e da Skidmore, Owings & Merrill, *Broadgate*, con i suoi 14 edifici, una varietà di stili, mix funzionale e ampi spazi pubblici, ha un carattere urbano che manca ad altre recenti megastrutture per uffici di simile disegno modernista (come *Bracken House*, *London Wall* e *Stag Place*).³⁷



Fig.16 Viste di Bishopsgate e della Broadgate Tower. (Fonte: sito ufficiale studio SOM di Skidmore, Owings & Merrill)

Un altro intervento dalle dimensioni importanti che ha interessato la città di Londra alla fine degli anni Ottanta è *Paternoster Square*, un grande complesso per uffici da ricostruire ex novo adiacente alla Cattedrale di St. Paul. Il dibattito architettonico-urbanistico intorno a *Paternoster Square* è stato un esempio delle tendenze in conflitto e assume la forma di una contrapposizione fra architettura moderna e tradizionale.

³⁷ Cfr Treccani Enciclopedia Italiana: Londra di Anna Bordoni e Heleni Porfyriou.

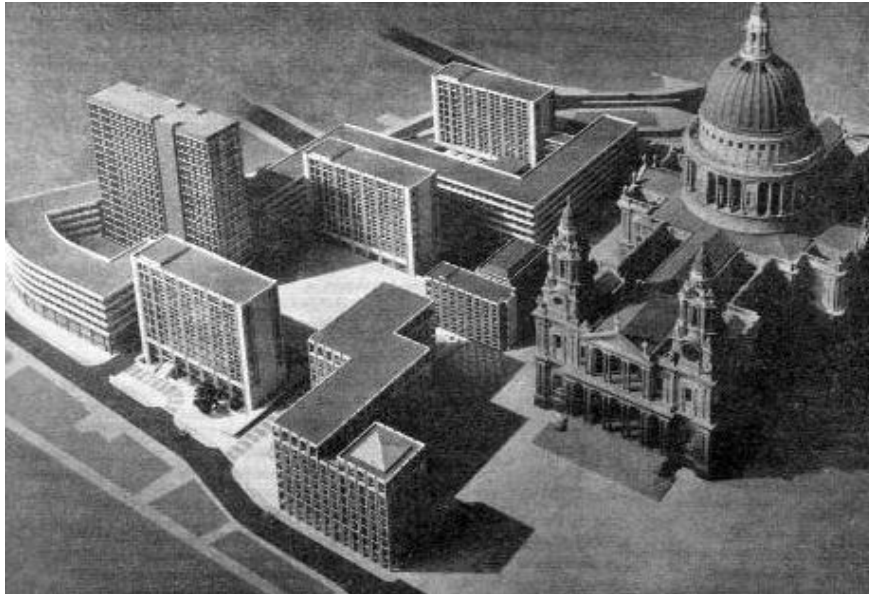


Fig. 16 Maquette del Master plan di Holford, parte del progetto fu realizzato (tra il 1961 e il 1967). (FONTE: Retired Employees' News, Annodata Print Services, Dunstabe, Spring 2012)

Il concorso bandito nel 1987 dai proprietari immobiliari dell'area, ha visto la partecipazione di architetti di fama internazionale come Stirling & Wilford, R. Rogers, Skidmore, Owings & Merrill, Foster Associates, Arup Associates e A. Isozaki. Ai progetti in concorso, e in particolare al progetto vincitore di Arup Associates, si è contrapposto il piano classicheggiante di J. Simpson, promosso dal principe di Galles, che ha ottenuto una grande approvazione di pubblico e allo stesso tempo feroci critiche da parte degli ambienti professionali, come il *Royal Institute of British Architects*.



Fig. 17 Vista Paternoster Square, completata nel 2003 (FONTE: Sito Ufficiale Paternoster Square)

Il piano di Simpson poneva l'attenzione sul rapporto fra disegno urbano, qualità formali emergenti del sito (come la *Cattedrale di Wren*), tessuto urbano preesistente, ed era critico nei confronti della specializzazione funzionale della zona della *City*. Il suo approccio antimodernista si richiamava alla "città tradizionale", i cui valori erano stati riproposti dal principe di Galles nel suo *A vision of Britain* (1989).



Fig 18 Vista che mostra gli edifici progettati da Jhon Simpson per il masterplan di Paternoster Square (dipinto di Carl Laubin) (FONTE: Sito Ufficiale di Jhon Simpson Architect)

In precedenza, la ricerca di una continuità spaziale e storica aveva contraddistinto il piano di *J. Q. Terry per Richmond Riverside* (1984-88), un complesso per uffici, negozi, poche abitazioni, disegnati intorno a tre piazze con landscaping verso il Tamigi. Un tentativo di conciliare la visione di una città tradizionale con la richiesta di redditività commerciale dell'investimento, è presente anche nel piano di *L. Krier per Spitalfields* (1982), al confine est della *City*, rimasto invece sulla carta.

*"Il dominio pubblico deve essere finanziato o dallo Stato o dal cliente,
e oggi sappiamo che spetta a noi questo compito",*

aveva affermato S. Lipton,³⁸ ma le esigenze di rendimento degli investimenti privati, in assenza dell'intervento pubblico, pongono limiti spesso insuperabili al disegno urbano, anche nel caso di *developers* illuminati come Lipton. Dal dibattito architettonico-urbanistico e dall'esperienza londinese degli anni Ottanta emerge che una politica di piano non può essere sostituita da progetti architettonici per singole parti della città. Gli interventi di rigenerazione urbana nati dalla volontà di ridare un nuovo volto a quartieri e aree dismesse e abbandonate devono sempre partire da una visione del quadro di insieme, cercando di recepire le mancanze esistenti e prevedere le necessità di sviluppo future di un territorio in continuo sviluppo, di concepire quindi dei piani di territoriali sostenibili e che possano soddisfare le necessità reali anche dei cittadini.

³⁸ Grande operatore immobiliare di Londra, promotore di progetti di ristrutturazione come Spitalfields, Broadgate, Paternoster Square, Charing Cross, Stockey Park e del concorso di riconversione dei 50 ha dietro alle stazioni di King's Cross e St. Pancras

2.2.2 Bilbao

La città di Bilbao ha reso possibile una riconversione ecologica del proprio territorio urbano attraverso un progetto mirato e dettagliato, *“si è reinventata, passando dall'essere una città grigia e degradata a moderna e cosmopolita urbe, centro di affari, turismo e cultura: una città postindustriale. Questo cambio di fisionomia è stato una conseguenza del fatto che Bilbao ha dovuto trasformare la propria economia per necessità”*³⁹, divenendo uno dei poli turistici internazionali più visitati. La città basca, fondata nel 1300 sulla sponda destra del fiume Nervión, si era sviluppata come un piccolo centro che basava la sua economia sul commercio marittimo; solo nel 1850, con la realizzazione del primo altoforno e la conseguente espansione del nucleo cittadino, l'economia di Bilbao passò, quasi completamente, a fondarsi sull'industria siderurgica e navale.

³⁹ B.RUSCIO, *Così abbiamo fatto rinascere Bilbao*, intervista a Ana Sancho, responsabile (dal 1992) Marketing e Comunicazione per l'Associazione Bilbao Metropoli 30, Peacelink, 18/11/2014



Fig 19 Vista di Bilbao negli anni '50 (FONTE: Archivio fotografico online del quotidiano spagnolo EL CORREO)

Durante la crisi industriale che investì numerosi Paesi negli anni '70, non avendo Bilbao diversificato la propria fonte di sostentamento, si trovò ad affrontare un periodo di grande disagio: circa il 30% della popolazione era disoccupata e la città versava in uno stato di degrado produttivo, urbano e ambientale dato dalla chiusura e dall'abbandono degli impianti industriali, a cui sembrava non si riuscisse a porre rimedio. L'inquinamento e la contaminazione delle acque, provocati da anni di sversamenti da parte delle industrie siderurgiche, rendevano la situazione ancora più drammatica, ma questo periodo di forte depressione (a cui si aggiunse ulteriormente l'alluvione che colpì la città nel 1983), fu comunque un'opportunità per il cambiamento, per la riqualificazione di terreni di grande valore e per lo sviluppo urbanistico della città.



Fig 20 Vista della città di Bilbao durante l'alluvione del 1983 (FONTE: Archivio fotografico online del quotidiano spagnolo EL CORREO)

Da queste premesse si sviluppa il piano di riqualificazione urbana a medio-lungo termine, disegnato *ad hoc* per Bilbao, affinché potesse aprirsi, per la città stessa, una nuova epoca post-industriale. L'idea di fondo ha interessato numerosi temi, dalle infrastrutture e i trasporti, all'economia territoriale, concentrandosi fortemente sull'attività terziaria, attraverso una vocazione turistica e culturale che ne ha determinato il risultato finale.

Gli interventi sul fiume hanno dato il via a tutta la serie di reazioni a catena che hanno trasformato profondamente l'aspetto metropolitano della città. Le opere mirarono all'inserimento di nuove destinazioni d'uso di tipo commerciale, residenziale, culturale e ludico, senza trascurarne la stretta vocazione portuale del luogo.⁴⁰ La nuova Bilbao è nata ufficialmente nel 1991, con la creazione dell'associazione *Bilbao Metropoli 30*⁴¹

⁴⁰ La trasformazione urbana di questa area è iniziata nel 1998 in seguito al Master Plan elaborato dall'urbanista Diana Balmori e gli architetti Cesar Pelli ed Eugenio Aguinaga. (FONTE: Sito Ufficiale Balmori Associated)

⁴¹ L'associazione Bilbao Metropoli-30 è stata costituita per la realizzazione di azioni di pianificazione, studi e promozione, avviati verso il ricupero e la dinamizzazione di Bilbao Metropolitana, mediante l'applicazione di strumenti di gestione imprenditoriale alla città (pianificazione strategica, analisi di scenari di futuro, marketing di città' e sistemi di indicatori urbani); il fomento della collaborazione pubblico-privato e creazione di capitale sociale nella città', la promozione di leadership intraprendenti e del consociativismo civile e l'innovazione nella gestione imprenditoriale. (Fonte: Sito ufficiale Bilbao Metropoli 30).

(trenta soci impegnati a rilanciare la città) per volontà del sindaco della città, della Provincia e del Governo basco. Oggi *Metropoli 30* è costituita da circa un centinaio di soci di cui banche e fondazioni, camere di commercio, organizzazioni no-profit, enti pubblici locali, centri produttivi e università, si occupa dello sviluppo di ricerche, piani ed eventi che promuovano il recupero e la rivitalizzazione dell'area urbana e gestisce le iniziative comprese nel Piano Strategico, mirando a collaborazioni sempre più vantaggiose tra settore pubblico e settore privato.



Fig. 21 Contrasto tra la vista dell'area di Abandoibarra nel 1996 a sinistra e nel 2012 a destra (FONTE: Sito ufficiale Balmori Associated)

Bilbao Ria 2000 è invece la società pubblica nata per risolvere il problema delle relazioni tra il potere centrale spagnolo e i poteri locali baschi. Realizza grandi progetti di riqualificazione urbana ed è finanziata per il 50% dal Governo centrale e il restante 50% dalle autorità basche. Con questo sistema di partenariato tra pubblico e privato il capitale pubblico è stato destinato soprattutto al recupero e alla riqualificazione del territorio, partendo proprio dalle attività iniziali che non potevano attrarre capitali privati. Massiccia è stata comunque la presenza di imprese private che avevano intravisto le potenzialità di un ritorno economico.

Gli interventi completamente realizzati riguardano:⁴²

- il porto, che è stato ampliato, migrando le attività portuali dal quartiere di Abandoibarra a Santurzi, e configurando quindi la nuova pianificazione del territorio urbano, con il recupero di aree centrali alla metropoli e con la riqualificazione di Abandoibarra.
- la nuova metropolitana⁴³ che collega l'intera città, la quale armonizzandosi con il paesaggio urbano, pur essendo realizzata con materiali tecnologici e d'avanguardia, ha ottenuto la piena approvazione da parte dei cittadini. L'opera ha vinto nel 1998 il Premio Brunel⁴⁴ per la stazione di Sarriko e il premio per la metropolitana più pulita d'Europa⁴⁵.
- il nuovo aeroporto, opera dell'architetto Santiago Calatrava, che può ricevere circa 4 milioni di passeggeri all'anno ed è in continua espansione.
- la ristrutturazione stradale con materiali innovativi.
- la realizzazione di un efficiente sistema tramviario, l'Euskotran.
- la costruzione di nuovi ponti di attraversamento in grado di permettere l'interazione tra i fronti urbani che si affacciano sulle rive.



Fig. 22 Interno della metropolitana di Bilbao (FONTE: Sito ufficiale Foster+Partners)

⁴² A. BONELLI, *Il miracolo di Bilbao*, in *Good Morning Diossina*, Kindle Edition, 2005, EAN:9788891176981

⁴³ Il progetto del Metro di Bilbao fu assegnato al gruppo di Norman Foster+Partners

⁴⁴ Il riconoscimento internazionale più prestigioso dell'architettura ferroviaria

⁴⁵ Utilizza solo energia verde e le carrozze saranno presto dotate di un sistema che recupera l'energia durante le frenate, permettendone un risparmio di circa un terzo di quella necessaria



Fig 23 L'aeroporto di Bilbao (FONTE:Sito ufficiale Studio di architettura e di ingegneria di Santiago Calatrava)

In ambito culturale, come già affrontato nella prima parte della presente tesi, senza dubbio, tra i progetti più ambiziosi della città di Bilbao un caso eclatante è quello del museo del Guggenheim. Certamente l'idea che ha guidato la progettazione e la realizzazione dell'opera era quella di creare un'opera che fosse un'attrazione architettonica ancor prima che uno spazio museale. Con queste premesse le autorità dei Paesi Baschi e il comune di Bilbao, che avevano individuato chiaramente una strategia di riqualificazione urbana incentrata sul turismo, l'arte e la cultura, strinsero i primi accordi con la Fondazione Guggenheim per la realizzazione del museo. In seguito ad un bando di concorso l'incarico per la progettazione dell'opera ricadde sull'architetto americano Frank Gehry. Anche la scelta del sito fu altrettanto strategica: il museo sorge su un ex molo portuale industriale, in un'area nella quale il Nervión disegnava una curva. L'edificio venne costruito tra il 1993 e il 1997 e si erge massiccio e metallico lungo la costa del fiume. Questa imponente architettura ha certamente trasformato la città in una delle mete più visitate della Spagna. La scelta della costruzione di un grande monumento ha rappresentato non solo il recupero delle sponde del fiume ma una rinascita per l'intera città che ha scelto una riqualificazione nella direzione dell'arte, della cultura e del tempo libero. L'architettura monumentale progettata dall'architetto americano Frank Gehry ha reso il Museo un punto di riferimento architettonico audace e dal design innovativo, capace di offrire uno scenario seducente non solo per l'arte esposta al suo interno ma anche per la città nella quale la struttura scultorea spettacolare si integra con il tessuto urbano e con la zona circostante. Dalla sua apertura nel 1997 il museo ha favorito la trasformazione

della città che ha incentrato nel *sistema arte e cultura* il punto focale dello sviluppo economico. Il museo è stato dichiarato da una percentuale importante dei visitatori come il motivo principale per visitare la città.⁴⁶ Indubbiamente non si può cadere nell'errore di considerare la costruzione del Museo Guggenheim vincente se isolata dal progetto di riqualificazione territoriale, molto più esteso ed articolato, che ha visto la città di Bilbao impegnata per un lungo periodo.



Fig 24 Guggenheim di Bilbao (FONTE: F. Dal Co, W. Forster Kurt, A. Hadley Soutter, FRANK O. GEHRY Tutte le opere, Electa, Milano, 1998)

In ambito ecologico, la rigenerazione del quartiere di Abandoibarra, per anni destinata ad attività portuali, che ha visto coinvolgere i suoi circa 350.000 mq trasformati per circa la metà in aree a verde pubblico e il progetto per il quartiere Barakaldo – Galindo che vedrà il recupero delle aree dismesse lungo il fiume che ospitavano gli altoforni con l'inserimento di residenze, spazi commerciali, per il tempo libero e che anche in questo caso l'area a vegetazione coprirà il 50% dell'intervento, rientrano in un piano perfettamente studiato che permetta l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico della città che è stato accumulato negli anni dell'industria siderurgica. Nel corso del tempo la città si è rinnovata completamente, passando da città industriale a città moderna, con una forte componente attrattiva tale da potersi considerare un esempio positivo di riconversione economica ed ecologica.

⁴⁶ M.A.MARCHESONI, *Guggenheim Bilbao: un investimento culturale che continua a generare ricchezza*, IL SOLE 24 ORE, 24/07/2012

2.2.3 Amburgo

Un altro interessante esempio di città europea che ha avviato importanti processi di trasformazione urbana improntati proprio alla riqualificazione delle aree portuali dismesse è la città di Amburgo. Agli inizi degli anni novanta, anche la città di Amburgo, come molte altre città europee, era interessata da una forte espansione verso i comuni limitrofi, e tale fenomeno stava compromettendo la qualità urbana e sociale della città. Per ovviare a tale fenomeno, agli inizi degli anni novanta, la città avviò un cambio di rotta nelle politiche di sviluppo urbano, mirando a ridare vita ai quartieri abbandonati e in disuso, riqualificandone la zona dei *docks*,⁴⁷ potenziando i mezzi di trasporto pubblici e aumentando il verde pubblico urbano.



Fig. 25 Vista dei Docks di Amburgo Blocco X e Blocco W a sinistra e ingresso da strada a destra (FONTE: UNESCO, Department for Heritage Preservation Hamburg picture library)

⁴⁷ L'area dei dock "Speicherstadt" (letteralmente "città magazzino") è costituito da canali, ponti e strade, da magazzini in mattoni in stile neogotico e neo romano (realizzati tra il 1885 e il 1927), adibiti inizialmente allo stoccaggio di caffè e spezie

Uno dei casi più interessanti che ha caratterizzato la riqualificazione della città di Amburgo è stato quello del quartiere *HafenCity*: un progetto urbanistico di ampio respiro che ha coinvolto l'area portuale degradata oramai da numerosi anni, dove le archeologie industriali incombevano sul paesaggio completamente abbandonate (silos e depositi per lo stoccaggio), riconvertendo le strutture in residenze con annessi servizi, quali scuole ed uffici a basso impatto ambientale. L'idea di fondo che ha guidato l'intero processo di trasformazione è stata quella di rendere fruibili fino alle banchine le aree portuali dismesse e in stato di abbandono, con l'obiettivo di ridare alla città una parte del proprio territorio.

Alla fine degli anni novanta, allo scopo di procedere con la riqualificazione della ree portuali, venne indetto un concorso internazionale per la definizione del *master plan* che nel 2000 fu aggiudicato a Kees Christiansee con l'équipe ASTOC, mentre parti puntuali e singoli interventi furono poi affidati a diversi architetti e professionisti tutti di fama internazionale con l'obiettivo di puntare ad una qualità architettonica di pregio.



Fig 26 Realizzazione del Masterplan (FONTE: Sito ufficiale KCAPArchitects&Planners)

Tra questi, per il progetto della Elbphilharmonie, “*il Landmark*” di HafenCity, furono chiamati Herzog e de Meuron; per il *Science Center*, Rem Koolhaas (OMA); per l’*Hamburg-America Center* il progetto venne affidato a Richard Meier. Parteciparono alla riqualificazione di *HafenCity* anche grandi società che apportarono capitali privati, come Greenpeace, la testata Der Spiegel⁴⁸ e la multinazionale *Unilever*. Tra le funzioni previste nella riqualificazione che certamente hanno contribuito a determinarne il successo vi erano l’Università, il Museo Marittimo di Amburgo e lo Science Center.

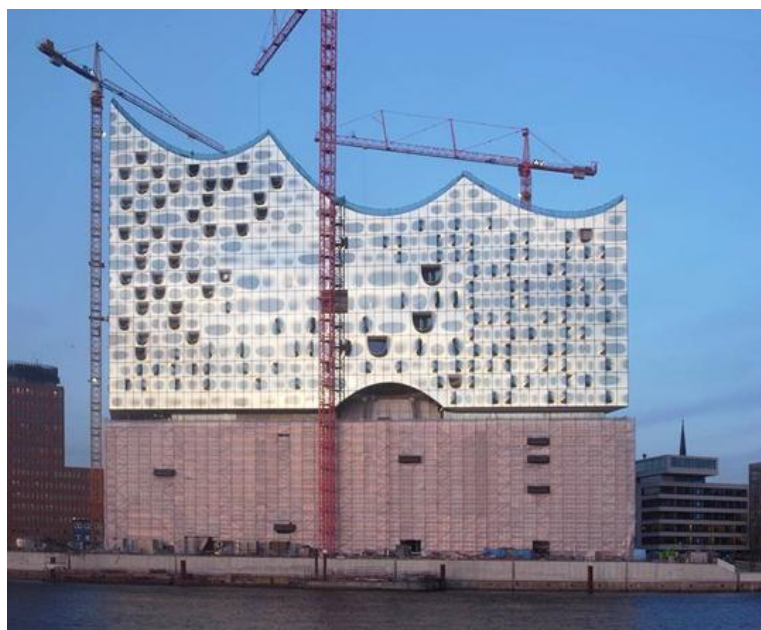


Fig 27 La Elbphilharmonie in costruzione (FONTE: Sito Ufficiale HERZOG & DE MEURON)

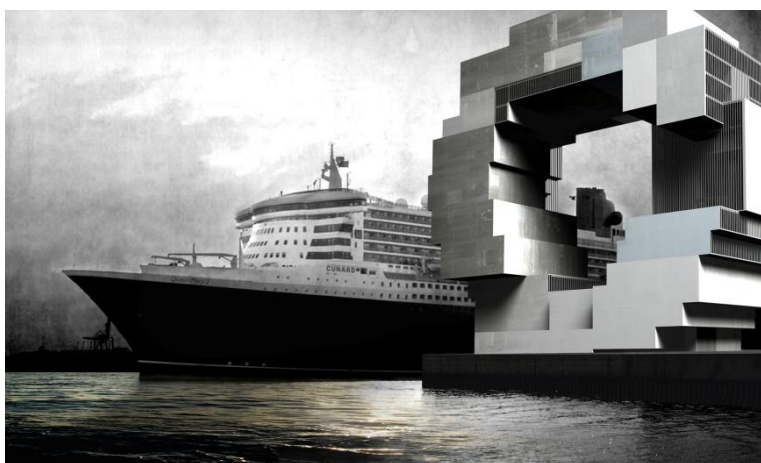


Fig 28 Science Center (FONTE: Sito Ufficiale OMA)

⁴⁸ Rivista settimanale tedesca con la maggior tiratura in Germania.

Per la città di Amburgo il ritorno di immagine e il prestigio legato a questa importante operazione di riqualificazione territoriale si tradusse nell'approvvigionamento di ingenti capitali da reinvestire nel progetto del nuovo porto e nella riqualificazione di tutto il contesto. La riqualificazione stessa è stata quindi il motore in grado di generare finanziamenti e capitali necessari per alimentare e portare a termine il processo: *si parla di 8 miliardi di euro di risorse private e 2,4 miliardi di investimenti pubblici. Di questi, 1,5 miliardi di euro provengono dalla vendita dei lotti.*⁴⁹

“(...) se la scommessa di HafenCity è quella di portare a compimento un polo finalizzato ad alimentare l'immaginario globale e ad attrarre capitali, il connotato distintivo del progetto è anche un altro. È l'idea di un centro urbano, di qualità, funzionalmente complesso, radicato nel territorio e aperto agli abitanti, racchiuso in una visione di livello metropolitano.

*Ciò significa concepire HafenCity come parte di una strategia ampia, capace di interpretare le relazioni tra la nuova centralità e il territorio e di sostenere il progetto di un insediamento ad “elevato contenuto di urbanità”, integrando la dimensione globale e locale”.*⁵⁰

La trasformazione di HafenCity apre alla città aree un tempo recintate e delimitate: il porto chiuso all'interno di muri inaccessibili si apre verso il cuore di Amburgo.

*“(...) Le azioni previste sono perciò rivolte a tessere continuità tra Amburgo e HafenCity e tra questa e la periferia sud; a costruire “urbanità”, utilizzando come modello l'idea di “una città di quartieri”, come filo d'Arianna la rete dello spazio pubblico, come ingredienti l'identità e il significato, per dirla con Kevin Lynch, facendo ricorso ai “materiali” del centro storico.”*⁵¹

⁴⁹ F. FRATTINI, *HafenCity, Amburgo: un progetto integrato* in M. CREMASCHI (a cura di) *Una finestra su: HafenCity*, in *Urbanistica Informazioni*, n. 256, anno XXXXI, Luglio-Agosto 2014, INU Edizioni.

⁵⁰ *Ibidem*

⁵¹ *Ibidem*

HafenCity riesce a spostare il baricentro della città di Amburgo verso l'esterno. Il suo porto non è più parte marginale ed esterno alla città storica e consolidata, ma attraverso i Musei, le Università ed i parchi realizzati, il quartiere diventa un naturale prolungamento della città verso il fiume Elba.

Certamente tale trasformazione fu sostenuta ed incrementata da un'importante progetto di accessibilità che ha previsto la costruzione di infrastrutture a servizio dei cittadini che nel quartiere alimentato da nuove funzioni ci vivono, lavorano e trascorrono il tempo libero.

Il rapporto tra la nuova centralità e la città storica necessitava una particolare integrazione e per tale ragione furono messe in atto strategie capaci di sostenere l'idea di una unica città non separata e distinta nei due poli: il centro storico e l'HafenCity. La prossimità dei due luoghi appartenenti alla stessa città, viene rafforzata con la realizzazione di nuove strade, passeggiate e ponti pedonali sospesi sull'acqua che collegano luoghi di eccellenza presenti sia da una parte che dell'altra.

Un'ultima importante considerazione da fare riguarda la regia delle trasformazioni attuate nella città di Amburgo. Certamente quello di HafenCity può essere considerato nel suo processo di ideazione, progettazione e realizzazione, come un caso unico ed esemplare nel quale la proprietà pubblica dei suoli e la regia delle trasformazioni, anch'essa esclusivamente pubblica, ne hanno consentito la realizzazione e lo sviluppo decise di istituire un organo di emanazione Comunale, allo scopo di governare l'intero processo di trasformazione.

Con questo obiettivo nel 1997 venne istituita la *Gesellschaft für Hafen und Standortentwicklung GHS*⁵² che nel 2004 divenne la *HafenCity Hamburg GmbH*. La struttura della *HafenCity Hamburg GmbH* e i suoi obiettivi sono assolutamente paragonabili a quelli di una società di sviluppo. Tra i suoi compiti vi erano: il rispetto di obiettivi dettati dall'Amministrazione Comunale, la trasparenza del processo, lo sviluppo e la gestione del progetto, la vendita delle proprietà, il controllo della fase costruttiva.⁵³

⁵² La struttura era una emanazione del Comune di Amburgo, presieduta dal Sindaco e con un consiglio formato dai rappresentanti del governo locale. Cfr. F. FRATTINI, *op. cit.*,

⁵³ F. FRATTINI, *op. cit.*

L'unica differenza rispetto ad una struttura di natura esclusivamente privatistica può essere rintracciata nel fatto che la *HafenCity Hamburg GmbH* non puntava alla massimizzazione dei profitti ma al raggiungimento di una redditività tale da permettere il finanziamento del nuovo porto. Era dunque una struttura che mirava alla qualità eccellente dei prodotti sui quali decideva di investire, mantenendo però ferma l'attenzione sulla redditività di ogni intervento allo scopo di riuscire a finanziare, un pezzo alla volta, l'intera realizzazione del nuovo porto. La partecipazione di attori e progettisti di fama internazionale ha permesso alla città di puntare sull'eccellenza, tanto da riuscire a vendere interi lotti immobiliari a prezzi molto elevati.

Come per ogni intervento guidato e messo in atto con logiche imprenditoriali, sebbene non finalizzate alla massimizzazione dei profitti, che puntano a qualità dell'offerta e qualità degli acquirenti, anche l'*HafenCity Hamburg GmbH* è stata oggetto delle critiche ricorrenti per queste circostanze: il prodotto di alta qualità rivolto alla domanda di alta qualità determina centralità esclusive, non rivolte all'intera città ma solo a quella del mercato in grado di sostenere certi costi. Nel caso di *HafenCity* l'ulteriore criticità è vista nel fatto che gli interventi in atto sono squisitamente pubblici e dunque realizzati con risorse pubbliche.

HafenCity è un progetto ambizioso, vistoso e pubblico. Le logiche "private" devono in qualche modo essere mitigate e l'opinione pubblica deve essere informata.

Sebbene la *HafenCity Hamburg GmbH* agisca come una società a tutti gli effetti privata, che chiude accordi in regime di riservatezza, svolge negoziazioni in "privato" e con condizioni contrattuali segrete, per evitare che l'eccessiva riservatezza possa creare zone d'ombra e cattiva informazione, l'amministrazione comunale vara una vera e propria campagna di informazioni e comunicazioni verso la città, continuamente aggiornata.

La *HafenCity Hamburg GmbH* si avvale di professioni e di tecniche di marketing supportate da pubblicazioni, visite nei cantieri, incontro tra i progettisti e gli stakeholders.

Nonostante la continua informazione, atta a dimostrare che tutto ciò che veniva fatto era riconducibile agli obiettivi e ai vincoli imposti dall'interesse pubblico, non si riuscì a risolvere tutti i dubbi e a chiarire ogni aspetto.

Tra le criticità, prima tra tutte, rimase l'ammissibilità o meno di una

*public company che si comporti alla stessa stregua di una società di investimento privata che, puntando ai profitti, produce un ambiente urbano esclusivo, riservato cioè a uno specifico target sociale ed economico di investitori e di acquirenti.*⁵⁴

La posizione dell'amministrazione pubblica e della *HafenCity Hamburg GmbH* in merito a queste critiche è chiara e ribadita più volte: solo attraverso un percorso che garantisca redditività è stato possibile garantire il finanziamento necessario per la realizzazione del nuovo porto, un'opera a tutti gli effetti pubblica e di pubblico interesse che diversamente non si sarebbe potuto realizzare.

⁵⁴ *Ibidem*

2.2.4 Amsterdam (*Westergasfabriek*)

La *Westergasfabriek* fu la più importante industria per la produzione di gas illuminante di Amsterdam. Edificata tra il 1883 e il 1885 dalla società britannica Imperial Continental Gas Association (ICGA) secondo un progetto seguito dal direttore dello stabilimento Julius Pazzani, e dall'architetto olandese Isaac Gosschalk, a cui venne affidata la progettazione architettonica di tutti gli edifici del nuovo insediamento industriale.



Fig 29 Immagine d'epoca della Westergasfabriek di Amsterdam con la torre dell'acqua demolita dopo la chiusura della fabbrica (FONTE: Archivio storico online della Westergasfabriek)

L'area in cui sorgeva la fabbrica, a Nord-Ovest rispetto al centro urbano, era considerata storicamente problematica per via del degrado ambientale e sociale in cui verteva, l'elevata densità demografica e la questione e l'occupazione da parte di giovani senz'atetto di edifici abbandonati e dell'area strategica adiacente all'ottocentesco *Westerpark*, delimitata da due importanti assi: il canale d'acqua Haarlemmertrekvaart e la ferrovia. Con la realizzazione di nuovi corpi di fabbrica e nuovi gasometri, tra il 1898 e il 1904, ancora sotto la gestione della Municipalità, l'area industriale si trasformò nel più grande stabilimento dell'Olanda alimentato a carbone.

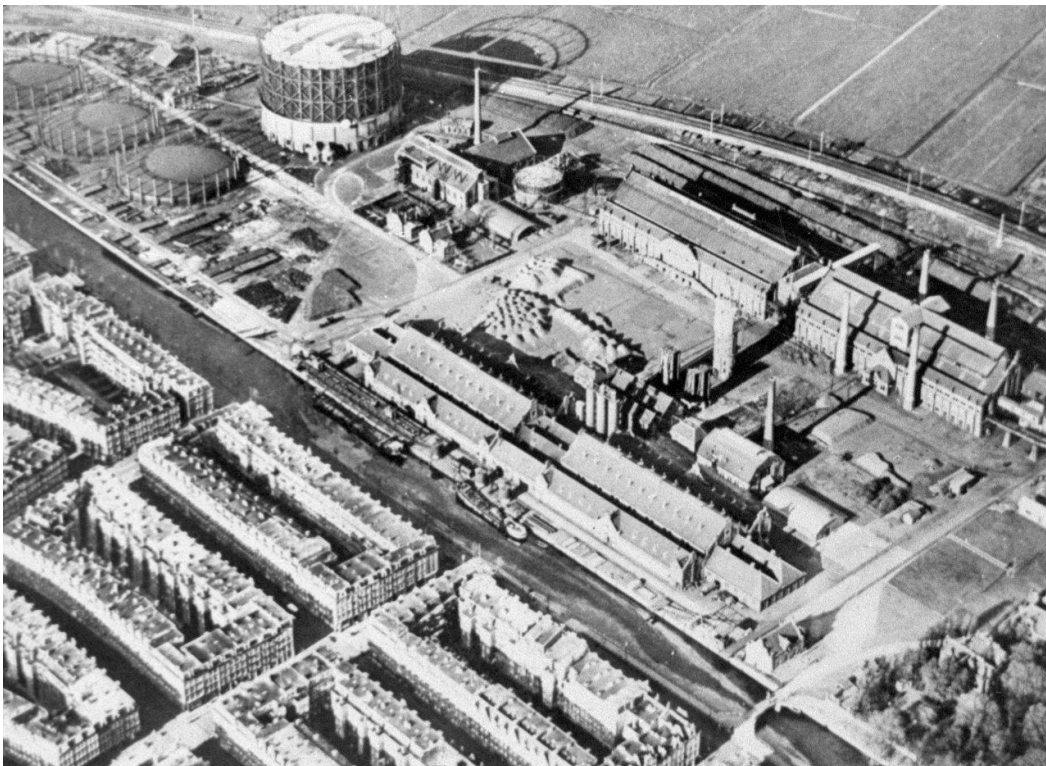


Fig 30 Immagine d'epoca della Westergasfabriek di Amsterdam durante la costruzione dei nuovi gasometri (FONTE: Archivio storico online della Westergasfabriek)

La gestione dell'impianto fu affidata in secondo luogo alla società elettrica *GEB* (*Gemeentelijk Energie Bedrijf*), ma la scoperta nel 1955 di giacimenti di gas naturale nel Nord del Paese avviò al declino la *Westergasfabriek*, sebbene il tentativo di ammodernare la fabbrica per incrementarne la produzione.

A poco a poco la produzione fu interrotta, inizialmente fu chiuso l'impianto alimentato dal carbone (1960), e successivamente, nel 1965 fu interrotta anche la produzione di gas d'acqua. Nel 1967, dopo essere stata chiusa e dismessa, la fabbrica venne adibita a deposito per lo stoccaggio di materiale alla riparazione di veicoli commerciali.

La *Watertoren*, l'alta torre dell'acqua che in origine si ergeva al centro dell'area, e la *Stokerij*, con le quattro ciminiere posta in prossimità della ferrovia, vennero demolite insieme a numerosi altri edifici, solamente nel 1989 le demolizioni cessarono, quando i corpi di fabbrica sopravvissuti furono sottoposti a tutela in quanto esempi di archeologia industriale.

All'inizio degli anni '90 l'intera zona fu ceduta dalla società elettrica al Distretto urbano di *Westerpark* (*Westerpark District Council*),⁵⁵ dopo essere stata completamente abbandonata al degrado del tempo e all'incuria.

Nel 1993 venne pubblicato un bando nazionale di idee per il riutilizzo degli edifici dismessi, destinandoli temporaneamente ad attività culturali ed artistiche, affinché venissero dissuase le occupazioni abusive degli spazi e in qualche modo conservarne lo stato dell'arte. Il vero e proprio processo di rivitalizzazione iniziò nel 1992, quando l'architetto olandese Evert Verhagen venne incaricato di progettare la riqualificazione dell'ex area industriale per restituirla a nuova vita, per renderla un nuovo punto strategico per la vita di Amsterdam.



Fig 31 Vista d'insieme con le aree del Westergasfabriek Park (FONTE: Sito ufficiale della Westergasfabriek)

⁵⁵ Il *Westerpark District Council* è il Distretto urbano di *Westerpark*.

L'opera, poiché risultava complessa e creava numerose e articolate problematiche, a partire dalla bonifica del terreno, al ripristino e al riuso dell'archeologia industriale, alla definizione di nuove destinazioni d'uso compatibili con le preesistenze, ed ovviamente alla volontà di catturare interesse da parte di investitori e quindi la definizione dei diversi attori,⁵⁶ ha spinto il *District Council* verso il *Project Management*. Nel 1994, l'architetto olandese venne nominato *Brownfield*⁵⁷ *regeneration process manager*, dandogli la possibilità di supervisionare e gestire l'intero processo di riqualificazione. I modelli che hanno ispirato Verhagen sono stati l'*Internationale Bauausstellung (IBA)* di Emscher Park, nella regione tedesca della Ruhr, e la *Bilbao Ría* del 2000, in Spagna, per la configurazione del suo processo di attuazione progettuale.

Il piano adottato per l'intervento si fondava sul mantenimento e sulla valorizzazione dei beni che testimoniavano l'architettura industriale, minimizzandone le demolizioni e cercando di evitarne la trasformazione, ridando vita agli spazi aperti coinvolgendo la comunità locale a partecipare alla definizione delle linee guida del Piano di Sviluppo, approvato dal Governo Centrale nel 1996.



Fig 32 Interno del Gashouder.
(FONTE: Sito ufficiale della Westergasfabriek)

⁵⁶ I protagonisti coinvolti sono stati il Distretto urbano di *Westerpark* (che ha commissionato le opere di bonifica e il parco) e la società immobiliare *MAB* (che ha acquistato gli edifici dal Consiglio distrettuale e li ha riconvertiti per usi nuovi). Ulteriori attori sono stati i progettisti, le imprese appaltatrici (*contractors*), la Municipalità di Amsterdam, i residenti, le associazioni culturali e le organizzazioni giovanili che hanno innescato l'uso ad interim.

⁵⁷ In stato di abbandono

Gli abitanti del Distretto hanno condiviso appieno la strategia di insediare attività culturali e di intrattenimento⁵⁸ temporanei, in attesa della redazione del Piano di Sviluppo e dell'inizio dei lavori di recupero urbano per la realizzazione del Parco culturale previsto, cosa che ha ottenuto un rimando positivo per questa area urbana così strategica. Nel 2000, per ovviare al reperimento di fondi necessari alla realizzazione dell'opera, Verhagen propose una partnership tra pubblico e privato, che si tradusse in un accordo tra il *Westerpark District Council* e il *developer privato MAB*⁵⁹, il primo ente, in qualità di proprietario delle aree libere ha provveduto alla bonifica, alla sistemazione e attualmente si occupa della gestione del parco, mentre l'agenzia immobiliare, attratta dalla prospettiva di un rientro economico immediato, ha acquisito la proprietà dei manufatti dismessi assumendosi il carico del loro recupero e trasformandoli in luoghi culturali; altro compito della *MAB*, attraverso la *De West* è quello della gestione degli edifici con il coordinamento Comunale in merito alla definizione dei prezzi di vendita, alla salvaguardia della mission culturale, alle restrizioni sugli edifici dichiarati monumenti nazionali, alle responsabilità delle aree verdi.



Fig 33 Edifici conservati con nuova destinazione d'uso della Westergasfabriek (FONTE: Sito ufficiale della Westergasfabriek)

⁵⁸ Negli edifici restaurati *a rustico* si sono insediati atelier artistici, sale prova musicali, sale d'incisione e si svolgono concerti ed eventi culturali di vario genere, che hanno trasformato l'ex area dismessa in un luogo d'attrazione

⁵⁹ Un'agenzia immobiliare con esperienza di valorizzazione patrimoniale

Il Distretto urbano di *Westerpark* nel 1997 pubblicava un bando per un concorso internazionale per l'affidamento della progettazione del parco. La concorso venne aggiudicato al duo formato dalla paesaggista americana Kathryn Gustafson⁶⁰ e dall'architetto olandese Francine Houben, il cui progetto, denominato *Changelement* (cambiamento), proponeva la realizzazione di un parco culturale ed ecologico destinato ad eventi, iniziative culturali, attività per il tempo libero e per lo sport. Le opere di bonifica del terreno e dell'acqua sono state tra le più importanti, successivamente si è trattato di riconformare e riassetare l'aspetto naturalistico dell'area, in conseguenza l'abbattimento del recinto di fabbrica ha permesso di ristabilire la compenetrazione delle parti sia fisico che visivo. Il Parco, che si sviluppa su tre percorsi, avvolge l'archeologia industriale:

"(...) un asse centrale in direzione est ovest, che dalla Piazza del Mercato, posta davanti l'ingresso principale al parco, conduce a tutti gli edifici e spazi all'aperto; la Broadway, un sentiero irregolare con installazioni luminose che si sviluppa in diagonale congiungendo la Piazza Nord, in prossimità del parco ottocentesco, e il Prato delle Sculture, nella zona delle vasche circolari realizzate sulle fondamenta di due gasometri demoliti; la pista ciclabile che si snoda lungo il confine settentrionale ai piedi dell'Anfiteatro, la collina artificiale con boschetti e "stanze per la lettura", creata per ricoprire aree contaminate e fungere da barriera sonora nei confronti della ferrovia, correndo dalla Piazza Nord al Giardino Umido sviluppato in prossimità del Gashouder (trasformato in spazio per attività culturali) per poi riconnettersi alla Promenade lungo il Canale, caratterizzata da prati, filari di alberi e sedute. Questa zona è stata rigenerata con la piantumazione di diverse specie arboree e arbustive e con l'impianto di varietà di bulbose e piante acquatiche".⁶¹

⁶⁰ Kathryn Gustafson, architetto olandese, è la fondatrice del Mecanoo Architecten di Delft. Tra i suoi progetti sono la Biblioteca del *Technical University* di Delft, la Facoltà di Economia e Management di Utrecht e il *Trust Theatre* di Amsterdam.

⁶¹ C SPOSITO, *Sul recupero delle aree industriali dismesse. Tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Maggioli Editore (collana Politecnica), Santarcangelo di Romagna (RN), 2012

La sensibilità del progetto verso una rigenerazione ambientale che rispettasse la cultura del luogo, che migliorasse l'ambiente e il paesaggio apportando un incremento notevole del verde, l'inserimento di attività culturali e di intrattenimento che funzionassero da polo attrattivo, ha reso possibile la buona riuscita del progetto, restando fedele al principio iniziale di un intervento sostenibile a livello ambientale ed economico.

Sicuramente fattori scatenanti e determinanti per la riuscita del progetto sono state le modalità e gli accordi presi e rispettati tra la Municipalità, il Consiglio di zona la *MAB*, accordi a lungo termine e che avessero la prospettiva di guadagni immediati da reinvestire.

2.2.5 Malmö

Anche la città di Malmö, come molte altre città europee localizzate lungo la costa, ha dovuto intraprendere un importante progetto di riqualificazione urbana che ha interessato l'area portuale della città, colpita negli anni settanta dalla grave recessione del settore dell'industria navale. La città di Malmö, situata lungo il Mar Baltico, nella parte meridionale della Svezia, è tra le città più importanti del paese per estensione e numero di abitanti. Negli anni Settanta un'immensa area della città di Malmö, chiamata *Vastra Hamnen - Porto Ovest*, destinata all'industria portuale e localizzata sullo stretto di Oresound, venne dismesse a causa della recessione del settore.

L'area portuale interessata da tale dismissione, chiamata *Vastra Hamne, Porto Ovest*, era situata in una posizione strategica vicino al mare, al centro urbano e all'Università. L'area era parte di una penisola artificiale, risultato di una complessa opera di bonifica intrapresa alla fine del XIX secolo. Un intervento che aveva sottratto alle acque del Mar Baltico un'ampia lingua di terra di ben 140 ettari.



Fig 34 Vista del porto di Malmo agli inizi del 1900 (FONTE: www.malmohogskola.wordpress.com)

Un'importante occasione per avviare i processi di riconversione urbana di cui la città necessitava si presentò nel 1996, quando Malmö venne scelta come sede per la *Fiera Bo01 European Housing Expo del 2001*, un importante evento espositivo internazionale sul tema dello sviluppo sostenibile, del risparmio energetico e delle politiche sociali, applicati allo sviluppo della “città del domani”. Apparve subito chiaro alla città di Malmö che il tema stesso dell'Expo poteva diventare la linea guida progettuale per la riqualificazione dell'intera area di Vasta Hamnen, che dovrà essere trasformata in un moderno quartiere residenziale con uffici, negozi e servizi dotati di alti standard di qualità architettonico, vivibilità e sostenibilità ambientale.

*Lo slogan dell'Expo era “La città del futuro” e il risultato è stato una pianificazione urbanistica dominata da un'architettura poliedrica e incentrata sulla sostenibilità ecologica.*⁶²

Negli stessi anni in cui la città veniva individuata come sede per la Fiera Bo01, gli imponenti cantieri navali Kockum venivano dismessi e la fabbrica di automobili Saab venne chiusa, portando alla dismissione dell'intera area che fu rilevata dalla Malmömassan, una società di gestione di eventi espositivi.

Le forti condizioni di degrado e di inquinamento territoriale in cui versava la zona fecero sì che l'Amministrazione locale decidesse di intraprendere una serie di rilevanti operazioni allo scopo di risanare e riqualificare il porto, e al contempo ridefinire il ruolo stesso della città in ambito nazionale ed internazionale. L'importante evento espositivo diede l'opportunità di avviare i lavori per la progettazione del *masterplan* generale della Vastra Hamnen; la definizione fu affidata al *Malmö City Planning Office*⁶³ in collaborazione con l'Amministrazione locale, i progettisti, i paesaggisti, gli sponsor e gli

⁶²G.INCERTI MASSIMINI, *BO01 City of tomorrow – Malmö*, in *Laboratorio di Urbanistica, Paesaggio e Territorio*, Università degli Studi di Parma, Scheda Archivio Quartieri, redatta nel marzo del 2009. (Fonte: http://www.urbanistica.unipr.it/?option=com_content&task=view&id=36)

⁶³ La progettazione generale dell'intervento fu suddivisa in Piano generale, affidato a Eva Dal man, Mikael Edelstam, Hanna Roberts, Agneta Persson, Bengt Persson e altri (in qualità di esperti in gestione del progetto, ambiente, landscape e information technology, oltre ad esponenti della Città di Malmö e agli organizzatori del Bo01). Per la parte residenze e servizi tra i progettisti vi erano Santiago Calatrava, Ralph Erskine, Gert Wingårdh, Kai Vartiainen, Moore Ruble Yudell Architects & Planners, FFNS Architects, Kim Dahlgaard ed altri

organizzatori dell'Expo 2001. Il lavoro per la definizione del masterplan si concluse nel 1998.

I promotori più importanti dell'intervento furono la Commissione Europea, il Governo Svedese e la Città di Malmö. La scelta di tenere il Bo01 nella città di Malmö ha portato alla progettazione di un piano generale di riqualificazione dell'intera area Vastra Hamnen con abitazioni per 20.000 persone e uffici e luoghi di istruzione per 25.000 persone⁶⁴.

La progettazione è stata orientata verso soluzioni che rendessero l'area autonoma dal punto di vista energetico: il quartiere Bo01 doveva essere realizzato con sistemi tecnologici capaci di rendere gli edifici residenziali a impazzo zero sull'ambiente. Il perimetro dell'intervento era compreso nelle aree dei Västra Hamnen che erano caratterizzate da un lato da imponenti edifici industriali con dormitori annessi, dall'altro dalla presenza di forti agenti inquinanti ancora presenti sul terreno e nell'acqua.



Fig. 36 Piano generale di intervento sull'area. (FONTE: Laboratorio di Urbanistica, Paesaggio e Territorio, Università degli Studi di Parma, Scheda Archivio Quartieri redatta da G. INCERTI MASSIMINI nel marzo del 2009. Sito internet www.urbanistica.unipr.it)

⁶⁴ *Ibidem*

L'intervento inoltre doveva porre particolare attenzione alla conservazione delle biodiversità presenti nel territorio e al complesso sistema microclimatico della zona portuale. La volontà era quella di lasciare una forte traccia della presenza vegetativa in modo da rendere appetibile il quartiere ai nuovi residenti dal punto di vista sociale. Il verde quindi ha avuto un ruolo importante in questo progetto: oltre ad essere spazio all'aperto tradizionalmente inteso, come giardino pubblico, viali alberati, cortili interni, è diventato anche *vestito* per gli edifici stessi, che, in alcuni casi, vennero avvolti e coperti dalla vegetazione. Il *Quality Programm* è stato lo strumento pianificatore che ha definito le linee guida in merito alla progettazione architettonica, al risparmio energetico, ai materiali e alle tecnologie da applicare di tutto l'intervento. La realizzazione del progetto:

*“(...) è stata suddivisa in tre fasi: la prima è quella relativa alla parte più occidentale della Vastra Hamnen, che si configura come l’area a prevalente carattere residenziale; la seconda riguarda la zona centrale della penisola, destinata alle attività terziarie, con ulteriori residenze e un grande polo commerciale ricavato all’interno dell’ex Saab; la terza, infine, interessa il settore più orientale dell’area, in cui è previsto l’insediamento delle maggiori attrezzature pubbliche di interesse collettivo, ovvero nuove strutture scolastiche, un teatro per la danza nell’ex fabbrica di stoccaggio, grandi spazi di verde attrezzato e l’espansione della vicina sede universitaria della città”.*⁶⁵



Fig 35 Vista dell’area Malmö Live (FONTE: Sito ufficiale TENGBOOM Architetti)

⁶⁵ C.SPOSITO, *Sul recupero delle aree industriali (op.cit.)*

Il comparto residenziale, edificato sull'area che aveva ospitato la Fiera *Bo01 European Housing* del 2001, ha conservato buona parte le strutture ereditate dall'Expo, trasformandole per le destinazioni d'uso in residenziale, commerciale e terziario. Il quartiere *Bo01*, che rappresenta la prima fase della riqualificazione dell'intera area, comprende circa 1.200 alloggi, uffici, negozi, bar, ristoranti, asili, scuole e biblioteche. L'intervento ha una densità media, con edifici prevalentemente bassi, ad eccezione della torre *Turning Torso* realizzata tra il 2001 e il 2005 su progetto dell'architetto Santiago Calatrava che da sola ospita al suo interno circa 20.000 persone tra residenti e lavoratori.

L'alta torre che si staglia importante sull'area raggiunge un'altezza di circa 190 metri ed è diventata il simbolo della rinascita di questa città



Fig 36 Viste della torre Turning Torso (FONTE: Sito ufficiale Santiago Calatrava architects & engineers)



Fig 37 Percorso lungo il canale principale che attraversa il quartiere Bo01. (FONTE: Laboratorio di Urbanistica, Paesaggio e Territorio, Università degli Studi di Parma, Scheda Archivio Quartieri redatta da G. INCERTI MASSIMINI nel marzo del 2009)

La trasformazione che ha visto la presenza di diversi architetti di fama internazionale ha reso il quartiere vario dal punto di vista architettonico, con stili e forme tipologiche differenti che dialogano tra di loro e con il nuovo waterfront, un lungomare accessibile e vivibile. Grande attenzione nella riqualificazione della zona è stata posta nella progettazione degli spazi aperti, attraverso una sequenza di grandi parchi artistici e attrezzati per lo sport con campi multiuso e spazi destinati alla pratica dello skateboard. Il centro della vita sociale è il Kanalpark, affiancato da altri due altri parchi: il Beach Park e lo Skania Park. Kanalpark si sviluppa lungo i due lati di un canale che attraversa l'area e che rappresenta la principale direttrice lungo la quale si sviluppa il quartiere Bo01.



Fig 38 Scorcio del quartiere Bo01 (FONTE: Wordpress E.A.U. Eau Architecture Usager)



Fig 39 Scorcio del quartiere Bo01 (FONTE: Wordpress E.A.U. Eau Architecture Usager)

Anche il sistema di mobilità all'interno del quartiere è del tutto innovativo ed eco-sostenibile:

*“(...) In sede di pianificazione, il nuovo distretto urbano è stato strutturato con l’obiettivo di pedonalizzare l’intera area, favorire il trasporto pubblico e la mobilità ciclopedonale; la circolazione delle auto avviene lungo il solo perimetro esterno (fatta eccezione per alcune strade carrabili riservate esclusivamente ai residenti), la sosta dei veicoli in un unico grande parcheggio pubblico all’ingresso del quartiere (oltre un canale d’acqua che lo separa dalla zona residenziale). L’efficienza del trasporto pubblico e la ricca rete di percorsi pedonali e piste ciclabili, con passeggiate panoramiche lungo la costa e il canale che si snoda all’interno del parco, hanno contribuito a ridurre il traffico veicolare interno e la dipendenza dall’automobile. Inoltre, per sostenere ulteriormente il programma della mobilità alternativa e minimizzare le emissioni di CO2, è stato predisposto un servizio di car sharing, che mette a disposizione degli abitanti un parco di auto ecologiche e l’introduzione di mezzi pubblici ad alimentazione ibrida”.*⁶⁶

⁶⁶ *Ibidem*



Fig 40 Scorcio del quartiere Bo01 (FONTE: Wordpress E.A.U. Eau Architecture Usager)

Il risultato ottenuto a con la riqualificazione della Vasta Hamnen è certamente ottimo. Il nuovo quartiere è uno dei luoghi residenziali più all'avanguardia di tutta l'Europa, un prototipo riuscito di una città che può auto sostenersi rispettando l'ambiente e mantenendo altri gli standards qualitativi in termini culturali, architettonici e tecnologici. Partendo proprio da questi presupposti il piano di recupero per il nuovo assetto urbano della Vasta Hamnen ha previsto la demolizione di quasi tutti i fabbricati industriali esistenti, ad esclusione di una Officina dell'ex fabbrica Saab e di un impianto di stoccaggio che non son stati demoliti. Quello che emerge è certamente il mancato legame con la struttura della città storica e con il suo passato. Delle preesistente che costituivano la memoria del luogo è stato conservato molto poco, a testimonianza di quella realtà industriale e marittima importante, anche devastante se si vuole, ma che in ogni caso determinato e rappresentato l'origine stessa della città e di quel territorio.

2.2.1.6 Stoccolma

La città di Stoccolma comprende nella sua area metropolitana tutta l'area che si sviluppa lungo la sponda meridionale del lago Hammarby Sjo, che per circa sessant'anni a partire dagli anni '20 ha ospitato, per volere della Municipalità, numerose attività produttive di servizio legate all'attività portuale.



Fig 41 Vista verso Sickla Udde e Sickla Kaj nel 1897 (FONTE: Stockholm City Museum)

Grandi capannoni di lamiera furono insediati nell'area e le varie attività svolte resero il terreno e le acque contaminate, degradando fortemente anche le aree limitrofe: i grandi boschi delle riserve naturali di Nacka e Astra e il tessuto urbano tardo-ottocentesco dell'isola di Södermalm (espansione del centro storico della città). Con il declino dell'attività portuale e in generale con la dismissione delle aree industriali, anche Stoccolma ha visto la necessità di dover fare i conti con questo ambito completamente inquinato e degradato. Stimolo da parte del Comune per impegnarsi nella riqualificazione furono la posizione strategica dell'area abbandonata, e la necessità di terreni edificabili per ovviare al forte aumento demografico che stava investendo la capitale, che spinsero nel 1990 ad inglobare all'interno del Piano Regolatore di Stoccolma, tra le aree di recupero e di espansione residenziale, l'ex area portuale industriale.

La strategia era quella di spingere la crescita della città verso sud rispetto al suo nucleo storico, oltre il confine fisico costituito dal lago Hammarby, ma di inglobarlo all'interno della città stessa; la messa a punto del piano particolareggiato delle aree all'estremità orientale di Södermalm per la realizzazione delle residenze di *Norra Hammarbyhamnen* (edificate tra il 1993 e il 1999), venne messo a punto all'inizio degli anni '90, e sempre in quegli anni, la candidatura della città di Stoccolma ai Giochi Olimpici del 2004 maturò l'idea finale di intervenire su tutta la costa del lago, trasformando completamente l'ex porto con le sue pertinenze produttive oramai dismesse in un quartiere ecologico e moderno l'*Hammarby Sjöstad*, da adibire a Villaggio Olimpico.

Nonostante la candidatura non avesse portato alla vittoria, l'ambizioso progetto non venne messo da parte, l'idea di realizzare una simbiosi tra comfort abitativo, sostenibilità ambientale e qualità urbana, rimase attivo, l'unico cambiamento di programma riguardò i tempi di realizzazione dell'intervento, suddividendolo in diverse fasi di attuazione, in un periodo compreso tra i 15 e i 20 anni.

"(...) Il piano preliminare d'assetto generale dell'intera area d'intervento, elaborato tra il 1995 e il 1996 dal Dipartimento di Pianificazione Urbana di Stoccolma e coordinato dall'architetto Jan Inghe-Hagström, proponeva la demolizione dei fabbricati in lamiera

*che ospitavano le attività artigianali, da trasferire altrove, e il recupero degli edifici industriali storici per riutilizzarli come sede di nuove attività produttive o servizi di quartiere.*⁶⁷



Fig 42 Vista aerea dell'intervento di riqualificazione urbana (FONTE: sito ufficiale della città di Stoccolma)

Il masterplan definitivo fu finito di essere redatto nel 1997 integrando il primo strumento di pianificazione con i progetti proposti dagli studi di architettura incaricati da parte dell'Amministrazione comunale; considerando le dimensioni dell'area di intervento, il sistema gestionale fu diviso tra la Municipalità, che deteneva la proprietà della maggior parte dei terreni e altri attori pubblici e privati che avrebbero in parte finanziato l'impresa, tra queste ultime si trattava di società di sviluppo immobiliare, progettisti, agenzie governative di finanziamento, imprese di costruzione ed enti misti per il coordinamento e la gestione del quartiere stesso.

⁶⁷ C.SPOSITO, *Sul recupero delle aree industriali (op.cit.)*

Come si accennava in precedenza in merito alla vastità dell'intervento e ai tempi di realizzazione, che sarebbero stati dilatati nei 15-20 anni, la decisione fu quella di suddividere la zona in sub-aree, elaborando per ognuna di esse un preciso piano particolareggiato di intervento attraverso delle linee guida specifiche che garantissero qualità architettonica e paesaggistica, il *Quality Program*.

Questo strumento qualitativo, atto a garantire per ogni comparto la propria specificità, ha garantito la varietà architettonica del quartiere, il lavoro di gruppo svolto ha visto la collaborazione di molti architetti e urbanisti che sono stati invitati a prendere visione del masterplan, ad analizzarlo e ad approfondirlo attraverso il processo denominato *parallel sketches*. I Piani per i vari ambiti definiscono nel dettaglio ogni caratteristica architettonica e urbana del nuovo quartiere, dalla conformazione alla tipologia, dal materiale al colore, dall'ubicazione degli ingressi al tipo di pavimentazione stradale, dai rapporti con la natura a quelli con l'acqua: ogni elemento è stato programmato e stabilito in partenza.

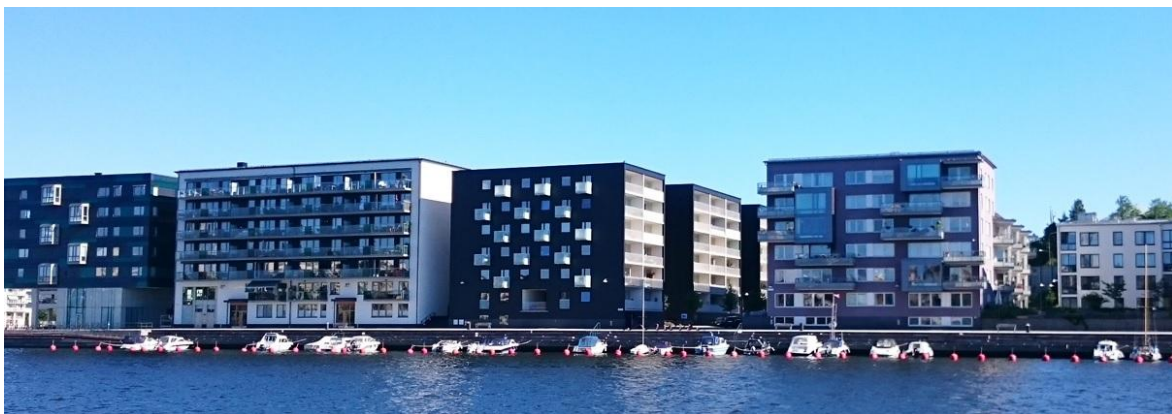


Fig 43 Nuovi quartieri residenziali (FONTE: sito ufficiale città di Stoccolma)

L'intervento realizzato a Stoccolma fa parte delle esperienze si sviluppo urbano sostenibile, come ogni progetto rimane unico, unicità determinata dalle preesistenze, dalle dimensioni dell'area e dall'approccio stilistico, conservativo e ecocompatibile di ogni intervento, ma mosso dallo stesso spirito che stava prendendo piede in tutta Europa, di concepire una rigenerazione territoriale in forte contrasto con il passato, interamente improntata su criteri di sostenibilità ambientale ed economica basata su

specifici programmi, quali l'Agenda 21.⁶⁸ Obiettivi cardine perseguitati dalla città in merito all'Agenda 21 sono stati:

- la riduzione dell'impatto ambientale dell'insediamento
- la valorizzazione e la riqualificazione dell'intero bacino del lago
- la riduzione dei consumi di acqua ed energia
- l'utilizzo di materiali edilizi ecocompatibili e riciclabili
- favorire il trasporto pubblico disincentivando l'utilizzo dell'automobile privata
- la realizzazione di involucri edilizi in grado di contenere il consumo energetico
- l'inserimento di impianti tecnologici per la produzione di energia pulita

Il nuovo tessuto urbano reinterpreta l'architettura ottocentesca del centro cittadino in chiave moderna, affiancandosi alle preesistenze recuperate, lo sviluppo verticale è più contenuto lungo le sponde dell'Hammarby Sjö e del Sickla Kanal, gli edifici sono a corte aperta orientati verso l'acqua.



Fig 44 Nuovi quartieri residenziali (FONTE:sito ufficiale città di Stoccolma)

⁶⁸ Agenda 21 è un documento di intenti ed obiettivi programmatici su ambiente, economia e società sottoscritto da oltre 170 paesi di tutto il mondo, durante la Conferenza delle Nazioni Unite su Ambiente e Sviluppo (UNCED) svoltasi a Rio de Janeiro nel giugno 1992. Tale documento è formato da 40 capitoli e suddiviso in 4 sezioni: dimensioni economiche e sociali, conservazione e gestione delle risorse per lo sviluppo, rafforzamento del ruolo delle forze sociali e strumenti di attuazione. In particolare, il capitolo 28 "Iniziativa delle amministrazioni locali di supporto all'Agenda 21" riconosce un ruolo decisivo alle comunità locali nell'attuare le politiche di sviluppo sostenibile, tenuto conto che oltre il 45% della popolazione mondiale vive in contesti urbani, percentuale destinata a crescere fino al 63% nel 2030. Sito Ufficiale Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Il quartiere è attraversato dal viale Hammarby Allee sviluppandosi da nord a sud, attraversando il canale Sickla e dividendo in due la penisola di Sickla Udde, da un lato l'area urbana, dall'altro la collina con il nuovo parco naturalistico di Nackareservat; lungo il viale, aperto ai mezzi di trasporto, si trovano spazi commerciali e uffici pubblici, mentre le attività produttive e gli edifici pubblici sono dislocati nella zona meridionale, dove sono stati conservati e recuperati gli edifici di archeologia industriale, come la antica fabbrica di lampade LUMA, diventata centro civico.



Fig 45 il Glashuset, il palazzo di vetro (FONTE: Sito Ufficiale Tengbom architetti)

L'edificio simbolo di questo nuovo quartiere ecosostenibile si trova al centro di Hammarby Sjöstad, nel comparto di Sickla Kaj: il Glashuset che ospita la sede del servizio informativo, che ha il compito di sensibilizzare i cittadini nei confronti dell'ambiente, educandoli attraverso incontri, installazioni, mostre rendendoli consapevoli dell'importanza civica ambientale.

2.2.7 Il bacino delle Rhur

Il paesaggio industriale del bacino della Rhur è connotato dall'attività produttiva. L'industria ha costruito un ambiente caratterizzato da elementi riconoscibili, dimostrando in alcuni casi di sapersi relazionare con il territorio in cui è inserita. Mentre nel caso del Lingotto di Torino l'industria ha identificato la propria essenza con quella della città stessa nel caso del bacino delle Ruhr l'industria si identifica con un'intera regione, cuore minerario e industriale dell'intero stato tedesco.



Fig 46 Bacino della Rhur (FONTE: OCS Politecnico di Torino)

Nel 1989, per affrontare il declino economico in atto da tempo e soprattutto l'inquinamento ambientale della regione, 17 comuni si sono consorziati per dare inizio a un'operazione importante di rinnovo e risanamento del territorio.

Dotandosi di strutture adeguate e reperendo risorse finanziarie anche private, hanno stabilito i tempi per la realizzazione dell'intervento.

“Il Parco Paesistico della Ruhr si estende su 320 kmq, all'interno degli 800 kmq del territorio fluviale dell'Emscher: un parco costituito in un contesto caratterizzato da enormi fabbriche e miniere dismesse, da colline di scorie industriali, da un intreccio di linee ferrate e carrabili, da fiumi trasformati in canali fognari a cielo aperto, da elevati livelli d'inquinamento atmosferico, da uno sviluppo urbanistico disordinato e da un tasso di disoccupazione tra i più alti d'Europa.”⁶⁹

La riqualificazione della zona della Rhur si è potuta realizzare grazie al sistema legislativo, amministrativo e culturale che ne ha reso possibile l'esecuzione. La sinergia tra l'economia privata e quella dei soggetti pubblici ha consentito l'attuazione del processo in tempi ristretti, ma il vero artefice della trasformazione e del risanamento ambientale dell'area è stato l'organismo dell'IBA (Internationale Bauaußstellung Ltd. alias International Building Exhibition alias Mostra Internazionale di costruzione e architettura).⁷⁰

“(...) L'IBA Emscher Park era una società a responsabilità limitata, sottoposta all'autorità di un collegio sindacale. La struttura organizzativa era composta da un consiglio di amministrazione, del quale facevano parte importanti esponenti del mondo della politica, dell'economia, dei sindacati e delle associazioni ambientaliste. Il comitato di coordinamento era presieduto dal ministro dell'urbanistica e dei trasporti e composto dai rappresentanti della regione, dei comuni principali, dell'università (TU Dortmund),

⁶⁹ C.SPOSITO, *Sul recupero delle aree industriali (op.cit.)*

⁷⁰ Il promotore dell'intervento è stato l'IBA Emscher Park, una società di diritto privato divisa in tre organi principali: il Consiglio di Amministrazione, composto da esponenti politici regionali, rappresentanti dei comuni, economisti, ambientalisti e sindacalisti; la Commissione Guida, composta da architetti, ingegneri, imprenditori; la Commissione di Controllo sui finanziamenti.

L'IBA è concepita come un forum per lo scambio di esperienze, per il dialogo fra le componenti della società, per la discussione di idee e progetti. L'IBA punta a coinvolgere la popolazione e i responsabili dell'industria con l'obiettivo di sviluppare strategie di rinnovamenti ecologico di zone di vecchia industrializzazione. L'azione dell'IBA si concretizza coordinando e gestendo l'elaborazione e la presentazione di piani e progetti, l'attuazione dei quali è poi demandata ad operatori siano essi pubblici, privati o associazioni. L'obiettivo del programma è assicurare lo sviluppo di idee innovative, idee che vengono successivamente trasposte in piani flessibili/suscettibili di miglioramenti e integrazioni. Nascono così i Piani Guida, e un certo numero di progetti operativi e gruppi di lavoro per incoraggiare e declinare le innovazioni.

degli ordini professionali e da singoli professionisti tra i quali: architetti, ingegneri, paesaggisti, naturalisti e artisti. Il personale dipendente non superava i trenta membri, guidati da un direttore esecutivo e da sei direttori scientifici impiegati part-time.”⁷¹

La sede era a Gelsenkirchen, uno dei centri urbani più grandi del distretto e il suo compito era quello di essere, nonostante non avesse poteri giuridici-legali e senza avere la possibilità di erogare finanziamenti

“(...) una piattaforma d’incontro, di scambio, di rilancio d’idee ed esperienze; il suo fine quello di promuovere il dialogo fra gruppi sociali e soggetti del settore industriale attraverso incontri nazionali ed internazionali.”⁷²

Il 60% degli investimenti era coperto da investitori privati, mentre la Pubblica Amministrazione partecipava per il restante 40%, i progetti esclusi dai finanziamenti pubblici potevano essere realizzati solo esclusivamente se sostenuti dal privato stesso. Il *Parco dell’Emscher* prende forma dal tema di una esposizione internazionale di opere di architettura. Gli obiettivi del progetto erano basati sull’eliminazione del deficit urbanistico ed ecologico, per far ripartire lo sviluppo economico. Questi obiettivi dovevano essere raggiunti migliorando la situazione ecologica del sistema fluviale dell’Emscher; trasformando il Rhei-Herne-Kanal in spazio ricreativo, recuperando l’archeologia industriale, creando posti di lavoro nel parco, abitazioni con forme innovative e attivando sinapsi sociali, culturali e sportive. Queste erano le regole inviolabili del progetto, di cui erano stati fissati i punti fin dall’inizio, determinando una scelta rigida tra i progetti pervenuti nella fase del bando di idee, tendendo a massimizzare la qualità estetica, ecologica ed ambientale dello spazio verde riconquistato. La forte componente ecologica ha determinato il leitmotiv dei diversi progetti IBA, centralizzato da un sistema composto da una serie di depuratori più diffusi per ridurre l’impatto ambientale.

⁷¹ R.SPAGNA, *EMSCHER PARK Distretto della Ruhr (1991 - 1999)*, Osservatorio delle città sostenibili, Politecnico di Torino in www.ocs.polito.it

⁷² *Ibidem*

Le sponde dei fiumi sono state restituite alla natura, demolendo gli argini in cemento. Attraverso un sistema complesso di specchi e corsi d'acqua superficiali è stato risolto il problema delle esondazioni e delle piene stagionali.

La bonifica dei terreni contaminati è avvenuta direttamente *in situ*, in alcuni casi le scorie inerti e non pericolose sono state la materia per realizzare grandi sculture di terra, piramidi e colline. Studiando le varie opere realizzate nella Rhur è emerso che il processo di recupero ha interessato l'intero paesaggio, il territorio e l'architettura, sfruttando la diversità e la complessità degli elementi coinvolti come punto di forza per la riscoperta del *genius loci* dei territori degradati e abbandonati:

“l'orografia del suolo naturale è costruita attraverso i materiali di scarto della vecchia industria, mentre contemporaneamente è l'industria stessa a naturalizzarsi, divenendo rovina restituita al ciclo della consumazione naturale.”⁷³

Nonostante gli interventi siano tutti legati alla riqualificazione ambientale e alla valorizzazione delle emergenze architettoniche, le operazioni progettuali degli architetti coinvolti si differenziano per il diverso approccio all'uso dei manufatti industriali. L'intervento di Peter Latz per il Parco di Duisburg Nord si sviluppa sulla rinaturalizzazione degli spazi attraverso la realizzazione di numerosi giardini tematici e sulla loro cucitura con percorsi ciclabili e pedonali per un uso essenzialmente all'aperto, lasciando ai manufatti il ruolo di testimonianza del passato.

⁷³ F. PIEMONTESE in MARCO MORO (a cura di), *Architettura sostenibile. 29 esempi europei di architettura*, Edizioni Ambiente, Milano 2007.



Fig 47 Uno dei parchi tematici progettati da Peter Latz per il Parco di Duisburg (FONTE: Sito ufficiale LATZ+PARTNERS)



Fig 48 Uno dei parchi tematici progettati da Peter Latz per il Parco di Duisburg (FONTE: Sito ufficiale LATZ+PARTNERS)

La miniera di carbone della Zollverein in Essen, il masterplan di Rem Koolhaas, prevede invece, accanto alla sistemazione a verde dell'ampio parco fruibile lungo un percorso che in parte riutilizza la vecchia linea ferrata, anche la realizzazione di un nuovo fabbricato, in cui insediare la Scuola di Management e Design.

Inoltre ipotizza anche il riuso integrale dei manufatti con nuove funzioni culturali, formative e produttive, mantenendo le attrezzature e i macchinari industriali quale memoria del passato, a cui affiancare un nuovo sistema di collegamenti aerei, una suggestiva *promenade attraverso la macchina industriale*.⁷⁴

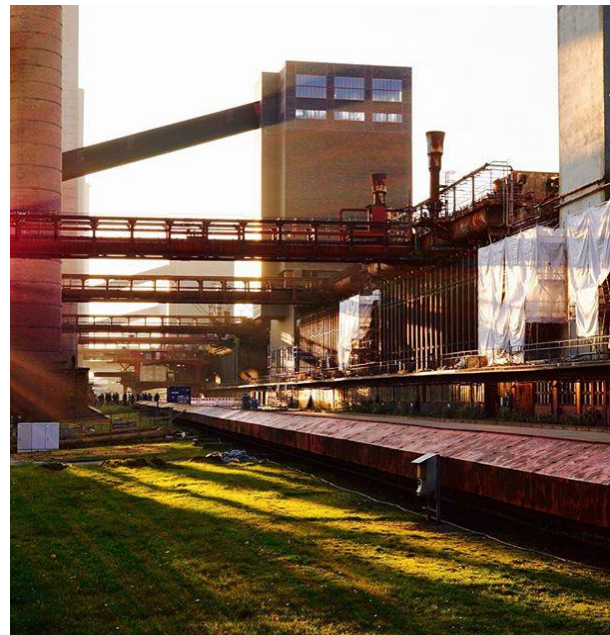


Fig 49 La Zollverein (FONTE: Sito Ufficiale OMA)

⁷⁴ G.DALL'Ò, M.GAMBERALE, G.SILVESTRINI, *Manuale della certificazione energetica degli edifici. Norme, procedure e strategie d'intervento*, Edizioni Ambiente, Milano 2008

2.2.8 Amsterdam (GWL)

Il progetto del nuovo isolato *GWL* è integrato nel programma di recupero urbano di Amsterdam lanciato alla fine degli anni '80, coincide con l'aumento della popolazione della capitale dovuta al trasferimento di aziende nell'area cittadina e alla crescita della presenza studentesca. Nel distretto Westerpark, lungo la sponda meridionale del canale d'acqua Haarlemmertrekvaart, l'area Van Hallstraat sviluppato su una superficie di circa sei ettari, confinante a ovest con un comparto industriale ed ad est con un quartiere residenziale, era occupata dagli edifici dell'azienda dell'acquedotto di Amsterdam, che tra il 1851 e il 1994 si era insediata su quest'area. Nel passato, dal 1851 responsabile dell'acquedotto di Amsterdam era stata la *Duinwater-Maatschappij* (*Dune-Water Company*), un'azienda privata finanziata in parte da capitale inglese. Successivamente, nel 1896, la *GWL* vi era subentrata ed aveva operato sullo stesso sito fino alla chiusura e alla dismissione dell'impianto.

Poiché la domanda di acqua potabile era in crescente aumento, l'ente pubblico si vide costretto a dover realizzare nuove strutture che potessero sopperire al deficit che era venuto a crearsi: nel 1987 si costruì il *Machinepompegebouw (Pump Engine Building)*, una stazione di pompaggio, nel 1909 il *Windketelhuisje (Wind Boilerhouse)*, una centrale di areazione degli scantinati e il *Toegangshuisje (Entrance House)*, l'edificio d'ingresso ai serbatoi sotterranei.

In seguito lo stabilimento venne dotato di tre ulteriori cisterne idriche, a cui si aggiunsero i locali degli uffici, un garage, una mensa, un laboratorio, dei magazzini per lo stoccaggio e la *Torre dell'Acqua (Water Tower)*, quest'ultima realizzata nel 1967.

Nuovamente negli anni '80 l'aumento demografico determinò un nuovo maggiore apporto idrico, in concomitanza ad una domanda crescente di abitazioni residenziali. Ormai l'ottocentesca stazione di pompaggio risultava obsoleta rispetto al crescente sviluppo urbano della città, pertanto L'Amsterdam City Council decise di ammodernare gli impianti destinando il sito dell'ex Washhouse per la costruzione della nuova stazione di pompaggio, trasferendo altrove la sede aziendale della GWL e al contempo, sfruttando l'area appena dismessa per l'inserimento di nuova edilizia residenziale ad alta densità, servizi e verde pubblico.

Anche questo intervento di riqualificazione territoriale si inserisce nel quadro più ampio di recupero urbano disegnato dalla città di Amsterdam, che già dalla fine degli anni '80 aveva visto la rigenerazione dei quartieri occidentali, il potenziamento delle infrastrutture, il miglioramento della qualità degli spazi pubblici e la ristrutturazione di numerosi edifici.



Fig 50 Vista d'insieme del nuovo quartiere GWL (FONTE: Sito ufficiale KCAPArchitects&Planners)

Il *Westerpark Urban District* promosse fin dall'inizio, anche in questo caso, un processo di riqualificazione sviluppato intorno ai principi di eco sostenibilità:

"(...)Vagliata la possibilità di realizzare sul sito dismesso un progetto urbano di valenza ambientale e stabilito il numero delle abitazioni con le relative forme di fruizione⁷⁵, nel luglio 1993 è stato elaborato il Programma dei requisiti di pianificazione (Urban Planning Schedule of Requirements), «un programma preliminare sviluppato dalla municipalità, in considerazione dell'estensione dell'area dismessa, dei fattori ambientali

⁷⁵Si è stabilito che i 600 alloggi realizzabili sarebbero stati in parte destinati al libero mercato, in parte gestiti da associazioni per l'Edilizia Privata e Sociale e concessi in affitto: precisamente, 150 erano gli alloggi in vendita a prezzi di mercato, 450 quelli di *Social Housing*, di cui 300 in affitto a canone agevolato e 150 in vendita a prezzi calmierati. www.fhs.it

e dei desideri dei futuri abitanti»⁷⁶, finalizzato a definire i temi principali da affrontare nel piano (energia, acqua, vegetazione, rifiuti e sistema del traffico) e gli obiettivi da raggiungere.»⁷⁷

L'*Ecoplan Foundation*⁷⁸ aveva commissionato ai progettisti prescelti (l'architetto Kees Christiaanse del KCAP in collaborazione con il paesaggista Adriaan Geuze di West8) la stesura del masterplan, in stretta simbiosi al gruppo di consultazione e al *'Environmental Advisory Bureau BOOM*, che avrebbe fornito la propria consulenza in merito alle questioni ambientali e di progettazione degli spazi pubblici aperti. Nel 1993 si concludeva la prima fase del processo progettuale con la stesura definitiva del progetto generale. Per la stesura degli elaborati esecutivi architettonici dei singoli edifici venivano incaricati lo studio KCAP e altri cinque studi di architettura. Per gli edifici storici fu istituita una società composta dai rappresentanti dei cittadini, dai costruttori e dalla Sovrintendenza con il compito di supervisionare e verificare la corrispondenza dei progetti ai principi di sostenibilità.

⁷⁶ C.CIPRIANI (tesi di dottorato di), *L'ex Montedison di Porto Empedocle: riqualificazione, recupero e riuso*, Tutor Germanà M. L. e Guerrera G., Università degli Studi di Palermo, Dipartimento di Progetto e Costruzione Edilizia, Dottorato in Recupero e Fruizione dei Contesti Antichi - Ciclo XXI, A.A. 2009-2010.

⁷⁷ C.SPOSITO, *Sul recupero delle aree industriali (op.cit.)*

⁷⁸ Una società d'impresе di costruzioni operante nel campo dell'housing sociale istituita alla fine del 1993 per coordinare e finanziare l'intervento



Fig 51 Uno scorcio di uno dei numerosi parchi presenti nel GWC (FONTE: Sito ufficiale KCAPArchitects&Planners)

L'architetto Kees Christiaanse, nel suo progetto, prevedeva la conservazione delle archeologie industriali quali il *Pump Engine Building*, la *Warehouse*, il *Wind Boilerhouse*, la *Entrance House* e la *Water Tower*, come testimonianze del passato trascorso dell'area stessa. Questi edifici dismessi sono stati opportunamente recuperati e rifunzionalizzati.

*"(...) per accogliere i servizi, quali negozi, spazi per attività sociali e culturali, uffici (nella Warehouse), caffè, ristoranti, studio televisivo, centro fitness (nel grande edificio a shed affacciato sul canale che ospitava la stazione di pompaggio), alloggi per ospiti (nell'Hotel De Windketel ricavato nell'originario Wind Boilerhouse)."*⁷⁹

⁷⁹ C.SPOSITO, *Sul recupero delle aree industriali (op.cit.)*



Fig 52 Nuovi edifici in contrapposizione alle preesistenze (FONTE: URBANDESIGNPOLIBA, Laboratorio di progettazione urbanistica, Politecnico di Bari)

Tra questi edifici, anime del passato, i nuovi volumi si inseriscono armoniosamente secondo due principi architettonici: il primo, che delimita i lati settentrionale ed occidentale a cortina edilizia sinuosa, mentre la seconda conta 14 blocchi isolati distribuiti nella zona interna, il cuore dell'area è destinato a servizi, piazze e verde pubblico. La vegetazione e il verde costituiscono un'importanza elevata, oltre al 50% dell'ambito, sia pubblici che privati, sia entrambe le cose, si può dire che siano il collante naturale tra le preesistenze e i nuovo costruito, attenuando le differenze e dotandoli di un linguaggio comune. Il concetto primordiale di questa imprese è stata la qualità architettonica ed ambientale dell'intervento, capace di innescare un processo di riqualificazione sociale ed economica di ampio respiro: le zone degradate della città sono diventate del tutto appetibili da ogni aspetto, soprattutto la qualità della vita.

2.3 L'Italia

La forte attenzione al tema della trasformazione delle aree industriali in Italia si manifesta all'inizio degli anni novanta. Gli interventi di rigenerazione urbana si configurano quasi sempre come azioni puntuali, non in grado di avere ripercussioni territoriali di più ampio respiro, né di generare effetti/processi dal punto di vista sociale, culturale, economico, e spesso senza riuscire ad innescare meccanismi di riqualificazione fisico/ambientale nelle aree circostanti. Attraverso strumenti urbanistici (quali i Programmi complessi) si erano svolti in quegli anni i primi tentativi di riconversione di siti industriali, spesso in deroga ai piani regolatori generali; queste operazioni presentavano sia poca coerenza tra soluzione urbanistica e qualità dell'intervento progettuale, sia uno scarso controllo da parte dei soggetti pubblici e soprattutto limitate prospettive strategiche. Nei casi in cui i proprietari (che fossero Enti Pubblici o Privati) di queste aree dismesse e abbandonate si erano affidati a concorsi internazionali di idee, hanno in qualche modo garantito un fermento culturale che ha stabilito una molteplicità di idee e di una certa qualità. Ciò nonostante, per quanto lenti a partire, i processi di riqualificazione delle aree dismesse in Italia si distinguono dalle esperienze di alcuni contesti europei per una maggiore attenzione alla identità storico/produttiva del luogo, recuperando una grossa fetta del patrimonio dismesso esistente e ricorrendo più sporadicamente alla *costruzione ex-novo*.

Per assecondare la volontà di mantenere una forte identità del luogo, in molti interventi di riqualificazione italiani si vede la nascita di vere e proprie cittadelle funzionalmente molto diverse dal passato, ma pur sempre veri e propri poli culturali, universitari o giudiziari, imprenditoriali, commerciali o produttivi (generalmente riferiti ad una produzione di tipo immateriale).

Solo a titolo esemplificativo e non esaustivo, tra le varie esperienze di riqualificazioni legate alla cultura si ricordano alcuni casi. Il *polo culturale di Bologna* nell'area delle precedenti attività di manifattura tabacchi, macello, forno per il pane e magazzini, con un forte e attento recupero delle preesistenze. A *Napoli la Città della Scienza* nella ex Federconsorzi, con una notevole attenzione alla passata identità industriale. Nei due casi di *Milano-Bicocca* e *Milano-Bovisa* viene riconosciuto un forte ruolo all'Università quale committente degli interventi. Anche a Torino l'università degli studi decide di localizzare il nuovo *Camplus Einaudi* nella ex area Italgas. Si citano inoltre casi di realizzazione di parchi tecnologici e centri di innovazione imprenditoriale, con operazioni che vanno dal semplice adeguamento funzionale alla vera e propria tabula rasa. L'*ex cotonificio Pirelli a Rovereto*, con un forte rispetto delle preesistenze. Il parco scientifico-tecnologico di Vega a Marghera, definito "*Venice Gate*", fondato dai due atenei veneziani. L'incubatore di impresa ed altre funzioni terziarie legate alle tecnologie multimediali e digitali di Sesto San Giovanni. L'*Environment Park - Parco Scientifico Tecnologico Per L'Ambiente* - di Torino nell'area delle ex ferriere Fiat. Occorre partire dalla convinzione che il fenomeno della dismissione, nella sua complessità, non può essere affrontato con metodi "settoriali" ma esige l'innovazione di aspetti sostanziali e procedurali del modello di costruzione delle scelte urbanistiche. Questo significa che gli esiti della ritrazione funzionale nelle aree industriali non vanno affrontati solo attraverso politiche di ristrutturazione del settore economico e produttivo, e neppure che gli interventi di riuso possano riguardare solo aspetti puntuali, legati alla trasformazione fisica dei corpi edilizi interessati. Vuol dire invece che il controllo del fenomeno riguardi *in toto* la città ed il territorio, nella transizione dei mutamenti urbani verso un principio estensivo di riqualificazione delle strutture esistenti.

2.3.1. Napoli, La *Città della Scienza a Bagnoli*

Le trasformazioni e la riqualificazione delle aree industriali del Comune di Napoli costituiscono le *linee guida* dell'ampio processo di revisione del Piano Regolatore Generale della città, in atto a partire dalla gestione urbanistica di Vezio De Lucia⁸⁰ nel primo quadriennio di amministrazione Comunale guidata dal Sindaco Bassolino. Le ampie aree industriali dismesse della Città di Napoli erano assoggettate agli indirizzi del *Patto Territoriale dei Campi Flegrei* sul recupero ed il riuso delle aree dismesse, indirizzi che illustravano la trasformazione di un ampio territorio collegato a Napoli.



Fig 53 Vista dell'area (FONTE: Sito Ufficiale DATABENC)

⁸⁰ Laureato in architettura a Napoli nel 1963. Funzionario del ministero dei Lavori pubblici, dal 1986 direttore generale del Coordinamento territoriale e membro del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Rimosso dall'incarico nel 1990, insieme al presidente Giuseppe D'amore. Dal 1993 al 1997 assessore all'Urbanistica del comune di Napoli (prima amministrazione Bassolino).

La variante per la zona occidentale di Napoli (che comprende l'ambito di Bagnoli con l'area industriale dismessa dell'Italsider) interessa una superficie di circa 1300 ettari, che abbraccia gran parte della periferia ovest della città. All'interno di questo complesso sistema territoriale, le aree dismesse, che rappresentano una porzione cospicua di circa 330 ettari, hanno una posizione di assoluto pregio per la cornice paesistica che li circonda: la piana di Coroglio affacciata sul Golfo di Pozzuoli tra il bordo collinare di Posillipo ed il tessuto urbano novecentesco di Bagnoli. L'obiettivo strategico che delineava l'azione di piano era la realizzazione di una "città verde"⁸¹, attraverso un percorso di rinaturalizzazione del comparto industriale, sostituendo le strutture inquinanti, costituite da ciminiere, laminatoi e capannoni, con un grande parco cittadino che raggiunge il mare, dove era prevista la realizzazione di una spiaggia riaperta alla balneazione. La volontà era quella di riportare lo stato dei luoghi indietro nel tempo, cancellando l'espansione industriale incominciata nel 1853 con la costruzione dello stabilimento chimico di Ernesto Lefreve⁸² e dilagata dal 1905 con l'edificazione del primo insediamento Ilva.⁸³ La soluzione intrapresa della "tabula rasa" era un segnale molto forte che la Municipalità intendeva lanciare ai cittadini, rompendo ogni tipo di compromesso con il passato e dando alla città un'immagine di sé stessa completamente nuova e "pulita". In fase di approvazione delle varie varianti, tale carattere intransigente venne via via smussato e prevalse sempre più la volontà di conservare parte dei numerosi edifici industriali a testimonianza di un passato piuttosto importante, caratteristico di quel luogo.



Figura 54 Vista della ex Officina Meccanica (FONTE: Sito Ufficiale DATABENC)

⁸¹ "A Bagnoli è nata la Napoli del XX secolo, la città delle ciminiere (...), nascerà la Napoli del XXI secolo, metropoli verde a bassa densità, capitale mediterranea di sapere e di *loisir*"; V. De Lucia, Napoli. Cronache urbanistiche 1994-1997, Baladini & Castoldi, Milano, 1998.

⁸² Gli stabilimenti del Lefreve erano cartiere che producevano carta bianca e colorata, da scrivere e da stampa e carta per parati.

⁸³ L'Ilva si occupa prevalentemente della produzione e trasformazione dell'acciaio.



Fig 55 Vista della ex Acciaieria (FONTE: Sito Ufficiale DATABENC)

La scelta di conservare e bonificare il comparto fece sì che venissero affermati e valorizzati i valori ambientali, tanto che la volontà di creare un intervento che fosse sostenibile divenne l'asse portante delle intere scelte progettuali.

“(...) Una preposizione largamente condivisa in città, ma con una finalità che deve essere precisata attraverso scelte localizzative e morfologiche, proprie del progetto urbano, inteso come strumento in grado di dare forma alle decisioni, carattere alla trasformazione, riferimenti al mercato.”⁸⁴

La scelta di non avere un modello di riferimento

“(...) non appare tanto quanto un orientamento ispirato ad un modello incrementale, quanto come la semplice volontà di rimandare il manifestarsi di conflitti per governare politicamente la situazione.”⁸⁵

⁸⁴ M. RUSSO, *La dismissione produttiva nell'area metropolitana di Napoli: strategie di recupero e prospettive attuative*, in Dansero E., Gaimo C., Spaziantè A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea Editrice, Calenzano, 2001

⁸⁵ *Ibidem*

Le discrepanze tra la pianificazione e l'attuazione si verificarono proprio in merito all'assenza di un *programma* capace di definire la valutazione economica del progetto, la sua fattibilità e la sostenibilità in merito a tutte le trasformazioni.

*"(...) Le principali unità funzionali hanno bisogno di una scelta localizzativa iniziale e l'assetto insediativo di indicazioni morfologiche (possibili solo attraverso le esplorazioni progettuali di concorsi internazionali, consultazioni, seminari), senza averle risulta difficile visualizzare la forma delle trasformazioni. Il coinvolgimento dei diversi attori della trasformazione innesca processi partenariali e mantiene la dimensione strategica del piano sempre al centro dell'attenzione."*⁸⁶

Solo nel 1993 si avviarono i primi passi concreti per la realizzazione della nuova Bagnoli. La *Fondazione IDIS*⁸⁷ ottiene il permesso per l'acquisizione dei vecchi fabbricati della Federconsorzi con l'intenzione di riqualificare i corpi di fabbrica trasformandoli nella Città della Scienza.

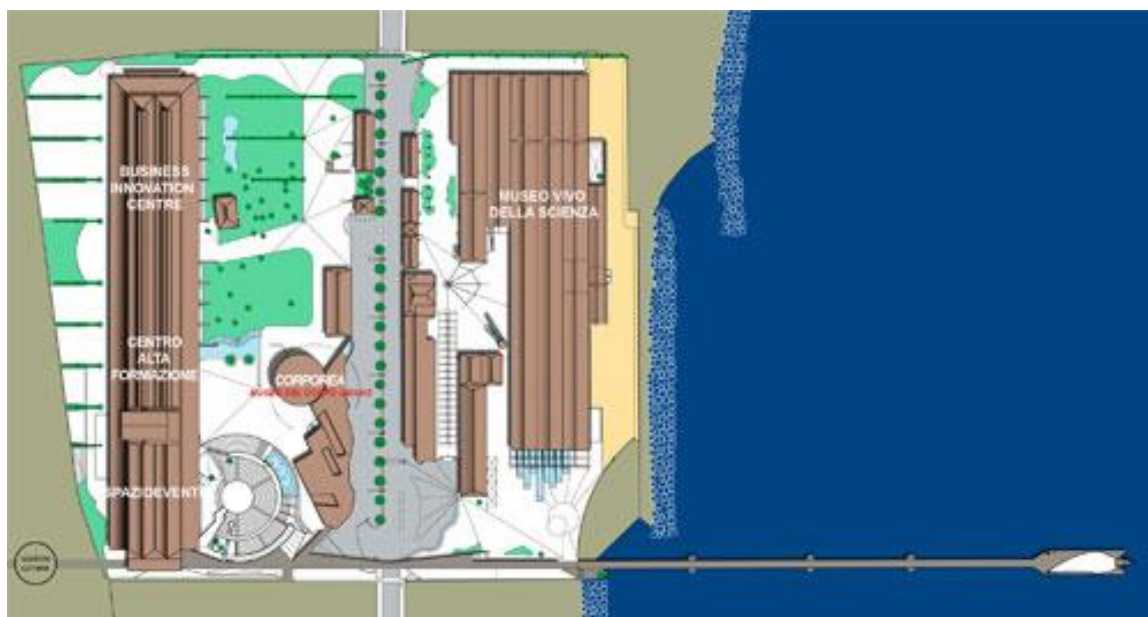


Fig 56 Master plan della Città della Scienza (FONTE: Sito Ufficiale Pica Ciamarra Associati)

⁸⁶ Ibidem

⁸⁷ Una ONLUS di divulgazione



Fig 57 Vista dell'area della Città della Scienza completata (FONTE: Sito Ufficiale Pica Ciamarra Associati)

Parte delle opere furono concluse già nel 1996 e l'apertura dell'intero lotto era prevista nel 2009. Questa parte di intervento ha dimostrato la reale possibilità della riqualificazione industriale, con nuove destinazioni d'uso, costi ridotti e una massimizzazione di guadagno sia economico che di immagine. Nel 2001, poiché le opere di bonifica non stavano dando i risultati stabiliti, il Comune acquistò gli spazi dell'area *ex Italsider* ed *ex Eternit*. Diventato proprietario degli spazi su cui doveva sorgere la *Bagnoli Futura*, il Comune di Napoli diede il via alle operazioni per la nascita della *Società di trasformazione urbana (STU)* prevista dal *PUE Bagnoli-Coroglio*⁸⁸, controllata interamente da soggetti pubblici e con capitali comunali, provinciali e regionali. La nuova società di trasformazione urbana denominata "*Bagnoli Futura s.p.a.*", assunse l'incarico di portare a termine la bonifica dei suoli.

⁸⁸ Piano Urbanistico Esecutivo

Il Progetto di Bagnoli prevedeva quindi un enorme polmone verde diviso in quattro lotti da realizzare in tempi diversi, fruibili indipendentemente. Nel 2008 il progetto definitivo per il primo lotto viene approvato e iniziano le procedure amministrative per avviare i lavori di realizzazione.



Fig 58 Master plan parco dello Sport (FONTE: Sito Ufficiale Pica Ciamarra Associati)

Il progetto del parco comprende tre chilometri e mezzo di viali alberati, cinque ettari di prati, cinque di laghi artificiali, un'area giochi per bambini, un roseto di tre ettari e diversi giardini tematici. Molti sono gli edifici industriali che vengono riadattati a nuovi usi: l'Impianto di Trattamento Acque del treno di laminazione diventa l'*Acquario tematico*; l'Officina meccanica la sede dei *Napoli Studios*; l'Altoforno e la Batteria Cowpers vengono trasformati nel *Museo della Civiltà e del Lavoro*, che prevede un percorso archeologico-didattico interno e l'archivio dell'ex Italsider. E ancora, la Centrale termoelettrica diventa la centrale per la produzione di energia e il Capannone Morgan ospita l'*ombracolo fotovoltaico*, un innovativo edificio ricoperto di pannelli solari per la produzione di energia pulita. Infine l'Acciaieria diventa la *Città della Musica*, che comprende un'arena all'aperto e due grandi sale, una da 5.000 ("Steelmusic") e l'altra da 2.000 posti ("Newmusic").

Nel gennaio 2007 viene aperto il cantiere della *Porta del Parco*, il Centro multifunzionale per i servizi e il turismo, che costituisce l'ingresso ideale alla nuova Bagnoli. In corso d'opera, il progetto subisce una variante dovuta alla nuova legislazione sul risparmio energetico e la struttura è ridisegnata dall'architetto Silvio D'Ascia. I lavori, completati nel 2009, non coincidono però con l'apertura al pubblico: nonostante la gara per l'affidamento dei servizi venga espletata, concedendo al consorzio delle *Terme di Agnano* la realizzazione degli spazi termali, alla prima inaugurazione "ristretta" del 2010 non segue l'apertura definitiva.



Fig 59 La Porta del Parco (FONTE: Sito ufficiale Fondazione Promozione Acciaio)

Inoltre, il polo congressuale si rivela inadeguato rispetto a quello limitrofo di Città della Scienza e produce un surplus di offerta rispetto alla domanda reale. A questo si aggiunge il mancato completamento dell'infrastruttura viaria retrostante, che impedisce la regolare fruizione della struttura. Nel luglio 2012 la *Porta del Parco* viene di nuovo inaugurata, questa volta dal sindaco Luigi de Magistris, con il completamento della strada che permette l'accesso al parcheggio di 600 posti e alla caffetteria, ma senza le strutture della SPA. Nel corso del 2013 il progetto Bagnoli Futura subisce una grave crisi. Il 4 marzo 2013 un incendio doloso, di cui restano ignoti gli autori, distrusse la Città della Scienza, facendo letteralmente terra bruciata nell'area. I padiglioni di metà Ottocento vennero danneggiati in modo irreparabile, cancellando una parte delle testimonianze legate alle funzioni originarie di quegli stessi corpi di fabbrica.

Negli stessi mesi la struttura dell'Acquario tematico fu oggetto di una serie di raid vandalici che distrussero e sottrassero tutte le attrezzature necessarie all'apertura dell'edificio. Anche il cantiere del Parco dello Sport subì la stessa sorte.



Fig 60 L'incendio doloso alla Città della Scienza (FONTE: Sito ufficiale del Corriere del Mezzogiorno)

Il colpo definitivo al progetto Bagnoli Futura avvenne nell' aprile 2013. Le aree dell'ex Italsider e dell'ex Eternit di Bagnoli vennero sequestrate dai carabinieri nell'ambito di un'indagine della Procura di Napoli che ipotizza una situazione di disastro ambientale. Tra gli iscritti nel registro degli indagati vi furono 21 ex dirigenti di vari enti locali e della società Bagnoli Futura. Vennero sequestrati non solo tutti i cantieri, ma anche il Pontile nord e la *Porta del Parco*, che alcuni mesi dopo furono solo parzialmente riaperti. Nel luglio del 2015 si è svolta la presentazione del progetto vincitore del concorso per il nuovo *Science Centre* di Città della Scienza. Il costo stimato era di 50 milioni di euro, 33 dei quali stanziati dal governo, con parte dei fondi raccolti dalla *Fondazione IDIS* che gestisce il polo scientifico. Ad oggi sono in atto le trattative da parte dello stato per definire una linea strategica che possa portare alla completa bonifica e alla fine dei lavori di Bagnoli. Il tavolo delle trattative vede coinvolti anche i rappresentanti dei Ministeri di Ambiente, Infrastrutture e Sviluppo economico. Entro la fine di marzo 2016 avrebbe dovuto essere redatto un piano di bonifica e di valorizzazione dell'area di Bagnoli, ma per il momento nessuna decisione è stata ancora presa in merito al destino di quest'area.

2.3.2 Rovereto, *Green Innovation factory*

Verso la metà dell'Ottocento ai confini di Rovereto, nasceva⁸⁹ la Manifattura Tabacchi di Borgo Sacco, voluta per affrontare il declino della lavorazione della seta e dei trasporti fluviali in Vallagarina. La nascita della Manifattura era il segno della capacità di intervento del potere pubblico, che in questo modo si era fatto carico della difficoltà economica e sociale provocate dalla crisi di quegli anni, nelle aree periferiche dell'impero austriaco. La storia che racconta la costruzione della Manifattura Tabacchi è quella della trasformazione di una società che da rurale diventa industriale. Le campagne vengono rimodernizzate, si cerca di riconvertire il flusso dell'emigrazione, si introducono nuove tecnologie nei processi produttivi, e nonostante le vicissitudini, si continua⁹⁰ a produrre fino ai giorni nostri. Il destino della maggior parte delle Manifatture Tabacchi è stato quello di riconvertirsi come sede museale o universitaria, come poli espositivi o residenziali. La volontà controcorrente del Comune di Rovereto ha fatto invece sì che venisse alla luce il *“Progetto manifattura”*.

*“(…) Nato per iniziativa della Provincia autonoma di Trento, ma sostenuto dalla volontà corale di non arrendersi all'evidenza, il “Progetto manifattura” ha visto uniti il Comune di Rovereto e le associazioni economiche, le istituzioni di ricerca e la pubblica opinione, gli enti formativi e gli ordini professionali nel non dare per scontato che un luogo destinato per così lungo tempo al lavoro e alla produzione dovesse rinunciare alla sua identità di “Manifattura”.*⁹¹

⁸⁹ Il 20 marzo del 1851 fu sottoscritta la convenzione tra il Regio Ministero delle Finanze austriaco ed il Comune di Sacco, nella persona del podestà Antonio Gasperini.

⁹⁰ Centocinquant'anni di radicali cambiamenti, con due guerre mondiali, il passaggio dall'Austria all'Italia, l'avvicinarsi di regimi politici, una successione di rivoluzioni industriali.

⁹¹ ARUP + KANSO + KCAA / CRA, PROGETTO MANIFATTURA, GREEN INNOVATION FACTORY, Rovereto, 2010, p.10

La volontà di trasformare il modo di fare impresa, all'interno di un fabbricato che era già impresa, è stata alla base della progettazione e della trasformazione degli spazi, che non hanno quindi cambiato la destinazione d'uso intrinseca dell'area. L'intenzione è stata quella di inserire competenze autonome dedicate alla sperimentazione, alla progettazione, al design e alla fabbricazione stessa del prodotto finale, il tutto mirato alla massimizzazione della tecnologia, della sostenibilità ambientale e dell'innovazione. L'impegno di sviluppare un ecosistema di aziende diverse, riunite sotto lo stesso tetto, permette l'interazione tra le stesse creandone quasi una aggregazione di fatto; di conseguenza, la rinascita della Manifattura è data non dalla singola impresa, ma dalla totalità delle stesse.



Fig 61 Contesto urbanistico
(FONTE: ARUP + KANSO + KKAA / CRA, PROGETTO MANIFATTURA, GREEN INNOVATION FACTORY, Rovereto, 2010)

In sostanza, il concetto di “open” è l’archetipo al quale si ispira il progetto.

“(…) Questo è stato il compito assegnato al gruppo di progettazione che ha lavorato al progetto di massima. Kengo Kuma and associates, Carlo Ratti Associati, Arup, Kanso: un team internazionale, con una straordinaria sintonia rispetto agli obiettivi del progetto, e con capacità che spaziano dall’analisi economica e aziendale e dalla progettazione di soluzioni tecnologiche e sistemi energetici, sino alla progettazione urbanistica ed architettonica ispirata a standard avanzati di sostenibilità”⁹².

Il masterplan della nuova manifattura è stato elaborato tra l’autunno del 2009 e la primavera del 2010. In questo periodo i progettisti e la società “*Manifattura domani*” hanno seguito un percorso partecipativo, in continuo dialogo con i futuri fruitori del progetto. Con la Provincia Autonoma di Trento è stato inoltre definito il piano di investimenti pubblici, necessario al recupero e alla messa in esercizio del sito. La proposta di progetto prevede, oltre un programma funzionale, anche una dimensione architettonica che si integri correttamente con l’idea di eco-parco produttivo specializzato. Progetto che sarà attuato sia con l’interazione tra area urbana e area verde, che con l’utilizzo di tecnologie e materiali costruttivi sostenibili nella realizzazione degli stessi interventi.

Il primo step ha compreso la demolizione dei capannoni costruiti negli anni ’60 e ’70, a favore della realizzazione di un parco verde. Parallelamente sono stati restaurati gli edifici della Manifattura storica e l’edificio delle Zigherane, e creati servizi per il tempo libero lungo il confine sud verso il torrente Leno. Nel 2014 inizia l’allargamento alle grandi imprese, che sancisce definitivamente il successo dell’hub e crea un ecosistema dove le start-up possono collaborare con le grandi imprese.

“(…)Il 22 dicembre 2015, il vicepresidente della Provincia autonoma di Trento, Alessandro Olivi, i rappresentanti di Tre & Partners e Margherita hanno sottoscritto un accordo: i gruppi industriali ristruttureranno a proprie spese una porzione al piano terra dello storico “Edificio delle Zigherane”, dove troveranno spazio entro giugno 2016 le

⁹² ARUP + KANSO + KCAA / CRA, PROGETTO MANIFATTURA, GREEN INNOVATION FACTORY, Rovereto, 2010, p.11

attività aziendali delle società. Presso Progetto Manifattura verrà inoltre installata una centrale di telecontrollo dalla quale verranno gestiti in remoto gli oltre 400 megawatt localizzati in diversi impianti alimentati da fonti rinnovabili – solare, eolico ed idroelettrico - che si trovano dislocati sull'intero territorio italiano.”⁹³

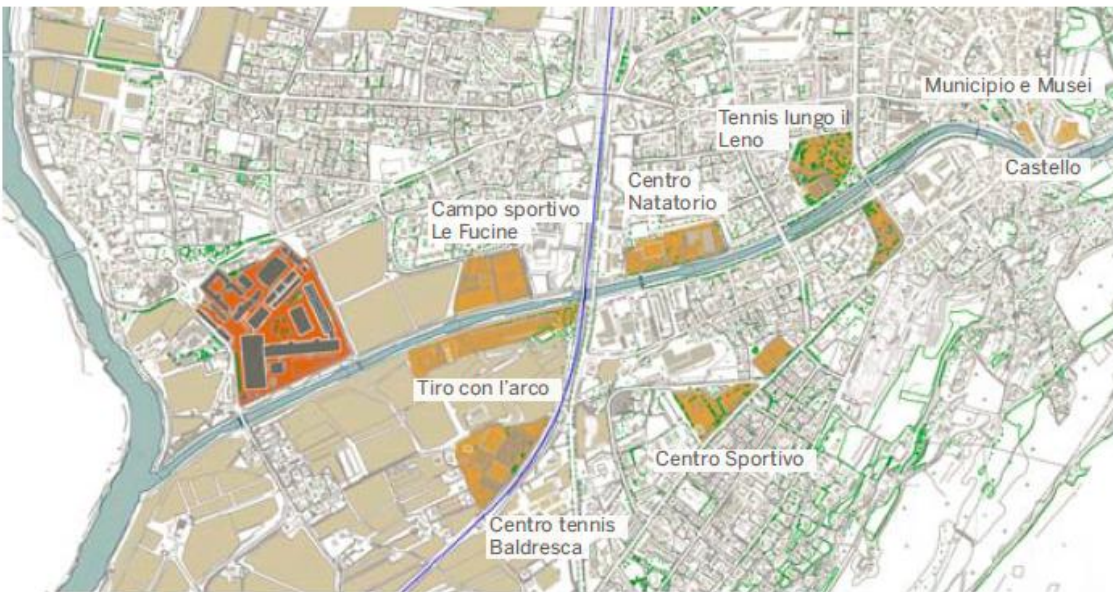


Fig 62 Principi Progettuali (FONTE: ARUP + KANSO + KKA / CRA, PROGETTO MANIFATTURA, GREEN INNOVATION FACTORY, Rovereto, 2010)

⁹³<http://www.progettomanifattura.it/sites/>

2.3.3 Terni, *Ex stabilimento chimico SIRI*

L'area si trova a est del centro storico della città di Terni, tra il fiume Nera e il moderno tracciato della via Flaminia. Il sito, di forma trapezoidale, è delimitato dalla viabilità di scorrimento urbano: a nord da Via Gramsci, principale asse di penetrazione alla città, a sud-est da Via Flaminia, a Sud-ovest da via Giandimartalo da Vitalone, a nord-ovest da Viale Campofregoso, che costeggia il fiume Nera, attraversato da due ponti in corrispondenza della prosecuzione delle Vie Gramsci e Giandimartalo da Vitalone. L'area fa parte della prima espansione ottocentesca fuori le mura, caratterizzata dall'insediamento di diversi opifici.



Fig 63 La ferriera papale di Terni
(FONTE:<https://umbriasud.com>)

Il primo insediamento industriale che sorge sull'area dell'ex SIRI⁹⁴ è una ferriera pontificia e al momento dell'Unità Nazionale questa è ancora la maggiore fabbrica umbra, con un'estensione di 12.000 mq e una forza lavoro di circa 200 unità. Dal 1910 lo stabilimento, composto da diversi fabbricati, magazzini, uffici, abitazioni delle maestranze e depositi di minerale, viene destinato a lavorazioni metal meccaniche e chimiche, prevalentemente a scopo bellico, che occupano. Nel 1925, sotto l'impulso di Luigi Casale⁹⁵ e dopo una serie di acquisizioni e modificazioni societarie, viene fondata la Siri (Società italiana ricerche industriali). Nel corso del secolo la Siri introduce numerose innovazioni tecnologiche ed effettua sperimentazioni a scopi bellici. A partire dagli anni Trenta si concentra sulle ricerche, abbandonando la grande produzione e l'attività prosegue fino agli anni Settanta, quando il complesso perde d'importanza e si avvia alla definitiva chiusura, decretata dal deficit di bilancio e dal fallimento del 1985.



Fig 64 Stabilimento SIRI a metà del 1900 (FONTE:<https://umbriasud.com>)

Il PRG elaborato da Mario Ridolfi⁹⁶ e approvato nel 1968 prevedeva la totale demolizione dei fabbricati industriali e la loro sostituzione con due grossi nuclei

⁹⁴ L'area è stata la prima espansione di tipo industriale oltre le mura della città e ha rappresentato il nucleo intorno al quale, nel corso dell'Ottocento, si sono insediati diversi opifici tra cui il lanificio *Gruber*, lo jutificio *Centurini*, la *Fabbrica d'Armi* e le prime acciaierie. Cfr. BONDONIO A., CALLEGARI G., FRANCO C. E GIBELLO L. Op Cit.

⁹⁵ Fu un chimico industriale di fama internazionale che definì il processo di sintesi dell'ammoniaca.

⁹⁶ Architetto italiano

residenziali a torre, circondati da aree verdi attrezzate, a causa del sovradimensionamento delle previsioni di incremento demografico, nel 1977 venne avviata una revisione del PRG, che ha previsto il riutilizzo, secondo destinazioni a servizi, di quelle preesistenze nel frattempo sottoposte a vincolo, oltre ad una sensibile riduzione delle volumetrie consentite. Ne è conseguita una variante generale al PRG, adottata nel 1994-1995 e approvata nel 1997, che ha interessato le aree centrali e ha previsto dei Programmi Complessi.⁹⁷ Contestualmente all'approvazione di tale variante era stato predisposto un PRU⁹⁸ che fungeva da progetto pilota comunale. Successivamente, sono stati redatti e approvati: nel 1999 un Programma urbano complesso e nel 2000-2002 un piano di recupero di iniziativa mista. La proprietà dell'area, dopo essere passata ad un gruppo di imprenditori edili locali in seguito alla liquidazione fallimentare, venne rilevata nel 2001-2002 dal Comune per quanto concerne la quasi totalità dell'ex opificio; mentre le aree libere passarono ad altri privati, i promotori del piano di recupero di iniziativa mista approvato nel 2000. I Fondi pubblici erano di provenienza comunale, regionale, del Ministero dei lavori pubblici e di un programma straordinario legato agli eventi sismici del 1997.



Fig. 65
Immagini delle preesistenze prima dell'inizio dell'intervento di riqualificazione (FONTE: Sito ufficiale CAOS museum)

⁹⁷ In merito ai Programmi Complessi si rimanda al par. 3.4

⁹⁸ Programma di Recupero Urbano



Fig 66 Immagini delle preesistenze prima dell'inizio dell'intervento di riqualificazione (FONTE:Sito ufficiale CAOS museum)



Fig 67 Immagini dopo l'intervento di riqualificazione (FONTE:Sito ufficiale CAOS museum)



Fig 68 Immagini dopo l'intervento di riqualificazione (FONTE:Sito ufficiale CAOS museum)

L'intervento ha previsto un complesso polifunzionale composto da un polo di servizi destinati alla cultura e al tempo libero, completato da funzioni residenziali, commerciali e terziarie. L'obiettivo fu quello di realizzare una nuova centralità urbana, strettamente integrata al centro storico e caratterizzata dalla conservazione della memoria industriale. Vennero quindi riutilizzate le aree dismesse dislocate a est del nucleo antico, inserendovi funzioni urbane attrattive: il polo culturale nell'ex Siri, il polo sociale nell'ex lanificio Gruber e quello multimediale nelle ex officine Bosco. Lo schema planimetrico conserva il viale di accesso e lo slargo centrale del sistema insediativo originario. Unitamente alla conservazione di alcuni elementi infrastrutturali, come le opere di presa d'acqua per le centrali elettriche, la totalità degli edifici preesistenti è riutilizzata per ospitare servizi culturali e per il tempo libero, mentre nei primi piani del corpo perimetrale in linea è stata ripristinata la funzione abitativa. Il complesso degli edifici recuperati si propone come cerniera tra due nuove edificazioni: una residenziale lineare, con due maniche che rimarkano l'angolo a nord del lotto; l'altra commerciale, costituita da una grossa piastra sul lato occidentale del lotto, caratterizzata da un fronte absidale in corrispondenza della rotatoria sulla Via Flaminia.

Su indicazione della Soprintendenza per i Beni Architettonici verso il fronte strada la sagoma riprende il tracciato degli edifici da tempo demoliti. L'ex mulino è stato sostituito da un volume destinato al terziario, gli edifici dismessi a sud-est da volumi residenziali. La viabilità perimetrale non ha subito modifiche rilevanti, mentre all'interno dell'area i percorsi sono esclusivamente pedonali. Il percorso principale è costituito dal viale di accesso dell'ex portineria che attraversa l'intero lotto. Le autorimesse private sono interrate su due livelli in corrispondenza degli edifici residenziali; i parcheggi pubblici sono in parte interrati e in parte in superficie lungo via Gramsci. Quasi tutti i corpi fabbrica di archeologia industriale sono stati convertiti nel centro culturale CAOS,⁹⁹ un intero ambito di circa 6000 metri quadrati dedicato quasi esclusivamente a servizi per la cultura ed il tempo libero, trasformando il grande cortile della fabbrica in piazza urbana. Proprio al fine di tutelare e tramandare le preesistenze architettoniche:

“(...) che costituiscono «una suggestiva testimonianza del primo insediamento industriale extramoenia di Terni»¹⁰⁰, si è deciso di operare un intervento di restauro prevalentemente conservativo, volto al recupero sia formale sia funzionale non solo degli organismi edilizi originari (che versano in uno stato di avanzato degrado) ma anche delle residue attrezzature industriali (come il carroponete metallico dell'ex capannone metanolo), prevedendo tuttavia l'inserimento di elementi “altri” (quali varchi o gallerie trasversali di collegamento tra i vari corpi o soppalchi e relativi collegamenti verticali o lucernai) necessari ai fini dell'adeguamento delle preesistenze alle nuove funzioni (diverse da quelle industriali), ma tali da non stravolgere le caratteristiche formali, materiali e strutturali originarie o alterarne le volumetrie esterne. Infine l'insediamento del Centro Culturale CAOS nell'area dismessa dell'ex SIRI ha permesso di completare «la realizzazione di un percorso culturale che si sviluppa dal centro storico scendendo verso il fiume», attraverso «luoghi fertili per lo sviluppo culturale», e che costituisce per Terni «la spina dorsale della nuova città creativa.»¹⁰¹

⁹⁹ Centro Arti Opificio Siri

¹⁰⁰ A.TARQUINI (a cura di), *Terni, I programmi urbani complessi*, Comune di Terni, 2002

¹⁰¹ C.SPOSITO, *Sul recupero delle aree industriali (op.cit.)*

2.3.4 Trento, *Ex stabilimento pneumatici Michelin*

L'area dell'ex stabilimento Michelin si trova sulla piana che si estende lungo la sponda occidentale del fiume Adige in posizione strategica tra la linea ferroviaria e l'autostrada Modena-Brennero, che collega la regione e l'Italia con L'Austria. Il sito, di forma rettangolare, è delimitato a nord dalla sede trentina del MART¹⁰², a est dalla ferrovia, a sud da via Montebaldo, a ovest da via Roberto da Sanseverino, parallela al canale artificiale dell'Adigetto. Le aree circostanti sono caratterizzate: a nord da un tessuto residenziale a media densità, edificato nella seconda metà del Novecento e dalla presenza dello stadio Briamasco; a est dal tessuto compatto della città ottocentesca, prolungamento della trama urbana del centro storico; a sud e sull'altra sponda dell'Adige da una serie di funzioni miste, residenziali e di servizio, tra cui spicca la vasta area delle caserme militari.

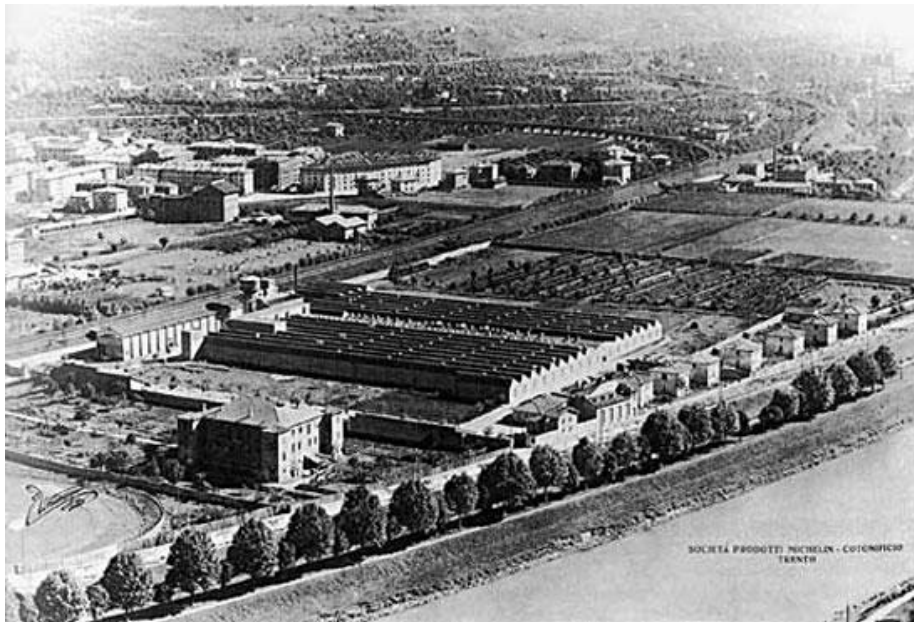


Fig 69 Cartolina del 1927 (FONTE: <http://godsavescities.weebly.com>)

¹⁰² Museo d'arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto, ospitato nel cinquecentesco palazzo delle Albere.

Nel 1926 la Michelin costruisce sull'area una nuova unità produttiva denominata *Servizio Filatura*, destinata alla fabbricazione di filati di cotone per la confezione delle coperture. Era in questo stabilimento che venivano realizzati i nuovi pneumatici prodotti con strati di fili paralleli, anziché con tele di gomma intrecciate. La scelta di ubicare una filiale dello stabilimento in questo territorio era legata agli indirizzi di politica industriale del Governo italiano, tesi a favorire gli insediamenti nelle provincie da poco annesse al Regno d'Italia. La presenza di tale attività si riconosce come uno dei segni della transizione, a livello regionale, da un sistema economico prevalentemente agricolo a uno industriale. Nello stabilimento, nel 1930 cominciò l'attività produttiva e nel 1934 venne inaugurato l'edificio destinato a mensa operai e pensionato femminile. Venne così liberato il *palazzo delle Albere*, precedentemente utilizzato a tale scopo. Nel 1940 lo stabilimento fu sottoposto a sequestro governativo, revocato poi nel 1946. Durante la guerra la sala filatura venne gravemente danneggiata dai bombardamenti. Nel 1957, con l'introduzione del pneumatico radiale brevettato nel 1946, iniziò l'attività di trafilatura e cordatura dell'acciaio. Nello stesso anno l'azienda aprì la sala cinema-teatro, uno spazio ricreativo che diventò ben presto luogo di incontro per l'intera città. La fase di massimo sviluppo dell'insediamento si registrò fra il 1963 e il 1966, con la realizzazione del nuovo reparto di trafilatura.

La conseguente crescita del numero degli operai, raggiungendo le 1.500 unità, portò a un incremento della popolazione cittadina di circa 5.000 abitanti. Dagli anni Settanta iniziò un processo di lento ridimensionamento del polo produttivo, dovuto al mutamento delle strategie della casa madre, che decise la costruzione di un nuovo stabilimento per la fabbricazione del cavo d'acciaio a Fossano, in Piemonte. Nel decennio successivo si accentuò la tendenza al ridimensionamento e avanzarono le prime ipotesi di chiusura, avvenuta poi nel 1997 in seguito all'apertura di un nuovo stabilimento a Spini di Gardolo, alla periferia nord della città, caratterizzato da dimensioni più contenute e da un alto contenuto tecnologico. Il complesso industriale si componeva principalmente di due parti. Il fabbricato originario, situato a nord, con copertura a shed e una struttura principale in pilastri di cemento armato e tamponamenti in muratura. A Sud, due capannoni realizzati in fasi successive: quello all'estremità del lotto, con struttura interamente in acciaio, tamponamenti in

calcestruzzo e copertura a shed, risale alla metà degli anni Sessanta; l'altro, completamente in cemento armato e copertura a shed, è di fine anni Cinquanta. Verso via Sanseverino, lungo il limite nord e il rilevato ferroviario, si trovano altri edifici principalmente di tipo accessorio (depositi, rimesse, officine) e di uso civile. Oltre a quelli destinati all'amministrazione, all'abitazione del custode e di alcuni dipendenti, va infine ricordato il gruppo di fabbricati destinati ai servizi collettivi aziendali: mensa, sala del teatro, infermeria, sede del gruppo sportivo e campo da tennis. Nel 1997 la chiusura della fabbrica innesca l'ipotesi di una grande trasformazione, scandita da un intenso dibattito attraverso conferenze e mostre promosse dal Comune. La riqualificazione dell'area Michelin rientra nel PRUSST presentato dalla Provincia nel 1999 ed approvato l'anno successivo dal Ministero dei Lavori Pubblici, e l'operazione rappresentava una delle azioni-bandiera del *"Piano strategico della città di Trento 2001-2010"*. Il disegno di riconversione dell'area ex industriale Michelin costituiva inoltre uno dei passaggi emblematici della variante al PRG del 2001, che individuava nella città di Trento tre zone C5 *"soggette ad interventi di riqualificazione urbana"* (l'area "ex Michelin" corrisponde alla zona C5-A).¹⁰³



Fig 70 Lo stabilimento nel 2000 (FONTE: <http://godsavescities.weebly.com>)

¹⁰³ PRG Comune di Trento

Nel 2000 l'area viene acquistata dalla società a capitale pubblico-privato *Iniziativa Urbane Spa*,¹⁰⁴ che nel 2001 bandisce un concorso di idee per la riqualificazione dell'area, aperto a progettisti locali, e nel 2002 affida l'incarico di elaborare un progetto per un insediamento a funzioni miste allo studio Renzo Piano Building Workshop. Ciò avviene in ossequio al cambio di destinazione d'uso definito dalla variante del PRG, redatta nel frattempo con la consulenza di Joan Busquets¹⁰⁵ e approvata nell'ottobre 2003. Dallo studio deriva, su richiesta del Comune, la redazione di un piano guida da far precedere al piano di lottizzazione e al progetto finale. Il piano, approvato nel marzo 2004, è assimilabile a un piano di zonizzazione e riguarda un'area più vasta, allargata ad altri due sub ambiti: *Ferrovie Rfi e Enel più Manifattura Tabacchi* e aree private. Alla fine del 2005 è stata sottoscritta la convenzione di lottizzazione relativa alla zona C5-A "area ex Michelin" tra il Comune di Trento e Iniziative Urbane S.p.A. Dopo numerosi atti amministrativi e una prima variante urbanistica, nel settembre del 2011 il Consiglio Comunale ha approvato la seconda variante al piano di lottizzazione area "Ex Michelin"¹⁰⁶ e lo schema di atto aggiuntivo alla convenzione di lottizzazione. Va precisato inoltre che il *Piano Guida urbanistico* relativo alle suddette tre zone C5 (A, B e C), approvato dal Comune di Trento nel 2004, prevedeva una serie di interventi, a carico dell'amministrazione, non compresi nel comparto ex Michelin, ma fondamentali in un disegno più complessivo di riqualificazione urbana e funzionamento del quartiere.



Fig 71 Master plan dell'intera area interessata dall'intervento (FONTE: Sito ufficiale RPBW)

¹⁰⁴ Società composta in quota maggioritaria da società locali del settore bancario e assicurativo.

¹⁰⁵ Architetto e Urbanista spagnolo

¹⁰⁶ Delibera del Comune di Trento del 14 settembre 2011

Il Piano Guida prevedeva la riqualificazione dell'area "ex Michelin" di Trento attraverso la demolizione degli edifici industriali dismessi, la bonifica del suolo, la realizzazione del quartiere polifunzionale e del grande parco urbano previsto nel progetto.

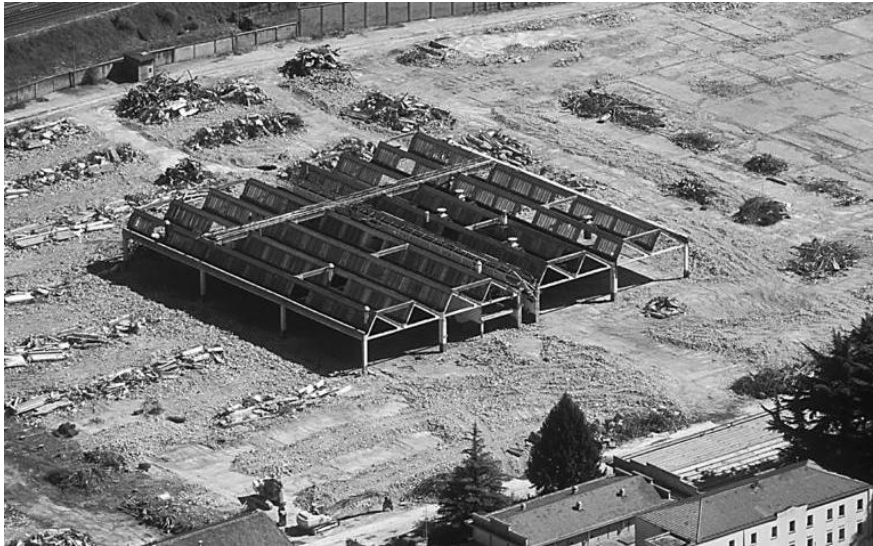


Fig 72 Lo stabilimento durante le demolizioni (FONTE: <http://www.vitatrentina.it>)

Obiettivi fondamentali del progetto erano la ricucitura con il tessuto cittadino, il recupero del rapporto con l'ambiente fluviale attraverso una sua migliore fruizione e a trasformazione dell'area, divenuta marginale, in una nuova polarità urbana. Per raggiungere tale obiettivo il progetto prevedeva di realizzare il Museo della Scienza e un Centro congressi con spazi multimediali, che avrebbe dovuto costituirsi come un punto di aggregazione socio-culturale e di interesse collettivo.



Fig 73 Vista del MUSE (FONTE: Sito ufficiale RPBW)

La società *Iniziative Urbane*, dopo aver curato la fase di progettazione e di approntamento e bonifica del suolo, ha affidato la gestione diretta dell'iniziativa immobiliare al *Fondo Clesio*.¹⁰⁷ Alla fine del 2007 l'area ex Michelin è stata apportata al Fondo Clesio, gestito dalla Castello SGR, che aveva il compito di curare tutta la fase edificatoria dell'operazione. Il Museo della Scienza e il Centro congressi è stato, successivamente alla costruzione, acquistato dalla Società Patrimonio Trentino S.p.A.¹⁰⁸ L'operazione, attuata sfruttando completamente la potenzialità edificatoria dell'area, ha consentito al Comune di realizzazione un parco pubblico di circa 5 ettari, attraversato da percorsi d'acqua, oltre a strade e piazze pubbliche.



Figg 74 e 67 Vista delle residenze (FONTE: Sito ufficiale RPBW)

¹⁰⁷ Fondo Immobiliare chiuso riservato ad investitori istituzionali

¹⁰⁸ Una società per azioni unipersonale a totale partecipazione della Provincia Autonoma di Trento, soggetta all'attività di direzione e coordinamento della medesima. La Società è stata costituita nel 2005, con legge provinciale n.1 del 10 febbraio. La sua nascita si inquadra nell'ambito dell'innovazione nelle politiche finanziarie che la Provincia Autonoma di Trento ha promosso mediante la costituzione dei cosiddetti "strumenti di sistema". Il suo scopo sociale è "l'acquisizione, la riqualificazione, la valorizzazione, la conservazione, la gestione, la manutenzione, l'alienazione e lo sviluppo dei beni, nonché dei diritti sui medesimi, della Provincia Autonoma di Trento e degli enti funzionali della Provincia Autonoma di Trento, degli enti locali, degli altri enti pubblici operanti nel territorio della Provincia Autonoma di Trento, nonché delle società a partecipazione pubblica, nel rispetto dei requisiti e delle finalità proprie dei beni pubblici oltre che delle direttive e degli indirizzi strategici stabiliti dalla Provincia Autonoma di Trento. Sito ufficiale Patrimonio Trentino S.p.A .

Il complesso Le Albere è composto da circa 350 unità abitative, uffici, un centro congressi e zone commerciali ed è caratterizzato inoltre dalla presenza del grande parco che funge da nuovo polmone verde per la città; non manca inoltre una quota di verde privato: ogni appartamento delle 18 palazzine possiede infatti un piccolo giardino o un loggiato, e per liberare il quartiere dalle automobili è stato realizzato un grande parcheggio sotterraneo, con circa 2000 posti auto, situato sotto il livello delle abitazioni. A gennaio del 2010 sono iniziate ufficialmente le vendite degli appartamenti, ma ad oggi oltre un centinaio degli appartamenti sono ancora invenduti e un altro centinaio sono da completare. Il motivo del rallentamento va riferito alla crisi subita in questi anni dal mercato immobiliare, e senza dubbio, anche all'elevato costo al mq delle abitazioni, il Museo si conferma invece il cuore pulsante de Le Albere.

Parte Terza

Torino in trasformazione. La rigenerazione urbana della città dalla seconda metà degli anni '90 al 2015

La Città di Torino tra la fine degli anni Ottanta e la metà degli anni Novanta mette in atto una serie di strategie e di processi orientati a definirne il nuovo assetto urbano: per effetto della delocalizzazione della produzione ampie aree si trovavano in stato di abbandono e la città doveva avviare processi di terziarizzazione.

Tra il 1980 e il 1995, in un periodo quindi di grande fermento politico e sociale per la città, è possibile individuare tre “momenti” specifici che sono oggetto di approfondimento e analisi in questa parte della ricerca: il primo nel 1984, con la pubblicazione del catalogo “Beni Culturali ambientali nel Comune di Torino”, il secondo nel 1989 con l’incarico da parte dell’Ufficio Urbanistica della Città per la campagna fotografica lungo il “piano del ferro” e infine, nel 1995, l’approvazione del nuovo Piano Regolatore Generale della Città.

Le premesse culturali e politiche alla base dei processi da attuarsi erano dunque di ampia veduta: la città aveva deciso di promuovere degli studi e delle ricerche allo scopo di indagare la complessità della realtà urbana in rapida e continua trasformazione.

3.1 1984. La catalogazione *“Beni Culturali ambientali nel Comune di Torino”*

Come è già stato trattato nella prima parte della presente ricerca, tra il momento del riconoscimento di un bene e l’inizio di un’azione volta alla sua tutela, e quindi alla sua eventuale conservazione, esiste una fase preliminare che, come è già stato messo in evidenza da Carla Bartolozzi,

“(è una fase) dai contorni meno definiti che appartiene tanto al momento della difesa dell’identità del bene, quanto all’avvio del processo per il suo successivo restauro e la contestuale valorizzazione.”¹

Solo attraverso la conoscenza e la consapevolezza dei valori che i beni possiedono si può correttamente procedere con la definizioni di strategie atte al recupero, alla conservazione e alla valorizzazione del Patrimonio. In questa materia, la pubblicazione del volume *Beni culturali Ambientali nel Comune di Torino* rappresenta una pietra miliare nello studio del Patrimonio della città di Torino. Il volume è un riferimento metodologico che è stato fonte di ispirazione e punto di partenza per molti altri lavori successivi rivolti allo studio e all’analisi del Patrimonio inteso come “insieme” di beni architettonici, tessuti urbani storici e sistemi territoriali.

¹ C. BARTOLOZZI, *Schedature di beni per il progetto preliminare di conservazione e valorizzazione*, in C. ROGGERO, E. DELLAPIANA, G. MONTANARI (a cura di), *Il patrimonio architettonico e ambientale: scritti per Micaela Viglino*, Celid, Torino 2007

Il lavoro è nato agli inizi degli anni Ottanta, negli stessi anni nei quali il Comune di Torino iniziava i lavori per la revisione del piano Regolatore Generale.

Per rispondere a quanto richiesto dalla Legge Urbanistica Regionale (5/12/1977 n. 56 e successive modificazioni) il Consiglio Comunale ha discusso e adottato nel 1979 la *“Delibera Programmatica”* (26/06/1979) e nel 1980 il *“Progetto Preliminare” di Piano* (21/04/1980). In vista della stesura definitiva del Piano Regolatore, per approfondire ed eventualmente correggere le scelte del *Piano Preliminare del 1980*, la Città ha deciso di promuovere degli studi e delle ulteriori ricerche concernenti la complessità della realtà urbana in rapida e continua trasformazione. Si trattava di ricerche che riguardavano molteplici settori: dalla realtà economica e sociale della città al settore del commercio, il sistema del verde, i servizi pubblici e privati, le infrastrutture viarie, i parcheggi, l'ambiente collinare, la consistenza delle abitazioni e delle industrie. È proprio in questo clima di forte collaborazione tra gli enti che negli anni 1981-1983 furono siglate tra l'Assessorato all'Urbanistica della Città di Torino e il Politecnico di Torino tre convenzioni per la ricerca sui beni culturali e ambientali presenti nel territorio comunale:

- nel 1981 *“Individuazione, classificazione e disciplina dei beni culturali ambientali nel Comune di Torino”*;
- nel 1983 *“Adeguamento e integrazioni della ricerca sui beni ambientali, culturali e architettonici”* e *“Approfondimento tematico sul «sistema storico ambientale del verde»*.

I risultati delle ricerche furono riassunti nel 1983 durante una mostra e pubblicati nel Catalogo della mostra *Beni culturali Ambientali nel Comune di Torino*.²

In seguito alla mostra e alla pubblicazione del Catalogo, nel 1984, grazie al contributo finanziario della Città di Torino e con il concorso di fondi del Ministero della Pubblica Istruzione, venne pubblicata per intero l'opera completa del lavoro di ricerca dal titolo *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*.³

² *Beni culturali Ambientali nel Comune di Torino*, Torino, Celid, 1984

³ Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Vol. 1-2, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984

Il lavoro svolto dal Dipartimento Casa-Città⁴ del Politecnico di Torino, iniziato nel 1981 e concluso nel 1984, aveva dunque lo scopo di individuare e classificare i beni culturali architettonici e ambientali presenti all'intero del territorio comunale. È interessante sottolineare quanto si legge nella presentazioni del lavoro⁵ a cura dell'allora Assessore per la Pianificazione Urbanistica, Raffaele Radicioni, che enfatizza come la revisione del piano regolatore in atto in quegli anni assegnasse al lavoro del Dipartimento Casa - Città un duplice significato:

- fornire la base conoscitiva per le indicazioni normative in tema di tutela dei beni storico-ambientali;
- fornire il bagaglio storico-critico, perché le proposte progettuali del Piano siano influenzate dalla storia delle varie parti della città, dal ruolo che dette parti hanno svolto via via nelle successive fasi di strutturazione del territorio, dal ruolo che esse possono ancora svolgere oggi ed in futuro.

Come richiesto dalla Legge Urbanistica regionale n.56/77 e smi il censimento ha riguardato la città nel suo complesso. L'intero territorio comunale è stato inteso come luogo di beni culturali ambientali riconducibili alle tre categorie individuate della legge, cioè "insediamenti ed ambiti urbani", "nuclei minori, edifici e manufatti" e "aree di interesse paesaggistico-ambientale". Riguardando quindi la città nel suo complesso, il censimento riprende in esame in modo analitico la zona centrale della città (già classificata come Aulica" dal Piano Regolatore del 1959) e si estende fino ai quartieri di più recente edificazione e ai quartieri dello sviluppo industriale torinese di più antica data. In questi modo i risultati assumono un carattere di completezza e di omogeneità, come osserva lo stesso assessore Radicioni nella sua presentazione⁶, fino ad allora inedito per la Città di Torino che pure si poteva ritenere ricca di studi e ricerche sull'argomento.

⁴ Hanno curato la pubblicazione Vera Comoli e Micaela Viglino per il coordinamento e l'integrazione dei risultati della ricerca, con la collaborazione di Laura Palmucci per l'organizzazione della schedatura e di Paolo Scarzella per la definizione dei repertori iconografici. Il Direttore responsabile era Vera Comoli. Il Gruppo di ricerca era composta da: Francesco Barrera, Francesco Bonamico, Vera Comoli, Vittorio Defabiani, Sisto Giriodi, Mila Leva Pistoì, Riccardo Nelva, Giuseppina Novello, Laura Palmucci, Luciano Re, Costanza Roggero, Chiara Ronchetta, Donatella Ronchetta, Paolo Scarzella, Augusto Sistri, Micaela Viglino, Maria Grazia Vinardi, con la consulenza scientifica di Elena Ferrero Mortara e Franca Campanino per le aree paleontologiche; e con la collaborazione tecnica e amministrativa di Domenico Capodiferro, Giorgio Cilano, Antonio Cotta Ramusino, Paola Sacco, Luigi Taborelli, Mirella Venisti.

⁵ Idem, pagg. 13-14

⁶ Idibem

La completezza e l'omogeneità del lavoro evidenziati dall'assessore nella sua presentazione sono senza dubbio legati ad un concetto "nuovo", per quegli anni nei quali il lavoro è stato svolto. Il concetto che è alla base della ricerca, e che viene esplicitato anche nelle prime righe dall'introduzione a cura di Vera Comoli,⁷ è il superamento dell'inutile dibattito sui centri antichi (se ridotto alla dichiarazione di una loro maggiore o minore "storicità") per aderire invece ad un pensiero costruttivo e più corretto culturalmente, introducendo analisi rivolte non alla "struttura della città storica", ma alla "struttura storica della città".⁸

Si tratta di un principio "nuovo" per gli inizi degli anni ottanta che si salda perfettamente con i criteri che erano stati assunti in quegli anni nel dibattito sulla città esistente, sul rapporto tra la storia e il progetto, tra la conservazione e l'innovazione.

La riqualificazione dell'ambiente, intesa come recupero integrale dello spazio urbano e territoriale, dei suoi connotati storico-culturali, ambientali e naturali, e delle possibilità di trasformazione, spiega Comoli nella sua introduzione, appariva un indirizzo metodologico già presente nel Progetto Preliminare per la revisione del Piano Regolatore Generale Comunale di Torino del 1980, e per la cui stesura definitiva era chiamato a collaborare il Politecnico di Torino con una ricerca sui beni culturali come supporto scientifico.

Questo obiettivo di riqualificazione attiva, spiega ancora Comoli, implicava che i valori storico culturali del territorio potessero essere considerati un requisito essenziale e fondativo entro un disegno complessivo di trasformazione, precisando meglio l'ambigua terminologia del bene culturale inteso come risorsa.

Con la scelta di supportare la definizione del Piano Regolatore della Città di Torino con un supporto conoscitivo dal rigore scientifico, la Città sceglie di inserire il tema di beni culturali all'interno della pianificazione del territorio affinché, come osserva ancora Comoli nella sua introduzione, la tutela esca dalla separatezza e prenda parte alle decisioni che realmente incidono sul nostro patrimonio culturale.

⁷ Vera Comoli Mandracci è stata il Direttore Responsabile della ricerca sui beni culturali e ambientali prodotta dal politecnico di Torino (1981-1983).

⁸ Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. 1-2*, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 17

L'intendimento espresso dal Comune implicava di superare un approccio al territorio di tipo funzionalista, di fatto solo astrattamente quantitativo, in favore di un approccio di confronto con la storia ed il contesto.

L'importanza assegnata al lavoro di ricerca appare quindi palese. Per la prima volta l'intero patrimonio della città di Torino viene analizzato con rigore scientifico e classificato. Partendo dalle tre categorie già citate, cioè "insediamenti ed ambiti urbani", "nuclei minori, edifici e manufatti" e "aree di interesse paesaggistico-ambientale", il censimento classifica il patrimonio culturale sia in termini conoscitivi, sia come premessa per una tutela propositiva.

A proposito della classificazione, nell'introduzione a cura della Comoli⁹ si legge che l'incrocio e la rielaborazione critica dei dati raccolti sono stati confrontati anche con la necessità di contemperare l'esigenza di salvaguardia con l'esigenza di recupero. La delicatezza di questo rapporto stretto ha comportato la necessità di valutare, per ciascun bene, la compatibilità alla trasformazione e questo parametro ha influito, insieme con il riconoscimento del valore in senso assoluto, anche alla sua classificazione.

Senza disattendere le categorie dei beni culturali indicate dalla legge regionale nella catalogazione dei beni culturali della Città di Torino il gruppo di ricerca ha ritenuto opportuno ampliarne il significato e la portata mediante una più ampia articolazione delle classi entro cui collocare il valore dei beni individuati. La necessità di individuare un diverso grado di rigidità alla trasformazione ha portato alla definizione di fasce di valore non necessariamente collegabili ad una possibile normativa vincolistica, introducendo quindi anche la classe delle "segnalazioni", la quale, come si legge nell'introduzione al lavoro, suggerisce comportamenti di cautela evidenziando la presenza di luoghi di luoghi e di fenomeni di stratificazione comunque interessanti e significativi, ancora riconoscibili e dotati di valenze aperte.

Ecco che la catalogazione dei beni culturali eseguita tra il 1981 e il 1984 assume un significato documentale eccezionale. Per la prima volta l'attenzione alla catalogazione del patrimonio non si limita esclusivamente alla valutazione dei soli beni architettonici da tutelare e da salvaguardare e non è quindi assimilabile con la valutazione già in atto presso

⁹ Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Vol. 1-2, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 19

le Soprintendenze per i Beni Ambientali e Architettonici; nel volume in esame la schedatura è estesa a tappeto all'intero territorio comunale, comprendo anche quelli che sono definiti nuclei minori. Il tema interessante per questo lavoro di ricerca risiede proprio completezza del lavoro. Aver allargato il censimento all'intero territorio comunale, esaminandone ogni cellula residenziale e di servizio e ogni infrastruttura, permette di poter analizzare la trasformazione della città in maniera puntuale e rigorosa. Dall'approvazione del Piano Regolatore Generale del 1995 i cambiamenti che hanno interessato la città sono stati innumerevoli e dall'impatto importante: intere parti della città hanno cambiato completamente volto e in taluni casi la lettura filologica della trasformazione risulta oggi impossibile.

Ecco che la completezza del lavoro di catalogazione eseguita dal Dipartimento agli inizi degli anni ottanta diventa una base documentale eccezionale, uno strumento di tipo storico per rintracciare a cambiamento avvenuto spie e indizi che permettono di riconnettere nella città storica fila e tessuti spesso smagliati o apparentemente illeggibili.

3.1.1 Una fonte imprescindibile per la valutazione *ex post*

Per cercare di comprendere quali fossero i caratteri originari delle aree oggetto di questo lavoro di ricerca, senza alcun dubbio, il volume preso in esame in questo capitolo rappresenta uno strumento dal valore documentale eccezionale.

La completezza del lavoro esteso all'intero territorio comunale rende la pubblicazione una pietra miliare per analizzare e comprendere le trasformazioni che hanno interessato la città dalla pubblicazione del censimento fino ai giorni nostri. All'interno del volume l'intero territorio comunale, frazionato secondo la suddivisione amministrativa del tempo in 23 Quartieri, è inteso come luogo di beni culturali ambientali riconducibili alle tre categorie:

- Beni culturali e segnalazioni di categoria 1: *insediamenti ed ambiti urbani*
- Beni culturali e segnalazioni di categoria 2: *nuclei minori, singoli edifici e manufatti*
- Beni culturali e segnalazioni di categoria 3: *aree ed elementi di interesse ambientale e paesistico, archeologico, paleontologico.*

Il censimento prevede che per ogni singolo bene appartenente ad una di queste categorie sia chiaramente indicata, in cartografia così come nelle schede, la classificazione per gradi di valore su tre livelli:¹⁰

- *Beni di valore storico artistico* (indicati in cartografia con doppia sottolineatura del numero d'ordine) conferito in relazione alla specificità e unicità storica o artistica dell'impianto e delle fasi di trasformazioni; alla presenza di elementi architettonici anche parziali di eccezionale qualità; al riconoscimento consolidato dalla critica storica.
- *Beni di valore ambientale e/o documentario* (indicati in cartografia con sottolineatura singola del numero d'ordine) è stato conferito ai nuclei ove coesistano caratteristiche di omogeneità tipologica o di permanenza di impianto urbanistico predeterminato, tuttora aventi riscontro puntuale in una classe di valori formali, storici o di memoria collettiva.
- *Segnalazione di interesse o di significato culturale e/o documentario* è stata attribuita ai nuclei, agli edifici e ai manufatti di significato culturale e/o documentario che non possiedono caratteristiche tali da definirne un "valore", ma che nello stesso tempo necessitano di attenzione per elementi che pur non possedendo le qualità del "bene" costituiscono significativa testimonianza di un determinato periodo storico e di una specifica stagione culturale.

E' proprio in questa "particolare classe di valore" (*Segnalazione di interesse o di significato culturale e/o documentario*) che rientrano i casi più interessanti studiati e approfonditi in questo lavoro di ricerca: per i beni classificati con "segnalazione" era previsto che le decisioni rispetto a possibili trasformazioni potessero essere tali da prevedere addirittura la non conservazione, previa documentazione esauriente. Nelle parte conclusiva del lavoro si analizzeranno dei casi particolari nei quali si è scelta la non conservazione, a volte anche totale, del bene, in ragione di nuove scelte amministrative ed interessi privati.

Il lavoro di ricerca è partito dall'individuare all'interno del volume delle aree oggetto di studio. Trattandosi principalmente di aree e manufatti industriali o edifici e attrezzature di servizio questi rientrano tutti nella categoria 2 *nuclei minori, singoli edifici e manufatti*.

¹⁰ Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. 1-2*, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 269

Diversamente dagli ambiti urbani e dalle aree di interesse culturale che fondano la propria riconoscibilità sulla ripetitività tipologica o ambientali, i beni censiti in categoria 2 sono nuclei minori, singoli edifici o manufatti che fondano la propria riconoscibilità sulla singolarità stessa della propria essenza che emerge dal contesto per valenze architettoniche e tipologiche diverse. Questo tipo di beni, proprio in ragione della loro singolarità, sono stati censiti all'interno del volume in singole schede specifiche.

La categoria *nuclei minori, singoli edifici e manufatti*, all'interno del censimento risulta ancora disaggregata in classi storico-tipologiche più articolate tese a differenziare ed evidenziare lo spessore storico e le connotazioni funzionali dei diversi beni. Secondo tale criterio all'interno della categorie 2 sono state quindi rintracciate 11 classi:

2.0 Nuclei minori

2.1 Edifici residenziali urbani

2.2 Edifici e attrezzature di servizio

2.3 Organismi protoindustriali o di testimonianza tecnologica

2.4 Cascine di pianura. Resti di cascine con eventuali pertinenze agrarie

2.5 Piccoli complessi in aree collinari

2.6 Ville, "vigne" e rustici di collina

2.7 Monumenti ed elementi, piccoli edifici commemorativi o di culto, indistinguibili dall'ambiente

2.8 Cimiteri e complessi cimiteriali

2.9 Giardini e verde pubblico o privato con caratterizzazioni intrinseche

2.10 Arredo urbano

Ognuna di queste classi è poi a sua ancora suddivisa in ulteriori sottoclassi che identificano in maniera più precisa la tipologia storico funzionale dei diversi manufatti.

3.1.2 Beni censiti presenti nella catalogazione: le aree esaminate lungo *il piano del ferro*

Per tornare all'elenco delle sei aree oggetto di approfondimento e di ricerca in questo studio da una prima disamina è possibile verificare che cinque di queste rientrano nella classe 2.3 *Organismi protoindustriali o di testimonianza tecnologica* e più precisamente nella sottoclasse 2.3.2 *Edifici protoindustriali e industriali*; una rientra nella classe 2.2 *Edifici e attrezzature di servizio*, e più precisamente nella sottoclasse 2.2.9. *Mercati, attrezzature daziarie*; l'ultima infine non rientra tra i beni censiti nel volume sebbene rappresenti uno dei più maggiori insediamenti industriali presenti in città.

In calce l'elenco puntale con l'indicazione della classe di appartenenza di ognuna delle aree esaminate che saranno meglio analizzate all'interno del paragrafo successivo:

2.3.2 Edifici protoindustriali e industriali:

- STABILIMENTO FIAT LINGOTTO
- FIAT FERROVIARIA
- OFFICINE FERROVIARIE
- STABILIMENTO TESKID, EX FERRIERE FIAT
- FABBRICA SAVIGLIANO

2.2.9 Mercati, attrezzature daziarie

- MAGAZZINI GENERALI – DOKS PIEMONTESI –

Come già spiegato nelle parti precedenti, questa ricerca si concentra nell'analizzare solo alcune delle numerose aree industriali e di servizi affini alla produzione industriale presenti nella città di Torino e dismesse a partire dagli anni ottanta. In maniera più puntuale la ricerca si concentra su sei aree con un'estensione territoriale importante e collocate in posizioni strategiche lungo *il piano del ferro*, il lungo asse ferroviario che attraversava la città da sud-ovest a nord-est e serviva il comparto industriale. Dopo una prima disamina del censimento, durante la quale si sono rintracciati nel testo i manufatti principali localizzati nelle aree analizzate e si è verificato che gli stessi appartengono tutti alla categoria 2, il lavoro di ricerca è proseguito individuando con precisione in quale dei 23 quartieri erano collocate le aree in esame. I risultati del censimento sui beni culturali erano stati complessivamente espressi in relazioni e schede strumentalmente aggregati secondo l'allora suddivisione amministrativa del territorio comunale nei 23 Quartieri.

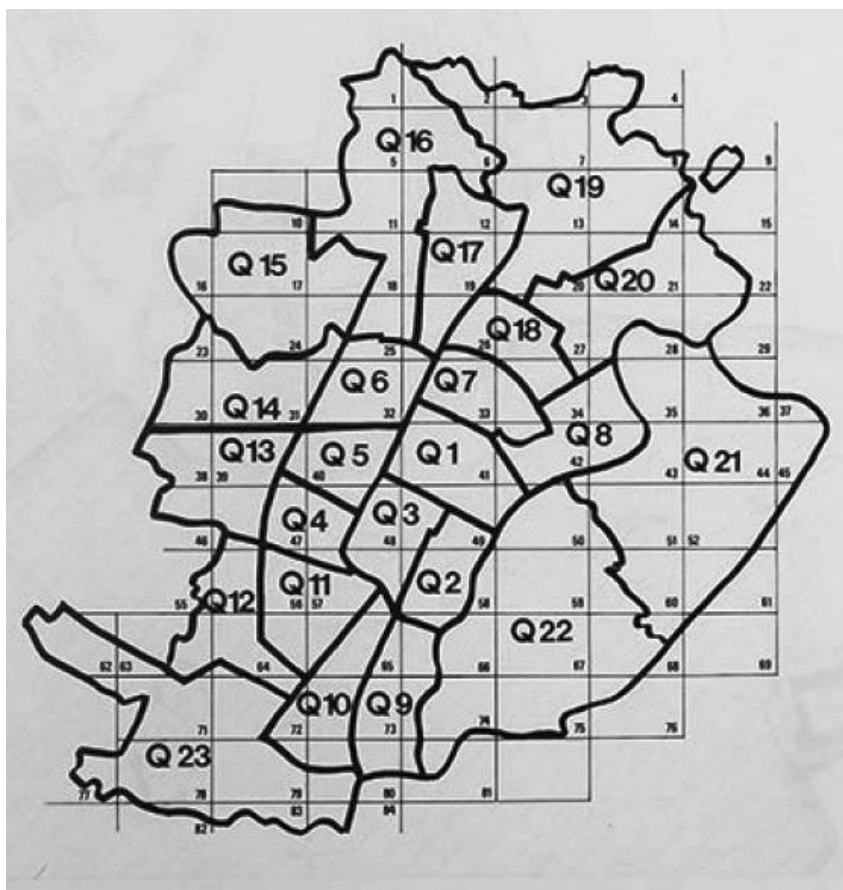


Fig. 1 Tavola sintetica con indicazione della suddivisione in 23 Quartieri del territorio comunale. FONTE: Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 17

Per comprendere meglio le dinamiche della trasformazioni che hanno interessato queste aree lo studio è stato allargato dal singolo complesso architettonico ad una scala urbana maggiore, dunque all'isolato o al quartiere stesso all'interno del quale il complesso è, o era, localizzato. Per questa ragione, partendo dapprima dai singoli edifici si è poi allargata la ricerca osservando se e come la trasformazione ha interessato altri edifici o complessi di edifici che per ragioni funzionali erano strettamente correlati con il primo.

3.1.2.1 STABILIMENTO FIAT LINGOTTO

Il complesso industriale si trova all'interno del *Quartiere 9 Millefonti - Nizza*



Fig. 2 Elaborazione personale: sulla base della Tavola illustrativa dei beni culturali e delle segnalazioni individuati nel quartiere 9 è stato localizzato lo STABILIMENTO FIAT LINGOTTO.

Lo stabilimento Fiat Lingotto è classificato come “Complesso industriale di valore storico-artistico e documentario, eccezionale testimonianza di architettura funzionalistica, prototipo tecnico-tipologico riconosciuto come esemplare dalla critica architettonica”. La scheda relativa allo stabilimento è la numero 20, redatta da Vera Comoli e Luciano Re.


20* Tav. 73 (2.3.2.)	STABILIMENTO FIAT LINGOTTO Via Nizza 250 Complesso industriale con fabbricato multipiano e pista di prova sul tetto, palazzina per uffici, recinzioni. Complesso industriale di valore storico-artistico e documentario, eccezionale testimonianza di architettura funzionalistica, prototipo tecnico-tipologico riconosciuto come esemplare dalla critica architettonica. L'inizio della progettazione del Lingotto, ad opera di Giacomo Mattè Trucco risale al 1914. Il progetto fu realizzato durante la guerra e nel dopoguerra; fu completato successivamente con la costruzione della pista di prova e inaugurato ufficialmente nel 1923. La palazzina degli uffici è tecnicamente e formalmente coerente al corpo officine. Il complesso è recintato con muro di cinta e ingresso coevo e coerente.	
<small>V.C., L.R. - Washmuths, Monatshefte für Architektur-, 1925, pp. 253 sgg.; M. POZZETTO, 1975.</small>		

Fig. 3 FONTE: Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 45

3.1.2.2 MAGAZZINI GENERALI – DOKS PIEMONTESI –

L'edificio ad uso magazzino si trova all'interno del *Quartiere 2 S. Salvario - Valentino*

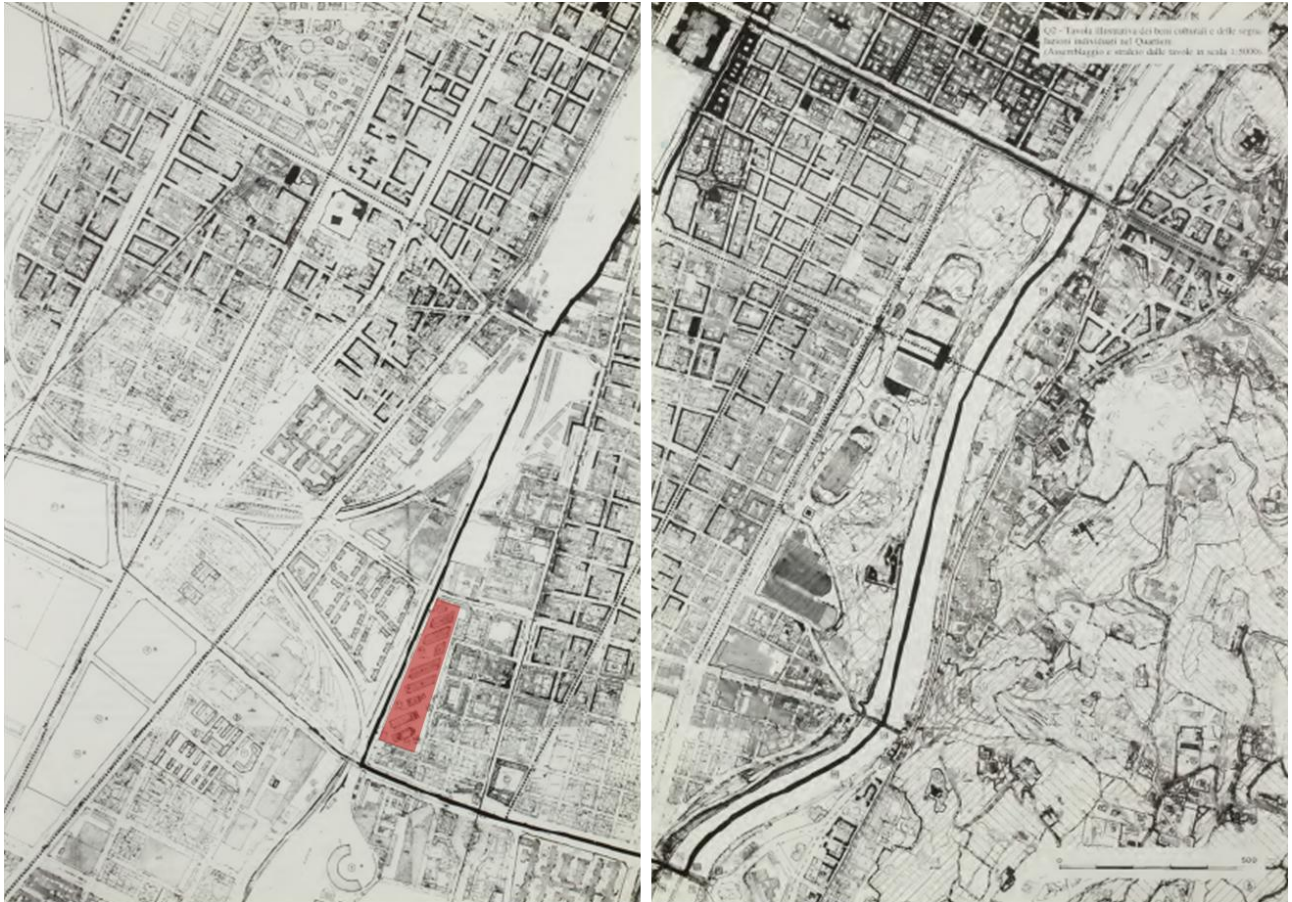


Fig. 4 Elaborazione personale: Sulla base della Tavola illustrativa dei beni culturali e delle segnalazioni individuati nel quartiere 2 sono stati localizzati i **MAGAZZINI GENERALI - DOCKS PIEMONTESI**.

I magazzini generali Docks Piemontesi sono classificati come “Segnalazione di manufatto ad uso magazzino di interesse documentario, tipico esempio di edificio in cemento armato del secondo decennio del Novecento”. La scheda relativa è la numero 51, redatta da Riccardo Nelva.


51*	MAGAZZINI GENERALI «DOKS PIEMONTESI»	Corso Dante 40, Via Muratori
Tav. 57/58 65/66 (2.2.9.)	Edificio ad uso magazzino. Segnalazione di manufatto ad uso magazzino di interesse documentario, tipico esempio di edificio in cemento armato del secondo decennio del Novecento. Realizzazione nel 1914 di complesso di edifici per magazzino ad opera dell'impresa Soc. G.A. Porcheddu.	
R.N.	PT DipISET, Archivio Porcheddu.	

Fig. 5 FONTE: Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 353

3.1.2.3 FIAT FERROVIARIA

L'edificio industriale si trova nel *Quartiere 4 S. Paolo*



Fig. 6 Elaborazione personale: Sulla base della Tavola illustrativa dei beni culturali e delle segnalazioni individuati nel quartiere 4 è stato localizzato l'edificio industriale FIAT FERROVIARIA.

L'edificio industriale FIAT FERROVIARIA ampliato in fasi successive è classificato come "Segnalazione di manufatto di significato documentario, tipico esempio di edificio industriale per la produzione di materiale ferroviario degli inizi del Novecento". La scheda relativa è la numero 16 redatta da Riccardo Nelva.


16*	FIAT FERROVIARIA	Isolato tra Corso Rosselli, Piazza Marmolada, Corso Leone	
Tav. 48/57 (2.3.2.)	Edificio industriale ampliato in fasi successive. Segnalazione di manufatto di significato documentario, tipico esempio di edificio industriale per la produzione di materiale ferroviario degli inizi del Novecento. Nei primi anni del Novecento, edificazione di fabbricato industriale; ampliamenti e ristrutturazioni negli anni successivi.		
R.N. PIANTE DELLA CITTÀ DI TORINO [...], 1907.			

Fig. 7 FONTE: Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 378

3.1.2.4 OFFICINE FERROVIARIE

L'edificio ad uso industriale e uffici si trova nel *Quartiere 5 Cenisia - Cit Turin*

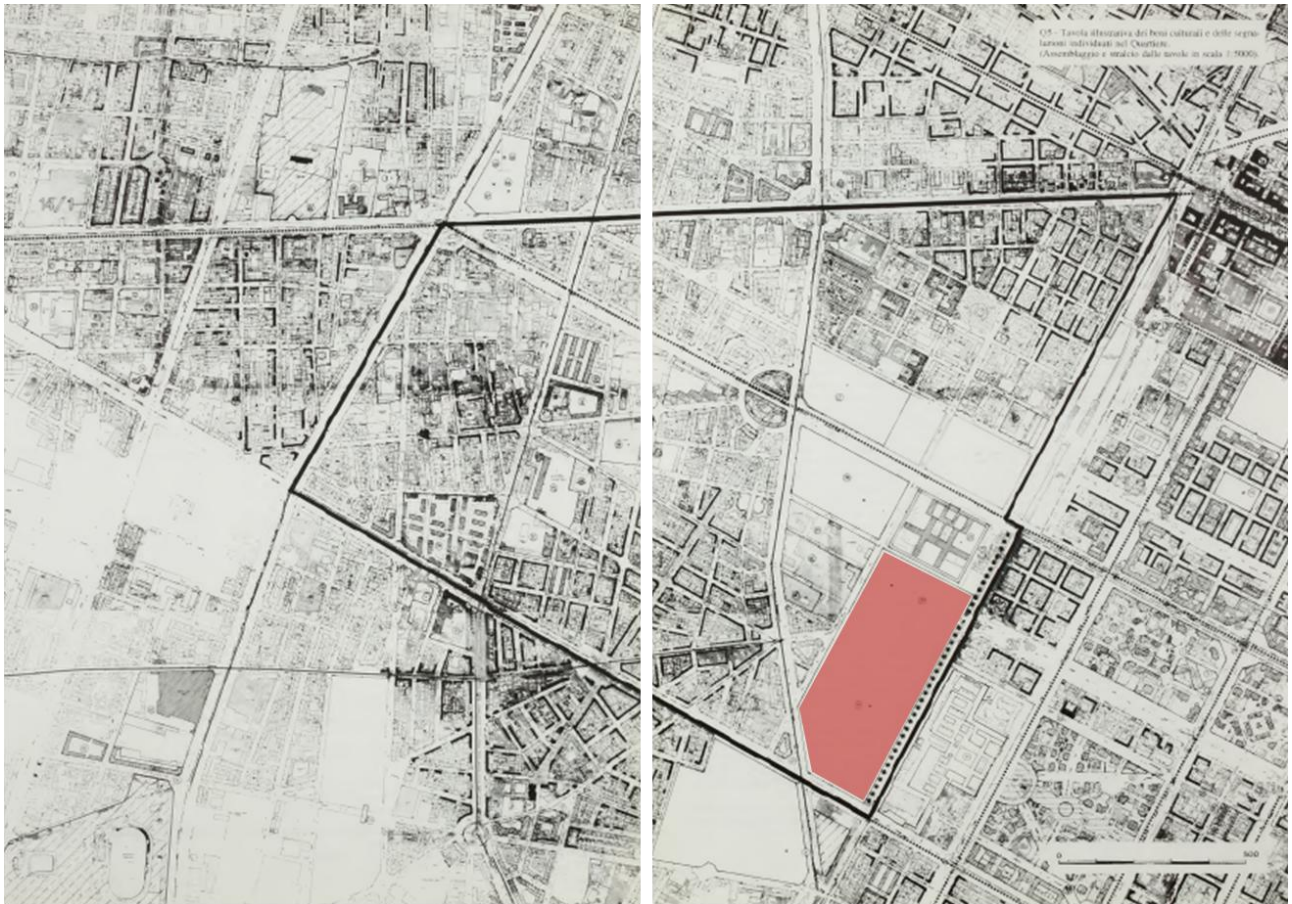


Fig. 8 Elaborazione personale: Sulla base della Tavola illustrativa dei beni culturali e delle segnalazioni individuati nel quartiere 5 è stato localizzato l'edificio ad uso industriale e uffici OFFICINE FERROVIARIE.

L'edificio ad uso industriale e uffici OFFICINE FERROVIARIE è classificato come “Edificio di valore documentario, significativo esempio di edilizia industriale e di soluzioni tecnologiche di tardo Ottocento. Struttura una specifica parte di città progettata per attrezzature di servizio”. La scheda relativa è la numero 38, redatta da Laura Palmucci.

38	OFFICINE FERROVIARIE Edificio ad uso industriale e uffici.	Via Boggio 19-21
Tav. 40/48 (2.3.2.)	Edificio di valore documentario, significativo esempio di edilizia industriale e di soluzioni tecnologiche di tardo Ottocento. Struttura una specifica parte di città progettata per attrezzature di servizio. Complesso di edifici (padiglioni Calderai, Montaggio, Torneria, Fucine, Carrozzi) eseguiti a più riprese a partire dal 1884 (A) fino al 1896-1909 (B-C), su progetto dell'Ufficio d'Arte delle Ferrovie della Rete Mediterranea.	
L.P.	AA.VV., <i>Le officine delle Strade Ferrate</i> [...], 1980	

Fig. 9 FONTE: Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 393.

3.1.2.5 /a STABILIMENTO TESKID, EX FERRIERE FIAT – ambito a

Il complesso di edifici industriali si trova nel *Quartiere 16 Lanzo – Madonna di Campagna*

La schede relative al complesso industriale sono due in ragione del fatto che lo stabilimento è attraversato da via Nole e non si presenta come un unico comparto.



Fig. 10 Elaborazione personale: Sulla base della Tavola illustrativa dei beni culturali e delle segnalazioni individuati nel quartiere 16 è stato localizzato il complesso di edifici industriali STABILIMENTO TEKSID, EX FERRIERE FIAT

Il complesso di edifici industriali STABILIMENTO TEKSID, EX FERRIERE FIAT è classificato come “Segnalazione di complesso di manufatti industriali di interesse documentario, tipici esempi di edilizia industriale in cemento armato e in ferro degli anni Venti, Trenta, Quaranta e successivi.” La schede relative al complesso industriale è la 20a redatta da Riccardo Nelva.

<p>20a*</p> <p>Tav. 25/26 (2.3.2.)</p> <p>R.N.</p>	<p>STABILIMENTO TEKSID, EX FERRIERE FIAT</p> <p>Isolato compreso tra le Vie Borgaro, Verolengo, Orvieto e Corso Mortara</p> <p>Complesso di edifici industriali realizzati e ristrutturati in fasi successive.</p> <p>Segnalazione di complesso di manufatti industriali di interesse documentario, tipici esempi di edilizia industriale in cemento armato e in ferro degli anni Venti, Trenta, Quaranta e successivi.</p> <p>Realizzazione, in epoche successive, di edifici industriali a partire dai primi decenni del secolo (preminentemente dalla fine degli anni Venti in poi); interventi di ristrutturazione e ampliamento anche recenti.</p> <p>[PIANO REGOLATORE CON VARIANTI aggiornate al 1925]; [PIANO REGOLATORE CON VARIANTI aggiornate al 1948].</p>	
---	---	--

Fig. 1 FONTE: Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 530.

3.1.2.5 /b STABILIMENTO TESKID, EX FERRIERE FIAT – ambito b

Il complesso di edifici industriali si trova nel *Quartiere 16 Lanzo – Madonna di Campagna*



Fig. 2 Elaborazione personale: Sulla base della Tavola illustrativa dei beni culturali e delle segnalazioni individuati nel quartiere 16 è stato localizzato il complesso di edifici industriali STABILIMENTO TEKSID, EX FERRIERE FIAT

Il complesso di edifici industriali STABILIMENTO TEKSID, EX FERRIERE FIAT è classificato come “Segnalazione di complesso di manufatti industriali di interesse documentario, tipici esempi di edilizia industriale in cemento armato e in ferro degli anni Venti, Trenta, Quaranta e successivi.” La schede relative al complesso industriale è la 20b redatta da Riccardo Nelva.

20b*	STABILIMENTO TEKSID, EX FERRIERE FIAT Isolato compreso tra le Vie Borgaro, Nole, Corso Potenza, Via Valdellatorre Complesso di edifici industriali realizzati e ristrutturati in fasi successive. Segnalazione di complesso di manufatti industriali di interesse documentario, tipici esempi di edilizia industriale in cemento armato e in ferro degli anni Trenta, Quaranta e successivi. Realizzazione, in epoche successive, di edifici industriali a partire dai primi decenni del secolo (preminentemente dagli anni Trenta in poi). Interventi di ristrutturazione e ampliamento anche recenti.	
Tav. 25 (2.3.2.)	<small>R.N. [PIANO REGOLATORE CON VARIANTI aggiornate al 1935]; Il Nuovo Piano Regolatore [...], 1959.</small>	

Fig. 3 FONTE: Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 530.

3.1.2.6 STABILIMENTO INDUSTRIALE MICHELIN

Il complesso di edifici industriali si trova nel *Quartiere 6 Campidoglio – S. Donato*

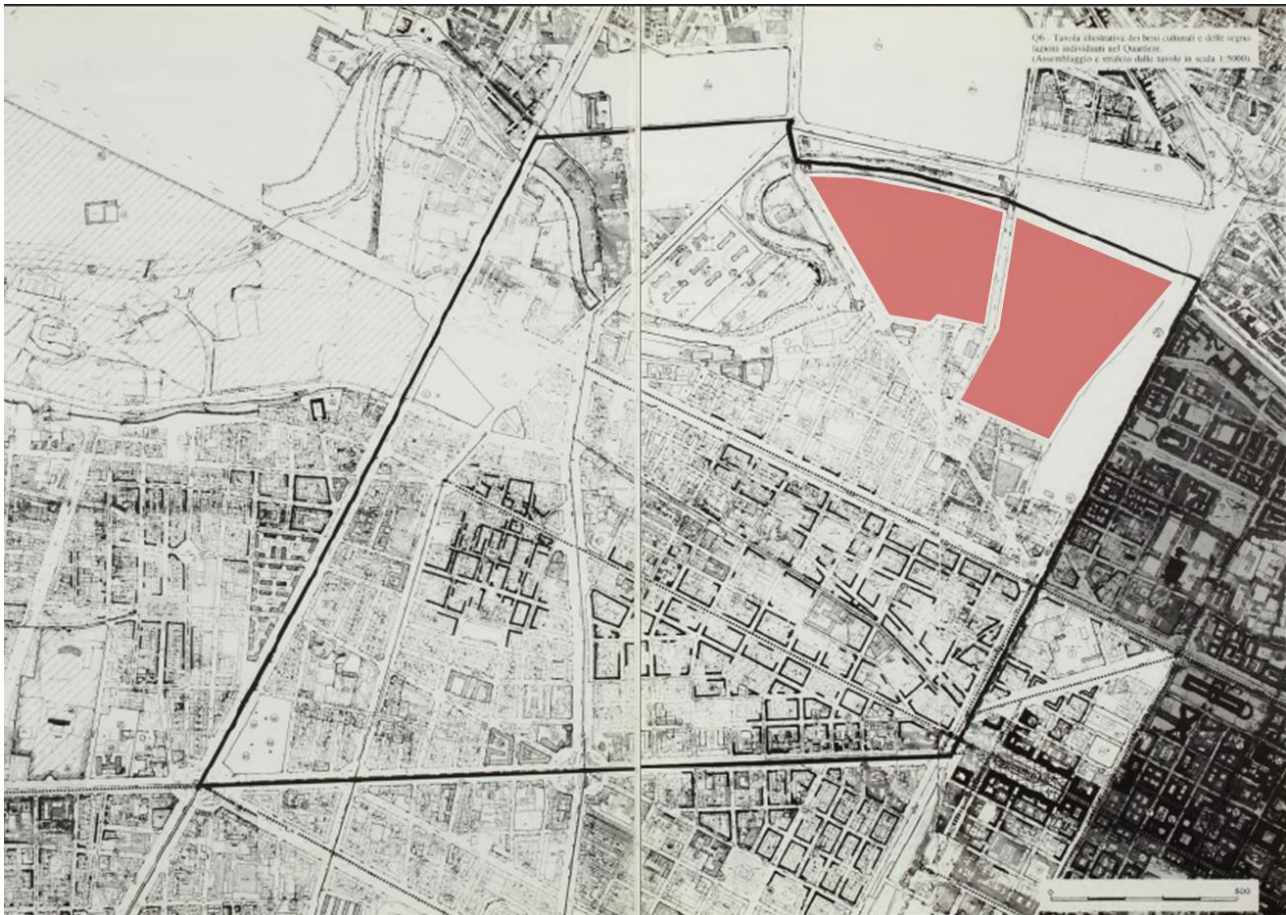


Fig. 4 Elaborazione personale: Sulla base della Tavola illustrativa dei beni culturali e delle segnalazioni individuati nel quartiere 6 è stato localizzato lo stabilimento MICHELIN.

Per questo particolare caso bisogna rilevare una differenza rispetto agli altri casi analizzati nel presente lavoro. Lo stabilimento Michelin non è censito tra i beni culturali del Comune di Torino. L'ambito nel quale si localizzavano le industrie che componevano lo stabilimento non è stato oggetto di valutazione.

Nonostante questa particolarità, in ragione del fatto che la riqualificazione delle ex aree industriali occupate dello stabilimento Michelin ha rappresentato una delle più importanti trasformazioni urbanistiche della città, sia in termini di estensione territoriale che in termini di vera e propria metamorfosi del territorio, si è deciso di studiare anche questo come gli altri casi, rintracciando quindi nella cartografia del Quartiere 6 le aree occupate dagli stabilimenti.

Nell'immagine che segue, elaborata dall'autore, si sono riportate sulla tavola sintetica con la suddivisione del territorio comunale in 23 Quartieri, le aree oggetto di studio nella presente tesi.

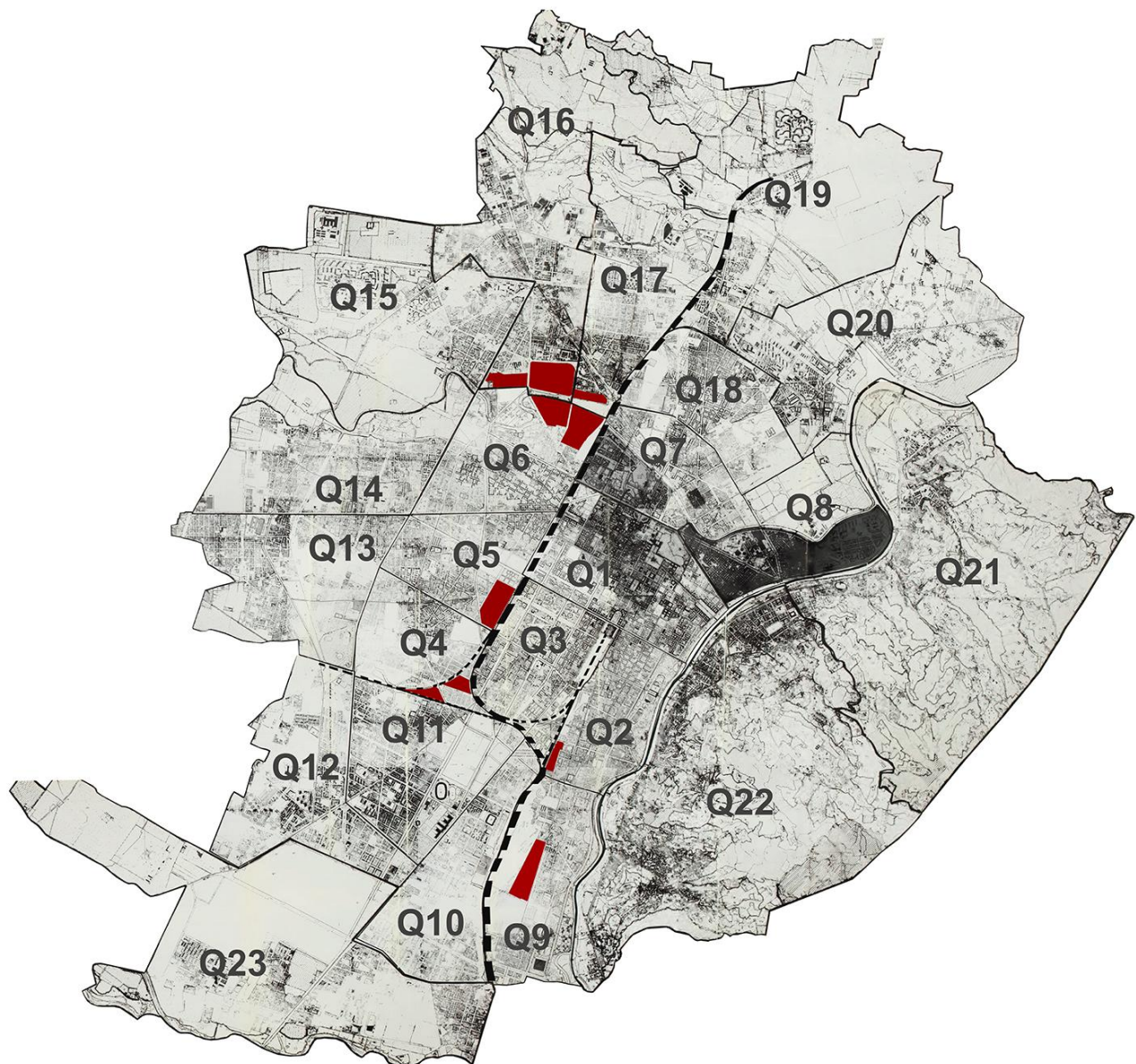


Fig 15. Elaborazione personale: Localizzazione delle sette aree oggetto di studio nella tavola sintetica con la suddivisione del territorio comunale in 23 Quartieri tratta dal testo *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, op. cit., pag. 17

3.2 1989. La campagna fotografica di Bruna Biamino su incarico dell'Ufficio dell'Urbanistica del Comune di Torino.

Torino alla fine degli anni Ottanta era una città che doveva trovare una nuova identità per superare l'imponente fenomeno delle dismissioni industriali. A causa delle grandi modificazioni che erano avvenute nel mondo produttivo negli ultimi decenni del XX° secolo, luoghi ed edifici che avevano caratterizzato la vita sociale ed economica della città, dovevano mutare radicalmente aspetto e destinazione. Come già descritto nel paragrafo precedente, inoltre, il territorio urbano della città di Torino era fortemente definito in funzione dell'industria e delle necessità della produzione. La posizione del Lingotto, nella zona sud di Torino, e l'enorme comprensorio dell'indotto industriale nel quadrante nord della città, dove l'acqua della Dora serviva a garantire la forza motrice idraulica necessaria per le fabbriche, avevano definito e segnato il disegno urbano e sociale della città.

“Il processo di industrializzazione, che cambia il paesaggio urbano delle principali città europee, fin dai primi decenni del XIX secolo, incide in maniera significativa nel tessuto di Torino soltanto a cavallo del 1900, quando la perdita delle funzioni amministrative e politiche, conseguenti il trasferimento della capitale da Torino a Roma, inducono le forze della borghesia ad impegnarsi nel settore produttivo.

I piani urbanistici che si susseguono a partire dal 1908, sanciscono questa scelta e questo obiettivo, organizzando il territorio urbano in funzione della necessità dell'industria: la nascita del Lingotto e dell'enorme comprensorio industriale nord dove l'acqua della Dora poteva garantire la forza motrice idraulica indispensabile alle fabbriche, segnano per sempre il disegno urbano e sociale della città.

*Caratteristica comune a quasi tutti questi stabilimenti è il legame con la ferrovia, indispensabile per il trasporto dei materiali. Una città nella città interamente inaccessibile a chi con essa non ha rapporti di lavoro”.*¹¹

Nel 1989, nel pieno della crisi generata dalla deindustrializzazione, *Torino Fotografia* decise di dedicare la Biennale alle memorie industriali, partendo proprio dalle aree, e non solo dai singoli edifici, su cui le grandi fabbriche insistono. Per questa ragione venne ideata la mostra “La Città Segreta” con il contributo dell’assessorato all’Urbanistica e curata nell’ambito dell’Ufficio del Piano regolatore del Comune di Torino da Franco Mellano ed Emilia Paglieri, con la collaborazione di Mariolina Monge ed Andrea De Rege.

*La mostra aveva lo scopo di documentare, per la prima volta in Italia e secondo un costume ormai consolidato in altri paesi, le trasformazioni in atto causate dalle dismissioni, affidando alle immagini fotografiche un patrimonio sociale ed architettonico che rappresentava un momento storico centrale nella vita della città.*¹²

L’incarico per procedere con tale documentazione fu affidato a due fotografi che pur avendo all’attivo già diversi lavori di architettura non erano degli esperti di fotografia industriale, anche se lo sono diventati in seguito grazie alla fascinazione di quella prima campagna fotografica. La scelta di affidare l’incarico a dei fotografi e non a studiosi esperti di archeologia industriale era nata dalla volontà di privilegiare la capacità di cogliere atmosfere, di interpretare situazioni e ricordi evocati da quei monumenti del lavoro, piuttosto che la mera archiviazione di episodi di edilizia e urbanistica industriale. La mostra era strutturata in due sezioni: la prima dedicata all’*Archeologia ferroviaria*¹³ che proponeva una campagna di scatti fotografici lungo la ferrovia destinata all’interramento, ovvero la lunga trincea che per anni ha diviso la città collegando le fabbriche con le stazioni

¹¹ in *Torino Fotografia '89, Biennale Internazionale, sezione progetti speciali “Il treno e la città”*, Fabbri Editori, Milano, 1989

¹² Cfr. *Torino Fotografia '89, Biennale Internazionale, sezione progetti speciali “Il treno e la città”*, Fabbri Editori, Milano, 1989

¹³ La sezione *Archeologia ferroviaria* fu affidata al fotografo Bruno Velati. Gli scatti possono essere rintracciati nel catalogo della mostra *Torino Fotografia '89, Biennale Internazionale, sezione progetti speciali “Il treno e la città”*, Fabbri Editori, Milano, 1989

principali; la seconda invece, dal titolo *“La città segreta”* portava in mostra una campagna di scatti fatti all’interno del mondo fascinosamente spettrale dell’industria dismessa.

*“La città segreta” al suo ultimo atto svelava le sue officine, i camminamenti sospesi, i suoi piccoli gioielli di architettura, le sue glorie ingegneristiche, la durezza del lavoro d’un tempo e i suoi grandi innaturali silenzi, che solo la memoria fotografica ha salvato dall’oblio nella Torino del Duemila.*¹⁴

Per la presente tesi di ricerca questa seconda parte della mostra rappresenta una fonte documentale molto interessante che, utilizzata insieme alle altre fonti disponibili¹⁵, diventa la base sulla quale costruire la disamina e la lettura contemporanea delle trasformazioni urbane che hanno interessato la città in quelle aree oggetto della campagna fotografica.

Un ulteriore aspetto molto interessante ai fini del presente lavoro è che la campagna fotografica aveva anche un secondo scopo: l’Ufficio Urbanistica del Comune di Torino in quegli stessi anni stava lavorando alla stesura del nuovo Piano Regolatore Generale pertanto gli scatti della campagna fotografica servirono all’amministrazione come fonte documentale per la conoscenza di quegli ambiti che erano maggiorante interessati dalle trasformazioni previste dal piano stesso. Questa seconda parte della campagna fotografica dedicata alle memorie industriali venne affidata a Bruna Biamino una fotografa torinese che da trenta anni svolge la sua attività nel campo dell’architettura e della fotografia industriale.¹⁶

¹⁴ Cfr. Torino Fotografia '89, *Biennale internazionale, sezione progetti speciali “Il treno e la città”*, Fabbri Editori, Milano, 1989

¹⁵ Si fa riferimento al volume *“Beni Culturali ambientali nel Comune di Torino”* esaminato nel paragrafo 3.1 della presente tesi.

¹⁶ E’ nata a Torino il 15 giugno 1956. Nel 1984 ha avuto una borsa di studio per la Visual Studies Workshops di Rochester, N.Y. dove ha frequentato il Master di Storia della Fotografia e Psicanalisi e Fotografia. Svolge l’attività di fotografo industriale, di architettura e paesaggio. Insegna Storia della Fotografia presso l’Istituto Europeo di Design di Torino. Sue fotografie sono conservate presso Musei e Fondazioni in Europa e negli USA fra cui il Creative Center of Photography di Tucson, Arizona; il Musée de l’Elysée a Losanna, la Fondazione Italiana per la Fotografia, Torino; la Polaroid Foundation Cambridge, Massachussets; la Galleria d’Arte Moderna di Torino; la Triennale di Milano; il Museo d’Arte Contemporanea di Roma. Ha partecipato a grandi campagne fotografiche sul territorio e l’architettura quali L’Archivio dello Spazio, Provincia di Milano; Atlante 2003 Ministero Beni Culturali, Roma. Collabora con Abitare, Casabella, Bauwelt, Elle Décor Japan, Architecture d’Aujourd’hui, Case da Abitare, Ottogono, Décoration Internationale.

La campagna fu sviluppata lungo *il piano del ferro*, l'asse ferroviario che dal Lingotto giungeva sino agli stabilimenti Michelin, passando per i Docks Piemontesi, la Materferro, le Officine Grandi Riparazioni e la Teksid: vecchi stabilimenti di produzione che occupavano migliaia di metri quadri abbandonati, tonnellate di ferro e mattoni svuotati dai loro macchinari e della presenza degli operai e degli impiegati. Un mondo che tentava anche di ricostruire al suo interno la quotidianità della vita civile, dando nomi di vie ai luoghi e spazi tra i capannoni, battezzando le ciminiere con nomi propri e riempiendo addirittura una vasca di trote, come al Lingotto. La campagna fotografica si compone di centinaia di scatti per ognuna delle fabbriche fotografate e il lavoro non è mai stato pubblicato interamente, ma solo in parte. Quelle che seguono sono le pubblicazioni all'interno delle quali sono stati utilizzati alcuni degli scatti della campagna del 1989:

- Torino Fotografia '89, Biennale Internazionale, sezione progetti speciali "Il treno e la città", Fabbri Editori, Milano, 1989
- Biamino B., testi di Re L., Romano G., Valtorta R., *L'architettura del moderno a Torino*, Edizioni Lindau, Torino, 1993
- Biamino B., testi di Pisto M.L., Paglieri M., Palumbo A., Piovesana M., Re L., Roggero C., Bardelli C., *Torino, ritratto in piedi: nascita di una città*, Edizioni Lindau, Torino 1994
- Biamino B., testi di Castronovo V., Camerana O., *La città segreta: archeologia industriale a Torino*, Edizioni del Capricorno, Torino, 1995
- A.A.V.V., a cura di Taroni S. e Zanda A., *Cattedrali del lavoro. Archeologia industriale a Torino*, Umberto Allemandi & C, Torino, 1997
- A.A.V.V., a cura dell'Associazione Torino città capitale europea! *100 luoghi dell'industria a Torino e in Piemonte*, Associazione Torino Città Capitale Europea, Torino, 1999
- Castronovo V., Biamino B., *Torino. Un'antica sapienza di lavoro*, Edizioni del Capricorno, Torino, 2001
- A.A.V.V., *La nuova Torino. Com'era, Com'è. Le trasformazioni della città nell'ultimo mezzo secolo*, Umberto Allemandi, Torino 2008

In occasione della presente tesi è stato chiesto alla fotografa Bruna Biamino di poter pubblicare gli scatti più interessanti di quella campagna fotografica del 1989 lungo *il piano del ferro*. Si è scelto inoltre di accompagnare il racconto fotografico con le memorie e i ricordi di Bruna Biamino legati a quella esperienza, *alla visita di quei luoghi dove l'attività sembrava essersi fermata all'improvviso per qualche sconvolgimento naturale o per una calamità epidemica*.¹⁷

¹⁷ Incontro con B. BIAMINO, Torino, 21 ottobre 2015

Le foto sono state scattate nei seguenti stabilimenti industriali:

- *Stabilimento FIAT Lingotto*
- *Magazzini Generali "Docks Piemontesi"*
- *FIAT Ferroviaria*
- *Officine Ferroviarie*
- *Stabilimento Teksid, Ex ferriere FIAT*
- *Michelin*

È interessante partire da questa campagna fotografica che, come è già stato osservato, permette di visualizzare *"il momento della dismissione"*:¹⁸ *gli edifici appaiono già spogli della presenza umana, vuoti già da tempo, in un momento che anticipa le successive decisioni di intervento fornendo una documentazione molto suggestiva che si spera "non assuma il significato di testimonianza di un evento perduto."*¹⁹

Al Fondo di ogni paragrafo, per individuare e localizzare in maniera puntuale la posizione degli scatti nei vari ambiti, si è scelto di utilizzare una ortofoto in bianco/nero del 1988 reperibile sul Geoportale Nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.²⁰ All'interno del portale tra i servizi ai quali è possibile accedere come privati cittadini vi è la visualizzazione di WMS²¹. Selezionando il servizio si accede all'elenco di tutte le Mappe che è possibile visualizzare sul portale. Ai fini della presente ricerca sono state utilizzate le Ortofoto in bianco e nero scattate negli anni 1988-1989, coeve al momento della campagna fotografica.

Le foto sono pubblicate per gentile concessione della fotografa Bruna Biamino indicata nelle didascalie con la sigla *BB*.

¹⁸ S. GRON, *Le rovine contemporanee: immagine – identità culturale delle architetture in cemento armato* in R. IENTILE (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, Ex Fabrica Franco Angeli, Milano, 2008

¹⁹ A. MAGNAGHI, *I luoghi del lavoro, carattere inalienabile dell'immagine di Torino*, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), *Cattedrali del Lavoro*, Torino 1998

²⁰ Il Geoportale Nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare opera all'interno del quadro normativo stabilito dal D.Lgs. 32/2010 e s.m.i., recepimento italiano della direttiva europea 2007/2/CE che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (INSPIRE). L'art. 8 comma 2 del D.Lgs. 32/2010 stabilisce che il Geoportale Nazionale sia il punto di accesso nazionale per gli scopi della direttiva INSPIRE consentendo quindi alle autorità competenti, parti terze e privati cittadini di ricercare le informazioni territoriali disponibili. Fonte:<http://www.pcn.minambiente.it>

²¹ Per Web Map Service (WMS) si intende una specifica tecnica definita dall'OGC, che produce dinamicamente mappe di dati spazialmente riferiti a partire da informazioni geografiche. Questo standard internazionale definisce una "mappa" come rappresentazione di informazioni geografiche restituendo un'immagine digitale idonea ad essere visualizzata su browser web. Generalmente le mappe prodotte da un servizio WMS sono rese in un formato immagine quale PNG, GIF o JPEG

A cura di Bruna Biamino:²²

“La campagna fotografica lungo il piano del ferro per fotografare “La Città segreta” mi è stata affidata nel 1989 per la Biennale di Torino Fotografia. Non mi erano state date indicazioni precise sul tipo di fotografia da produrre. La mia scelta è stata quella di riferirmi a una parte della Storia della Fotografia, con chiari rimandi a Berenice Abbot che negli anni trenta del secolo scorso aveva fotografato i cantieri e i cambiamenti della Città di New York, pubblicando poi un libro “New York in the Thirties” a memoria dello straordinario cambiamento della città e a un'altra campagna fotografica storica, quella realizzata dalla Farm Security Administration, organismo statale nordamericano, che ha documentato nel periodo della Grande Depressione, non solo le vite e i volti delle persone , ma anche gli edifici e i loro interni.

Mentre per gli americani la monumentalità degli edifici celebra la grandezza del proprio paese, L'Europa di quegli anni, ha un approccio più letterario riguardo alle fotografie degli spazi urbani.

Agli inizi del secolo passato in Francia, Eugène Atget perlustra Parigi con il suo carrettino da fotografo, una macchina fotografica a lastre e ritrae edifici, vie, bistrot, insegne, cercando di cogliere le atmosfere di quei luoghi, il sentimento profondo che li pervade.

Pochi anni dopo, in Germania, August Sander, predilige i ritratti alle persone, ma quando fotografa gli edifici cerca in ogni modo di raccontare la Germania prima dell'avvento dei Terzo Reich, di narrare con immagini inquietanti una storia che non sarà a lieto fine.

In anni più recenti, nel 1985, la DATAR, ente governativo francese, commissiona a una trentina di fotografi europei una campagna fotografica volta alla documentazione di trenta aree del territorio francese che subiranno negli anni successivi cambiamenti o che saranno oggetto di studio per la salvaguardia del paesaggio, realizzando una mole imponente di materiale fotografico sullo stato del paesaggio urbano ed extraurbano.

Nello svolgimento del lavoro sulle fabbriche torinesi ho preferito ricalcare le scelte impostate dalla Farm Security Administration anche se a parlare di un passato faticoso non sono i volti ritratti da Walker Evans e dai suoi colleghi perché quegli attori hanno già lasciato la scena.

Restano testimoni muti le vetrate e i mattoni della Cattedrale, così veniva chiamata la fabbrica della Teksid, o gli alambicchi e le provette abbandonate del laboratorio chimico della Michelin, o i cartelli della sicurezza anni '40”.

²² L'intervento è tratto da una intervista con Alberto Papuzzi per la pubblicazione “La Borsa valori di Torino: il progetto, la sua storia”, Allemandi, Torino, 2001

3.2.1 La campagna fotografica lungo *il piano del ferro*

3.2.1.1 Stabilimento FIAT Lingotto

“E’ stata la prima fabbrica dismessa in cui sono entrata. L’effetto era potente, sembrava uno scenario post atomico. Il vuoto, la polvere, i pochi mobili, le vasche degli spogliatoi abbandonati, un camice appeso all’attaccapanni comunicavano una sensazione da fine del mondo. Era la fine di un’epoca. Mi avevano raccontato che nelle vasche degli spogliatoi gli operai avevano messo le trote, tanto non si usavano più per lavarsi. Sono salita dalla rampa sud, la più bella delle due rampe che si inerpicano sulla pista di collaudo. C’erano ancora le tende di plastica da cui uscivano le automobili e sulla pavimentazione il pezzo di selciato per verificare la tenuta di strada su una superficie diversa dall’asfalto.”²³



FOTO 1 (BB). Lo scatto del fronte principale del Lingotto enfatizza la serialità dei moduli e lo sviluppo lineare dello stabilimento progettato da Giacomo Mattè Trucco nel 1914.

²³ Incontro con B. BIAMINO, Torino, 21 ottobre 2015



FOTO 2(BB).

Lo scatto è stato realizzato all'interno del cortile dello stabilimento subito dopo la dismissione. Le grandi aperture vetrate in parte dissestaste e in frantumi evocano il senso dell'abbandono nel quale la fabbrica si trovava, "svuotata" di ogni funzione.



FOTO 03(BB).

La rampa elicoidale dello stabilimento prima dei lavori di restauro. Progettata nel 1923 da Vittorio Bonadè Bottino la rampa consentiva l'accesso con le auto dal piano terra sino alla pista di prova realizzata in copertura.



FOTO 4(BB).

La pista di prova realizzata in copertura fu progettata nel 1919. Utilizzata per il collaudo delle autovetture è un anello lungo un chilometro sul tetto dell'edificio, costituito da due rettilinei di oltre quattrocento metri di lunghezza, collegati da due curve sopraelevate.



FOTO 5(BB).

Lo scatto realizzato dalla pista in copertura mostra un fascio numeroso di vagoni stazionati in prossimità dello stabilimento.

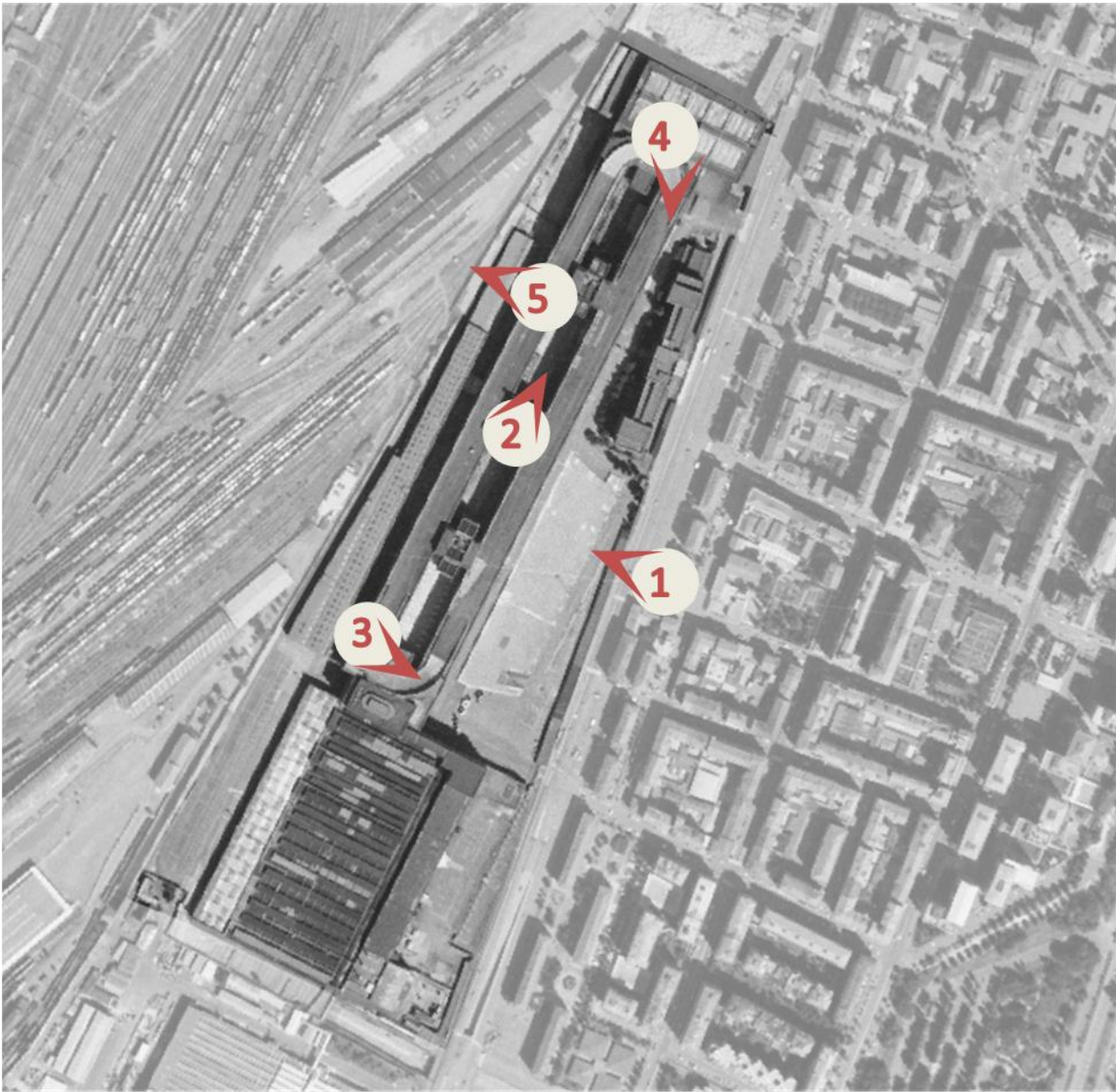


Fig 17. Elaborazione personale: Localizzazione delle foto su Ortofoto del 1988-1989.
(Fonte:<http://www.pcn.minambiente.it/GN/>)

3.2.1.2 Magazzini Generali “Docks Piemontesi”



FOTO 6(BB). I Docks Piemontesi furono costruiti nel 1914 ad opera dell'impresa Poercheddu utilizzando il sistema costruttivo Hennebique ed erano destinati allo smistamento ferroviario delle merci.



FOTO 7(BB).

Tutti i padiglioni del complesso dei Docks Piemontesi erano realizzati con una ossatura in cemento armato capace di portare le murature esterne realizzate in mattoni con interposta camera d'aria. Tutte le chiusure esterne di porte e finestre erano in ferro.



FOTO 8(BB).

I Docks Piemontesi erano costituiti, come tutti i Dock destinati allo stoccaggio della merce, da una sequenza di padiglioni tra di loro paralleli localizzati in prossimità del sedime ferroviario.



FOTO 9(BB).

I padiglioni principali dei Docks erano caratterizzati dalla presenza di pensiline in calcestruzzo armato che servivano a riparare la merce durante le operazioni di carico e scarico. In corrispondenza degli ingressi dei magazzini vi erano inoltre delle banchine porticate che allineavano alla stessa quota il piano terreno interno dei Docks con il piano interno dei vagoni ferroviari.



FOTO 10(BB).

L'atrio d'ingresso dei Docks Piemontesi dal quale si accedeva ai padiglioni principali. Era coperto da un *velarium* realizzato con travi reticolari in calcestruzzo armato e vetro.

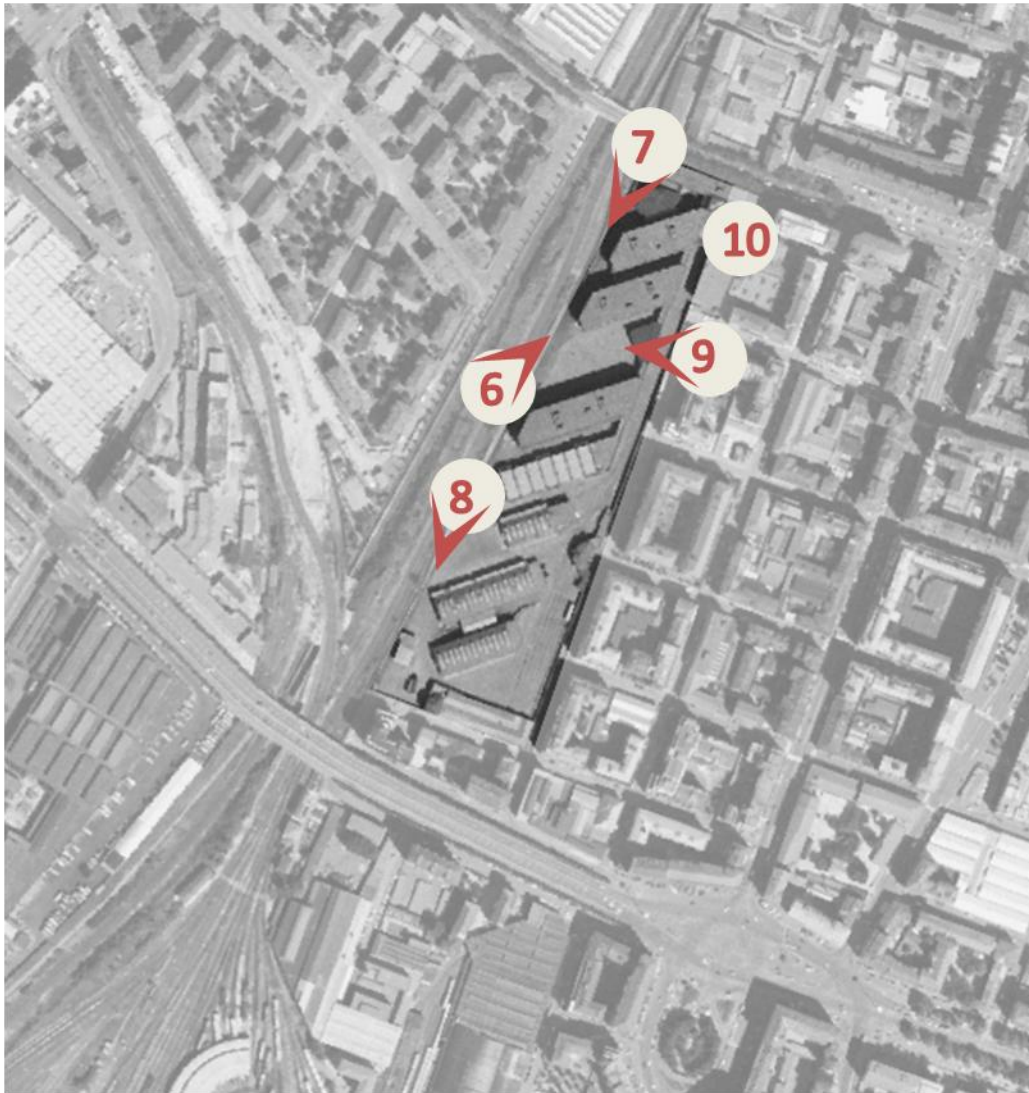


Fig 17. Elaborazione personale: Localizzazione delle foto su Ortofoto 1988-1989.
(Fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/GN/>)

3.2.1.3 FIAT Ferroviaria

“All’interno della Materferro non mi lasciavano mai da sola, temevano che fotografassi alcune vasche dove si appoggiavano le grandi cisterne piene di acido. C’erano colature preoccupanti tutt’intorno e non volevano che le documentassi.”²⁴



FOTO 11 (BB). Lo scatto realizzato da Piazza Marmolada ritrae il fronte della fabbrica lungo corso Rosselli. La sequenza dei capannoni e la modularità degli stessi è un elemento distintivo, espressione del carattere industriale del territorio.

²⁴ Incontro con B. BIAMINO, Torino, 21 ottobre 2015



FOTO 12(BB).

Lo scatto realizzato all'interno dell'area propone uno scorcio dei capannoni con copertura a *shed* tra di loro paralleli affiancati e sfalsati.



FOTO 13(BB).

La ciminiera, elemento caratterizzante del territorio industriale, sveltava in prossimità della ferrovia.



FOTO 14(BB).
All'interno della fabbrica
i binari segnavano i
percorsi principali
attraversati dai vagoni
ferroviari.



FOTO 15(BB).
La modularità dei
capannoni l'uno affianco
all'altro, si affacciavano
verso la ferrovia verso
l'attuale Corso Lione



FOTO 16(BB).
Lo scatto mostra dall'interno il tamponamento in muratura delle due campate principali del grande capannone che si affacciava lungo corso Rosselli.



FOTO 17(BB).
Il capannone principale era realizzato con struttura mista in muratura e pilastri e travi in acciaio. La copertura a *shed* permetteva l'illuminazione naturale del grande spazio.

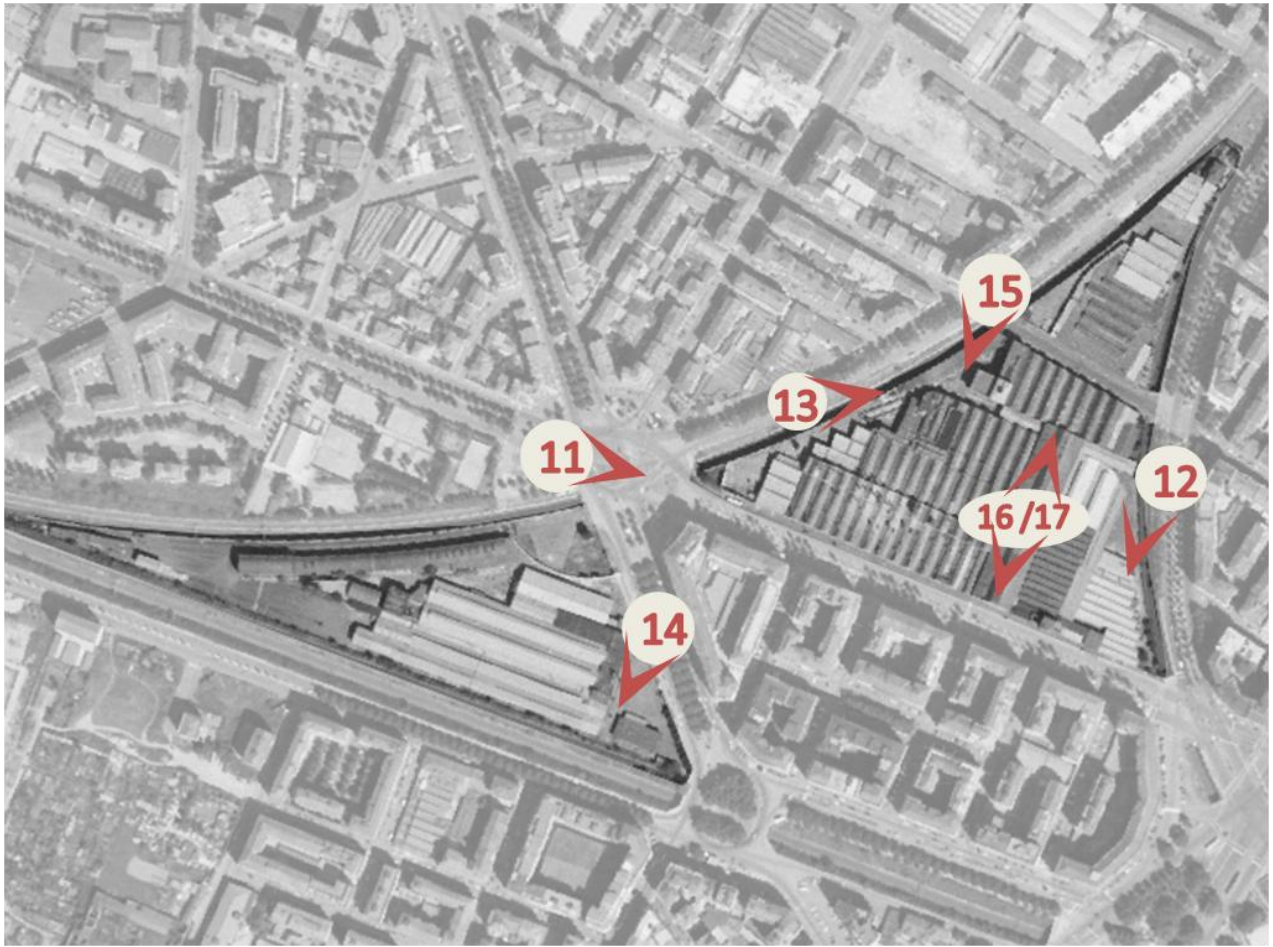


Fig 18. Elaborazione personale: Localizzazione delle foto su Ortofoto 1988-1989.
(Fonte:<http://www.pcn.minambiente.it/GN/>)

3.2.1.4 Officine Ferroviarie

“Al momento della campagna fotografica molti dei reparti delle Officine Grandi Riparazioni erano ancora in produzione, avevo potuto visitarne alcuni, ma non scattare le foto. Me ne ricordo uno con decine e decine di macchine da cucire, il reparto selleria/sartoria dove si aggiustavano i sedili in stoffa, le tende, e le plastiche dei treni. I primi scatti furono realizzati nell'estate dell'89, poco tempo dopo, (qualche mese), sono tornata alle Ogr con un'autorizzazione delle ferrovie e del Comune e ho scattato altre fotografie, in quel momento ormai tutto era stato abbandonato. Gli operai delle vecchie officine avevano soprannominato “il Duomo” la parte delle OGR con il soffitto più alto. Alle officine venivano svolte tutte le lavorazioni di manutenzione e riparazione dei treni, da quelle meccaniche, idrauliche, elettriche, alla selleria. Nel cortile le piante avevano già invaso lo spazio, da lontano le OGR sembravano un parco inglese abbandonato”²⁵



FOTO 15(BB). *Le Officine Grandi Riparazioni di Torino (...) sono le più antiche d'Italia (1848-1855) perché nascono quando la strada ferrata era ancora di poche centinaia di chilometri.²⁶*

²⁵ Incontro con B. BIAMINO, Torino, 21 ottobre 2015

²⁶ A. MAGNAGHI, *Le Officine Grandi Riparazioni*, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), *Cattedrali del Lavoro*, Torino 1998



FOTO 19(BB).

La presenza dei binari davanti all'ingresso delle Officine Grandi Riparazioni evocava in maniera lampante la funzione della fabbrica.



FOTO 20(BB).

I tralicci per l'alimentazione dei treni e il sedime ferroviario che correva sul fronte delle Officine Grandi Riparazioni erano un segno forte nell'immagine del luogo, capace di catturare l'attenzione distogliendola dal fronte della fabbrica.



FOTO 21(BB). *“Il vasto salone (...) da sempre un senso piacevole alla vista e si impone all'osservatore: se poi le campate del salone si alternano a navate con larghezza e altezza diversa, con differenti forme di copertura, l'effetto estetico può destare l'ammirazione come davanti a una bella chiesa o ad altro grandioso monumento architettonico”.*²⁷

²⁷ E. BONICELLI, *Composizione degli edifici per l'industria (stabilimenti industriali)*, appendice al vol. I di *Architettura Tecnica. Elementi di Costruzioni Civili ed Industriali*, Litografia Antonio Viretto, Torino 1927, pp.103-104



FOTO 6(BB). La straordinaria spazialità e la leggerezza delle strutture ove ogni elemento, sia pilastro che trave, assolve alla duplice funzione di appoggi per i grandi e luminosi *shed* in copertura e di sostegno per carri ponte che movimentavano gli eccezionali carichi di vagoni e locomotive i cui componenti venivano torniti ed eseguiti all'interno della fabbrica. *“La capacità produttiva annua della fabbrica era di 165 locomotive e 15.500 vagoni, e dava lavoro a 2.000 operai”*²⁸

²⁸ A. MAGNAGHI, *I luoghi del lavoro, carattere inalienabile dell'immagine di Torino*, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), *Cattedrali del Lavoro*, Torino 1998



FOTO 23-24(BB). *“Gli immani e suggestivi fabbricati che costituiscono il complesso, ciascuno dei quali edificato con tipologie costruttive coerenti con le funzioni a cui erano chiamati a rispondere (...), fanno riflettere sulle complesse lavorazioni a cui era chiamata ad operare la manodopera altamente specializzata che contava, nei periodi migliori, sino a 2.000 operai.”²⁹*

²⁹ A. MAGNAGHI, *I luoghi del lavoro, carattere inalienabile dell'immagine di Torino*, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), *Cattedrali del Lavoro*, Torino 1998

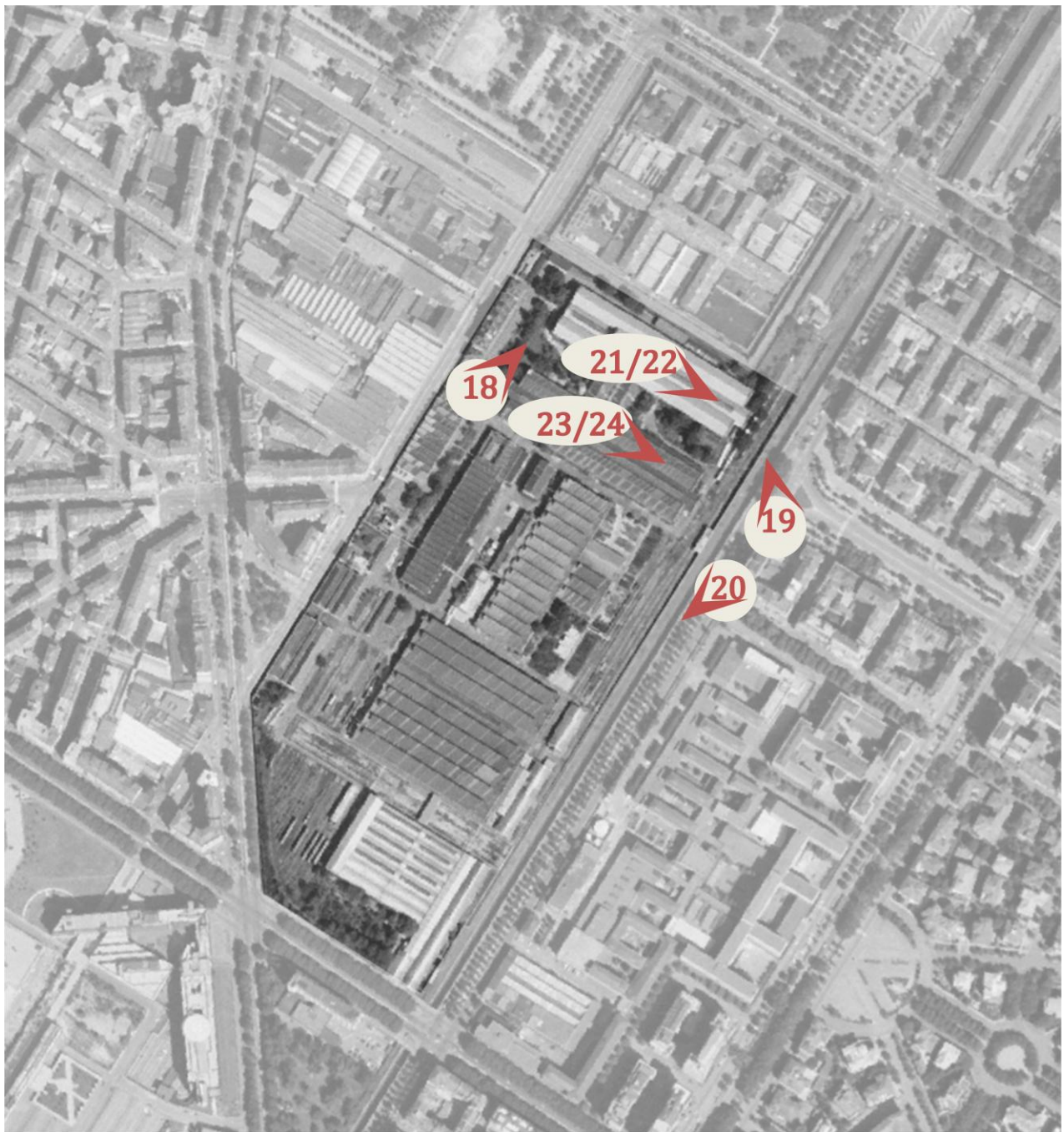


Fig 19. Elaborazione personale: Localizzazione delle foto su Ortofoto 1988-1989.
(Fonte:<http://www.pcn.minambiente.it/GN/>)

3.2.1.5 Stabilimento Teksid, Ex ferriere FIAT

“Il sorvegliante, ormai l’unico operaio rimasto in tutta la Teksid, mi aprì e, come in tutte le altre fabbriche mi chiuse a chiave la porta alle spalle, per la mia sicurezza disse. Sono tornata a scattare più volte e ogni volta ci mettevano d’accordo su quando sarebbe tornato a riaprirmi, speravo sempre che non si dimenticasse. Ricordo che mi chiese l’origine del mio cognome per poi raccontarmi che da piccolo il suo bisnonno gli ha permesso frequentare le elementari pagando un contadino perché andasse nei campi al suo posto, altrimenti avrebbe dovuto andare a lavorare nelle vigne come i suoi fratelli. Sono scappati tutti dal Monferrato, il lavoro era troppo faticoso. Qui la fabbrica aveva dato loro uno stipendio tutti i mesi, e anche le ferie pagate. La fatica, secondo lui, era niente rispetto ai campi. Guardavo l’enorme spazio dove negli anni della produzione le colate di materiale incandescente erano tonnellate; quando venivano versate ci si doveva riparare dietro a paratie di ghisa per sfuggire l’ondata di calore che ti bruciava le sopracciglia. Avevo notate che dalle pareti alle mie spalle l’aria fredda dell’inverno poteva passare da spazi larghi un metro e non mi stupivo che la polmonite fosse la malattia più diffusa fra gli operai delle ferriere, insieme alla silicosi che veniva agli “sbaveur”, gli operai che con getti di sabbia pulivano le sbavature delle colate di ferro fuso. Lo stabilimento all’interno sembrava fosse stato bombardato. Mi avevano spiegato che era l’effetto di un tentativo di Fiat di demolirlo, ma il cemento, armato in una percentuale dieci volte quella necessaria ne aveva fatto una specie di rifugio atomico indistruttibile; erano crollati alcuni pavimenti ma l’intera struttura era ancora solida. Sotto la campata principale si poteva scendere nei piani di servizio ma si correva il rischio di perdersi per sempre. Quando chiesi di scendere per vedere mi legarono con una lunga corda, per essere certi che non mi sarei persa. Il sorvegliante mi portò a vedere un angolo riparato dietro alla fabbrica, un pergolato di uva fragola resiste che negli anni aveva invaso lo spazio. Mi raccontò che gli operai l’avevano piantato perché d’estate si sedevano lì sotto a mangiare. Era profondamente convinto quando mi diceva che c’era affetto per la fabbrica, per il luogo di lavoro, orgoglio, rispetto.”³⁰



FOTO 25(BB). Gli stabilimenti Teksid erano un tipico esempio di edilizia industriale realizzata in cemento armato e ferro negli anni Venti del secolo scorso.

³⁰ Incontro con B. BIAMINO, Torino, 21 ottobre 2015



FOTO 26(BB). Le imponenti ferriere hanno un impianto di inizio Novecento originariamente destinato alla realizzazione di armi. Nel 1917 la FIAT che divenne titolare delle Ferriere Piemontesi acquisendo quindi anche la proprietà dello stabilimento che allora occupava quarantamila metri quadrati in prossimità della linea ferroviaria per Milano e del fiume Dora, nell'area denominata Valdocco. *“L'operazione di acquisizione condotta dalla Fiat fu strategica proprio perché puntava a soddisfare quasi per intero la necessità di fornitura di acciaio in tutti i settori del gruppo (...). Le Ferriere Fiat alla metà degli anni '20 erano con i propri 3 mila dipendenti uno tra i principali impianti nazionali sia per la produzione degli acciai speciali sia di quelli normali”*³¹

³¹ C. SPINELLI, *Quale transizione per l'ex cittadella delle fabbriche? La vicenda di Spina 3 e un futuro ancora da costruire*, in AA.VV. *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*. Torino 2009, pag. 192



FOTO 27(BB). Lo stabilimento negli anni Venti era costituito da due grandi acciaierie con otto forni e otto gassogeni, un laminatoio per profilati, tubi e lamiere, una fonderia e un reparto di manutenzione meccanica. Negli anni Trenta la fabbrica si sviluppò con l'aggiunta di nuovi reparti più moderni e tutti collocati all'interno di ampi e luminosi capannoni in carpenteria metallica e muratura. Lo stabilimento aveva un'articolazione funzionale alla produzione: era composto principalmente da due acciaierie che erano localizzate nell'area Valdocco all'interno di due grandi capannoni affiancati e connessi tra loro, disposti parallelamente all'asse di corso Mortara. Nel capannone più grande, quello disposto a nord, vi erano il settore dei servizi, quello dei forni e quello della colata; nel capannone più piccolo invece vi era il settore dello "strippaggio". Sotto i due grandi capannoni delle acciaierie erano presenti numerosi cunicoli e ampi vani sotterranei di servizio. A nord-est dell'area Vitali vi erano gli impianti per i laminatoi per le lamiere; ad est vi era l'impianto dei laminatoi per tubi trafilati a caldo e a freddo; le officine, gli impianti ausiliari e di manutenzione, la fonderia ghisa, la fonderia bronzo, l'officina meccanica e una speciale officina per le molle costituivano un gruppo di impianti a sé, localizzato in una porzione di aree a ovest dell'area Vitali.



FOTO 28(BB). Alla fine degli anni Sessanta l'estensione dello stabilimento superava il milione di metri quadrati; le difficoltà provocate dell'articolazione in più ambiti venivano risolte sfruttando i numerosi collegamenti resi possibili dalla costruzione di strade carraie, strade ferrate e, dove necessario, passaggi al di sotto del piano di campagna. Lo scatto mostra uno degli stabilimenti durante le fasi di demolizione del basamento in cemento armato.



FOTO 29(BB) Gli imponenti capannoni lungo via Nole, realizzati in carpenteria metallica e muratura, coperti e tamponati, appartenevano al comprensorio Ingest (dal nome della controllata Fiat che vi operava). Dagli anni Trenta in avanti all'interno dello stabilimento venivano prodotti nastri di lamiera facendo giungere i lingotti necessari dalla vicina area Vitali, utilizzando vagoni ferroviari che viaggiavano nei sottopassi presenti nell'area.



FOTO 30(BB).

Il capannone più piccolo dell'area Ingest, definito *il capannone dello strippaggio* in funzione della lavorazione eseguita al suo interno, ovvero la separazione dei lingotti d'acciaio dallo stampo in cui venivano prodotti, appena dopo la loro solidificazione.



FOTO 31(BB).

All'interno del capannone dello strippaggio, l'operazione veniva effettuata mediante un pistone a comando idraulico che colpiva vigorosamente la lingottiera. Sotto i due grandi capannoni delle acciaierie erano presenti numerosi cunicoli e ampi vani sotterranei di servizio.

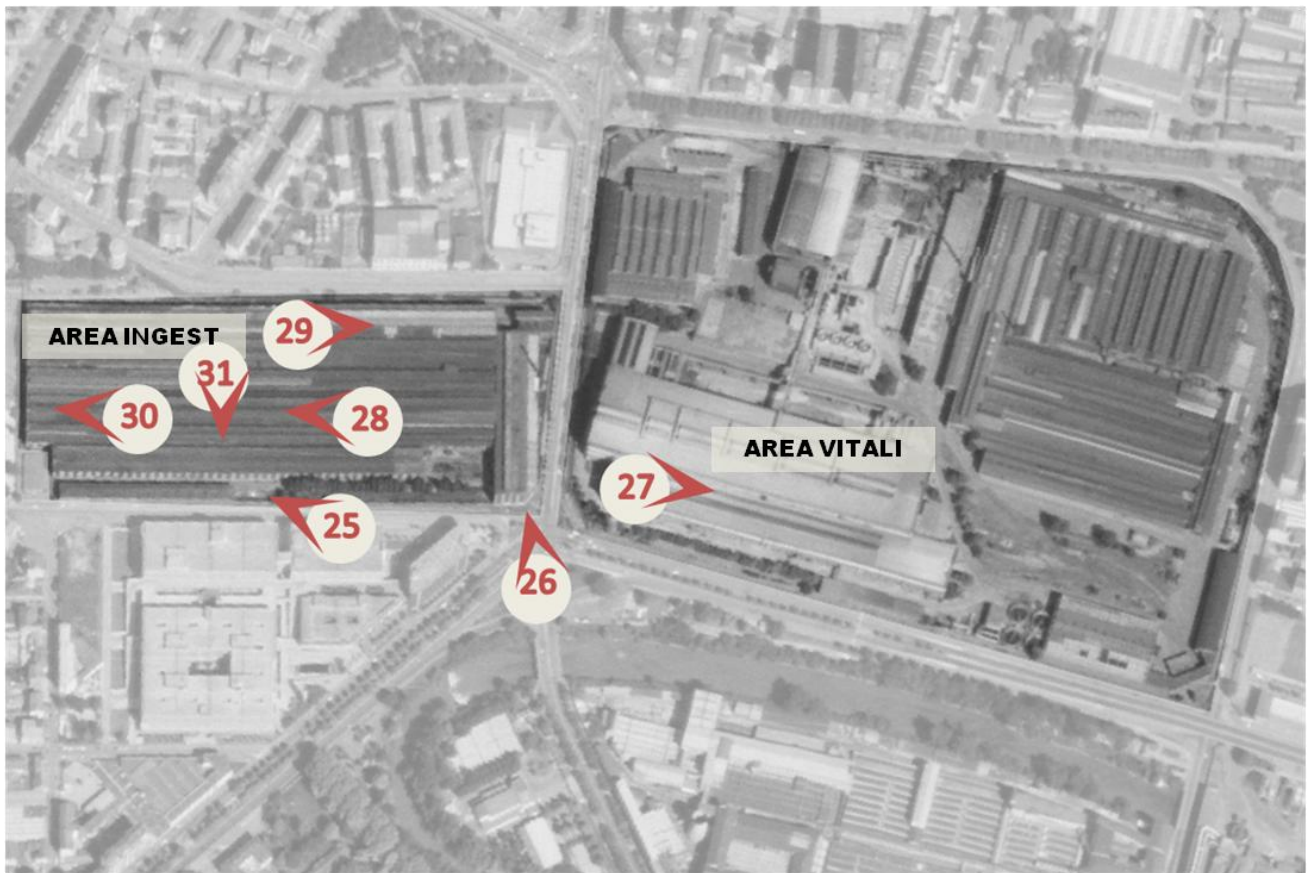


Fig 20. Elaborazione personale: Localizzazione delle foto su Ortofoto 1988-1989.
(Fonte:<http://www.pcn.minambiente.it/GN/>)

3.2.1.6 Michelin

*“Al momento degli scatti la Michelin conservava i suoi uffici direzionali nella palazzina lungo Via Livorno, di cui non rimane più traccia. Molte delle lavorazioni erano state trasferite, il laboratorio chimico stava per essere smantellato, io stessa avevo recuperato molti degli alambicchi e dei vasi di vetro che stavano per essere portati alla discarica. L’Amministratore Delegato di allora mi aveva accompagnata sui tetti perché potessi rendermi conto dell’estensione dell’area Michelin, spiegandomi che gli operai avevano dato un nome alle vie, come in una piccola città, spostandosi in bicicletta all’interno del comprensorio. Avevano anche fatto crescere un glicine sulla facciata della palazzina adibita ad infermeria. Molti di loro erano contadini scappati dalle campagne per lavorare nelle fabbriche. La prima immigrazione a Torino veniva dalle campagne della Regione.”*³²



FOTO 32(BB). Una vista dall’alto della fabbrica Michelin. All’interno dello stabilimento vi erano 67 edifici, costruiti tra i primi anni del Novecento e la fine degli anni Cinquanta. Sul fondo le acciaierie delle Ferriere Fiat – Ex Teksid.

³² Incontro con B. BIAMINO, Torino, 21 ottobre 2015



FOTO 33(BB).

Dopo la realizzazione di un primo nucleo, tra gli anni 1915 e 1938 la Fabbrica Michelin fu oggetto di diversi ampliamenti che portarono alla saturazione di quasi tutta la superficie.



FOTO 34(BB).

Ulteriori ampliamenti furono realizzati alla fine degli anni Cinquanta per adeguare lo stabilimento alle mutate necessità della produzione. Alla fine degli anni Ottanta, nel momento della sua dismissione, la fabbrica presentava numerose superfetazioni successive all'impianto originario.

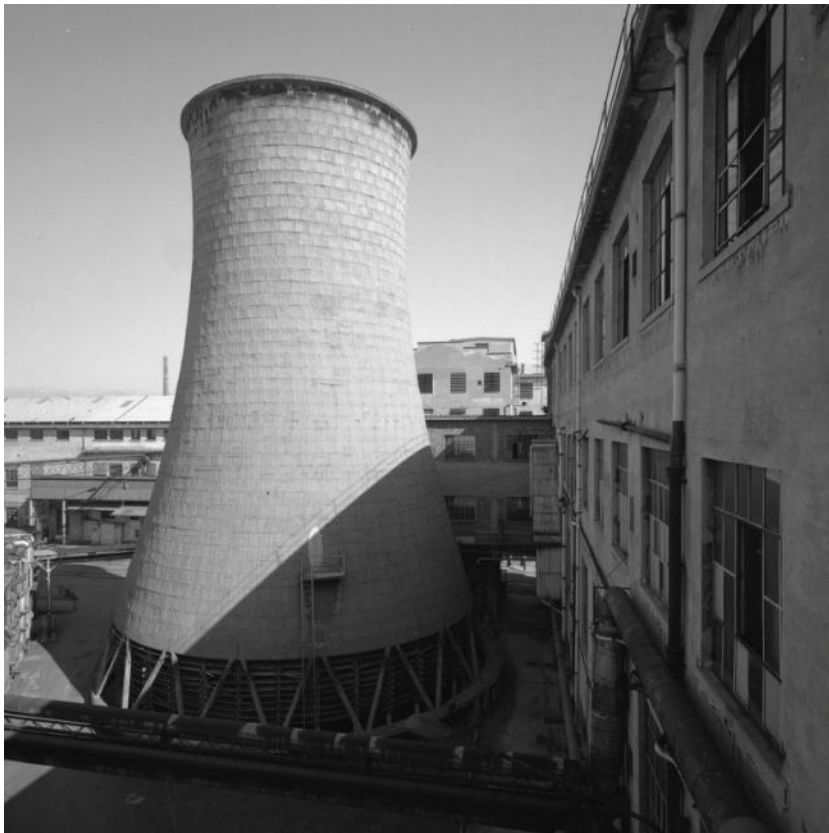


FOTO 35(BB).

La Torre Evaporativa dell'ex comprensorio Michelin(1949).

La torre risulta di particolare interesse tecnologico per l'uso del calcestruzzo armato.



FOTO 36(BB).

Una serie di ampliamenti, prevalentemente tra gli anni 1915 e 1938 portarono alla saturazione di quasi tutta la cospicua superficie che raggiunse circa 150.000 mq, mediante estesi capannoni in calcestruzzo armato coperti a *sheds*.

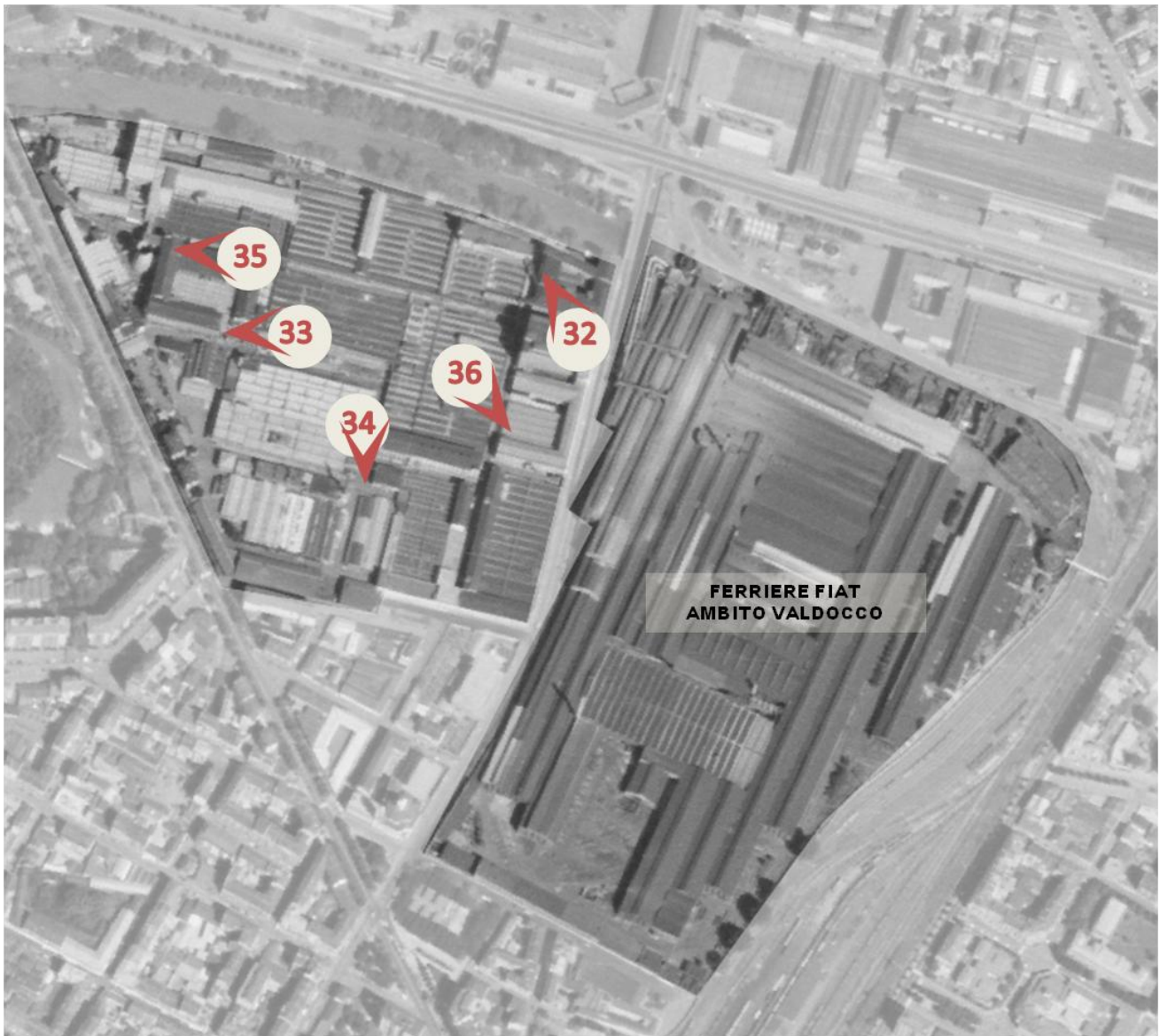


Fig 21. Elaborazione personale: Localizzazione delle foto su Ortofoto 1988-1989.
(Fonte:<http://www.pcn.minambiente.it/GN/>)

3.3 1995. Il nuovo Piano Regolatore Generale della città di Torino

Dalla seconda metà degli anni Novanta la città di Torino ha avviato un grande processo di riconversione, urbana ed economica, che ha permesso al capoluogo piemontese di rimettersi in competizione. Tre sono stati i fattori fondamentali, esogeni ed endogeni, che hanno determinato la trasformazione. Per primo, la crisi della città fordista, che ha lasciato circa sei milioni di metri quadrati di aree industriali dismesse sulle quali era necessario intervenire. Questo ha reso necessario non solo un ripensamento sull'identità stessa della città, che cessa di essere città-fabbrica del Novecento, ma soprattutto ha portato a ripensare, e riprogettare, intere aree urbane un tempo a vocazione produttiva, ormai dismesse e lasciate alla città come grandi vuoti urbani. Il secondo fattore determinante per le trasformazioni della città è stata l'assegnazione, prima, e l'evento successivamente, delle Olimpiadi Invernali del 2006. L'evento ha chiaramente fissato una scadenza temporale a cui riferirsi per dotare la città di strutture adeguate, e ha agito da acceleratore per tutti gli investimenti previsti. Il terzo fattore, invece endogeno, è stata la crisi urbana che dagli inizi degli anni Novanta ha riguardato sia aree periferiche, sia le aree industriali dismesse, sia i tessuti centrali storici densamente abitati: quartieri come Porta Palazzo e San Salvario, diventano, ad esempio, stereotipi di conflittualità e si rende necessaria una politica di trasformazione degli stessi che integri rigenerazione urbana e politiche culturali.

L'iter che termina con l'adozione del nuovo Piano regolatore Generale nel 1995 inizia alla fine degli anni ottanta quando l'Amministrazione torinese si vide impegnata nella redazione e nella stesura della *Delibera programmatica* che, come previsto dalla legge urbanistica regionale, doveva indicare gli obiettivi principali del piano e i criteri di impostazione del progetto di piano.

La Delibera Programmatica fu approvata nel 1989 ma già da qualche anno prima³³ gli architetti milanesi Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi, incaricati per la redazione del Piano, avevano definito uno studio di fattibilità per la cosiddetta "*Spina Centrale*". Si trattava di un'ipotesi progettuale per un'area che fu da sempre considerata di rilevanza strategica per lo sviluppo della città.

L'intuizione della centralità di quell'asse coincidente con il Passante Ferroviario per il quale iniziarono già nella seconda metà degli anni Ottanta le procedure per l'interramento in laboriosa collaborazione con Ferrovie dello Stato deriva dall'irrealizzato Piano ABRR³⁴ del 1945.³⁵

All'approvazione della Delibera Programmatica del 1989 seguirono nel 1990 l'elaborazione di un primo progetto preliminare e nel 1991 la presentazione di una bozza di progetto di piano già definito nei temi e nelle forme che fu adottato dal consiglio Comunale alla fine dell'anno stesso. La bozza presentata prevedeva per la Spina Centrale un Piano Particolareggiato.

Il progetto definitivo del Piano fu completato nel 1993, adottato nello stesso anno e approvato dalla Regione nel 1995.

³³ Nel 1986 il sindaco Cardetti dà l'incarico allo Studio Gregotti per l'avvio dell'elaborazione del nuovo Piano.

³⁴ Nel concorso per il nuovo piano Regolatore bandito dopo la conclusione della Seconda guerra mondiale, che fu privo di esiti concreti, vide tra i partecipanti i giovani tecnici Giovanni Astengo, Mario Bianco, Nello Renacco e Aldo Rizzotti con il coraggioso Progetto ABRR nel quale si concepisce un possente asse di mobilità nord-sud realizzato sovrapponendo al sedime ferroviario esistente un cavalcavia stradale che metta in collegamento i due estremi della città.

³⁵ C. SPINELLI, *Quale transizione per l'ex cittadella delle fabbriche? La vicenda di Spina 3 e un futuro ancora da costruire*, in AA.VV. *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*. Torino 2009, pag. 166

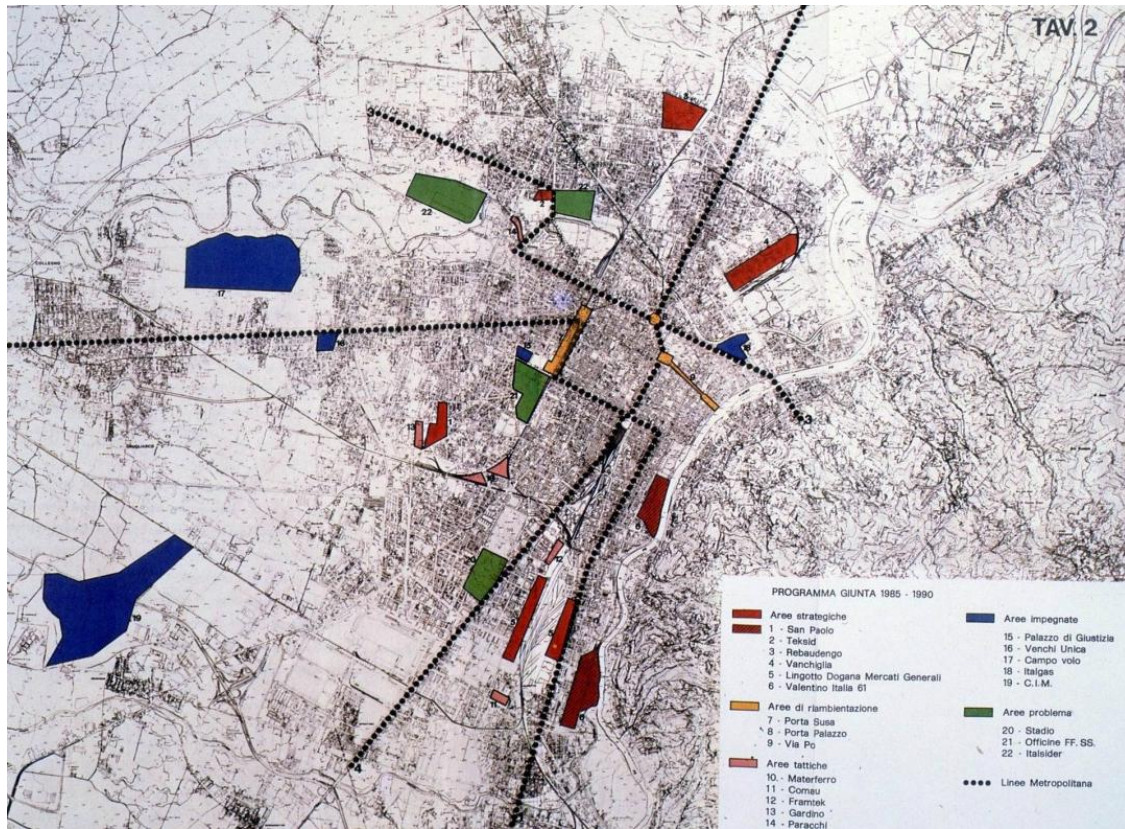


Fig.22 Le aree strategiche e tattiche individuate nelle Linee Programmatiche della Giunta comunale per il quinquennio 1985-1990. (Fonte: CITTÀ DI TORINO, febbraio 1986)

Tra il 1986 ed il 1995 il comune di Torino, con la collaborazione di Gregotti e Cagnardi, porta a compimento il nuovo Piano Regolatore della città con una convergenza politica e culturale pressoché unanime, improntata alle seguenti scelte fondamentali:

- la ricerca di un nuovo assetto urbano, conseguente all'abbandono di ogni politica di integrazione regionale o comunque di area vasta. Il nuovo Piano prevedeva un disegno fondato principalmente sull'espansione del settore di servizi per le imprese e per le famiglie nei tentativi di vedere espandere l'area di influenza delle attività di comando, già insediate nel cuore di Torino, dalla dimensione regionale fino ad una dimensione nazionale nel settentrione d'Italia e poi ancora europea;
- la ricerca di investimenti per le infrastrutture della mobilità, finalizzati a privilegiare ristrette aree cittadine, cui affidare il compito della qualificazione e della specializzazione terziaria;

- la ricerca dell'alleanza strategica con la proprietà fondiaria, individuata nelle maggiori industrie torinesi (Fiat, Michelin, Savigliano, ex Teksid) e nelle Ferrovie dello Stato, a loro volta alla ricerca della massima valorizzazione dei compendi immobiliari investiti dalla dismissione produttiva e dall'obsolescenza impiantistica.

Si può senz'altro affermare che il nuovo Piano, pur nella sua gestazione decennale, in contrapposizione a molti dei provvedimenti presi nello stesso periodo, abbia avuto conseguente propulsive sul evoluzione della città.³⁶

Al momento della formazione del PRG, nel 1995, Torino aveva 923.000 abitanti.³⁷

Le previsioni al 2007 erano di 900.000 abitanti e la capacità insediativa del PRG era di 1.150.000 abitanti, molto surdimensionata, soprattutto se si tiene conto del forte calo demografico che ha incontrato la città di Torino nei primi dieci anni nel nuovo millennio e che solo più recentemente si è rallentato.

Le linee principali contenute nel piano regolatore approvato dalla Regione del 1995 sono sinteticamente le seguenti:

- Il sostanziale azzeramento delle aree industriali e la trasformazione delle stesse in aree residenziali e terziarie. Le aree industriali presenti a Torino ammontavano a poco meno di 9 milioni di metri quadrati e comprendevano le aree della cosiddetta "Spina Centrale", estesa su 3 milioni di metri quadrati.
- L'individuazione del lungo corridoio mediano della città costituito dalla Spina Centrale, il grande "boulevard" ricavato a copertura del tracciato ferroviario interrato, che percorre e attraversa la città da nord a sud. Quello della Spina centrale venne individuato dal piano come il luogo privilegiato per l'insediamento di 23 mila abitanti e 32 mila addetti del settore terziario. Le aree della Spina furono considerate dal Piano come il luogo in cui concentrare funzioni e forme caricate di rilevanza simbolica da esibire sul piano non solo locale, ma nazionale e internazionale.
- La realizzazione di un programma diffuso di riqualificazione terziaria delle strutture insediative esistenti, individuando nuove centralità.

³⁶ *idibem*

³⁷ Fonte: Città di Torino, Ufficio di Statistica, Annuario Statistico della città di Torino: 2001

- La distribuzione dei nuovi interventi residenziali alla scala metropolitana, in quadri ambientali di qualità, con obiettivi di riqualificazione - ristrutturazione di nuclei esistenti.
- La realizzazione di tre nuovi luoghi centrali di rilevanza strategica e morfologica: l'asse della spina come centro di funzioni di tipo pubblico, l'asse di Corso Marche come centro di funzioni di tipo metropolitano e l'asse del Po come centro delle attività di tipo ricreativo.
- La redistribuzione complessiva dei pesi delle attività economiche urbane, in particolare quelle terziarie, mediante la creazione di due poli, rispettivamente a nord e a sud in città, lungo l'asse spina/lingotto, in modo da equilibrare la struttura della mobilità verso il centro.

In conclusione è possibile affermare che il nuovo Piano Regolatore Generale della città di Torino, che sostituiva il precedente del 1959, ha previsto ed attivato dinamiche e programmi di trasformazione e rigenerazione urbana sulle numerose aree industriali dismesse. L'uso del territorio di Torino, proprio secondo quanto previsto nel Piano Regolatore, è stato disciplinato secondo "aree" e "zone normative" diversamente classificate in funzione dei caratteri insediativi e degli indirizzi del piano.³⁸ Per le zone normative vengono individuate nel PRGC diverse destinazioni d'uso, e per quanto riguarda le aree interessate da interventi di trasformazione urbana all'art. 15 delle *Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione (NUEA)*, vengono definite le Zone Urbane di Trasformazione come segue:

Il piano classifica zone urbane di trasformazione le parti di territorio per le quali, indipendentemente dallo stato di fatto, sono previsti interventi di radicale ristrutturazione urbanistica e di nuovo impianto. Individua inoltre ambiti di riordino nei quali sono previsti interventi finalizzati al recupero degli edifici esistenti.³⁹ Le tavole di piano in scala 1:5.000 individuano le zone urbane di trasformazione e, nei casi di rilevanza urbana, all'interno di queste, le aree di concentrazione dell'edificato, le aree minime da cedere gratuitamente o

³⁸ art. 8. Titolo II NUEA - Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione del PRG di Torino

³⁹ art.15, comma 1, Titolo II NUEA - Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione del PRG di Torino

da assoggettare all'uso pubblico per la realizzazione dei servizi pubblici (...) e per la viabilità.⁴⁰

Gli ambiti della Zona Urbana di Trasformazione sono circa 150, e nelle schede normative delle NUEA vengono riportate, per ciascuna di queste, standards e prescrizioni urbanistiche. Z.U.T. è l'acronimo di una città che cambia, e la trasformazione, o riconversione, delle aree industriali dismesse rappresenta oggi per la città di Torino una processualità/progettualità ancora in corso di realizzazione.



Fig.23 Piano Regolatore Generale di comunale di Torino, progetto definitivo.
(Fonte: Gregotti Associati International)

⁴⁰ art.15, comma 3, Titolo II NUEA - Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione del PRG di Torino

3.3.1 Il Passante Ferroviario e la Spina Centrale

Come visto nel paragrafo precedente dalla fine degli anni ottanta la città di Torino inizia a lavorare alla redazione del nuovo PRG. In concomitanza, negli stessi anni, Ferrovie dello Stato ha la necessità di riorganizzare e razionalizzare l'assetto ferroviario allo scopo di potenziare il nodo ferroviario di Torino. Tra i principali obiettivi di Ferrovie dello stato vi erano la creazione nell'area metropolitana di un sistema di trasporto pubblico integrato; il miglioramento della regolarità della circolazione ferroviaria e l'affidabilità dei servizi; il potenziamento dei servizi per viaggiatori a lungo percorso mettendo in atto relazioni veloci fra le grandi città con orari cadenzati; il potenziamento dei servizi per i viaggiatori a medio e breve percorso, mediante gli "attestamenti incrociati" tra le stazioni di Lingotto e Stura.⁴¹ Con questi obiettivi nasce il progetto del Passante Ferroviario di Torino, una importante infrastruttura ferroviaria destinata a potenziare il trasporto metropolitano su rotaia.

⁴¹ Fonte: Città di Torino, Direzione infrastrutture e mobilità, Viale della Spina, tra Corso Vittorio Emanuele II e Piazza Baldissera, Progetto Esecutivo.

Quello del Passante Ferroviario, con l'interramento di oltre 7 km di binari, è il più grande intervento infrastrutturale realizzato a Torino dal dopoguerra. Il primo progetto del Passante è esclusivamente ferroviario: risolve i problemi di trasporto ma non si integra con l'ambiente urbano, anzi, il raddoppio dei binari previsto in superficie crea una grande impatto sulla città e aggrava la frattura già rappresentata dal sedime esistente, il lungo asse ferroviario che attraversava la città e serviva il comparto industriale, che con la chiusura degli stabilimenti si trasforma in una vera ferita che spacca la città in due parti, diventando ostacolo funzionale, strutturale e percettivo.

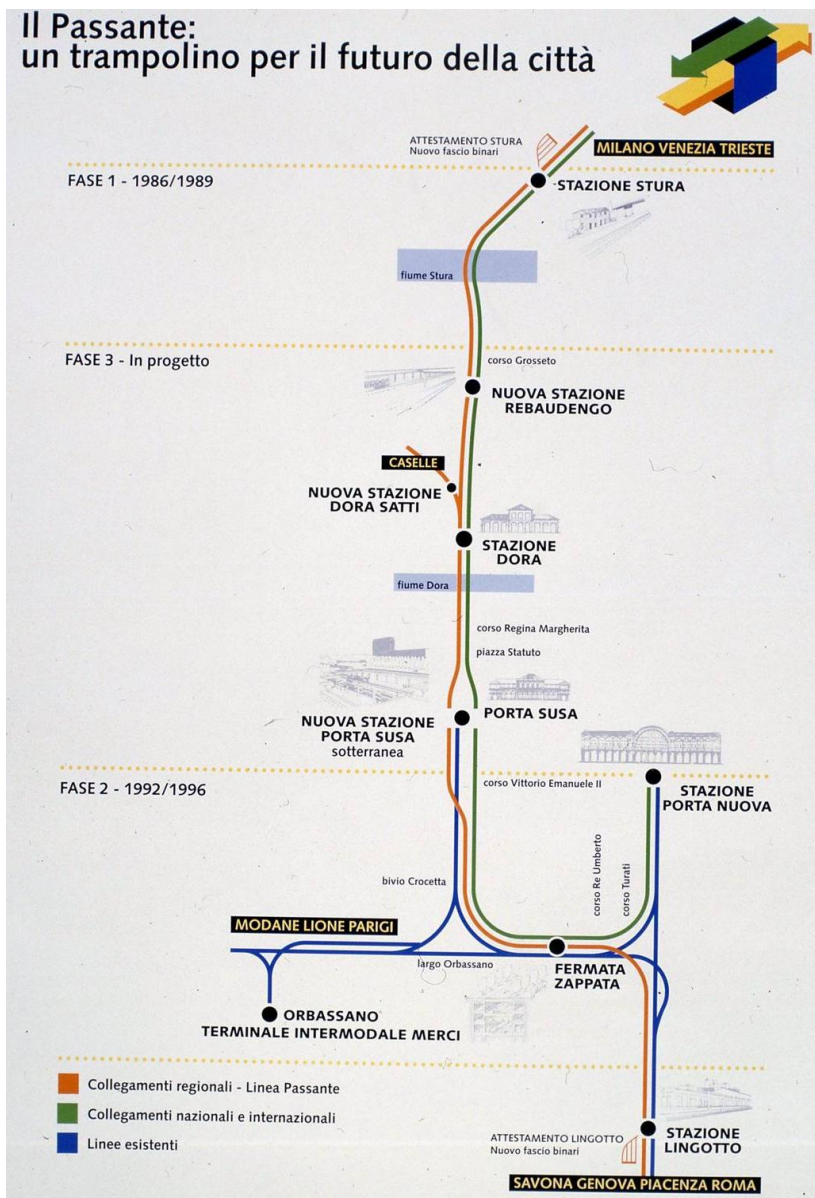


Fig.24 Il passante ferroviario. (Fonte: CITTÀ DI TORINO)

L'occasione per ovviare a tale problema è rappresentata dall'esigenza contingente di lavorare al nuovo PRG di Torino. Certamente la sinergia che può crearsi tra Ferrovie dello Stato e Amministrazione Comunale può condurre a soluzioni di concerto che risolvono le esigenze dell'infrastruttura ferroviaria e allo stesso tempo rappresentano un'importante occasione di riqualificazione urbana. Per quanto riguarda l'opera infrastrutturale la scelta definitiva è stata quella di interrare la ferrovia esistente, ampliandola. Il quadruplicamento dei binari ha permesso di destinare due binari al traffico veloce di lunga percorrenza, e gli altri due al traffico locale che con l'attestamento incrociato di tutte le altre linee ferroviarie consentirà un accesso diretto da tutto il territorio provinciale e regionale ad ognuna delle sei stazioni del Passante ferroviario su cui si incrociano le linee della metropolitana.

Le opere ferroviarie realizzate e ormai in fase di ultimazione tra corso Vittorio Emanuele II e corso Grosseto consistono sostanzialmente nel creare quattro nuovi binari interrati, in luogo dei due esistenti, sottoattraversando l'alveo della Dora.

La prima galleria è stata attivata a dicembre del 2009, la seconda il 9 dicembre 2012. Le attività relative alle opere ferroviarie sono ormai terminate con l'attivazione dei binari 1 e 2 di Porta Susa nel dicembre 2013 e con il completamento delle uscite di emergenza delle gallerie e dei relativi piazzali di accesso lungo il tracciato tra corso Vittorio Emanuele II e corso Grosseto. E' stato completato anche il nuovo accesso pedonale alla stazione Porta Susa da piazza XVIII Dicembre. È ancora in fase di realizzazione invece il parcheggio interno alla stazione, con un primo livello destinato ai taxi e ulteriori due livelli interrati.

Il PRG del 1995 nasce quindi in concerto e in sinergia con il progetto del Passante Ferroviario di Torino. Su quello che era definito il piano del ferro della città, il lungo asse ferroviario che attraversava Torino da sud-ovest a nord-est, dal Lingotto fino a quella che era definita la *cittadella delle fabbriche*.⁴² Il nuovo PRGC, redatto dagli architetti Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi, e approvato nel 1995, pone l'accento sulla riqualificazione del tracciato ferroviario, e sui tre milioni di metri quadrati di *brownfields* annesse con l'intento di risolvere problematiche non solo legate ai trasporti e alla mobilità in città ma anche, e soprattutto, alla riqualificazione e al riassetto urbano.

⁴² C. SPINELLI, *Quale transizione per l'ex cittadella delle fabbriche? La vicenda di Spina 3 e un futuro ancora da costruire*, in FONDAZIONE VERA NOCENTINI (a cura di) *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Torino, 2009



Fig.25 La spina centrale e le aree in trasformazione. (Fonte: Comune di Torino, Divisione Edilizia e Urbanistica, Progetti di riassetto urbano)

L'asse della Spina configura un progetto unitario che intreccia le potenzialità del servizio ferroviario sotterraneo con il rinnovo della città che appare in superficie. Il PRG del 1995 di fatto sancisce gli obiettivi per risolvere non solo i problemi legati ai trasporti, ma anche alla riqualificazione urbana. La decisione presa è stata quella di interrare la ferrovia e di ricucire la spaccatura creata dalla trincea ferroviaria per dare continuità in superficie al tessuto urbano. Nel progetto del PRG il lungo asse Spina centrale si configura come un progetto unitario che prevede la realizzazione di un grande boulevard con al centro il sedime stradale destinato al trasporto pubblico e veicolare e ai lati parcheggi a raso e ampie sistemazioni di verde. La spina inoltre rappresenta per il PRG l'asse lungo il quale vengono individuate le quattro aree di trasformazione più ampie ed importanti, quelle maggiormente progettate dal piano stesso, che vengono definite Spina 1, Spina 2, Spina 3 e Spina 4.

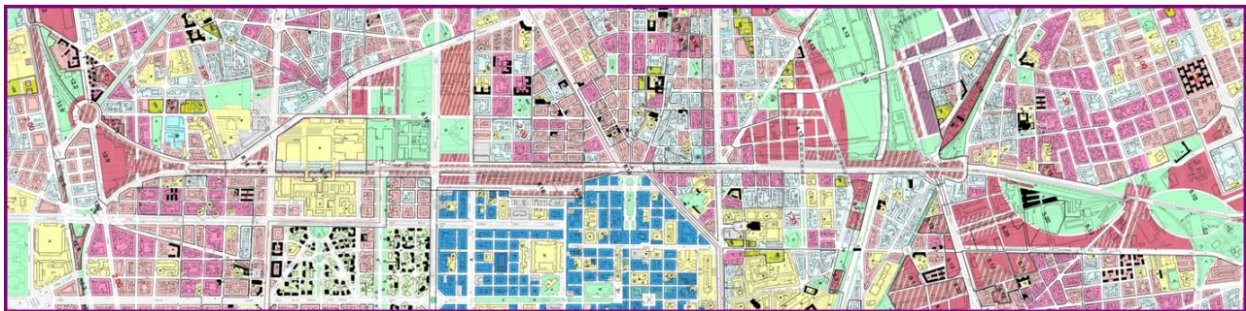
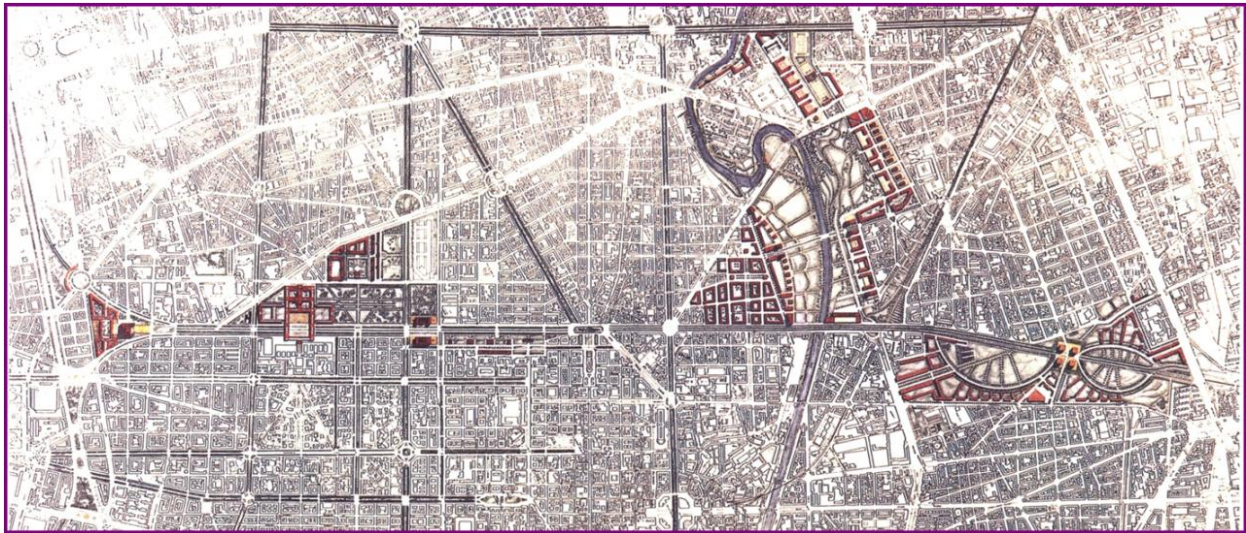


Fig. 26 La spina centrale nel PRG del 1995. (Fonte: Comune di Torino, Divisione Edilizia e Urbanistica, Progetti di riassetto urbano)

L'interesse particolare che lo studio di queste aree ha per questa tesi di dottorato sta nel fatto che i quattro ambiti della Spina Centrale costituiscono il più rilevante complesso di aree industriali dismesse e trasformabili individuate dal Piano Regolatore Generale e si estendono per circa 2.100.000 mq. All'interno di queste quattro aree il piano ha previsto interventi di trasformazione complessi, legati all'ampliamento di sedi universitarie, alla creazione di nuovi poli culturali, 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.

Il progetto della Spina Centrale è anche un esempio di integrazione tra arte e infrastruttura. Nel 1995 l'amministrazione Comunale della Città di Torino decise di affidare all'allora direttore del Castello di Rivolo, Rudi Fuchs, l'incarico di Direttore del progetto Il progetto Artecittà, che prevede la collocazione di opere d'arte lungo il viale centrale della Spina. Il Direttore Fuchs chiese a 11 artisti di fama internazionale, e per la maggior parte legati all'ambito torinese e piemontese, di realizzare dei bozzetti per l'installazione di loro opere nei punti più significativi e strategici del Passante.

I progetti furono presentati al Comune nel 1997 e successivamente esposti alla GAM nella mostra "Artecittà, 11 artisti per il Passante Ferroviario di Torino. Il progetto è tuttora in corso di realizzazione, allineato alla effettiva realizzazione esecutiva dal Passante. Man mano che un nuovo tratto del Passante viene completato, viene richiesta la realizzazione dell'opera all'artista. Ad oggi sono già state portate a termine le prime tre opere: *"Fontana Igloo"* di Mario Merz (2002, Corso Mediterraneo), *"Albero Giardino"* di Giuseppe Penone (2002, Corso Ferrucci) e l' *"Opera per Torino"* di Per Kirkeby (2005, Largo Orbassano). L'opera di Merz consiste in un gigantesco igloo in lastre di granito sul quale sono collocate quattro scritte al neon che indicano i punti cardinali. L'opera è inserito in una grande vasca d'acqua rettangolare da cui partono zampilli d'acqua. *Il tema dell'igloo è caro a Merz che l'ha realizzato più volte a partire dal 1968, come allegoria dell'abitare.*⁴³

L'opera di Penone invece vuole ricreare, attraverso l'uso di elementi naturali, l'ambiente naturale nella città attraverso un sentiero percorribile dai passanti, che in pianta si sviluppa come la sagoma di un albero con tre grandi rami. L'opera viva, che muta al cambio delle stagioni e al trascorrere del tempo, è costituita da un tunnel realizzato con la vegetazione e all'estremità dei tre rami sono posti un pioppo, una barriera di alloro e un laghetto nel quale si rispecchiano dei cipressi.

In ordine temporale l'opera del danese Kirkeby è la più recente e consiste in un doppio porticato in mattoni rossi dalle forme essenziali e privo di copertura. L'opera crea un gioco di ombre in un luogo pensato come luogo di transito ma anche come luogo per sostare all'ombra e in tranquillità, nonostante il forte traffico che caratterizza la zona.

⁴³ M. COLLEONI, F. GUERISOLI, *La città attraente. Luoghi urbani e arte contemporanea*, 2014



Figg.27-28-29 Dall'alto: *"Fontana Igloo"* di Mario Merz (2002, Corso Mediterraneo), *"Albero Giardino"* di Giuseppe Penone (2002, Corso Ferrucci), *"Opera per Torino"* di Per Kirkeby (2005, Largo Orbassano). (Fonte: Galleria fotografica delle opere d'arte pubblica a Torino www.contemporarytorinopiemonte.it)

3.3.1.1 Spina 1

L'area di Spina 1 è posta all'estremo sud del Viale della Spina.

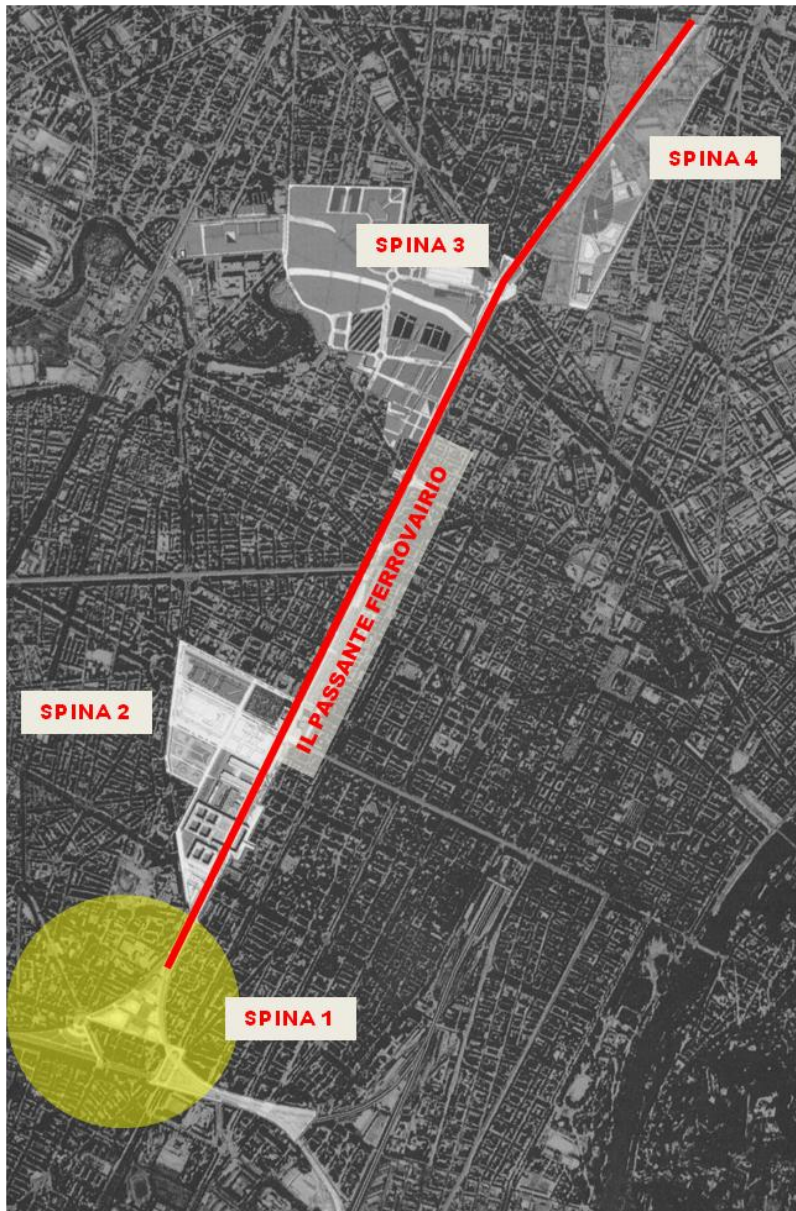


Fig.30 La localizzazione di Spina 1 lungo la Spina Centrale.

Sono comprese all'interno della Spina 1 aree amministrative appartenenti alla Circoscrizione 1 - Centro Crocetta e alla Circoscrizione 2 Santa Rita - Mirafiori Nord, anche se di fatto Spina 1 costituisce area di cerniera tra tre Circoscrizioni: 1 - Centro Crocetta, 2- Santa Rita Mirafiori Nord e 3- Pozzo Strada, San Paolo, Cenisia Cit Turin e Borgata Lesna.

Nell'ambito Spina 1 era presente una grande fabbrica di proprietà della Fiat denominata Fiat Materferro. Il grande stabilimento che occupava l'intera area compresa tra l'attuale Corso Rosselli, Piazza Marmolata e Corso Leone, fu ampliato in fasi successive e l'edificazione originale risale ai primi del novecento. L'origine dello stabilimento non si deve direttamente a Fiat, ma all'industriale Battista Diatto che negli anni trenta dell'ottocento fonda in Corso Moncalieri uno stabilimento per la costruzione di carri, carrozze e materiale per tranvie. Negli anni successivi la ditta aggiunge alle sue lavorazioni la fabbricazione di vagoni ferroviari e per ovviare alle esigenze legate alla produzione più estesa, nel 1906 Diatto decise di trasferire la sua attività in un'area più vasta e di ampia struttura, in borgo San Paolo, tra i rami della ferrovia per Milano e Susa. Dell'edificazione della nuova officina si incarica l'ingegner Ferraris: un impianto non troppo esteso e dalle linee molto semplici che consta di un capannone formato da tre grandi fabbricati che subirà, nel 1912, un ampliamento lungo il lato che si affaccia sul Corso Rosselli (allora Via Parigi) con la costruzione di un locale in cemento armato adibito alla realizzazione di locomotive, ad opera dello stesso ingegner Ferraris.⁴⁴

Nel secondo decennio del novecento, la famiglia Agnelli, allo scopo di ridurre gli oneri dovuti ai rapporti di dipendenza verso le aziende che fornivano materia prima per la propria produzione, decise di assorbire le diverse industrie intermediare dell'indotto che provvedevano a rifornire alla Fiat le materie prime. All'interno di questa strategia la Fiat assume il controllo delle Ferriere Piemontesi, della Società industrie metallurgiche (specializzata nelle lavorazioni di fucinatura, stampaggio e meccanica) e delle Officine Diatto che fabbricano materiale ferroviario. Le Officine Diatto passano così sotto l'insegna della Fiat, sancendo la nascita della Fiat materiale ferroviario (Materferro) che, nel primo periodo di attività, indirizza la propria produzione verso le normali costruzioni di carri e carrozze ferroviarie. L'azienda continua la sua attività ininterrottamente e con risultati molto importanti: negli anni trenta la Materferro rivolge, per prima in Italia, i suoi sforzi verso una nuova applicazione della tecnica ferroviaria: la fabbricazione di automotrici leggere azionate da motori a benzina, che saranno adottate sia dalle Ferrovie dello Stato che dalle aziende private per le linee secondarie. Fino alla seconda guerra mondiale, la Materfer,

⁴⁴ Cfr. Sistema Informativo Unificato per le Soprintendenze Archivistiche, SIUSA. (Fonte: www.siusa.archivi.beniculturali.it)

sebbene la sezione ferroviaria rappresenti per Fiat un ramo collaterale, diventa comunque una realtà dalle dimensioni importanti. Durante la guerra Torino è sottoposta a numerosi bombardamenti a tappeto da parte delle forze anglo americane che colpendo gli apparati industriali della città, e in particolare quelli Fiat, mirano a paralizzare uno "dei centri vitali dell'industria bellica italiana". Tra il 1943 e il 1944 le incursioni aeree che si abbattano sull'industria sono numerosi e danneggiano seriamente vari comparti. Durante il conflitto, in seguito alla conversione bellica della produzione, l'azienda vede aumentare notevolmente il numero dei dipendenti, che nel 1945 raggiungono la quota di 2.850 unità. Alla fine della guerra la Fiat materiale Ferroviario riprende regolarmente la propria produzione, fornendo un importante contributo alla ricostruzione del parco ferroviario italiano, con la creazione di grandi quantità di locomotori, carri merci e carrozze per passeggeri; Materferro restò fortemente in attività fino agli anni ottanta del 1900.⁴⁵

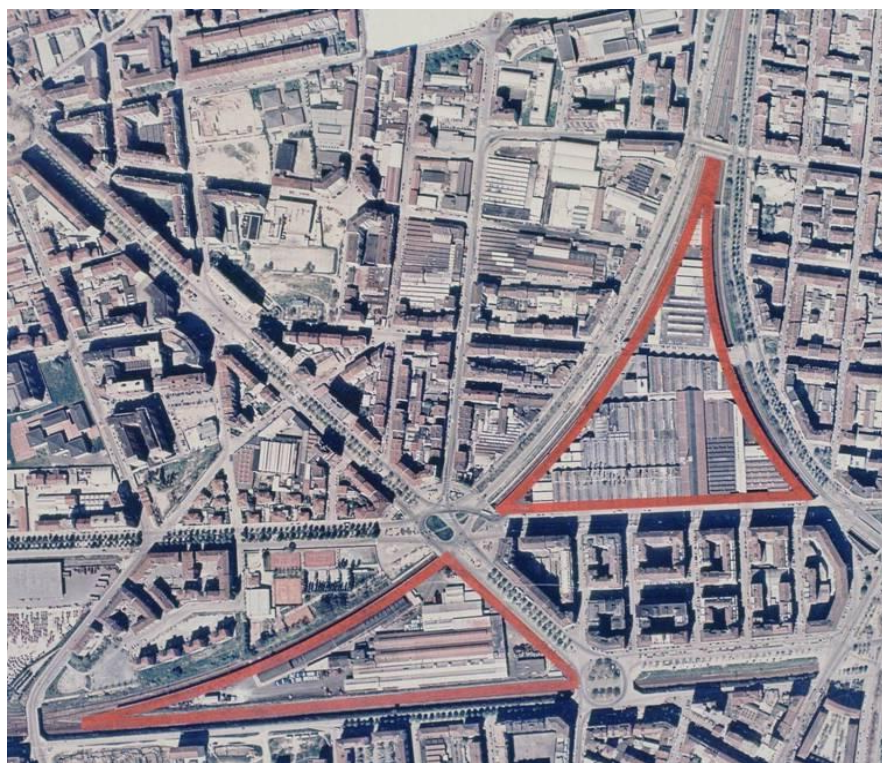


Fig. 31 Le aree di Spina 1 localizzate su ortofoto della fine degli anni ottanta.

⁴⁵ op.cit. Sistema Informativo Unificato per le Soprintendenze Archivistiche, SIUSA. (Fonte: www.siusa.archivi.beniculturali.it)

Le aree di Spina 1, sulla quale insisteva la fabbrica Materferro erano quindi quasi interamente di proprietà delle Fiat SpA, che aveva incaricato per la redazione del Progetto di trasformazione dell'area, da attuarsi attraverso PRIU, lo studio di Progettazione torinese dell'architetto Franco Mellano. La volontà di Fiat era quella di vendere le aree, che il nuovo strumento urbanistico aveva trasformato in aree residenziali e aree per servizi, già dotate di strumento attuativo approvato. L'area infatti, appena dopo l'approvazione del PRG del 1995, fu oggetto di un Programma di Riqualificazione Urbana che venne approvato nel 1998 e che nel 2006 fu oggetto di una successiva variante.

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

Con il D.M. Lavori Pubblici 21/12/1994 e il successivo D.M. 4/2/1995, i finanziamenti previsti dalla Legge 17/2/1992 n.179 sono stati destinati ai Programmi di Riqualificazione Urbana e sono stati disciplinati la formazione e l'attuazione degli stessi, con il concorso obbligatorio di risorse private, consentendosi inoltre la partecipazione degli enti pubblici per realizzare, in autofinanziamento, parte degli interventi del programma medesimo.

La Città di Torino nel 1995⁴⁶ approvava l'invito pubblico concorrenziale a proporre Programmi di Riqualificazione Urbana con indicazione degli ambiti di intervento prioritario, e nel 1996 adottava⁴⁷, tra gli altri, il PRIU proposto dalla società Fiat SpA concernente l'area "Spina 1" e relativa ad immobili di sua proprietà e ad aree di proprietà comunale e dell'azienda F.S. Con il PRIU Spina 1 sono stati richiesti finanziamenti per l'importo totale di lire 30.600.000.000. Nel 1997 la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale - Ministero dei LL.PP. ammetteva il PRIU Spina 1 al finanziamento nella misura di L. 24.904.000.000.

⁴⁶Cfr. Determinazione Giunta Comunale 26/10/1995 - mecc. 9507792/47

⁴⁷ Cfr. Deliberazione del 6/3/1996 - mecc. 9601680/47

L'iter amministrativo che ha condotto all'adozione e alla realizzazione del PRIU è stato molto articolato:

- Successivamente all'approvazione del finanziamento dal parte del Ministero dei LL.PP. il Consiglio Comunale di Torino approvava⁴⁸ il programma preliminare relativo alle 13 proposte di PRIU, tra i quali appunto quello concernente l'area denominata Spina 1.
- Nel 1998, con atto unilaterale d'obbligo, la società Fiat si obbligava a confermare gli impegni assunti con la proposta di programma, ossia al finanziamento privato della somma di Lire 4.680.000.000, che si aggiungeva al finanziamento ricevuto dal Ministero LL.PP., a titolo di risorse aggiuntive agli oneri di urbanizzazione per l'attuazione del Programma.
- Sempre nel 1998 veniva sottoscritto il *Protocollo d'intesa* avente ad oggetto l'attuazione e il finanziamento del PRIU "Spina 1", tra Ministero LL.PP., Regione Piemonte e Città di Torino
- Nello stesso anno il Consiglio Comunale approvava⁴⁹ gli *"Indirizzi programmatici per la revisione delle indicazioni di PRG"* relativi alle aree della Spina Centrale nella quale rientra il programma in oggetto e provvedeva a introdurre integrazioni e specificazioni al programma preliminare precedentemente approvato. Le modifiche principali prevedevano la riduzione delle densità edilizie e la ridefinizione delle aree da cedere a servizi.

Il Programma, contenendo variante al P.R.G. della Città, ha richiesto la pubblicazione con affissione all'Albo Pretorio per trenta giorni consecutivi, nel Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, nel Foglio degli Annunzi Legale della Provincia e per estratto sul quotidiano La Stampa.⁵⁰

- In attuazione del D.M. 30 ottobre 1997, che ha modificato il D.M. 21 dicembre 1994, i Programmi di Riqualificazione Urbana devono essere approvati con la procedura dell'accordo di programma di cui all'art. 27 della Legge 142/90 sulla base della

⁴⁸ Cfr. deliberazione del 13/1/1997 - mecc. 9607826/09),

⁴⁹ Cfr. deliberazioni in data 19 ottobre 1998 - mecc. 9808096/09 e 9800283/09

⁵⁰ Sono pervenute cinque osservazioni di cui una fuori termine, alle quali si rispondeva con le controdeduzioni allegate all'accordo di programma, unitamente alle osservazioni medesime. Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 27 GENNAIO 1999 – mecc. 9900151

progettazione urbanistica definitiva e di quella preliminare delle opere pubbliche. A tal fine il Sindaco della Città di Torino, ente con competenza primaria sul programma, indiceva, convocando i rappresentanti del Ministero dei LL.PP. e della Regione Piemonte, *la conferenza di servizi* per il 21 dicembre 1998, nella quale venne verificata la possibilità di addivenire alla conclusione dell'accordo di programma, nonché fu individuata la documentazione necessaria, furono espressi i pareri necessari e fu fissato il termine per la stipulazione dell'accordo stesso.⁵¹

L'accordo di programma fu stato stipulato in data *30 dicembre 1998* tra:⁵²

- il Ministero LL.PP.
- la Regione Piemonte
- la Città di Torino

Posto che l'attuazione del programma richiede variazioni delle destinazioni urbanistiche dell'area interessata e che, in tal caso, l'art. 27 della Legge 142/90 attribuisce all' accordo adottato con decreto del Presidente della Regione gli effetti dell'intesa di cui all'art. 81 del D.P.R.24/7/1977 n. 616 e s.m.i. determinando le conseguenti variazioni del vigente P.R.G., contestualmente è stata predisposta la documentazione relativa alle modificazioni urbanistiche. Il PRIU "Spina 1" interessa gran parte della Zona Urbana di Trasformazione "Spina 1" del P.R.G., per una superficie complessiva di 163.336 mq., collocata lungo il passante ferroviario, in parte di proprietà privata della Soc. FIAT SpA. (92.640 mq.), in parte di proprietà comunale (49.800 mq.) e in parte delle Ferrovie dello Stato (20.894 mq.). Il programma fu proposto dalla Soc. FIAT S.p.A. e fatto proprio dalla Città; i diritti edificatori furono realizzati da questi ultimi due soggetti relativamente alle proprie aree, mentre sulle aree delle F.S., che non partecipano al programma pur avendo dato l'assenso alla

⁵¹ Nella conferenza del 18 dicembre 1998 veniva formulato il testo definitivo della convenzione, esaminata la documentazione e valutati i vari pareri degli uffici comunali; nella successiva conferenza del 21 dicembre, acquisito l'assenso della Soc. Ferrovie dello Stato agli interventi sulle proprie aree, veniva esaminata la proposta di accordo, predisposto lo schema di convenzione ed espresso il consenso definitivo sul testo dell'accordo. Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 27 GENNAIO 1999 – mecc. 9900151.

⁵² Il Ministero dei LL. PP. in persona dell'arch. Mara MOSCATO, per atto di delegazione del Direttore Generale del Coordinamento Territoriale; la Regione Piemonte in persona dell'arch. Michele MEINERO, per atto di delegazione del Presidente della Giunta Regionale, on. Enzo GHIGO e la Città di Torino in persona del Vicesindaco, Domenico CARPANINI. Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 27 GENNAIO 1999 – mecc. 9900151.

proposta complessiva, il PRIU prevede interventi di sistemazione ambientale (copertura della trincea ferroviaria e realizzazione di spazi pubblici superficiali).

TABELLA SINTESI PROPRIETA' PRIU SPINA 1		
ST COMPLESSIVA	163.336 mq	100%
Proprietà privata della Soc. FIAT SpA	92.640 mq.	57%
proprietà comunale	49.800 mq	30%
proprietà delle F.S.	20.894 mq	13%

Il programma prevede la realizzazione, previa demolizione di fabbricati industriali, di insediamenti residenziali, attività terziarie ed ASPI (commercio al dettaglio, attività artigianali, ecc.), e relativi servizi pubblici.

Complessivamente si prevede una SLP pari a 75.835 mq. (di cui 55.584 mq. di proprietà privata e 20.251 mq. di proprietà comunale), di cui a residenza un minimo di 31.572 mq. ed un massimo di 55.584 mq.; un massimo di 4.263 mq. ad ASPI; un minimo di 20.251 e un massimo di 40.000 mq. ad attività terziarie; con 95.200 mq. a servizi.

TABELLA SINTESI PROPRIETA' SLP - PRIU SPINA 1		
SLP COMPLESSIVA	75.835 mq	100%
proprietà privata	55.584 mq	73%
proprietà comunale	20.251 mq	27%

I contenuti della variazione urbanistica necessaria per l'attuazione del PRIU erano:

- Contenuti di tipo normativo generale: attuazione parziale della Z.U.T. in assenza di Studio Unitario d'Ambito, modifiche al disegno di P.R.G. in assenza di uno Strumento Urbanistico Esecutivo formale, utilizzo di risorse pubbliche per opere di preurbanizzazione, ecc.;
- Contenuti di tipo sostanziale in attuazione degli "indirizzi programmatici" di revisione della Spina (limitatamente alle aree di proprietà FIAT e Comune): riduzione della S.T., riduzione dell'indice territoriale, adeguamento della dotazione dei servizi, ecc.;

- Soppressione del trasferimento parziale di diritti comunali in Spina 3.

Allegato al PRIU vi era il cronoprogramma che definiva il programma dei lavori, le fasi di esecuzione degli interventi e i termini di attuazione delle singole unità d'intervento.

Le risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi pubblici previsti nel programma erano così individuate:

- finanziamento del Ministero LL.PP. di Lire 24.904.000.000 (Euro 12.861.842,61);
- oneri di urbanizzazione primaria e secondaria di Lire 14.788.000.000 (Euro 7.637.364,62);
- risorse aggiuntive private dei soggetti attuatori di Lire 7.548.000.000 (Euro 3.898.216,67).

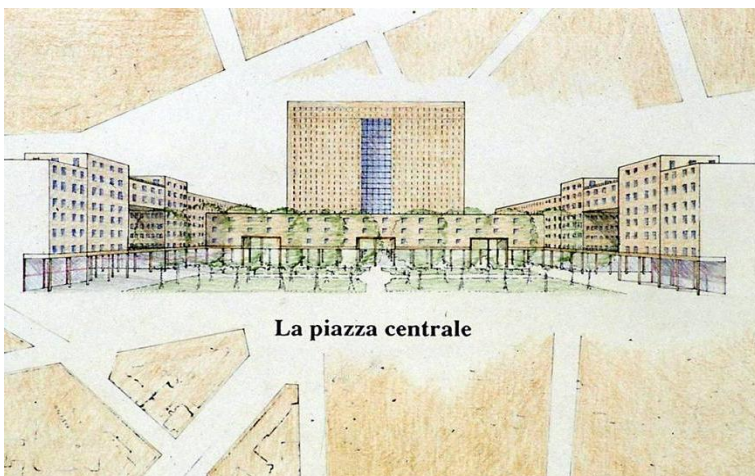
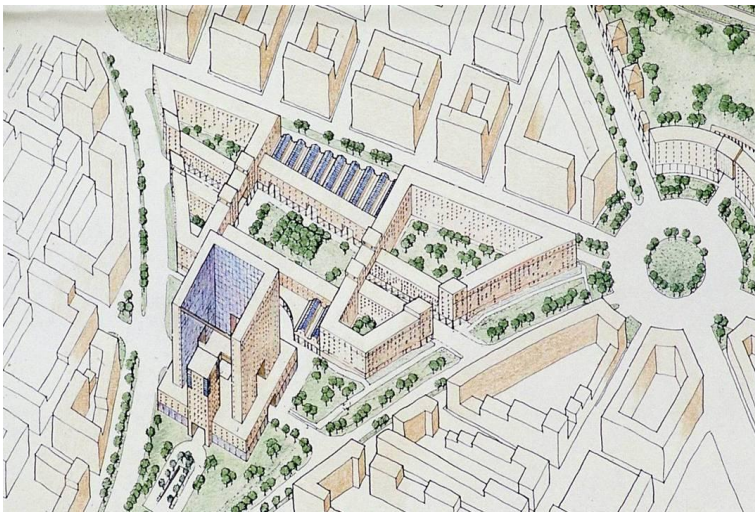
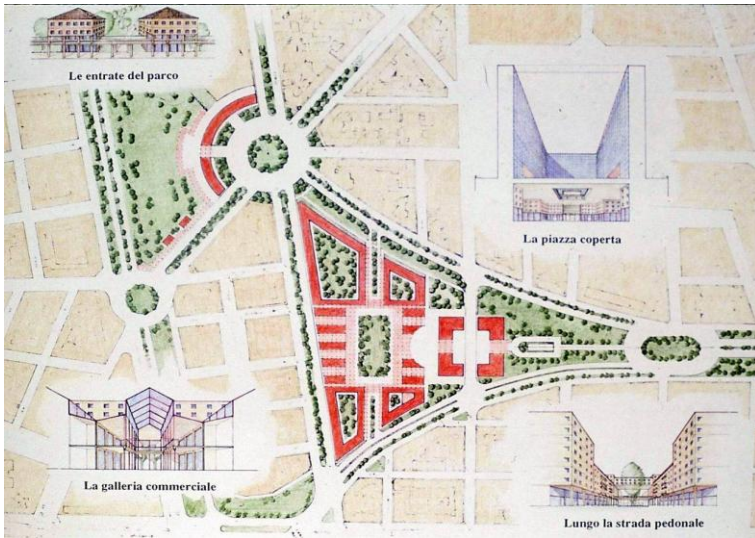
TABELLA SINTESI RISORSE FINANZIARIE - PRIU SPINA 1		
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 24.397.423,90	100%
Ministero LL.PP	€ 12.861.842,61	53%
OO.UU. primaria e secondaria	€ 7.637.364,62	31%
risorse aggiuntive private	€ 3.898.216,67	16%

L'attuazione dei contenuti dell'accordo di programma e l'ambito di applicazione del medesimo, con i relativi diritti e obblighi delle parti, furono regolamentati da apposita *convenzione* che la società "Fiat S.p.A." si impegnò a stipulare entro il termine di 120 giorni dalla data di pubblicazione sul B.U.R. del decreto di approvazione dell'accordo stesso.

Con l'approvazione dell'accordo di programma per la definizione e l'attuazione del PRIU "SPINA 1" si definì la trasformazione di una delle aree industriali che occupavano una posizione strategica in città. Un'area che, dopo molti anni di utilizzo industriale e un lungo periodo di dismissione e abbandono, ha costituito un elemento fisico di consistente barriera in un territorio densamente popolato. Dapprima il PRG e successivamente il Programma di Riqualificazione Urbana Spina 1 hanno ridisegnato completamente l'intera zona e in particolare hanno creato, nel luogo della confluenza tra le tre Circoscrizioni, una grande cerniera verde.



Fig.32 Foto area delle aree di Spina 1 dopo i lavori di demolizione. (Fonte: immagine allegata al bando di concorso internazionale per la realizzazione del “Nuovo Palazzo” destinato ad uffici della Regione, del 24.12.1999)



Figg.33-34-35 Disegni e schizzi preliminari per l'elaborazione della scheda d'ambito Spina 1. (Fonte: per concessione dello Studio Mellano Associati, Torino)

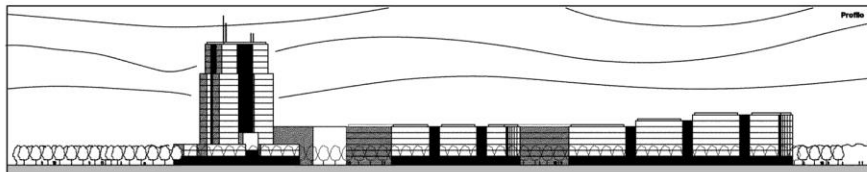
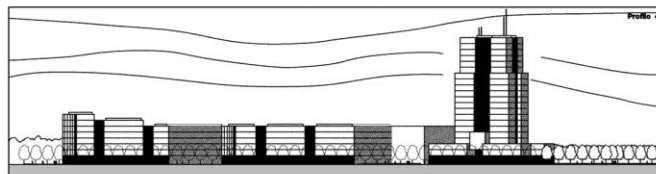
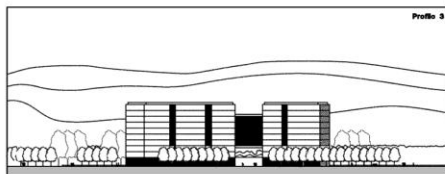
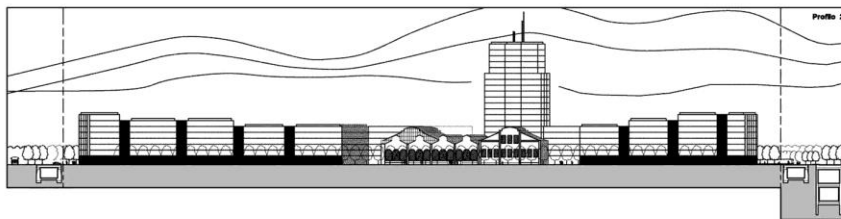
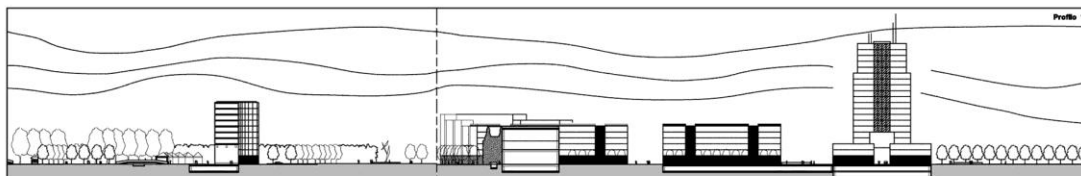
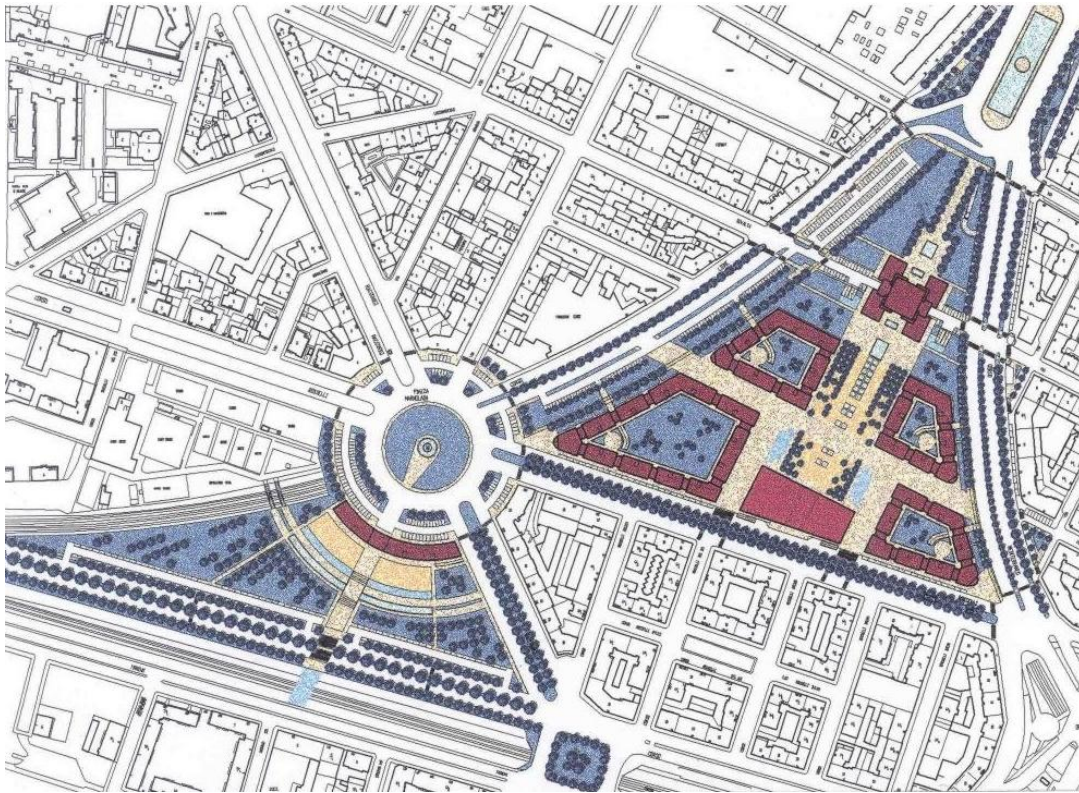


Fig.36 Planimetria generale e profili estratti dal PRIU. (Fonte: per concessione dello Studio Mellano Associati, Torino)

Un'altra interessante evoluzione sull'area di Spina 1 riguarda la parte settentrionale dell'ambito nella quale, secondo la prefigurazione del PRG di Gregotti e Cagnardi, era previsto un edificio a torre che, insieme alla torre prevista in prossimità di Porta Susa, segnava uno dei due vertici del viale della Spina.

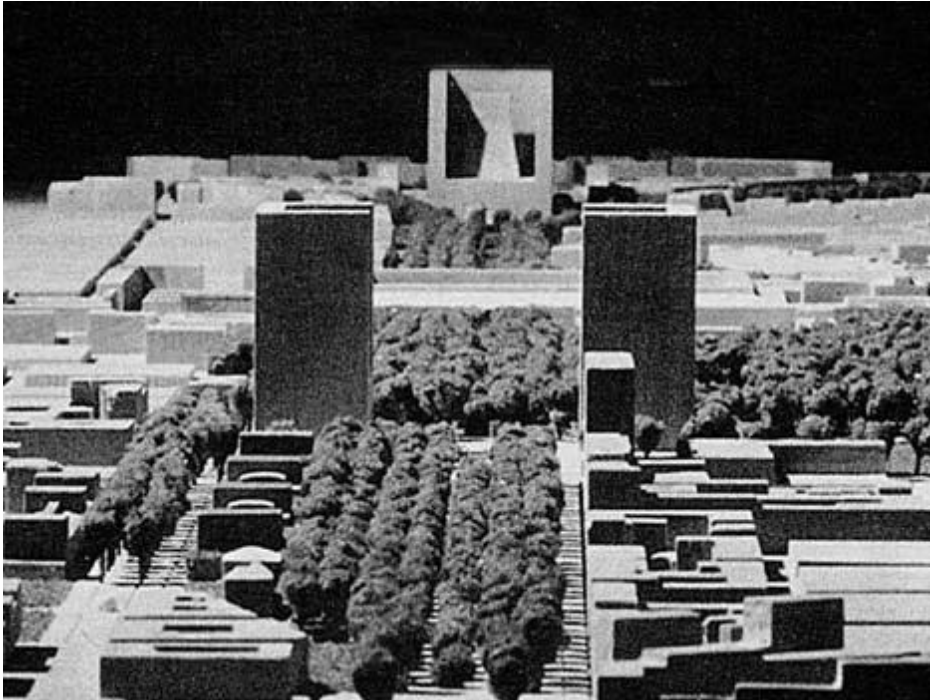


Fig.37 I tre “palazzi” previsti dal Piano Gregotti. (Fonte: Sisto Giriodi, *Grattacieli e morfologia urbana a Torino*, in *Torino Verticale*, ATTI, vol. LXIV-3, dic. 2010, pag. 29)

Nell'autunno 1998 la Regione Piemonte decide di sondare le possibilità offerte dalla struttura urbana del Comune di Torino per localizzare in un unico edificio i propri uffici tecnici ed amministrativi. A seguito di uno studio di fattibilità l'area più idonea per la costruzione ex novo, di un edificio unico, sito nella città di Torino, da destinarsi a sede degli uffici della Regione Piemonte risultò essere quella contrassegnata con la sigla SPINA 1 nel Piano Regolatore del Comune di Torino⁵³; lo studio di fattibilità sottolineava la necessità dell'acquisto di una parte rilevante dei diritti edificatori di cui è titolare il Comune di Torino e

⁵³ Cfr. Determinazione Dirigenziale del 3 marzo 2000, n. 236, Regione Piemonte

per tale ragione la Regione Piemonte, ha rivolto istanza ufficiale al Comune al fine di garantirsi la disponibilità dei diritti edificatori comunali.⁵⁴

Uno dei fattori di successo della riqualificazione urbana del grande asse della Spina certamente era la presenza di significative testimonianze di architettura internazionale.

Per rispondere a tale obiettivo nel 1999 la Regione Piemonte decise di avviare sul tema una stagione di confronto culturale e professionale indicando concorso internazionale a inviti⁵⁵ per la localizzazione della nuova sede.

Nello stesso anno la Giunta Regionale approvò⁵⁶ il “Protocollo di intesa” tra la Regione Piemonte ed il Comune di Torino contenente i reciproci impegni finalizzati al trasferimento di tutti i diritti edificatori necessari per la costruzione del nuovo palazzo sulla Spina 1 secondo quanto contenuto negli elaborati ufficiali facenti parte dell’Accordo di Programma relativo a Spina 1 del 30.12.1998

Al concorso presentarono domanda di partecipazione 44 concorrenti tra architetti e studi professionali e furono ammessi alla seconda fase del concorso dieci gruppi di fama internazionale.⁵⁷ Tra le proposte presentate prevalse il progetto di Massimiliano Fuksas, che prevedeva un parallelepipedo vetrato di 100 metri di altezza.

⁵⁴ Con lettera in data 10 maggio 1999, prot. n. 1066/99, il Comune ha manifestato la propria disponibilità a trasferire alla Regione i diritti edificatori richiesti

⁵⁵ Con determinazione del Direttore regionale del Settore Patrimonio Immobiliare n. 1343 del 24.12.1999 è stato indetto il concorso per la realizzazione del “Nuovo Palazzo” destinato ad uffici della Regione Piemonte e ad stato approvato nel contempo il relativo bando di gara.

⁵⁶ Con deliberazione n. 19-28234 del 27 settembre 1999

⁵⁷ I partecipanti ammessi alla seconda fase furono:1) Arch. Claude Vasconi, 2)Architecture Studio (Capogruppo) con Libidarch Associati - Arch. Anna Giorgi - Studio Ing. G. Patta - Prodim Studio Associato - Arch. Veronica Patta – Raggruppamento, 3) Architectures Jean Nouvel S.A., 4) Atelier D’Architecture Paczowski Et Fritsch, 5) De Portzamparc Arch. Christian (Capogruppo) con Setec Batiment - Arch. Elena Simonetta - Prof. Arch. Giovanni Picco - Arch. Cristiano Picco - Ing. Enrico Desideri - Ing. Filippo Simonetta - Studio Associato Ingg. Ferro & Cerioni - Ungers – Raggruppamento, 6) Fuksas Dott. Arch. Massimiliano (Capogruppo) con Ai Engineering S.r.l. - A.I. Studio - Manens intertecnica S.r.l. – Raggruppamento, 7) Hiroshi Hara + Atelier, 8)- Jean Pierre Buffi (Capogruppo) con Arch. Roberto Gabetti - Arch. Guido Drocco - Arch. Aimaro Oreglia D’Isola - Arch. Flavio Bruna - Sistema 2000 S.r.l. - Arch. Guido Degli Espositi - Ing. Giuseppe Amaro - Icis S.r.l. - Studio Buonomo Veglia - Studio CO.PA.CO. - Metec Engineering S.r.l. - Ing. Francesco Ossola - Poliedra S.p.A. - Ing. Mario Ronchetta - AEM Torino S.p.A. - Arch. Valentina Drocco – Raggruppamento, 9) Quaranta Dott. Ing. Luigi (Capogruppo) con Dott. Arch. Emilio Ambasz - Dott. Arch. Benedetto Camerana - Dott. Arch. Ing. John Victor Daggart - Dott. Arch. Lidia Rollero - Dott. Arch. Cristina Franco - Dott. Ing. Daniela Demichelis - Dott. Ing. Marco Lazzerini - Ing. Edoardo Ciardiello – Raggruppamento, 10) Ungers Prof. Oswald Mathias (Capogruppo) - Arch. Walter A. Noebel - Saijri & Zambetti S.r.l. - Intertecno S.p.A. – Raggruppamento. Cfr. Determina Dirigenziale 8 settembre 2000, n.883, Bollettino Ufficiale n. 47 del 22 / 11 / 2000

Nell'aprile del 2006 il PRIU di Spina 1 fu oggetto di una variante urbanistica su proposta dell'allora Assessore al patrimonio e all'Urbanistica, Mario Viano. La necessità di tale variante nasceva da deliberazioni e input di molto precedenti: nel 1998, come meglio descritto nelle parti precedenti, preliminarmente all'approvazione del PRIU, il Consiglio Comunale della città di Torino approvava gli *"Indirizzi programmatici per la revisione delle indicazioni di PRG"* relativi alle aree della Spina Centrale, con l'obiettivo di introdurre alcune modifiche tra cui la riduzione delle densità edilizie e la ridefinizione delle aree da cedere a servizi. In ragione di tale delibera i PRIU approvati recepivano le nuove indicazioni dettate dagli indirizzi programmatici ma occorreva estendere tali principi all'intera area della Spina Centrale. Per tale ragione nel 2002, la città aveva quindi approvato la Variante n. 35.⁵⁸

Tale Variante ha previsto, in particolare, per l'Ambito Spina 1, rispetto al PRIU approvato, modeste modifiche del mix funzionale in favore di attività commerciali e pubblici esercizi di supporto alla residenza e una diversa articolazione in altezza degli edifici, con l'obiettivo di migliorarne la qualità architettonica. La Variante n. 35 ha articolato, inoltre, le aree della Spina 1 in due ambiti, l'ambito PRIU e l'ambito FS; quest'ultimo corrisponde ai diritti edificatori di proprietà RFI e, pur collocato fisicamente entro il perimetro PRIU che assolve altresì ai relativi standards di legge, non è convenzionalmente trattato nel Programma.⁵⁹

La città di Torino alla luce di tali nuove esigenze avvia dunque un procedimento per addivenire alla modifica del PRIU che in una prima occasione si conclude senza addivenire ad alcun esito. Nel 2006 viene riaperto il procedimento con l'obiettivo sostanziale di recepire nel PRIU i contenuti della Variante n. 35 ed approvare gli ulteriori elementi progettuali maturati nel periodo, primo tra tutti la realizzazione nell'area trapezoidale a nord dell'ambito di un edificio a torre a destinazione terziaria.

Le modifiche apportate nella variante del PRIU con il recepimento della variante 35 furono sostanzialmente le seguenti:

⁵⁸ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale n. 41 del 18 marzo 2002.

⁵⁹ Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 11 APRILE 2006 – mecc. 0602403

- si introducono alcune modificazioni ai mix funzionali consistenti in modeste riduzioni della residenza a favore di attività ASPI e terziario ed alcune ulteriori variazioni delle regole urbanistiche riguardanti l'aumento dell'altezza degli edifici;
- in ragione di approfondimenti patrimoniali si giunse ad una diversa individuazione delle aree di proprietà e del relativo adeguamento dei diritti edificatori e del perimetro dell'ambito 12.9/2 Spina 1 - FS;
- la ST totale subì un aumento di modesta entità (da mq. 163.336 a mq. 164.089);
- si aumentano le quantità di parcheggi a soddisfacimento del fabbisogno pregresso dei cittadini già residenti l'intorno dell'area interessata dal PRIU. Si introduce una quota di aree a parcheggio in sottosuolo, in parte pubblico (mq. 7.000) e in parte privato, in aggiunta al parcheggio pubblico localizzato in superficie (circa mq. 11.000);
- si prevede un progetto degli spazi pubblici di elevato livello qualitativo: l'area trapezoidale su cui si prevede l'edificio a torre a destinazione terziaria dovrà essere caratterizzata da elementi di arredo urbano e percorsi pedonali. La piazza su cui affacciano i lotti residenziali e quella che si conclude con l'edificio commerciale dovranno essere contigue e dovranno seguire l'assialità nord-sud del disegno urbano dell'area;
- viene ridefinita l'area a sud di piazza Marmolada e si prevede un parco caratterizzato dall'alternarsi di fasce tematiche attrezzate e viali alberati;
- con la previsione del nuovo disegno di piazza Marmolada e del parco emerge la necessità di localizzare l'intervento corrispondente ai diritti edificatori di RFI lungo il previsto proseguimento di corso Adriatico. Per tale intervento edilizio viene modificata la configurazione planovolumetrica ed il relativo mix funzionale introducendo la possibilità di realizzare ulteriori quote di attività ricettive e/o terziarie e per il tempo libero.

Ottenuti tutti i pareri necessari, nel marzo del 2006 è stato firmato l'*Accordo di Programma di modifica al Programma di Riqualificazione Urbana "Spina 1"*, sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Piemonte e la Città di Torino.

Tra il 2006 e il 2007 le intenzioni della Regione Piemonte cambiano e viene deliberato un cambio nella localizzazione della propria sede unica. La scelta della Giunta Regionale⁶⁰ è stata quella di insediare il nuovo Palazzo della Regione sulle aree di proprietà localizzate nella “*zona urbana di trasformazione ambito 12.32 AVIO – OVAL*”, nel quartiere Nizza Millefonti, in prossimità del Lingotto. Le cubature previste nella variante al PRG e nell'accordo del Programma di modifica al PRIU rimangono quindi inutilizzate e ancora disponibili: la città di Torino decide quindi di cedere la proprietà dell'area con i diritti edificatori mediante asta pubblica.

Nel 2007 il Consiglio comunale approva la delibera per la messa all'asta dei diritti edificatori di 30.000 mq. di superficie utile di piazza Marmolada (area ex Materferro alla Spina 1). Nella delibera si legge che “*nell'area dove sarebbe dovuta nascere la sede della Regione Piemonte dovrà sorgere un grattacielo alto cento metri, non molto distante dai futuri grattacieli della stazione di Porta Susa e di Intesa-San Paolo in corso Inghilterra. La base d'asta della vendita dei diritti sarà di 22 milioni di euro. (...)*”.⁶¹

L'asta viene aggiudicata da un operatore privato.⁶² Considerata l'importanza dell'edificio e del sito la società si impegna con la Città a organizzare, con la collaborazione critica di Camerana&Partners, un concorso internazionale a inviti per scegliere una soluzione urbanistica e architettonica di massima e un professionista da affiancare all'architetto Camerana per lo sviluppo della progettazione definitiva. Per la città di Torino il concorso rappresenta una novità: per la prima volta un operatore privato sceglie di rivolgersi al mercato internazionale per individuare il professionista a cui affidare l'incarico per un intervento di fortissima visibilità ma destinato al mercato privato. Il progetto prevede un mix funzionale con 6.000 mq di residenze, 1.500 mq di commerciale e 22.500 mq per gli uffici, per comporre il lotto da 30.000 mq.

⁶⁰ con deliberazione n. 41-6188 del 18.6.2007, la Giunta Regionale, condividendo il Master Plan generale avente ad oggetto l'insediamento del Palazzo della Regione sulle aree ex Fiat Avio ed R.F.I e le opere di urbanizzazione della Zona Urbana di Trasformazione, aveva dato mandato alla Direzione Patrimonio e Tecnico di mettere in essere le azioni necessarie per la progettazione delle opere di infrastrutturali e di urbanizzazione della Z.U.T. in accordo al disegno urbanistico esecutivo e di procedere all'Accordo di programma di cui all'art. 34 del decreto legislativo n. 267/2000 d'intesa con il Comune di Torino e con R.F.I

⁶¹ Comune di Torino, Ufficio Stampa, Comunicato Stampa del 15 Ottobre 2007, GRATTACIELO 'SPINA 1' APPROVATA L'ASTA DEI DIRITTI.

⁶² Dalla società edile Franco Costruzioni Real Estate

La giuria che deve valutare le proposte è composta da rappresentanti della Città, dell'Ordine degli Architetti, dell'Ordine degli Ingegneri, del Politecnico di Torino e della stessa proprietà. Sono invitati tre architetti provenienti da città europee note per la qualità dell'architettura contemporanea: Jan Störmer da Amburgo, Iñaki Ábalos da Madrid, Cor Geluk da Rotterdam. Vince la proposta di Jan Störmer. Gli elementi vincenti del progetto presentato sono furono principalmente tre: un costo e un tempo di costruzione relativamente contenuti; l'attento inserimento nel contesto urbano e la valorizzazione del complesso come fondale visivo dell'asse della Spina; una soluzione tecnica a bassissimo consumo energetico. La necessità di separare uffici e residenze dà forma a due edifici - una torre per gli uffici di 100 metri e una per le residenze, di altezza libera ma inferiore - uniti al piano terra da una piastra commerciale con spazi comuni destinati a negozi e ristoranti.



Figg. 38-39 Immagini render del progetto *Porta Europa*. (Fonte: sito internet www.camerana.com)

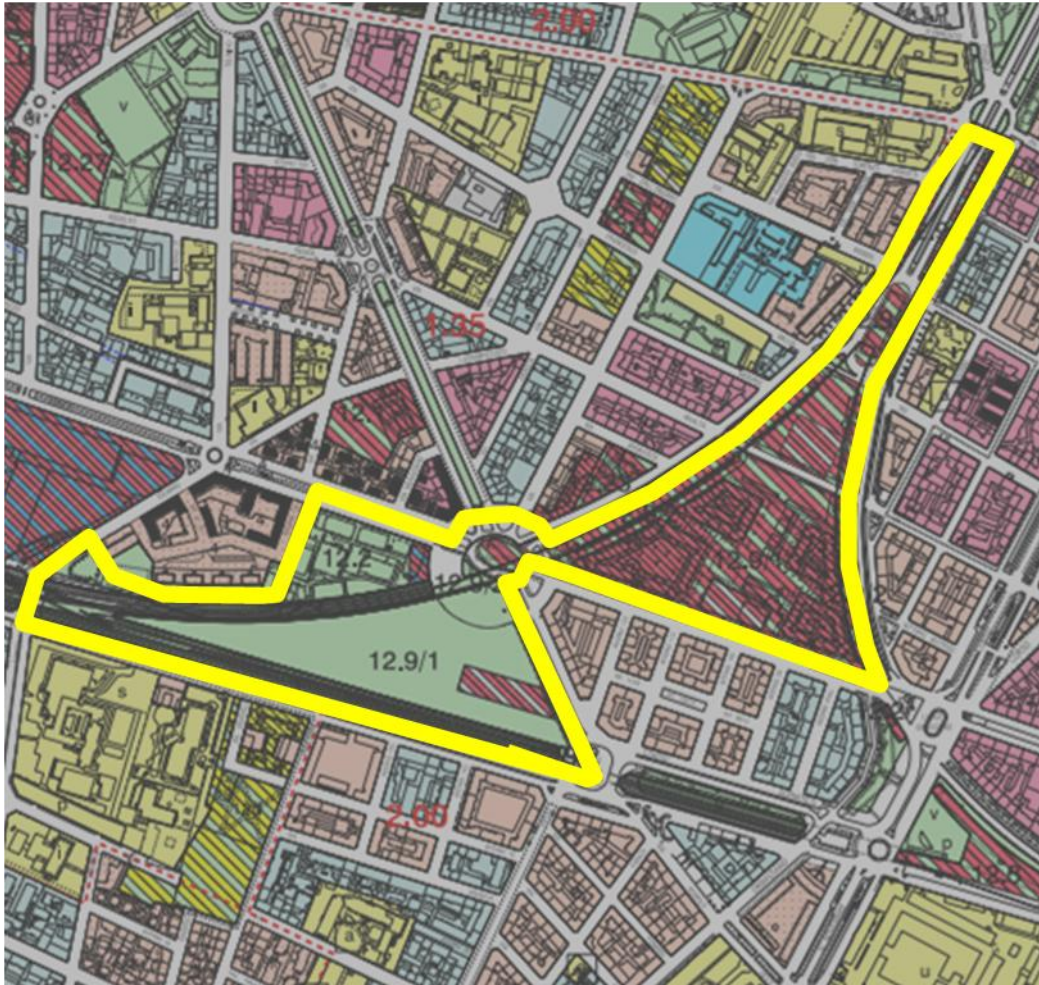


Fig. 40 Estratto tavola PRG vigente per l' Ambito 12.9/1 SPINA 1 - PRIU

Si riportano di seguito le schede normative delle due Z.U.T. (Art 15 del PRG):

Ambito 12.9/1 SPINA 1 - PRIU

PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA (ART. 2, COMMA 2, L. 179/92; D.M. 21 DICEMBRE 1994 E S.M.I.) APPROVATO CON ACCORDO DI PROGRAMMA EX LEGGE N° 142 DELL'8/6/1990

All'interno del perimetro dell'ambito - fatta eccezione per le aree di proprietà FS individuate nella tavola n° 4.2 del Programma di Riqualificazione Urbana (PRIU) e nella tavola illustrativa n° 1 - vigono i parametri urbanistici, le destinazioni d'uso, le regole planivolumetriche, le localizzazioni di viabilità e servizi, come definite nelle tavole n° 5 e 8 e nelle N.T.A. del PRIU.

Un terzo (1/3) della SLP generata dalle aree con indice 0,6 mq/mq (corrispondente ad un indice di 0,2 mq/mq) di cui alla tavola 4.2 del PRIU, è destinato ad edilizia convenzionata (residenza agevolata, sovvenzionata, in locazione permanente o temporanea, ecc., ovvero anche altri tipi di insediamenti da immettere sul mercato a prezzi convenzionati).

Sono ammesse le altezze degli edifici specificatamente indicate nella tavola n° 8, all'art. 5 punto C e all'art. 6 delle N.T.A. del PRIU, ai sensi e per gli effetti dell'art. 34 delle N.U.E.A.

Le aree di proprietà FS, individuate nella tavola n° 4.2 del PRIU, sono comprese nel Programma solo ai fini della loro sistemazione e/o del loro utilizzo a servizi pubblici, mentre l'utilizzo dei relativi diritti edificatori avverrà al di fuori del PRIU stesso con i parametri urbanistici e le prescrizioni che disciplinano lo specifico ambito di trasformazione urbana 12.9/2 SPINA 1 - FS. La dotazione di servizi è verificata complessivamente all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana Spina 1 per entrambi gli ambiti 12.9/1 Spina 1-PRIU e 12.9/2 Spina 1 -FS.

L'area di concentrazione edificatoria compresa nell'unità d'intervento "VI" di cui alla tavola n°5 del PRIU è destinata ad accogliere i diritti edificatori afferenti le aree FS. Gli elementi individuati all'art. 3, punto 2 delle N.T.A. e nella tavola n° 0 del Programma di Riqualificazione Urbana (elementi del disegno urbano, SLP massima, dotazione di aree per servizi, mix funzionale) sono prescrittivi per la redazione dei piani attuativi.

Nell'ambito potranno essere utilizzate ulteriori capacità edificatorie comunali, generate in altri ambiti della Spina Centrale. Per quanto riguarda i diritti trasferiti, deve essere reperito nell'ambito in cui vengono realizzati il solo fabbisogno standard, mentre il fabbisogno aggiuntivo è da garantire nell'ambito in cui i diritti vengono generati. Quote di S.L.P. comunale generate nell'ambito potranno, altresì, essere trasferite in altri ambiti della Spina Centrale.

L'utilizzo e/o il trasferimento di S.L.P. comunale sono subordinati all'approvazione di Strumento Urbanistico Esecutivo nel quale deve essere valutato il corretto inserimento urbanistico-edilizio, nonché verificata l'adeguata dotazione di servizi nell'ambito ove vengono collocati i diritti edificatori trasferiti.

NOTE

Le prescrizioni e le indicazioni riferite alle aree comprese nel Programma di Riqualificazione, contenute nelle tavole I, II e III allegate, sono riportate solo al fine di favorire una migliore leggibilità delle caratteristiche e della configurazione d'insieme degli ambiti della Spina 1 ed hanno carattere meramente illustrativo; in caso di incongruenza, prevalgono pertanto le indicazioni contenute nel Programma stesso.

DATI DIMENSIONALI DEL PRIU

- Superficie Territoriale (ST) Programma di Riqualificazione Urbana: 164.089 mq
- Superficie Territoriale (ST) ambito : 139.416 mq
- Superficie Lorda di Pavimento generata (SLP): 78.153 mq
- Superficie Lorda di Pavimento realizzabile (SLP): 78.153 mq
- Fabbisogno di aree per servizi dell'ambito: 88.889 mq
- Fabbisogno di aree per servizi Programma di Riqualificazione Urbana: 101.824 mq
- Offerta di aree per servizi del Programma di Riqualificazione Urbana: 106.542 mq (1)

1) L'offerta di servizi prevista nel Programma di Riqualificazione Urbana Spina 1 comprende anche la dotazione di servizi afferente l'ambito 12.9/2 Spina 1 - FS.

[*] Nota variante: id 12, var. n. A12 - Spina 1

[*] Nota variante: id 94, var. n. 35 - Spina centrale, approvata il 18/03/2002, mecc. 0111054/009

[*] Nota variante: id 312, var. n. A37 - variante urbanistica PRIU spina1 , approvata il 20/07/2006

Ambito 12.9/2 SPINA 1 - FS

PARAMETRI URBANISTICI E PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE AREE INCLUSE NEL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA (PRIU) SPINA 1 SOLO AI FINI DELLA LORO SISTEMAZIONE E/O DEL LORO UTILIZZO A SERVIZI PUBBLICI

Indice Territoriale massimo (mq SLP/mq ST):

- per le aree di trasformazione 0,6
- per le sedi stradali esistenti confermate anche nel disegno finale 0,4
- per le aree di trasformazione che mantengono l'uso (ancorchè in sottosuolo) ad impianti ferroviari 0,7/3

SLP per destinazioni d'uso (diritti edificatori realizzabili):

- A. Residenza max 50%
- B. ASPI (attività commerciali v.artt.3.4A1a, 3.4A1b1 extralimentare, 3.4A2, 3.4A3 e turistico-ricettive v. art.3.2A) min 10%
- C. Attività terziarie max 90%

Aree per servizi: il fabbisogno complessivo (minimo) è determinato dal fabbisogno standard, ex art. 21 L.U.R. (25 mq/ab. per la residenza, 80% della SLP per la destinazione ASPI), e da un fabbisogno aggiuntivo pari al 20% della superficie territoriale. Per quanto riguarda i diritti trasferiti, deve essere reperito nell'ambito in cui vengono realizzati, il solo fabbisogno standard, mentre il fabbisogno aggiuntivo è da garantire nell'ambito in cui detti diritti vengono generati.

PRESCRIZIONI

L'attuazione avviene attraverso piani esecutivi di iniziativa pubblica o privata o concessione convenzionata ex art. 49, V comma L.U.R.. La SLP massima realizzabile è 10.000 mq. Vengono trasferiti dall'ambito 4.13/2 SPINA 3 - ODDONE, mq. 2.328 di diritti edificatori di proprietà RFI.

I diritti edificatori generati e quelli trasferiti utilizzano l'area di concentrazione edificatoria specificamente predisposta nell'unità d'intervento "VI" del PRIU, nel rispetto delle indicazioni planivolumetriche ivi definite e riportate nelle tavole allegate. La dotazione di servizi è verificata complessivamente all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana Spina 1 per entrambi gli ambiti 12.9/1 Spina 1-PRIU e 12.9/2 Spina 1 -FS.

Le indicazioni relative agli allineamenti, agli assi rettori e all'inviluppo riportate nella tavola II allegata e che riprendono le indicazioni contenute nella tavola 0 del PRIU, sono prescrittive per la redazione dei piani attuativi.

Un terzo (1/3) della SLP generata dalle aree con indice 0,6 mq/mq (corrispondente ad un indice di 0,2 mq/mq) di cui alla tavola I allegata, è destinato ad edilizia convenzionata (residenza agevolata, sovvenzionata, in locazione permanente o temporanea, ecc., ovvero anche altri tipi di insediamenti da immettere sul mercato a prezzi convenzionati).

Nell'ambito potranno essere utilizzate ulteriori capacità edificatorie comunali, generate in altri ambiti della Spina Centrale. Per quanto riguarda i diritti trasferiti, deve essere reperito nell'ambito in cui vengono realizzati il solo fabbisogno standard, mentre il fabbisogno aggiuntivo è da garantire nell'ambito in cui i diritti vengono generati.

L'utilizzo e/o il trasferimento di S.L.P. comunale sono subordinati all'approvazione di Strumento Urbanistico Esecutivo nel quale deve essere valutato il corretto inserimento urbanistico-edilizio, nonché verificata l'adeguata dotazione di servizi nell'ambito ove vengono collocati i diritti edificatori trasferiti.

Al fine di assicurare un progetto architettonico e ambientale di qualità deve essere attivata una procedura concorsuale o a questa assimilabile.

NOTE

Le tavole allegare riportano una configurazione d'insieme in cui l'edificato corrisponde alle indicazioni normative e le aree a servizi realizzano gli obiettivi del Piano. Vengono inoltre fornite indicazioni planivolumetriche relative agli allineamenti, agli assi rettori e all'involuppo, alla disposizione, altezza in numero di piani, destinazioni d'uso degli edifici, alla localizzazione delle aree e dei principali servizi ed alla viabilità urbana e distributiva. Dette indicazioni, sono riprese dal PRIU di Spina 1 ed in caso di incongruenza prevalgono quelle ivi contenute.

Gli interventi attuativi coerenti con le suddette indicazioni possono avvenire tramite concessione convenzionata ex art. 49, V comma L.U.R..

In sede di convenzione-programma o convenzione attuativa le destinazioni d'uso sono precisate entro le oscillazioni ammesse dalla presente scheda.

L'individuazione delle aree cui sono attribuiti i diversi indici di edificabilità, contenuta nella tavola I allegata, può variare sulla base degli approfondimenti (di natura patrimoniale e/o progettuale) effettuati in fase attuativa.

- Stima della Superficie Territoriale dell'ambito (ST): 24.673 mq
- Stima della Superficie Lorda di Pavimento generata dall'ambito (SLP): 7.672 mq
- Stima della Superficie Lorda di Pavimento massima trasferita (SLP): 2.328 mq
- Stima della Superficie Lorda di Pavimento massima realizzabile (SLP): 10.000 mq
- Stima del fabbisogno di aree per servizi: 12.935 mq (1)
- Stima dell'offerta di aree per servizi: 16.241 mq

(1) I servizi dell'ambito sono garantiti nel Programma di Riqualificazione Urbana Spina 1.

[*] Nota variante: id 94, var. n. 35 - Spina centrale , approvata il 18/03/2002 , mecc. 0111054/009

[*] Nota variante: id 312, var. n. A37 - variante urbanistica PRIU spina1 , approvata il 20/07/2006

La tabella in calce sintetizza i dati dimensionali nei 2 ambiti: Ambito 12.9/1 SPINA 1 PRIU e Ambito 12.9/2 Spina 1 – FS

Aree SPINA 1 - PRIU - Ambito 12.9/1		Aree di FERROVIE DELLO STATO - AMBITO 12.9/2 Spina 1 - FS.	
	Mq		Mq
Superficie Territoriale (ST) Programma di Riquilificazione Urbana	164.089		
Superficie Territoriale (ST) ambito	139.416	Stima della Superficie Territoriale dell'ambito (ST)	24.673
Superficie Lorda di Pavimento generata (SLP)	78.153	Stima della Superficie Lorda di Pavimento generata dall'ambito (SLP)	7.672
		Stima della Superficie Lorda di Pavimento massima trasferita (SLP)	2.328
Superficie Lorda di Pavimento realizzabile (SLP)	78.153	Stima della Superficie Lorda di Pavimento massima realizzabile (SLP)	10.000
Fabbisogno di aree per servizi dell'ambito	88.889	Stima del fabbisogno di aree per servizi (1b)	12.935
Fabbisogno di aree per servizi Programma di Riquilificazione Urbana	101.824		
Offerta di aree per servizi del Programma di Riquilificazione Urbana (1a)	106.542	Stima dell'offerta di aree per servizi	16.241
1a) L'offerta di servizi prevista nel Programma di Riquilificazione Urbana Spina 1 comprende anche la dotazione di servizi afferente l'ambito 12.9/2 Spina 1 - FS. 1b) I servizi dell'ambito sono garantiti nel Programma di Riquilificazione Urbana Spina 1.			

3.3.1.2 Spina 2

L'area di Spina 2 è posta in prossimità del centro storico della città.

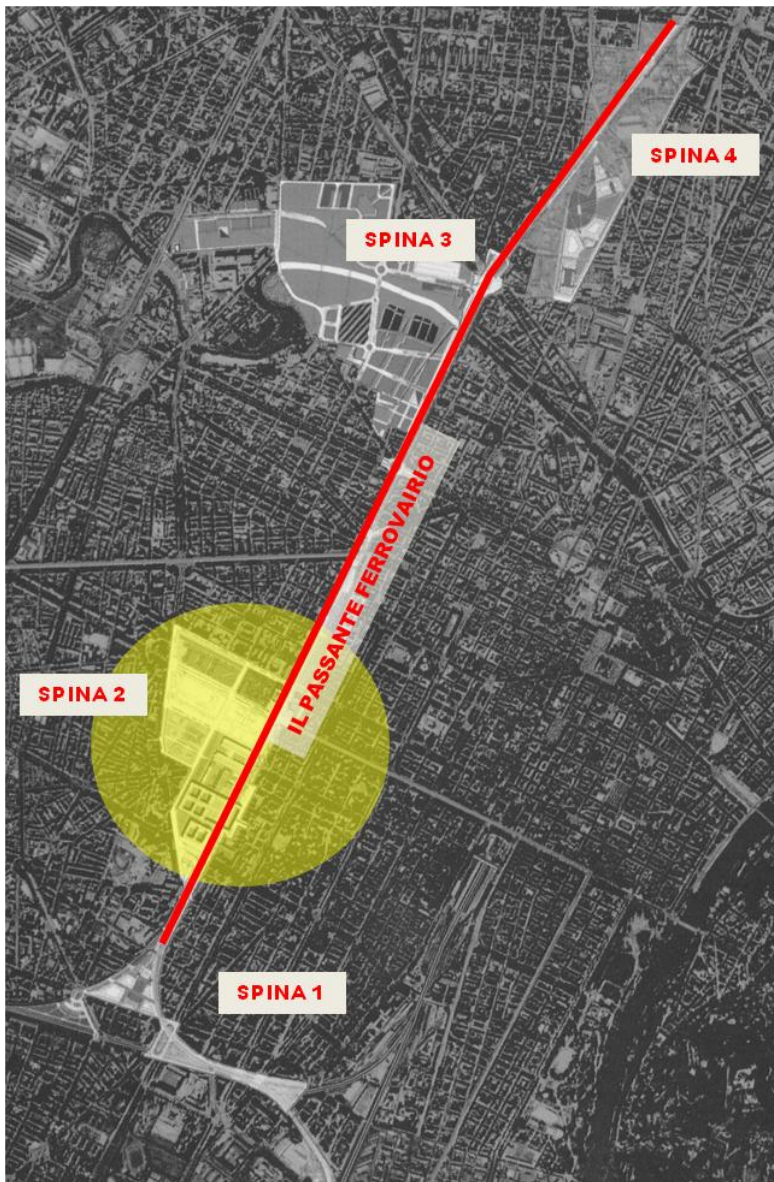


Fig. 41 La localizzazione di Spina 2 lungo la Spina Centrale.

Sono comprese all'interno della Spina 2 aree amministrative appartenenti alla Circoscrizione 3 - Pozzo Strada - San Paolo - Cenisia Cit Turin - Borgata Lesna e una piccola parte relativa alla Stazione di Porta Susa che invece appartiene alla Circoscrizione 1 - Centro Crocetta.

Collocata tra corso Ferrucci e corso Vittorio Emanuele II, due arterie importanti nella città, l'area è oggetto di un progetto che ha concentrato in oltre 340.000 mq al confine con il centro storico un sistema di nuove infrastrutture edilizie dedicate all'alta formazione, alla cultura, ai servizi tecnici e amministrativi, e in parte alla residenza civile. L'ambito di Spina 2 pur non essendo per dimensione il più esteso tra i progetti della Spina Centrale è tra le trasformazioni più complesse per la città che vede l'intera area destinata a diventare una delle nuove centralità urbane della città di Torino.

Nell'ambito di Spina 2 comprende l'area limitrofa al centro storico della città sulla quale nella seconda metà dell'Ottocento furono localizzati i servizi di pubblica utilità come il mattatoio civico, il mercato del bestiame e le carceri. L'area di Spina 2 era inoltre sede di importanti stabilimenti industriali e produttivi, come le Officine Nebiolo, la Westinghouse e le Officine Grandi Riparazioni delle Strade Ferrate, che trovavano la loro collazione proprio lungo l'importante asse ferroviario Torino-Milano che attraversava la città.



Fig. 42 Le aree di Spina 2 localizzate su ortofoto della fine degli anni novanta.

Un ambito di Spina 2, in parte di proprietà privata e in parte comunale, nel 1998 fu oggetto di un accordo di programma tra Regione Piemonte e Comune di Torino per la realizzazione di un Programma integrato di intervento (PRIN)⁶³ al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale delle aree Lancia, Spina 2, Framtek.

I programmi integrati d'intervento, (PR. IN.) disciplinati dall'art. 16 della Legge 17 febbraio 1992 n.179, caratterizzati dalla presenza di diverse funzioni e tipologie d'intervento, con previsione di edilizia pubblica e privata, in funzione delle diverse esigenze abitative, nonché dal concorso anche finanziario, di più operatori, pubblici e privati, si propongono la riqualificazione del tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale di aree con forte presenza di insediamenti industriali dismessi.

Nel 1993, il Consiglio Regionale del Piemonte⁶⁴, all'interno di un programma di edilizia residenziale pubblica, individuava gli interventi finanziabili e nell'anno successivo⁶⁵ adottava i criteri per la presentazione delle proposte dei PR.IN. e le relative richieste di finanziamento⁶⁶.

Nel 1995⁶⁷ la Giunta Comunale approvava le proposte di PRIN presentate dalla *Immobiliare Comprensorio San Paolo, Gefim - Lamarmora - SIGI Impresa/Cooperative consorziate o associate e Gefim S.p.A.* con la contestuale richiesta alla Regione dei finanziamenti previsti.

Nel 1997, su richiesta del Comune di Torino, il Presidente della Giunta Regionale dichiarava la disponibilità della Regione alla conclusione degli accordi di programma riferiti alle aree Spina 2, Lancia, Cigna - Telesio - Framtek

Nel 1998, dopo una fase di sospensione del procedimento per verifiche riguardanti l'accordo di programma relativo all'area Framtek, veniva approvato all'unanimità il testo dell'accordo.

⁶³ Ai sensi del art. 16, Legge 17 febbraio 1992, n.179; deliberazione CIPE 16 marzo 1994

⁶⁴ Con deliberazione n.689-15149 del 12 ottobre 1993

⁶⁵ A seguito della deliberazione 16 marzo 1994 con il quale il CIPE approvava un programma quadriennale di edilizia residenziale (1992-95)

⁶⁶ Con deliberazione n.272-12411 del 30 luglio 1996

⁶⁷ Con deliberazione dell'8 giugno 1995 (mecc. 9504266/47)

L'accordo di programma fu stato stipulato in data 23 novembre 1998 tra la Regione Piemonte e la Città di Torino.⁶⁸

Le linee generali del programma di intervento riferito all'area di Spina 2⁶⁹ sono le seguenti.⁷⁰

Il PRIN Spina 2 interessa un'area di 133.030 mq sulla quale sono insediati stabilimenti industriali dismessi e aree comunali destinate a viabilità e verde pubblico. Il programma comprende aree destinate dal P.R.G. a zona urbana di trasformazione (ZUT), ambito 8.18 Spina 2, e costituisce *un sub-ambito di attuazione* dello stesso ambito. Il sub-ambito comprende aree di proprietà privata (51.625 mq.) e aree comunali (81.405 mq.).

TABELLA SINTESI PROPRIETA' PRIN SPINA 2		
ST COMPLESSIVA	133.030 mq	100%
proprietà privata	51.625 mq	39%
proprietà comunale	81.405 mq	61%

Nel sub-ambito si realizzano 79.818 mq di SLP, di cui 4.200 mq. afferenti ai diritti edificatori comunali e destinati a edilizia residenziale sovvenzionata in locazione temporanea, 4.800 mq. afferenti ai diritti edificatori comunali e destinati a edilizia residenziale sovvenzionata in locazione permanente; 10.000 mq. afferenti ai diritti edificatori comunali destinati a residenze universitarie collettive; sono quindi previsti un minimo di 1.330 ed un massimo di 1.960 abitanti e circa 450 alloggi e 200 unità residenziali universitarie.

TABELLA SINTESI PROPRIETA' SLP - PRIN SPINA 2		
SLP COMPLESSIVA	93.121 mq	100%
proprietà privata	36.137 mq	39%
proprietà comunale	56.984 mq	61%

⁶⁸ Per la Regione Piemonte dall'Assessore all'Urbanistica Franco Maria BOTTA, rappresentante delegato dal Presidente della Giunta Regionale, e per la Città di Torino dall'Assessore alla Casa e al Patrimonio Mario VIANO rappresentante delegato dal Sindaco. Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 21 DICEMBRE 1998 – mecc. 9811115

⁶⁹ Ci si riferisce solo alle aree di Spina 2, escludendo quindi dalla trattazione le aree Lancia e Framtek

⁷⁰ Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 21 DICEMBRE 1998 – mecc. 9811115

SLP COMPLESSIVA	79.818 mq
Residenza	35.000 / 56.500 mq
Residenza Universitaria	10.000 mq
Aspi	7.000 / 13.700 mq
Terziario	5.000 / 19.500 mq
Aspi (att. Turistico ricettiva)	13.700 mq

I soggetti attuatori del Programma integrato Spina 2 sono:

- a) Gefim-Lamarmora-SIGI Imprese/cooperative consorziate o associate
- b) il Comune di Torino (in quanto proprietario delle aree di cui sopra)

Gli investimenti economici stimati per la realizzazione dei nuovi fabbricati previsti dal Programma sono pari a L.194.168.539.000, a carico, pro quota, dei soggetti attuatori mentre per la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria è prevista una spesa di L.13.282.639.000, a fronte di oneri di urbanizzazione tabellari pari a L. 15.363.235.000.

IMPORTO COMPLESSIVO	L. 222.814.413.000
Realizzazione fabbricati	L. 194.168.539.000
OO.UU. primaria e secondaria	L.13.282.639.000
Oneri di urbanizzazione tabellari	L. 15.363.235.000

Il programma integrato di intervento di Spina 2 partendo dalla vocazione e dalla posizione stessa delle aree all'interno della città è caratterizzato da una consistente varietà di funzioni: è prevista una quota importante di aree a terziario e direzionalità commista a residenza privata e sovvenzionata, aree a servizio alle persone e alle imprese, residenze collettive per studenti, strutture culturali, ricreative, terziario, ricettività e pararicettività (Ristoranti e residences). In generale le previsioni del PRIN confermano e rafforzano delle del PRG vigente anche se in alcuni casi sono state previste varianti formali.

Dalla sua approvazione definitiva, nel 1998, sino ad oggi, l'accordo di programma per la realizzazione di programmi integrati d'intervento sulle aree Lancia, Spina 2, Framtek ha subito numerose varianti:

- la prima nel 2003⁷¹ allo scopo di modificare i programmi Lancia e Framtek e di adeguare il Programma integrato Spina 2 alla Variante n. 35 al PRG relativa alla "Spina Centrale";⁷² la Variante 35 ha suddiviso l'area della Spina 2 in tre ambiti (8.18/1 Programma Integrato, 8.18/2 Le Nuove e 8.18/3 Porta Susa) ed ha introdotto, di concerto con i competenti Uffici Regionali, alcuni cambiamenti anche nell'ambito del Programma Integrato. Con tale variante, oltre alla ridefinizione del perimetro dell'Ambito del Programma Integrato, era stata prevista, nell'area destinata a servizi, la localizzazione di un nuovo Centro Culturale, comprendente la nuova biblioteca civica ed una sala teatrale;
- sempre nel 2003, l'area fu oggetto di una successiva variante relativa al Villaggio Media Spina 2.⁷³ La previsione attuativa di realizzare il Villaggio Media nell'ambito Pr.In. Spina 2 ha comportato il ricorso alla variazione urbanistica. Obiettivo della variazione è stato la modifica del disegno urbanistico relativo all'Unità di Intervento 2 del Pr.In. L'originaria Unità d'Intervento 2 è stata suddivisa in due nuove Unità, Unità di Intervento 2 e Unità di Intervento 5. Nella nuova Unità d'Intervento 5 è stato previsto un insediamento di edilizia residenziale universitaria, da utilizzare in una prima fase, per ospitare un "Villaggio Media" necessario per lo svolgimento dei XX Giochi olimpici invernali "Torino 2006". La variazione urbanistica ha attribuito alla nuova Unità di Intervento 5 una SLP pari a mq 14.250, conseguentemente la restante parte di SLP pari a mq 4.593 è stata confermata nella porzione residua della nuova Unità d'intervento 2. La configurazione planovolumetrica dell'intervento olimpico ha comportato inoltre l'eliminazione di una modesta porzione di aree destinate a pubblici servizi (per mq 556) che è stata reperita per la stessa superficie all'interno delle aree a servizi del Programma Integrato, già di proprietà della Città;

⁷¹ Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 10 NOVEMBRE 2003– mecc. 0308374

⁷² Approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale del 18.03.2002 - mecc. n. 2001 11054/009

⁷³ Cfr. Variazione urbanistica art. 9 Legge 285/2000, approvata con D.D. 26 novembre 2003, n. 662

- nel 2005 un successiva Variazione al P.R.G.⁷⁴ Le modifiche apportate con il provvedimento di variazione hanno comportato la rimodulazione dei lotti di concentrazione edificatoria e di parte delle aree a servizi. In particolare le modifiche hanno riguardato la ridefinizione del progetto planivolumetrico riferito all'Unità d'Intervento n° 2 che hanno consentito la localizzazione della SLP residua di proprietà della Città, già in parte assegnata ad operatori pubblici e privati. L'attuazione del Villaggio Media aveva comportato la modificazione dell'Unità d'Intervento n° 2 del Pr.In. approvato e l'eliminazione della previsione di un percorso pedonale destinato a servizi pubblici. In conseguenza a tale modifica è stata coerentemente eliminata dall'Unità d'Intervento 2, la restante porzione di area destinata a pubblici servizi: tale area della superficie di mq 356, viene reperita all'interno del perimetro del Programma Integrato su aree a servizi, già di proprietà della Città. Con tale modifica sono rimaste invariate le previsioni originarie riferite alle unità di intervento 1 - 3 (diritti edificatori privati) e 4 (diritti edificatori della Città);
- nel 2011 la Modifica all'Accordo di Programma⁷⁵ che ha comportato la suddivisione dell'Unità di Intervento 4 in due Aree di Intervento denominate A e B. Nell'Area di Intervento 4A sono stati previsti mq. 25.000 di SLP destinati ad Attrezzature di Interesse Generale. Nell'Area di Intervento 4B sono stati previsti mq. 25.000 di S.L.P. destinati ad Attrezzature di Interesse Generale, di cui 16.958 mq generati dall'Ambito 8.18/1 Spina 2 – PR.IN. e 8.042 mq trasferiti da altri Ambiti della Spina Centrale. Con la suddetta modifica è stato previsto nell'ambito 8.18/1 Spina 2 – PR.IN. un parcheggio pubblico interrato, con una superficie pari a circa 8.800 mq., in corrispondenza di Corso Ferrucci angolo via Nino Bixio, al fine di soddisfare il fabbisogno di parcheggi derivante dalla trasformazione dell'ambito 8.13/3 Spina 2 – Porta Susa;
- nel 2014 infine viene approvata dal Consiglio Comunale la Terza modifica all'accordo di programma in variante al P.R.G. Nella Relazione Illustrativa della variante urbanistica in accordo di programma si legge che la modifica al PRIN fu avviata dalla Città di Torino nel 2013 per rendere possibile la riqualificazione dell'area compresa tra corso Ferrucci, Corso Vittorio Emanuele II e via Borsellino, tassello in un contesto di funzioni pubbliche

⁷⁴ Approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 102 del 27/06/2005 -mecc. 2005 03023/009

⁷⁵ Cfr. Deliberazione del consiglio comunale del 11/04/2011 - mecc. 2011 01614/009

di rango elevato (Politecnico, Tribunale, ex OGR), ora in stato di utilizzo non coerente con la centralità del luogo. L'ambito della Spina 2 del PRG di Torino ha assunto negli anni una connotazione di centralità urbana e metropolitana sempre più forte, si è consolidato il disegno della Cittadella Politecnica e le vicine Officine Grandi Riparazioni Ferroviarie sono state sede di importanti iniziative, a partire dalle manifestazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia. Nel 2013 si è altresì perfezionata l'acquisizione da parte di CRT delle OGR che ne avrebbe definito il progetto di riuso.

La relazione continua descrivendo l'avanzamento dei lavori della Torre di Intesa San Paolo e della nuova stazione di Porta Susa che sarà sia fermata dell'Alta Velocità, sia nodo importante del sistema di mobilità ferroviaria metropolitana. Le aree comprese tra corso Ferrucci, Corso Vittorio Emanuele II e via Borsellino sono state solo parzialmente utilizzate per la realizzazione di residenze, ma un'ampia porzione è di fatto un"vuoto" che deve essere occasione per rafforzare la centralità dell'ambito. In precedenza sulla medesima area era prevista la realizzazione della Biblioteca Civica ma le difficoltà intervenute nella finanza pubblica non ne hanno permesso la realizzazione. In coerenza con la destinazione d'uso urbanistica "attrezzature di interesse generale", con nota del 21 febbraio 2011 la *Fondazione CRT* manifestava interesse ad attivare la trasformazione dell'area *Ex – Westinghouse* per la realizzazione di un *Centro Congressuale polifunzionale*.⁷⁶

La Città ha accolto positivamente tale proposta che nasce da alcune considerazioni di carattere generale, anche supportate da analisi di settore, sull'opportunità di realizzare un nuovo centro congressi. In considerazione di quanto sopra, la realizzazione del Centro Congressi riveste evidente interesse pubblico sia per quanto riguarda la descritta necessità di riqualificazione dell'Unità di Intervento 4, sia per quanto attiene i manifesti benefici al sistema economico complessivo turistico, ricettivo, generati da un polo di attrazione di tale portata che può andare ben oltre i confini cittadini.

Ritenendo di pubblico e rilevante interesse la proposta presentata dalla Fondazione ed espletata apposita fase di evidenza pubblica, con deliberazione della Giunta Comunale (mecc. 2011 08075/009) del 20 dicembre 2011, in attuazione di quanto previsto nel Piano

⁷⁶ Con nota del 21 febbraio 2011, la Fondazione CRT manifestava l'interesse ad attivare, direttamente o tramite soggetto da essa designato, la trasformazione della citata "Area Ex Westinghouse" per la realizzazione di un Centro Congressuale, previa acquisizione del diritto di superficie sull'area, a fronte di un corrispettivo pari a 400,00 Euro al mq.

Dismissioni 2011, veniva approvato lo schema di Convenzione finalizzato a trasferire in capo a Fondazione CRT, o a chi per essa, il diritto di superficie sull'area per 25.000 mq. di SLP per un periodo di 99 anni⁷⁷.

Nel dicembre del 2012⁷⁸ veniva quindi autorizzata la stipulazione del contratto preliminare per il trasferimento del diritto di superficie sull'area a favore della predetta Ream S.G.R. e si dava altresì mandato agli uffici tecnici di intraprendere le azioni necessarie per adeguare i contenuti del PR.IN in sede di Accordo di Programma e di attivare, al contempo, apposita gara pubblica volta alla individuazione di un soggetto unico a cui trasferire in via definitiva il diritto di superficie sull'intera area. Per raggiungere tale obiettivo è necessario procedere ad un adeguamento delle prescrizioni urbanistiche contenute nell'Accordo di Programma, estendendo il perimetro dell'area e riconoscendo la possibilità di collocare funzioni accessorie a sostegno del rilevante onere gestionale del Centro Congressi.

Nel novembre del 2013⁷⁹ venivano definite *le linee guida* necessarie per la predisposizione dell'avviso di asta pubblica volto ad individuare il soggetto aggiudicatario del diritto di superficie novanta novennale, e venivano al contempo definite le linee guida necessarie per la predisposizione dell'avviso di sull'area ed a definire l'apposita Convenzione con la Città finalizzata a disciplinare la realizzazione, la gestione e l'uso del Centro Congressi.

In data 25 novembre 2013⁸⁰ veniva quindi pubblicato avviso di asta pubblica n. 118/2013 per la costituzione del diritto di superficie novantanovenale sull'area ex Westinghouse.

Al contempo, dopo una fase preliminare finalizzata alla presentazione di soluzioni progettuali l'amministrazione ha proceduto con la alla successiva Conferenza di Servizi che ha coinvolto e interpellato le varie componenti tecniche ed amministrative competenti della Città. Da tale confronto e dalle proposte presentate in seguito al bando per la manifestazione di interesse sono emerse utili indicazioni per indirizzare la trasformazione dell'area: in primis è stata posta attenzione sull'affaccio e la naturale continuità dell'area

⁷⁷ Nel dicembre 2012 la Real Estate Asset Management - Ream S.G.R. S.p.A. veniva designata dalla Fondazione CRT quale soggetto che avrebbe acquisito il diritto di superficie sulla predetta area. Con comunicazione del 21 dicembre 2012 la citata Real Estate Asset Management - Ream S.G.R. S.p.A. dichiarava il proprio interesse ad acquisire ulteriori 9.000 mq. di SLP, già previsti nella capacità edificatoria del PR.IN., richiedendo una disponibilità totale di 34.000 mq. di SLP.

⁷⁸ Con deliberazione della Giunta Comunale del 22 dicembre 2012 (mecc. 2012 07956/009)

⁷⁹ Con deliberazione del Consiglio Comunale del 18 novembre 2013 (mecc. 2013 05486/009),

⁸⁰ In esecuzione della sopra citata deliberazione del Consiglio Comunale e della determinazione dirigenziale della Direzione Patrimonio del 22 novembre 2013 (mecc. 2013 44548/131)

con le OGR, con il Politecnico e il suo ampliamento nell' Energy Center, in fase di realizzazione, e sulla presenza di edifici con valore storico e che come tali devono essere mantenuti e valorizzati all'interno dei nuovi interventi (palazzina ex Nebiolo e fabbricati della ex caserma Lamarmora). In data 30 dicembre 2013⁸¹ si teneva la Conferenza di Servizi conclusiva che approvava la Variante urbanistica ed il testo dell'Accordo di Programma.

La Variante urbanistica, in particolare, riguarda:

- L'eliminazione di circa 5.000 mq. provenienti dalla Spina 4
- L'ampliamento dell'Area di Intervento A con l'individuazione della relativa capacità edificatoria che risulta pari a 40.000 mq. di SLP, di cui min. 30.000 mq. destinati ad Attrezzature di Interesse Generale/Attività Turistico Ricettive (quest'ultima per max 8.000 mq.) e max 10.000 mq. destinati ad attività ASPI
- Nell'Area di Intervento B è prevista la realizzazione di 5.090 mq. per Residenze Universitarie oltre a 15.000 mq. destinati a Servizi Pubblici di Interesse Generale per la realizzazione dell'Energy Center del Politecnico
- La definizione progettuale del contesto urbano oggetto di intervento verrà approfondita attraverso la predisposizione di uno Strumento Urbanistico Esecutivo limitato all'Ambito A e da un Progetto unitario di insieme esteso ai due Ambiti A e B, così come previsto Programma Integrato
- Inoltre, al fine di garantire l'elevato livello architettonico delle edificazioni e l'ottenimento di un adeguato inserimento ambientale, l'aggiudicatario sarà invitato a bandire apposito concorso di progettazione che garantisca la più ampia partecipazione anche di giovani architetti secondo le prescrizioni e gli indirizzi forniti dalla Città
- Il *Progetto unitario di insieme* e lo *Strumento Urbanistico Esecutivo (S.U.E)* relativo all'attuazione degli interventi previsti dovranno rispettare le ulteriori prescrizioni e le indicazioni emerse in sede di Conferenza di Servizi, oltre alle indicazioni contenute nelle linee guida approvate con deliberazione del Consiglio Comunale del 18 novembre 2013
-

⁸¹ Nella medesima data del 30 dicembre 2013, a seguito della conclusione dei lavori della Conferenza di Servizi, come espressamente previsto dal Bando, venivano aperte le offerte pervenute in sede di asta pubblica. L'aggiudicazione provvisoria avveniva in favore della Società AMTECO&MAIORA S.r.l. per un importo di Euro 19.716.500,00.

Il *PR.IN di Spina 2* come visto nella trattazione precedente ha interessato un sub ambito appartenente ad un ambito strategico nella trasformazione della città. Gli interventi previsti e in parte già attuati nella Spina 2 sono stati numerosissimi, dal riassetto della Stazione di Porta Susa, al raddoppio del Politecnico, la localizzazione del nuovo Palazzo di Giustizia ed il grattacielo San Paolo. Inoltre importanti interventi di riqualificazione hanno interessato le *Officine Grandi Riparazioni*⁸² all'interno delle quali troveranno sede nuovi centri espositivi dedicati all'arte contemporanea e le "Carceri Le Nuove" che in parte sono state destinate all'ampliamento del Palagiustizia con gli Uffici Giudiziari e l'Archivio Notarile. L'unica parte di natura privata, sia nelle proprietà che nelle funzioni, è collocata lungo l'asse di Corso Ferrucci e ne segue l'allineamento per un totale di circa 32.000 mq afferenti al PR.IN. Un'altra grande opera su Spina 2 avrebbe dovuto essere il nuovo centro culturale polivalente della città, progettato dall'architetto Mario Bellini, con Biblioteca-mediateca e una grande sala teatrale.

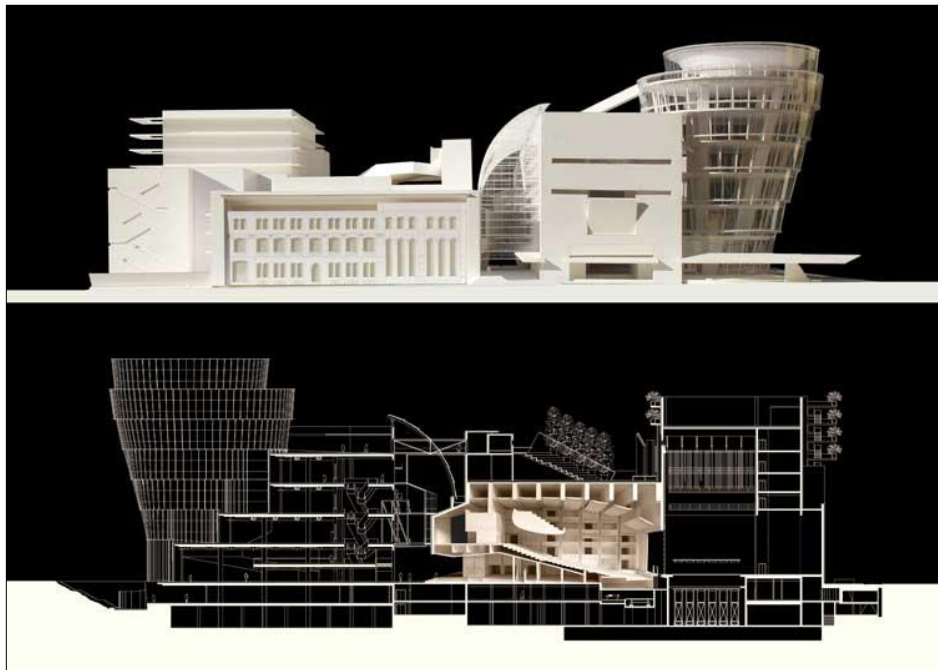


Fig. 43 Prospetto e Sezione del Torino Cultural Centre. (Fonte: immagine tratta dal sito internet www.bellini.it)

⁸² Le Officine Grandi Riparazioni sono gestite dalla Società Consortile per azioni OGR-CRT che nasce con il contributo di Fondazione CRT e di Fondazione Sviluppo e Crescita CRT per la programmazione e la gestione di Cantieri OGR Torino.

Quello del Polo culturale era certamente un progetto molto ambizioso per la città che però per carenza di risorse finanziarie non verrà mai realizzato. Nel 2001 l'amministrazione aveva annunciato il progetto per il nuovo centro culturale che avrebbe dovuto sorgere nell'area ex industriale Nebiolo e Westinghouse. La spesa complessiva prevista era di 340 miliardi di lire: in parte finanziati dal Comune e in parte a carico di Regione, Fondazioni bancarie e sponsor. I lavori avrebbero dovuto essere ultimati entro il 2009, completando però le opere esterne già nel 2006 per le Olimpiadi. Il progetto incontra però i primi intoppi nel 2002 quando vengono meno i finanziamenti europei e la partecipazione degli istituti bancari. A causa della carenza delle risorse finanziari il progetto dapprima viene ridimensionato e da 220 milioni si riduce a 120, eliminando il teatro. Nello stesso tempo Fondazione Cassa CRT mostra all'Amministrazione il proprio interesse per la costruzione di un Centro Congressuale polifunzionale.⁸³ Nell'anno successivo però l'area viene ceduta ad un diverso operatore per la realizzazione di un centro commerciale. Sulle ceneri della biblioteca mai realizzata il progetto attuale prevede la realizzazione di un ipermercato con annesso un centro congresso dalle dimensioni ridotte.



Figg.44-45 Spina 2, area industriale Ex Nebiolo e Westinghouse. Confronto tra la prima ipotesi, il progetto della Biblioteca Bellini e l'ipotesi attuale. Fonte. Immagine pubblicata su La Stampa Torino il 31-12-2013, *L'offerta dell'Esselunga Quasi 20 milioni per l'ex Westinghouse. L'operazione dovrebbe realizzarsi nella primavera del 2016.* (Fonte: www.lastampa.it/2013/12/31/cronaca/lofferta-dellesselunga-quasi-milioni-per-lex-westinghouse-t)

⁸³ Cfr. nota 28 del presente paragrafo.

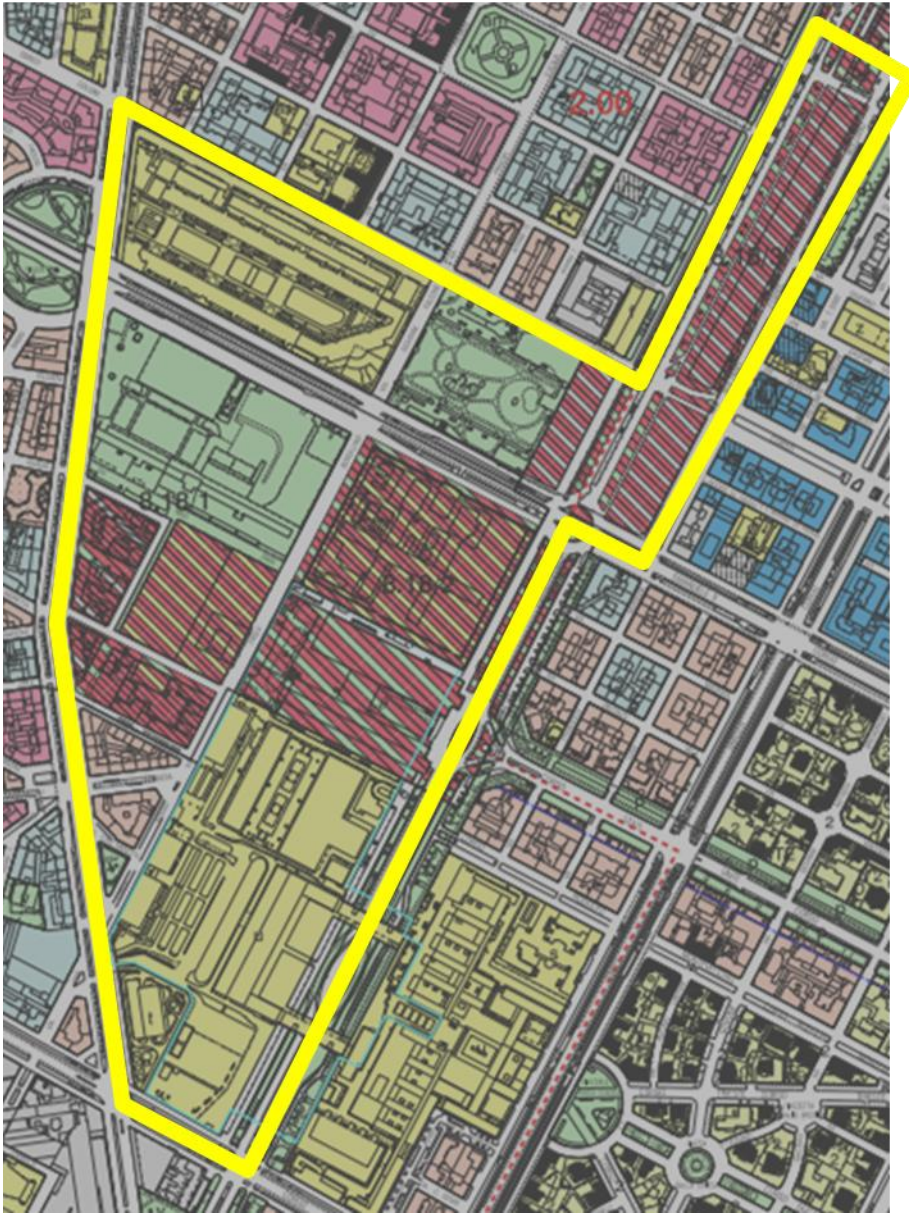


Fig. 46 Estratto tavola PRG vigente per l'Ambito 8.18 SPINA 2

Si riporta di seguito la scheda normativa della Z.U.T. (Art 15 del PRG):

Ambito 8.18 SPINA 2

Indice Territoriale massimo (mq SLP/mq ST): 0,7

SLP per destinazioni d'uso:

- A. Residenza max 95.000 mq
- B. Att. di servizio alle persone e alle imprese max 39.000 mq
- C. Attività terziarie max 119.000 mq
- M. Attrezzature di interesse generale max 125.000 mq

TOTALE AREE A SERVIZI (min): 405.000 mq

PRESCRIZIONI

Piani esecutivi di iniziativa pubblica o privata. In sede di redazione degli strumenti urbanistici esecutivi una quota delle utilizzazioni edificatorie pari al 35% delle SLP residenziali o terziarie generate dalle aree comunali deve essere trasferita nell'ambito 4.13 SPINA 3, senza superare l'indice territoriale di 1 mq SLP/mq ST.

Il trasferimento delle quote di SLP comunale e delle ulteriori SLP da trasferire, non comporta il trasferimento delle relative quote dei servizi, che dovranno essere reperiti anche nell'ambito ove sarà effettuato il trasferimento.

Le indicazioni min e max delle singole destinazioni d'uso si riferiscono alle possibili oscillazioni all'interno dell'ambito con riferimento alla propria edificabilità (I.T. = 0,7 mq/mq), senza quindi tenere conto dei trasferimenti di SLP comunale.

La residenza afferente alle SLP comunali non trasferite in Spina 3 e' destinata a residenze Universitarie.

Oltre ai parcheggi conteggiati nell'area a servizi minima, sono da reperire, nei pressi della stazione F.S. di Porta Susa, ulteriori quantità di parcheggi. Nelle Attrezzature di interesse generale sono compresi la Casa della musica, l'edificio F.S. confermato (C.so Peschiera) e il Palazzo di Giustizia.

La SLP dei nuovi Uffici Giudiziari e' generata dalle aree di proprietà comunale.

La quota di servizi afferente il Palazzo di Giustizia che non verrà reperita sull'area di pertinenza dello stesso sarà reperita nella restante parte dell'ambito SPINA 2 anche in anticipo rispetto all'attuazione della trasformazione dell'ambito.

Le utilizzazioni edificatorie afferenti alle FS saranno realizzate nell'ambito nella misura di 25.000 mq di SLP. La rimanente quota (stimata in circa 67.000 mq SLP), non compresa nelle quantità sopra riportate, e' realizzabile nelle aree di trasformazione di proprietà F.S.: 12.2 San Paolo e 12.15 Scalo Lingotto.

Le indicazioni relative agli allineamenti, agli assi rettori e all'inviluppo, riportate nelle tavole allegare, sono prescrittive per la redazione dei piani attuativi.

Con riferimento ai corpi di fabbrica principali delle O.G.R. e delle Carceri Nuove insistenti sull'ambito, caratterizzati da interesse documentario, si precisa che gli strumenti urbanistici esecutivi dovranno essere preventivamente sottoposti al parere della Commissione Regionale per i Beni Culturali ed Ambientali di cui all'art.91bis della L.U.R.

NOTE

Le tavole allegate riportano una configurazione d'insieme in cui l'edificato corrisponde alle indicazioni normative e le aree a servizi realizzano gli obiettivi del Piano. Nelle tavole vengono fornite indicazioni planivolumetriche relative agli allineamenti, agli assi rettori, all'involuppo, alla disposizione, altezza in numero di piani, destinazioni d'uso degli edifici, alla localizzazione delle aree e dei principali servizi ed alla viabilità urbana e distributiva, nonché ai parcheggi.

Con la stipula di una convenzione-programma su tutto l'ambito e la individuazione di eventuali subambiti, l'attuazione di ogni subambito coerente con le indicazioni suddette può avvenire tramite concessione convenzionata ex art.49, comma 5 della L.U.R.

In sede di convenzione-programma o convenzione attuativa in caso di trasformazione unitaria le destinazioni d'uso sono precisate entro le oscillazioni ammesse dalla presente scheda.

- Stima della Superficie Territoriale dell'ambito (ST): 634.877 mq
- Stima della Superficie Lorda di Pavimento generata dall'ambito (SLP): 444.414 mq
- Stima della Superficie Lorda di Pavimento trasferibile (SLP): 129.064 mq

3.3.1.3 Spina3

L'area di Spina 3 posta all'estremo nord del Viale della Spina è la più estesa delle quattro aree sulla Spina centrale con una superficie territoriale di 1.200.000 mq.

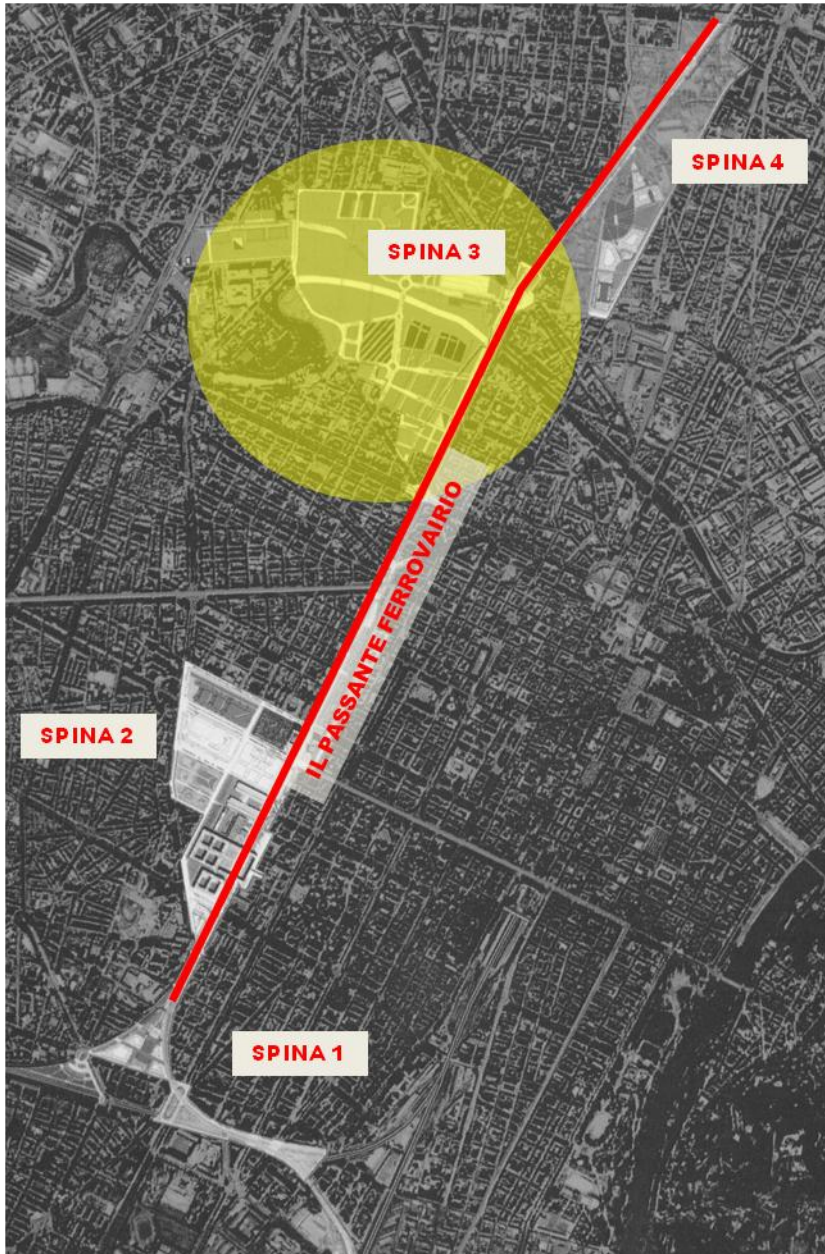


Fig.47 La localizzazione di Spina 3 lungo la Spina Centrale.

Sono comprese all'interno della Spina 3 aree amministrative appartenenti alla Circoscrizione 5 – Borgo Vittoria, Madonna di Campagna, Lucento, Vallette.

L'area di Spina 3 è il più grande ambito di trasformazione definito dal PRG del '95. Questo vastissimo territorio nell'ambito nord-occidentale della città che fu per buona parte del novecento *Cittadella delle fabbriche* con la progressiva dismissione delle fabbriche e sotto l'impulso dei cambiamenti attuati dal nuovo PRG fu certamente l'ambito della città che più di altri ha cambiato identità nel corso degli ultimi venti anni. È un'area che è stata culla della Torino industriale e di un ambiente sociale e culturale che sta via via scomparendo sotto i colpi dei cambiamenti tecnologici e manifatturieri.⁸⁴ Le aree di Spina 3 seppur non molto distanti dal centro e densamente antropizzate da più di un secolo, fino a poco tempo fa non venivano percepite come una parte della città bensì quale autonoma e misteriosa cittadella consacrata alla produzione industriale, separata rispetto al resto del mondo da un imponente giro di mura.⁸⁵



Fig. 48 Le aree di Spina 3 localizzate su ortofoto della fine degli anni ottanta.

⁸⁴ C. SPINELLI, *Quale transizione per l'ex cittadella delle fabbriche? La vicenda di Spina 3 e un futuro ancora da costruire*, in AA.VV. *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*. Torino 2009, pag. 159

⁸⁵ C. OLMO, in Bondonio A., Callegari G., Franco C., Gibello L. (a cura di), *Stop & Go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia*, Alinea, Firenze, 2005, pag. 7

Nell'area erano concentrate numerose fabbriche: le Ex Ferriere Fiat (sui tre ambiti Valdocco, Vitali e Ingest), la Michelin, la Savigliano e la Paracchi erano le maggiori.

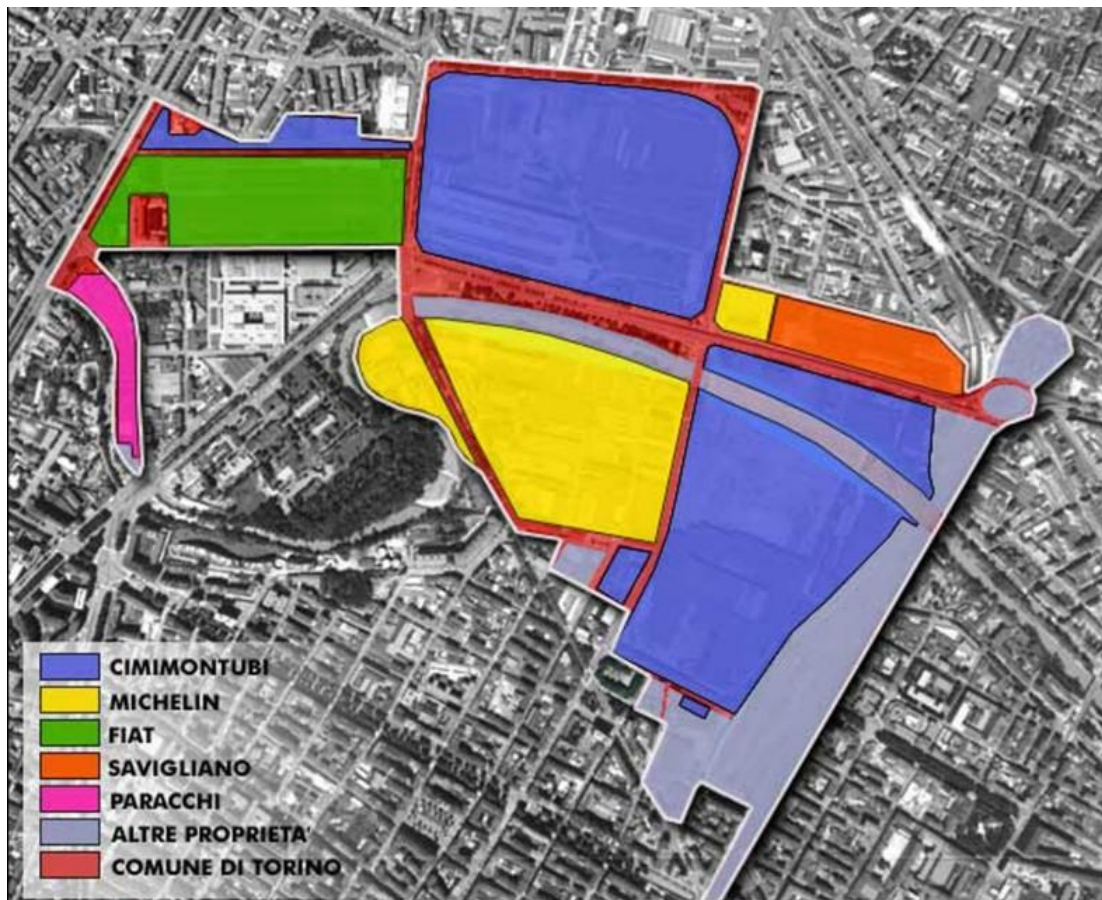


Fig.49 Schema di suddivisione delle proprietà fondiarie all'inizio del processo urbano di trasformazione.

Le vicende della trasformazione di Spina 3 sono dunque relativamente recenti e hanno inizio alla fine degli anni ottanta con il fenomeno della progressiva chiusura e della dismissione degli stabilimenti industriali. Spina 3 è dunque un'invenzione: nei termini attuali è cioè effetto di una definizione, tanto spaziale quanto funzionale, avvenuta nell'ambito del Pian Regolatore Generale del 1995.⁸⁶ La fase di trasformazione di questa parte di città ha il proprio inizio collocato temporalmente a partire da un momento simbolicamente piuttosto preciso, la progressiva chiusura di tutti gli stabilimenti, che però di fatto si distribuisce nell'arco di diversi anni. A Torino le difficoltà e le contrazioni della produzione industriale

⁸⁶ C. SPINELLI, *op.cit.*, pag. 162

sono assodate già a partire della metà degli anni ottanta sebbene il Progetto Preliminare di revisione del Piano regolatore redatto agli inizi degli anni ottanta confermi per l'area di Spina 3 la destinazione industriale.⁸⁷ Negli anni immediatamente successivi la situazione politica della città si rivela quanto mai instabile e in meno di dieci anni si susseguono alla guida della città ben tre diversi sindaci.

Nel biennio 1985-1986 intanto vengono definite le *Linee programmatiche per il quinquennio 1985-1990*⁸⁸, nelle quali vengono distintamente separate ed elencate le aree che non presentano rilevanti impulsi alla trasformazione da quelle che invece, per dimensioni caratteri e localizzazioni risultano essere elementi strutturali dell'impianto urbano. Nel documento si individuano 22 aree di importanza strutturale autonome l'una dall'altra e distinte in diverse tipologie:⁸⁹

- *aree strategiche* che rivestono un'importanza strutturale ai fini della riorganizzazione della città;
- *aree di riambientazione* in centro città;
- *aree tattiche* costituite da industrie dismesse e recuperabili;
- *aree impegnate* da progetti già avviati;
- *aree problema* la cui definizione è ancora eccessivamente vaga.

Tornando all'area di Spina 3 nel corso della seconda metà degli anni Ottanta le cose cambiarono radicalmente, tanto che la previsione di conferma della destinazione industriale contenuta nel Progetto Preliminare di revisione del PRG fu annullata e nelle Linee guida si ha una rilettura della Cittadella industriale che per la prima volta viene dotata di una sua articolazione: l'area più a nord di CimiMontubi, (con i tre ex impianti siderurgici della Fiat Ferriere, poi passati alla Teksid e infine a CimiMontubi) vista la posizione baricentrica e le notevoli dimensioni dello stabilimento Teksid venne classificata come *area strategica*, mentre l'area Paracchi, più defilata e di dimensioni nettamente inferiori, al contrario rientrava tra le *aree tattiche*.

⁸⁷ Cfr. CITTA' DI TORINO, *Progetto Preliminare per la revisione del piano Regolatore Generale*, 1980

⁸⁸ Cfr. CITTA' DI TORINO, *Linee programmatiche della Giunta Comunale di Torino per il quinquennio 1985-1990*, febbraio 1986

⁸⁹ Cfr. ISTITUTO DI RICERCHE ECONOMICO SOCIALI DELPIEMONTE (a cura di), *Progettare la città e il territorio. Una rassegna critica di 100 progetti per Torino e il Piemonte*, Rosenberg Sellier, Torino 1989

Un primo fondamentale embrione di Spina 3 esisteva quindi giù prima che la definizione dell'area di trasformazione più grande della Città venisse ufficialmente formalizzata con gli strumenti normativi adottati con il nuovo PRG del 1995. Seppure i confini individuati nelle indicazioni delle *Linee programmatiche per il quinquennio 1985–1990* non fossero esattamente coincidenti con la definizione che venne fatta dal PRG poco conta: il successo sta nell'aver individuato e favorito la penetrazione e la diffusione del concetto di metamorfosi completa e possibile dal momento in cui stavano venendo a mancare le premesse e i presupposti che avevano sostenuto e fatto la cittadella industriale. L'alterazione dell'assetto di una parte di città era inevitabile e la trasformazione irreversibile. Con l'approvazione del nuovo PRG la Zona Urbana di Trasformazione di Spina 3 venne normativa con scheda normativa Ambito 4.13 – Spina 3.



Fig. 50 Cartografia della Scheda 4.13 del P.R.G.C. (Fonte: CITTA' DI TORINO)

Il progetto dell'ambito 4.13 prevedeva la realizzazione di un grande parco dal disegno unitario e posto a cavallo del fiume Dora con un'essenzione pari ad almeno di 450.000 mq. Inoltre, era previsto lungo l'asse segnato da via Orvieto e via Livorno un viale verde di accesso alla città con un doppio filare di alberi e in prossimità delle piazze perimetrali edifici a torre di venti piani.

Le funzioni previste dal PRG si Spina 3 sono residenza, terziario, artigianato e produttivo "leggero", un centro commerciale e un polo tecnologico chiamato EuroTorino che racchiude attività di ricerca, universitarie, espositive e congressuali. Già dalle prime idee che stavano alla base del Piano è possibile comprendere come la ZUT di Spina 3 è interpretata da subito come luogo principale della riconversione produttiva e non della semplice sostituzione dell'industria con funzioni residenziali o terziarie o commerciali. Così come Spina 1 è designata a residenza, ufficio e commercio, Spina 2 a formazione e cultura e Spina 4 a residenza e verde, Spina 3 rimane il luogo della nuova produzione. La demolizione delle imponenti fabbriche dismesse lascia spazio all'industria leggera, al verde e al volano della trasformazione, il settore residenziale.

La demolizione delle grandi fabbriche permette di riconnettere parti di città prima separate dal nucleo forte e non attraversabile ma rimane forte l'esigenza di mantenere una quota di produttivo/artigianale moderno che generi condizioni di qualità della vita e del lavoro migliori.

Come per Spina 1 anche Spina 3 a pochi anni quindi dall'approvazione del PRG fu oggetto di un Programma di Riqualificazione Urbana (PRIU) che venne approvato nel 1998. I Programmi di Riqualificazione Urbana, come abbiamo già visto nel caso di Spina 1, prevedono il concorso di risorse private e consentono inoltre la partecipazione degli Enti pubblici per realizzare parte degli investimenti in autofinanziamento.

L'obiettivo dei Programmi di Riqualificazione Urbana⁹⁰ è il recupero edilizio e funzionale di un ben identificato ambito urbano degradato al fine di rivitalizzarlo, risanandone il patrimonio costruito e introducendo adeguate quantità di residenze, nuove funzioni, servizi pubblici, aree verdi.⁹¹

⁹⁰ Introdotto dal D.M. Lavori Pubblici 21/12/1994 e il successivo D.M. 4/2/1995; i finanziamenti provengono dai fondi residui della Legge 17/2/1992 n.179

⁹¹ G. COLOMBO, F. PAGANO, M. ROSSETTI (a cura di) Manuale di Urbanistica. Strumenti urbanistici, tecnica, legislazione, procedure e giurisprudenza. Il sole 24 Ore, Milano, 2001, pag. 63-66

Nella Delibera di approvazione ⁹² dell'accordo di programma per la definizione e l'attuazione del PRIU "Spina 3" del 1999 si legge che:

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

L'iter per la definizione e l'approvazione dell'accordo di Programma è analogo a quello seguito per il PRIU Spina 1; in sintesi l'iter amministrativo fu il seguente:

- Nel 1995 la Giunta Comunale approvava⁹³ l'invito pubblico concorrenziale a proporre Programmi di Riqualificazione Urbana con indicazione degli ambiti di intervento prioritario.
- Nel 1996 la Giunta Comunale adottava⁹⁴, tra gli altri, la proposta di PRIU presentata dai proprietari degli immobili (società Ingest s.p.a., Michelin Italia s.p.a., Cimimontubi s.p.a., Società Nazionale Officine di Savigliano s.p.a., Rinnovo Dora Riparia s.r.l., ed i Sigg.ri Cuccureddu e Paracchi Michele, Giovanni, Antonio e Maria Luisa) e concernente l'area "Spina 3".
- Il 1° ottobre del 1996, in seguito a richiesta di finanziamento di L. 90.940.000.000, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale del Ministero dei LL.PP. ammetteva il PRIU "Spina 3" al finanziamento nella misura di L. 48.768.000.000, invitando la Città a predisporre il Programma preliminare in base alle risorse assegnate.
- All'inizio del 1997 il Consiglio Comunale approvava⁹⁵ il Programma preliminare del PRIU di Spina 3, ridefinito con una attuazione parziale dei diritti edificatori realizzabili in base al finanziamento ottenuto (gli iniziali 860.000 mq di SLP si ridimensionano in 638.000 mq),

⁹² Cfr. Determinazione Giunta Comunale 27/01/1999 - mecc. 9900150

⁹³ Cfr. Determinazione Giunta Comunale 26 ottobre 1995 - mecc. 9507792/47

⁹⁴ Cfr. Deliberazione del 6 marzo 1996 - mecc. 9601680/47

⁹⁵ Cfr. Deliberazione del 13 gennaio 1997 - mecc. 9607826/09

- Nel gennaio del 1998 i proprietari degli immobili si obbligavano, con atto unilaterale d'obbligo a conferma degli impegni assunti con la proposta di programma, alla somma di L.19.900.000.000 a titolo di risorse aggiuntive agli oneri di urbanizzazione per l'attuazione del Programma.
- Il 20 gennaio del 1998 veniva sottoscritto il Protocollo d'intesa avente ad oggetto l'attuazione e il finanziamento del PRIU "Spina 3", tra Ministero LL.PP., Regione Piemonte e Città di Torino.
- Nell'ottobre del 1998 il Consiglio Comunale approvava⁹⁶ gli *"Indirizzi programmatici per la revisione delle indicazioni del Prg relative alla Spina Centrale"* nella quale rientra il PRIN Spina 3.

Il Programma, contenendo variante al P.R.G. della Città, ha richiesto la pubblicazione con affissione all'Albo Pretorio per trenta giorni consecutivi, nel Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, nel Foglio degli Annunzi Legale della Provincia e per estratto sul quotidiano La Stampa.

- In attuazione del D.M. 30 ottobre 1997, che ha modificato il D.M. 21 dicembre 1994, i Programmi di Riqualficazione Urbana devono essere approvati con la procedura dell'accordo di programma di cui all'art. 27 della Legge 142/90 sulla base della progettazione urbanistica definitiva e di quella preliminare delle opere pubbliche. A tal fine il Sindaco della Città di Torino, ente con competenza primaria sul programma, indiceva, convocando i rappresentanti del Ministero dei LL.PP. e della Regione Piemonte, *la conferenza di servizi* per il 21 dicembre 1998, nella quale venne verificata la possibilità di addivenire alla conclusione dell'accordo di programma, nonché fu individuata la documentazione necessaria, furono espressi i pareri necessari e fu fissato il termine per la stipulazione dell'accordo stesso.⁹⁷

⁹⁶ Cfr. Deliberazioni in data 19 ottobre 1998 - mecc. 9808096/09 e mecc. 9800283/09

⁹⁷ Nella conferenza del 18 dicembre 1998 veniva formulato il testo definitivo della convenzione, esaminata la documentazione e valutati i vari pareri degli uffici comunali; nella successiva conferenza del 21 dicembre, acquisito l'assenso della Soc. Ferrovie dello Stato agli interventi sulle proprie aree, veniva esaminata la proposta di accordo, predisposto lo schema di convenzione ed espresso il consenso definitivo sul testo dell'accordo. Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 27 GENNAIO 1999 – mecc. 9900151

L'accordo di programma fu stato stipulato in data 30 dicembre 1998 tra:⁹⁸

- il Ministero LL.PP.
- la Regione Piemonte
- la Città di Torino

Un mese più tardi l'accordo viene ratificato dal Consiglio Comunale e solo nella primavera del 1998 verrà formalizzata la Variante al PRG.



Fig. 51 Le destinazioni d'uso prevalenti previste nel PRIU Spina 3. (Fonte: CITTA' DI TORINO)

⁹⁸ Il Ministero dei LL. PP. in persona dell'arch. Mara MOSCATO, per atto di delegazione del Direttore Generale del Coordinamento Territoriale; la Regione Piemonte in persona dell'arch. Michele MEINERO, per atto di delegazione del Presidente della Giunta Regionale, on. Enzo GHIGO e la Città di Torino in persona del Vicesindaco, Domenico CARPANINI. Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 27 GENNAIO 1999 – mecc. 9900151.

Il programma "Spina 3" interessa gran parte della Zona Urbana di Trasformazione "4.13 Spina 3" del P.R.G., per una superficie complessiva di 1.010.748 mq., collocata lungo il passante ferroviario, in parte di proprietà privata (851.233 mq.) in parte di proprietà comunale (159.515 mq.).

TABELLA SINTESI PROPRIETA' PRIU SPINA 3		
ST COMPLESSIVA	1.010.748 mq.	100%
proprietà privata	851.233 mq.	84%
proprietà comunale	159.515 mq.	16%

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

TABELLA SINTESI PROPRIETA' SLP - PRIU SPINA 3		
SLP COMPLESSIVA	586.054 mq	100%
proprietà privata	509.487 mq	87%
proprietà comunale	76.567 mq	13%

SLP COMPLESSIVA	586.054 mq
Residenza	Min 352.971
Aspi	Max 27.272
Terziario	13.580 mq
Commercio	18.000 mq
Eurotorino	174.231 mq
Servizi	650.800 mq

I contenuti della variazione urbanistica necessaria per l'attuazione del PRIU sono:

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

Allegato al PRIU vi era il cronoprogramma che definiva il programma dei lavori, le fasi di esecuzione degli interventi e i termini di attuazione delle singole unità d'intervento.

Le risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi pubblici previsti nel programma erano così individuate:

- finanziamento del Ministero LL.PP. di L.48.768.000.000= (Euro 25.186.570,05);
- oneri di urbanizzazione primaria di L. 50.649.000.000= (Euro 26.158.025,48);
- oneri di urbanizzazione secondaria di L. 39.815.000.000= (Euro 20.562.731,44);
- risorse aggiuntive private di L. 30.206.000.000= (Euro 15.600.097,09);
- risorse aggiuntive pubbliche di L. 55.839.000.000= (Euro 28.838.436,79).

TABELLA SINTESI RISORSE FINANZIARIE - PRIU SPINA 3		
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 116.345.860,85	100%
Ministero LL.PP	€ 25.186.570,05	22%
OO.UU. primaria	€ 26.158.025,48	22%
OO. UU secondaria	€ 20.562.731,44	18%
risorse aggiuntive private	€ 15.600.097,09	13%
Risorse aggiuntive pubbliche	€ 28.838.436,79	25%

Nell'estate del 1999 le stipulazione delle convenzioni tra le Città di Torino e i proprietari delle aree per definire l'attuazione del PRIU Spina3.

Nel 2001 l'accordo di Programma per il PRIU di Spina 3 fu oggetto di una modifica contenente una ulteriore e limitata Variante Urbanistica⁹⁹ su proposta dell'allora Assessore al patrimonio e all'Urbanistica, Mario Viano.

I contenuti di variante urbanistica della Z.U.T. 4.13 SPINA 3 consistono in piccole modifiche alla perimetrazione e qualche variazione al mix funzionale.

In sintesi la superficie territoriale definita nel Programma approvato nel dicembre 1998 passa da mq. 1.010.748 a mq. 1.001.966. Dalle verifiche catastali è, inoltre, risultato che la superficie territoriale di proprietà del Comune di Torino è più estesa di quanto previsto negli atti precedenti, ovvero da 159.515 mq la proprietà comunale passa a mq 165.199. Di conseguenza la SLP totale prevista nel PRIU risulta essere di mq. 584.948 di cui mq. 82.840 di diritti edificatori comunali. La variante prevede, inoltre, una variazione del mix funzionale finalizzata a consolidare la presenza di attività economiche. I comprensori oggetto delle modifiche più significative sono il comprensorio Ingest e il comprensorio Savigliano. Per gli altri comprensori si tratta di modeste modifiche normative oltre alla correzione dei dati dimensionali dovuta agli approfondimenti catastali effettuati.

Per il Comprensorio Ingest è prevista una differente soluzione del disegno urbano in relazione alla previsione, in fregio a Via Borgaro, di un nuovo Complesso Religioso con funzioni di Centro Pastorale Diocesano, composto di chiesa parrocchiale, sala conferenze, uffici diocesani e sede parrocchiale, oltre all'oratorio con relativi servizi.

Tale previsione comporta una differente organizzazione dei lotti fondiari. Viene confermata sul fronte sud del comprensorio la presenza del parco, mentre la concentrazione edificatoria si articola in due lotti residenziali digradanti sull'area verde. La struttura destinata ad ASPI viene trasferita ad ovest sul fronte del corso Potenza.

⁹⁹ Approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale in data 24 luglio 2001 - mecc. 0105823

GLI EVENTI OLIMPICI

Dal 1998 Spina3 è anche sede di importanti risvolti e opportunità innescate dagli eventi Olimpici. Nel gennaio del 1998 infatti superata il ballottaggio con Venezia, Torino è ufficialmente la città Italiana candidata ad ospitare i XX Giochi olimpici Invernali. Nello stesso anno, il comitato promotore di Torino 2006, presieduto da Giorgetto Giugiaro, consegna al Comitato Olimpico Internazionale il Dossier di Candidatura. Negli elaborati del Dossier viene descritta in maniera piuttosto puntuale la collocazione del Villaggio Atleti di Torino sull'ambito Ingest, all'interno di Spina3. Nella descrizione dell'intervento viene dato risalto alla grande area verde nella vicinanza circondata da una zona residenziale e segnata dalla presenza di elementi strutturali mantenuti come testimonianza e memoria del passato industriale dell'area. Le abitazioni del Villaggio Atleti descritte nel dossier contano due o tre piani fuori terra, fatta eccezione per gli edifici lungo le perimetrali via Nole e via Valdellatorre alte 4 o 5 piani fuori terra. Nell'estate del 1999, a distanza di un mese dall'approvazione definitiva dell'accordo di programma per il PRIU Spina3, Torino ottiene l'assegnazione dei XX Giochi Olimpici Invernali del 2006. Senza dubbio si tratta dell'evento che più di ogni altro ha influito nella storia recente della città e ne ha determinato buona parte delle trasformazioni. Nel dicembre del 1999 viene ufficialmente autorizzata la partecipazione delle Città di Torino alla costituzione del *"Comitato per l'organizzazione dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006"* (Toroc). Nell'ottobre del 2000, il Parlamento italiano licenzia la Legge 285/00 che regola i XX giochi Olimpici Invernali e stabilisce le disposizioni per la realizzazione delle strutture e degli impianti. La legge inoltre istituisce l'Agenzia per lo Svolgimento dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006, soggetto attuatore delle opere pubbliche e stazione appaltante per quasi ogni altra opera inerente le Olimpiadi. Contemporaneamente il Toroc accoglie e adotta una rilevante proposta di revisione del Dossier di Candidatura della città di Torino relativamente alle infrastrutture e agli impianti previsti nell'area torinese. Nell'estate del 2001 il Consiglio Comunale delibera sulla definizione dei siti olimpici e delle infrastrutture cittadine, come proposti dal Consiglio di Amministrazione del Toroc. Nella Delibera ci si impegna affinché almeno il 40% dei villaggi costruiti possano rispondere alla domanda di abitazioni sociali. Si stabilisce inoltre

che nell'area di Spina 3 vengano ospitati circa 2.000 giornalisti all'interno di due distinti lotti residenziali.¹⁰⁰

IL PRUSST, PROGRAMMA EUROTORINO

Un ulteriore strumento urbanistico adottato e utilizzato nell'ambito di Spina 3 per cofinanziare la trasformazione è il *PRUSST denominato "Programma Eurotorino"*. Il Programma di Riqualficazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio venne approvato¹⁰¹ nell'agosto del 1999. I Prusst, finanziati dal Ministero dei Lavori Pubblici attraverso il Decreto 8 ottobre 1998 con un limite massimo di 4 miliardi di lire ciascuno, hanno come obiettivo favorire e promuovere occasioni di sviluppo grazie alla realizzazione e al completamento di infrastrutture sia a rete sia puntuali, e riqualificare ambiti urbani caratterizzati da fenomeni di degrado. La città di Torino nel marzo del 1999 aveva approvato¹⁰² in qualità di soggetto promotore un *Invito Pubblico concorrenziale* per sollecitare i soggetti privati ad aderire ai Prusst.

La proposta arrivata è stata avanzata congiuntamente da più soggetti proponenti (ossia CimiMontubi Spa, Sviluppo Dora Spa, Ingest Spa, Environment Park Spa, Consorzio Bonafous, Aem Torino Spa, Valdocco Spa) ed è relativa ai due ambiti di Spina3 e Lucento2, entrambi dotati di accordi di programma e in parte finanziati, pressoché contigui territorialmente e dotati entrambi di consistenti superfici occupate da fabbricati industriali dismessi con notevoli costi di preurbanizzazione e bonifica per i nuovi insediamenti.

I Prusst integrano gli introiti già previsti e influiscono principalmente sulla realizzazione delle infrastrutture il cui costo è a carico della città. Nel gennaio del 2002 il consiglio Comunale conferma l'approvazione¹⁰³ del Prusst Eurotorino e approva lo schema di *Protocollo di intesa* tra la città di Torino in qualità di promotore, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte per l'attuazione del Programma.

¹⁰⁰ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale in data 23 luglio 2001 - mecc. 200105883

¹⁰¹ Cfr. Deliberazione della Giunta Comunale in data 11 agosto 1999 - mecc. 9907237

¹⁰² Cfr. Deliberazione della Giunta Comunale in data 4 marzo 1999 - mecc. 9901467

¹⁰³ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale in data 28 gennaio 2002 - mecc.200111789

Nel luglio del 2003 il PRIU di Spina 3 fu oggetto di una seconda variante urbanistica.¹⁰⁴ L'aggiornamento dell'accordo di programma, in questa seconda variante, ha previsto una parziale riconfigurazione delle infrastrutture principali, un ulteriore adeguamento dell'assetto planivolumetrico dei diversi comprensori e delle relative norme tecniche di attuazione, la modifica di alcuni progetti preliminari relativi alle opere di urbanizzazione e il conseguente adeguamento del piano economico finanziario e delle convenzioni attuative già stipulate con i soggetti attuatori privati. L'esigenza di questa nuova variante dal PRIU nasceva inoltre della necessità di adeguare lo stesso alle novità previste dagli interventi connessi alle Olimpiadi e quindi alla contingente urgenza di localizzare nell'ambito di Spina3 i Villaggi Olimpici. La variante ha previsto quindi la localizzazione di 85.000 mq di SLP destinata a Villaggi per i giornalisti, ubicati nei comprensori Vitali e Michelin Nord. Nella delibera di variante la scelta viene ampiamente sostenuta sottolineando come

“la realizzazione del "Villaggio Media" nel comprensorio Vitali, e Michelin Nord rappresenta un contributo determinante sotto un duplice profilo: da un lato la garanzia di tempi certi di attuazione, dall'altro la possibilità di uscire dalla dinamica che connota la periferia, facendo conoscere porzioni di territorio cittadino non sufficientemente considerate e alle quali ci si rivolge con rinnovato entusiasmo in vista delle Olimpiadi 2006”¹⁰⁵

Nella delibera di variante si legge ancora che

“gli elementi più significativi di modifica del PRIU sono da attribuirsi ad una differente configurazione delle infrastrutture principali e ad un diverso assetto planivolumetrico di alcuni comprensori. La firma del protocollo d'intesa tra RFI, Regione Piemonte, Città di Torino, che prevede il passaggio del passante ferroviario sotto la Dora, impone, inoltre, la revisione del tracciato del viale della Spina e delle relative intersezioni con la viabilità di progetto nell'ambito della "Spina 3". Analogamente gli approfondimenti progettuali inerenti il comprensorio Vitali comportano un differente assetto del tracciato viario di Corso Mortara, con l'obiettivo di migliorare le relazioni dello stesso con il Parco e con gli insediamenti residenziali. Le modifiche principali attengono, quindi, al tracciato di Corso Mortara e

¹⁰⁴ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale del 22 luglio 2003 – mecc.0305389

¹⁰⁵ *Ididem*

*all'assetto plani-volumetrico del comprensorio Vitali, con un conseguente diverso disegno urbano dell'area e del Parco.*¹⁰⁶

Nella stessa variante inoltre vennero modificate le concentrazioni edificatorie ed in alcuni casi il mix funzionale, nonché la distribuzione dei servizi all'interno di alcuni comprensori quali Vitali, Paracchi, sub-comprensorio Mortara, sub-comprensorio Michelin Nord, per consentire la realizzazione dei villaggi Media Olimpiadi 2006. Nella delibera si specifica che *tali variazioni, insieme a quelle apportate alla rete infrastrutturale, consentono di migliorare la qualità urbanistica ambientale e funzionale dell'intera area oggetto della variante e del tessuto circostante.*¹⁰⁷

Una ulteriore modifica recepita nella variante del PRIU nasceva dalla necessità di adeguare lo stesso alle indicazioni dettate dalla Variante 35¹⁰⁸ al PRG che era stata approvata l'anno precedente. La variante 35 al PRG articolava maggiormente i quattro ambiti della spina Centrale nei tentativi di rendere meglio operative e subito realizzabili le trasformazioni previste dal piano stesso. Relativamente all'ambito 4.13 Spina 3 la variante 35 prevedeva l'individuazione del *subambito 4.13/1 Spina 3 P.R.I.U.* nel quale rientra l'area oggetto di accordo di programma. In merito alla presenza caratterizzante il territorio di una vasta quantità di ex edifici industriali dismessi nella delibera di variante si legge che

“Il PRIU, unitamente ai lavori del Passante, interverrà a modificare radicalmente il volto di alcuni quartieri compresi entro le Circoscrizioni 4 e 5, eliminando quelle forti fratture determinate dalle aree industriali dismesse e dalla sopraelevata di corso Mortara. Dai migliori collegamenti con il centro e la realizzazione del parco fluviale, connesso con il territorio circostante grazie ad un'edificazione che lo renderà visibile e percepibile anche all'esterno, si configureranno, inoltre, interessanti prospettive di sviluppo e di riqualificazione per tutto il territorio circostante insieme all'altrettanto importante mantenimento di alcune preesistenze industriali a testimonianza del passato di Torino. Così come realizzato in altre realtà europee, queste strutture devono, infatti, essere portate a nuova vita, rese fruibili e

¹⁰⁶ *idibem*

¹⁰⁷ *ibidem*

¹⁰⁸ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale n. 41 del 18 marzo 2002.

frequentate, così da divenire poli di attrazione culturale e sportiva di portata extraterritoriale".¹⁰⁹

La modifica al PRIU spina3 venne ratificata da parte del Consiglio Comunale il 22 Luglio del 2003.

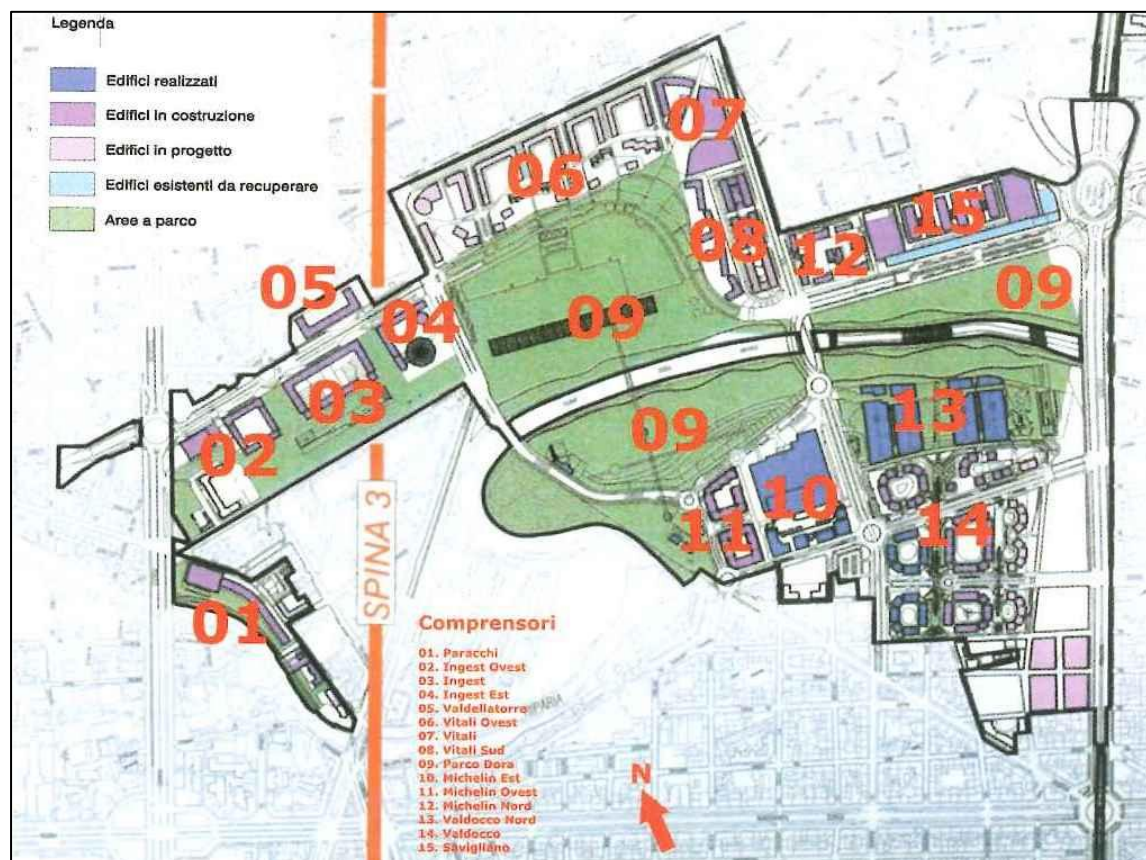


Fig. 52 Planimetria definitiva dell'area secondo l'accordo di programma PRIU 2003, con indicazione dei diversi comprensori. (Fonte: CITTA' DI TORINO)

A seguito dell'approvazione della seconda variante al PRIU di Spina 3, tra il 2003 e l'inizio dei giochi Olimpici nel 2006 gli atti e i cambiamenti attuati nel territorio di Spina 3 furono davvero numerosissimi. Tra settembre e dicembre del 2003 vengono siglate le convenzioni con gli operatori privati e avviati i lavori per la costruzione dei due Villaggi Media.¹¹⁰

¹⁰⁹ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale del 22 luglio 2003 – mecc.0305389

¹¹⁰ Nel settembre del 2003 vennero siglate le convenzioni tra il Toroc, l'Agenzia Olimpica, le cooperative e alcuni imprenditori privati la Convenzione per la realizzazione di 2844 posti letto all'interno del Villaggio di Spina3. Nell'ottobre del 2003 iniziarono i lavori nel Comprensorio Michelin Nord per il Villaggio Media

Nei primi mesi del 2004 venne avviata la procedura con incarico esterno per l'affidamento della progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva delle opere relative al Parco Dora Spina 3.¹¹¹

A giugno del 2004 sul comprensorio Igest Est iniziano i lavori per la costruzione della Chiesa del Santo Volto.¹¹² Il progetto firmato da Mario Botta è l'emergenza architettonica più rilevante di Spina 3.¹¹³ A luglio del 2004 si concludono i lavori della commissione giudicatrice del concorso di progettazione per il Parco della Dora che vede l'aggiudicazione dell'incarico in capo al Raggruppamento Temporaneo di Professionisti guidato da Sts Spa.¹¹⁴ A settembre i lavori di demolizione nelle aree interessano la palazzina direzionale delle Acciaierie Fiat: *l'evento, fortemente simbolico perché avvenuto su di un edificio ben individuabile ed abbandonato dal 1989, a causa dello spettacolare utilizzo della dinamite, ha un forte impatto mediatico sull'opinione pubblica, attirando l'attenzione su tutto il processo di trasformazione in corso nella zona.*¹¹⁵ Nel 2005 tutti i cantieri previsti su Spina 3 sono in piena fase di lavorazione e nel mese di marzo la Città approva il progetto esecutivo per la demolizione della sopraelevata di Corso Mortara e per la realizzazione delle infrastrutture previste nel Piano Urbano del Traffico e della Mobilità delle Persone. Nell'agosto del 2005 viene abbattuto il primo troncone della sopraelevata.

Michelin ad opera della Società Valdocco Spa. Nel novembre del 2003 iniziarono i lavori nel comprensorio Vitali per il Villaggio Media Vitali ad opera della società Immobiliare Europea Spa.

¹¹¹ In considerazione della rilevanza simbolica e quantitativa dell'intervento l'incarico venne affidato mediante un concorso di rilevanza internazionale. (Cfr. Deliberazione della giunta Comunale del 27 gennaio 2004 – mecc. 200400462). Il bando venne pubblicato il 20 marzo dal Settore Progetti di Riassetto Urbano della Città di Torino con la collaborazione dell'architetto Andreas Kipar al quale nell'agosto del 2001 era stato affidato l'incarico per la consulenza ed il coordinamento degli studi preliminari e la predisposizione del testo del bando per il successivo concorso di idee. (Cfr. Determinazione Dirigenziale del 2 agosto 2001-mecc.200106831)

¹¹² Nell'aprile del 2003 il Consiglio Comunale approva la cessione in diritto di superficie in favore dell'Arcidiocesi di Torino di alcune aree nell'ambito Igest Est sulle quali erano in corso i lavori di demolizione di alcuni edifici e manufatti dismessi. Il 4 novembre del 2003 viene presentato alla stampa e ai cittadini il progetto della Chiesa del Santo Volto. A marzo del 2004 il Consiglio comunale su proposta della Giunta (cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale del 22 marzo 2004 – mecc. 200402086)

¹¹³ C. SPINELLI, *Quale transizione per l'ex cittadella delle fabbriche? La vicenda di Spina 3 e un futuro ancora da costruire*, in AA.VV. *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*. Torino 2009, pag. 185

¹¹⁴ Il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti era composto da Sts Spa (mandataria), Latz+Partener, Vittorio Cappato, Gerd Pfarrè, Ugo Marano e Studio Pessions Associato. L'aggiudicazione definitiva dell'incarico avvenne nel dicembre del 2004 (cfr. Deliberazione della Giunta Comunale del 9 dicembre 2004 – mecc. 200412045)

¹¹⁵ C. SPINELLI, *Quale transizione per l'ex cittadella delle fabbriche? (Op. cit.)*, pag 185

A maggio del 2005 viene presentato ai cittadini il progetto preliminare del Parco della Dora e a metà giugno iniziano i lavori di demolizione dei manufatti industriali presenti nell'area Vitali per lasciare spazio alle ampie aree verdi previste dal PRIU¹¹⁶.

Tra settembre e ottobre del 2005 vengono inaugurati il Villaggio Media Michelin e il Villaggio Media Vitali.

Alla fine del 2005 a pochi mesi dall'inizio dei Giochi Olimpici, i cantieri presenti su Spina 3 sono numerosi e producono grande visibilità: i residenti dei quartieri e delle circoscrizioni limitrofe subiscono i disagi causati dai lavori; al contempo il resto dei cittadini torinesi inizia a frequentare Spina 3 che non è più la cittadella dell'industria. Le fabbriche che avevo visto occupati migliaia di operaio hanno lasciato il posto a nuovi quartieri abitativi con migliaia di residenti, un Parco Commerciale e un'area verde molto estesa.

¹¹⁶ Il Progetto Preliminare viene approvato dalla Giunta a novembre del 2005 (cfr. Deliberazione della Giunta Comunale del 22 novembre 2005 – mecc. 200508812)

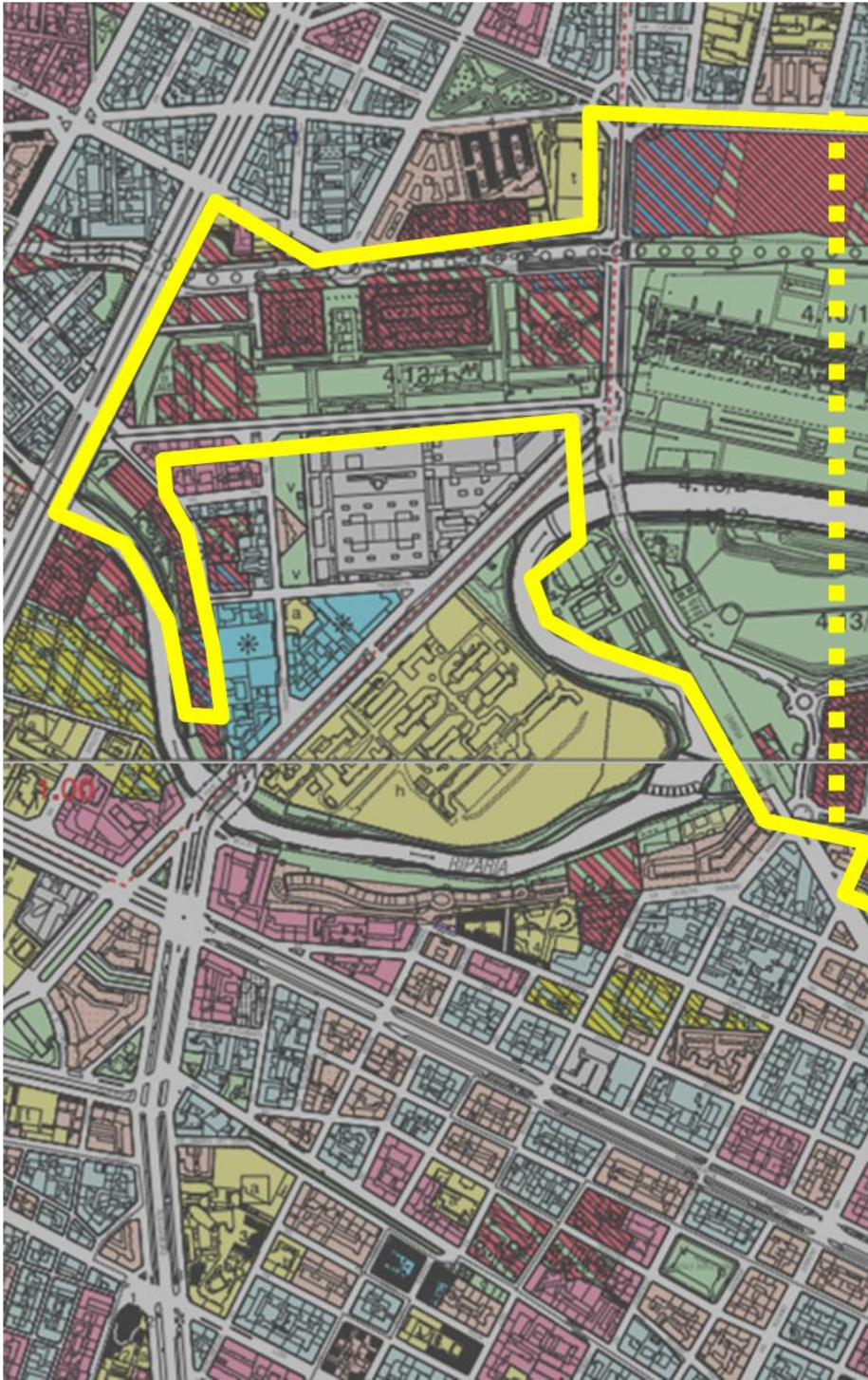


Fig. 53 Estratto tavola PRG vigente per l'Ambito 4.13 SPINA 3 (parte sinistra)

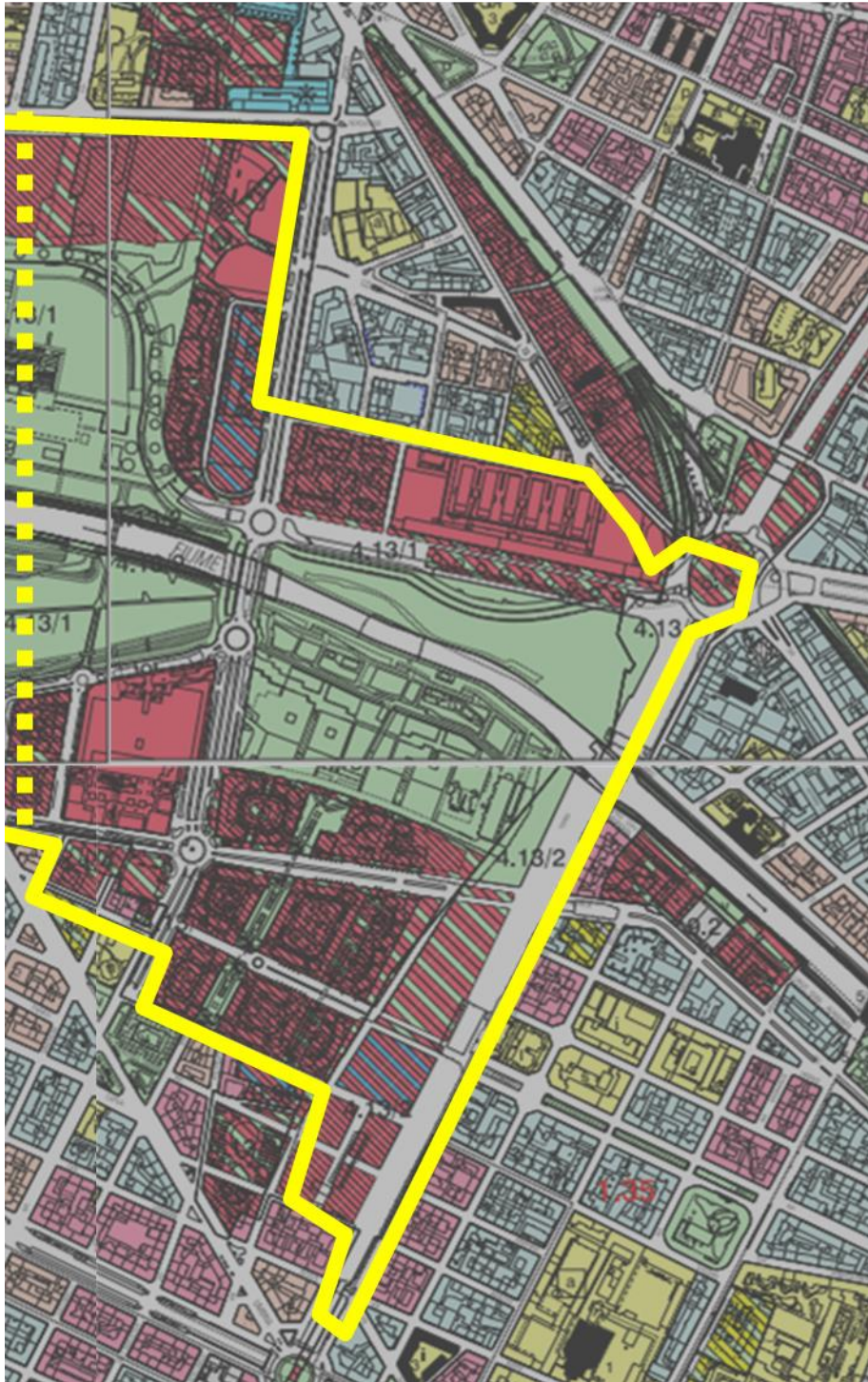


Fig. 54 Estratto tavola PRG vigente per l'Ambito 4.13 SPINA 3 (parte destra)

Si riporta di seguito la scheda normativa della Z.U.T. (Art 15 del PRG):

Ambito 4.13 SPINA 3

Indice Territoriale massimo (mq SLP/mq ST): 0,7

SLP per destinazioni d'uso:

- Residenza min 28%
- Attività di servizio alle persone e alle imprese max 5%
- Attività terziarie max 9%
- Attività commercio - Grande distribuzione (art.3 punto 4A) max 3%
- Eurotorino:
- Attività espositive e congressuali, università (art.3, punto 6, punto 7u) min 15%
- Centri di ricerca, Attività produttive, Attività ricettive, Attività terziarie (art.3 punto 8, punto 3A1, A2, B, punto 2A1, punto 5A-B) max 40%

TOTALE AREE A SERVIZI (min): 889.000 mq

PRESCRIZIONI

Piani esecutivi di iniziativa pubblica o privata.

In aggiunta alla SLP generata dall'ambito devono essere qui trasferite le quote di SLP pari al 50% ed al 35% della SLP residenziale e terziaria generata dalle aree comunali rispettivamente negli ambiti 12.9 SPINA 1 e 8.18 SPINA 2, senza superare l'indice territoriale di 1 mq SLP/mq ST.

Le aree a servizi devono garantire il soddisfacimento delle quantità minime di legge ex art.21 L.U.R.

Le indicazioni min e max delle singole destinazioni d'uso si riferiscono alle possibili oscillazioni all'interno dell'ambito con riferimento alla propria edificabilità (I.T. = 0,7 mq/mq), senza quindi tenere conto dei trasferimenti di SLP comunale dagli ambiti 12.9 SPINA 1 e 8.18 SPINA 2.

Le Attività previste al punto G (Attività commercio - Grande distribuzione) nella misura del 3% sono da intendersi nel modo seguente:

- il 2% e' destinato alla grande distribuzione (superficie lorda complessiva, comprendente anche gli spazi complementari: magazzini, uffici, gallerie pedonali, ecc.);
- Il residuo 1% e' afferente ad altre Attività commerciali minori, come definite all'art.3, punto 4B1-B2 delle NUEA.

Le indicazioni relative agli allineamenti, agli assi rettori, all'inviluppo ed alla fascia di oscillazione della linea di inviluppo, riportate nelle tavole allegate, sono prescrittive per la redazione dei piani attuativi; in particolare e' da prevedere un parco con disegno unitario e superficie minima, accorpata, posta a cavallo del fiume Dora di 450.000 mq.

Le opere viarie previste devono essere attuate preliminarmente o contestualmente all'attuazione delle capacità edificatorie.

NOTE

Le tavole allegate riportano una configurazione d'insieme in cui l'edificato corrisponde alle

Indicazioni normative e le aree a servizi realizzano gli obiettivi del Piano.

Nelle tavole vengono fornite indicazioni planivolumetriche relative agli allineamenti, agli assi rettori, all'inviluppo, alla disposizione, altezza in numero di piani, destinazioni d'uso degli edifici, alla localizzazione delle aree e dei principali servizi ed alla viabilità urbana e distributiva, nonché ai parcheggi.

Con la stipula di una convenzione-programma su tutto l'ambito e la individuazione di eventuali subambiti, l'attuazione di ogni subambito coerente con le indicazioni suddette può avvenire tramite concessione convenzionata ex art.49, V comma L.U.R.

In sede di convenzione programma o convenzione attuativa in caso di trasformazione unitaria le destinazioni d'uso sono precisate entro le oscillazioni ammesse dalla presente scheda.

L'attuazione tramite convenzione programma, deve prevedere la contestuale realizzazione dei volumi in progetto e delle rispettive aree a parco afferenti a ciascun sub-ambito, nei due contesti a verde separati dal corso della Dora.

- Stima della Superficie Territoriale dell'ambito (ST): 1.284.218 mq
- Stima della Superficie Lorda di Pavimento generata dall'ambito (SLP): 898.953 mq
- Stima della Superficie Lorda di Pavimento trasferita (SLP): 93.708 mq

3.3.1.4 Spina 4

L'area di Spina 3 è posta all'estremo nord del Viale della Spina.

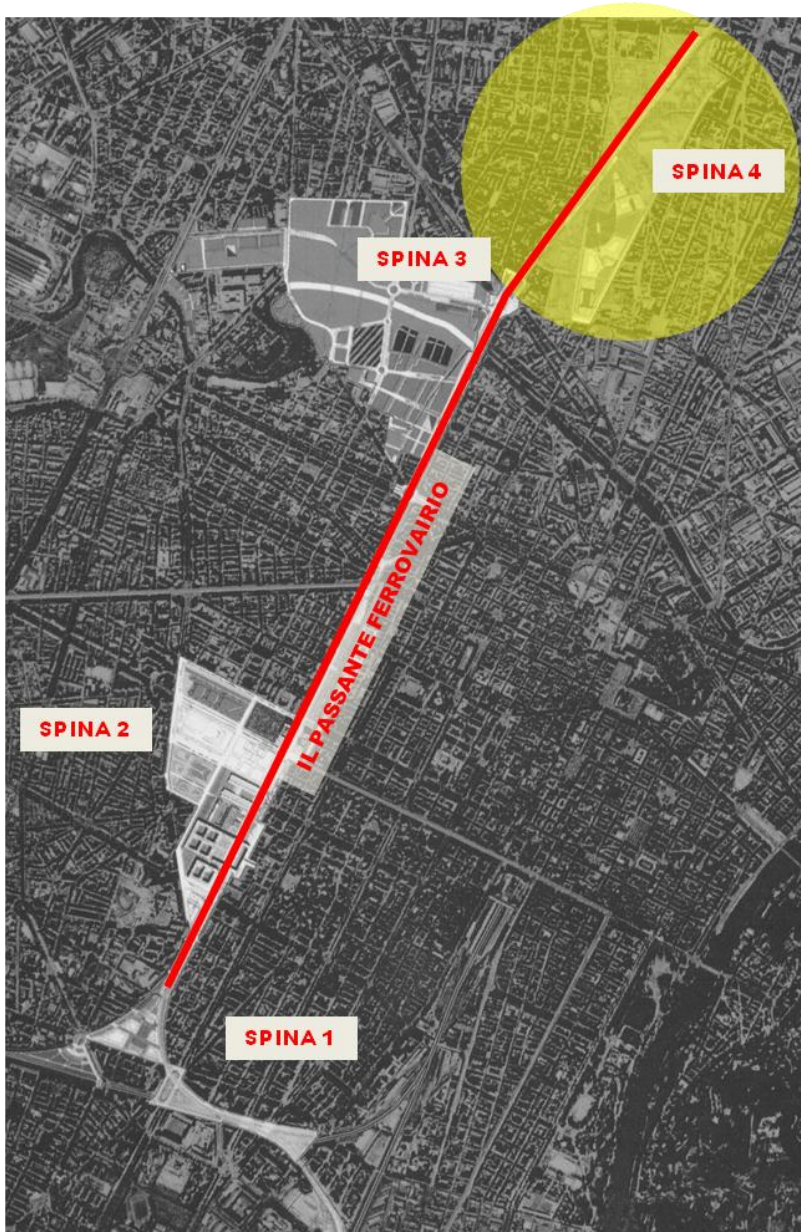


Fig. 55 La localizzazione di Spina 1 lungo la Spina Centrale.

Sono comprese all'interno della Spina 4 aree amministrative appartenenti alla e alla Circoscrizione 6 - Circoscrizione 6, Regio Parco - Barriera di Milano - Falchera - Rebaudengo - Barca-Bertolla - Villaretto, anche le aree interessate da Spina 4 si trovano esattamente in prossimità del confine amministrativo con la Circoscrizioni 5.

Posta all'estremo nord della Spina Centrale, in corrispondenza della nuova stazione ferroviaria Rebaudengo e lungo la direttrice che da Caselle entra a Torino, Spina 4 assume un ruolo importante come accesso settentrionale alla città.



Fig. 56 Le aree di Spina 4 localizzate su ortofoto della fine degli anni ottanta.

Come per l'ambito di Spina 1 anche in questo caso parte dell'area, appena dopo l'approvazione del PRG del 1995, fu oggetto di Programma di Riqualificazione Urbana che venne approvato nel 1998.

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



Fig. 57 Le aree oggetto del PRIU di Spina 4 localizzate su ortofoto della fine degli anni ottanta.

Con il D.M. Lavori Pubblici 21/12/1994 e il successivo D.M. 4/2/1995, i finanziamenti previsti dalla Legge 17/2/1992 n.179 sono stati destinati ai Programmi di Riquilibrato Urbano e sono stati disciplinati la formazione e l'attuazione degli stessi, con il concorso obbligatorio di risorse private, consentendosi inoltre la partecipazione degli enti pubblici per realizzare, in autofinanziamento, parte degli interventi del programma medesimo.

La Città di Torino nel 1995¹¹⁷ approvava l'invito pubblico concorrenziale a proporre Programmi di Riqualificazione Urbana con indicazione degli ambiti di intervento prioritario, e nel 1996 adottava¹¹⁸, tra gli altri, il **PRIU** proposto dalla società Immobiliare Cigna s.r.l., concernente l'area "Spina 4" e relativa ad immobili di proprietà della società, compreso l'ambito di P.R.G. 5.20 corrispondente al programma integrato ex art. 18 L.203/91 già oggetto di precedente accordo di programma.

Con il PRIU Spina 1 sono stati richiesti finanziamenti per l'importo totale di lire 10.940.000.000. e nel 1997 la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale - Ministero dei LL.PP. ammetteva il PRIU Spina 4 al finanziamento nella misura richiesta. L'iter amministrativo che ha condotto all'adozione e alla realizzazione del PRIU è stato molto articolato.

- Nel 1998 la Società Ingest S.p.A., subentrata alla Immobiliare Cigna, si obbligava a integrare, a conferma degli impegni assunti con la proposta dell'accordo di programma, la somma di L.3.056.000.000 a titolo di risorse aggiuntive agli oneri di urbanizzazione per l'attuazione del Programma.
- Nell'ottobre del 1998 venne sottoscritto il *Protocollo d'intesa* avente ad oggetto l'attuazione e il finanziamento del PRIU "Spina 1", tra Ministero LL.PP., Regione Piemonte e Città di Torino.
- Nello stesso anno il Consiglio Comunale approvava¹¹⁹ gli "*Indirizzi programmatici per la revisione delle indicazioni di PRG*" relativi alle aree della Spina Centrale nella quale rientra il programma in oggetto e provvedeva a introdurre integrazioni e specificazioni al programma preliminare precedentemente approvato. Le modifiche principali prevedevano la riduzione delle densità edilizie e la ridefinizione delle aree da cedere a servizi.

Il Programma, contenendo variante al P.R.G. della Città, ha richiesto la pubblicazione con affissione all'Albo Pretorio per trenta giorni consecutivi, nel Bollettino Ufficiale della

¹¹⁷ Cfr. Determinazione Giunta Comunale 26/10/1995 - mecc. 9507792/47

¹¹⁸ Cfr. Deliberazione del 6/3/1996 - mecc. 9601680/47

¹¹⁹ Cfr. deliberazioni in data 19 ottobre 1998 - mecc. 9808096/09 e 9800283/09

Regione Piemonte, nel Foglio degli Annunzi Legale della Provincia e per estratto sul quotidiano La Stampa.¹²⁰

- In attuazione del D.M. 30 ottobre 1997, che ha modificato il D.M. 21 dicembre 1994, i *Programmi di Riqualificazione Urbana* dovevano essere approvati con la procedura dell'accordo di programma di cui all'art. 27 della Legge 142/90 sulla base della progettazione urbanistica definitiva e di quella preliminare delle opere pubbliche. A tal fine il Sindaco della Città di Torino, ente con competenza primaria sul programma, indiceva, convocando i rappresentanti del Ministero dei LL.PP. e della Regione Piemonte, *la conferenza di servizi* per il 21 dicembre 1998, nella quale venne verificata la possibilità di addivenire alla conclusione dell'accordo di programma, nonché fu individuata la documentazione necessaria, furono espressi i pareri necessari e fu fissato il termine per la stipulazione dell'accordo stesso.¹²¹

L'accordo di programma fu stato stipulato in data 30 dicembre 1998 tra¹²²:

- il Ministero LL.PP.
- la Regione Piemonte
- la Città di Torino

Posto che l'attuazione del programma richiede variazioni delle destinazioni urbanistiche dell'area interessata e che, in tal caso, l'art. 27 della Legge 142/90 attribuisce all' accordo adottato con decreto del Presidente della Regione gli effetti dell'intesa di cui all'art. 81 del D.P.R.24/7/1977 n. 616 e s.m.i. determinando le conseguenti variazioni del vigente P.R.G., contestualmente è stata predisposta la documentazione relativa alle modificazioni urbanistiche.

¹²⁰ Sono pervenute cinque osservazioni di cui una fuori termine, alle quali si rispondeva con le controdeduzioni allegate all'accordo di programma, unitamente alle osservazioni medesime. Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 27 GENNAIO 1999 – mecc. 9900151.

¹²¹ Nella conferenza del 18 dicembre 1998 veniva formulato il testo definitivo della convenzione, esaminata la documentazione e valutati i vari pareri degli uffici comunali; nella successiva conferenza del 21 dicembre, acquisito l'assenso della Soc. Ferrovie dello Stato agli interventi sulle proprie aree, veniva esaminata la proposta di accordo, predisposto lo schema di convenzione ed espresso il consenso definitivo sul testo dell'accordo. Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 27 GENNAIO 1999 – mecc. 9900151.

¹²² Il Ministero dei LL. PP. in persona dell'arch. Mara MOSCATO, per atto di delegazione del Direttore Generale del Coordinamento Territoriale; la Regione Piemonte in persona dell'arch. Michele MEINERO, per atto di delegazione del Presidente della Giunta Regionale, on. Enzo GHIGO e la Città di Torino in persona del Vicesindaco, Domenico CARPANINI. Cfr. Deliberazione del consiglio comunale 27 GENNAIO 1999 – mecc. 9900151.

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

TABELLA SINTESI PROPRIETA' PRIU SPINA 4		
ST COMPLESSIVA	149.953 mq	100%
proprietà privata	136.444 mq.	91%
proprietà comunale	13.509 mq	9%

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

TABELLA SINTESI PROPRIETA' SLP - PRIU SPINA 1		
SLP COMPLESSIVA	87.270 mq	100%
proprietà privata	81.866 mq	93%
proprietà comunale	5.404 mq	7%

I contenuti della variazione urbanistica necessaria per l'attuazione del PRIU erano:

- Contenuti di tipo normativo generale: attuazione parziale della Z.U.T. in assenza di Studio Unitario d'Ambito, modifiche al disegno di P.R.G. in assenza di uno Strumento Urbanistico Esecutivo formale, utilizzo di risorse pubbliche per opere di preurbanizzazione, ecc.;
- Contenuti di tipo sostanziale in attuazione degli "indirizzi programmatici" di revisione della Spina: riduzione della S.T., riduzione dell'indice territoriale, adeguamento della dotazione dei servizi, ecc.;

- Soppressione del sub-ambito 5.20, ricompreso nella Spina 4, ridefinizione del mix funzionale complessivo.

Allegato al PRIU vi era il cronoprogramma che definiva il programma dei lavori, le fasi di esecuzione degli interventi e i termini di attuazione delle singole unità d'intervento, previo rilascio delle successive concessioni edilizie previste.

Le risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi pubblici previsti nel programma erano così individuate:

- finanziamento del Ministero LL.PP. di Lire 10.940.000.000 (EURO 5.650.038,48)
- oneri di urbanizzazione primaria e secondaria di Lire 13.672.000.000 (EURO 7.060.998,72)
- risorse aggiuntive private dei soggetti attuatori di Lire 3.056.000.000 (EURO 1.578.292,28).

TABELLA SINTESI RISORSE FINANZIARIE - PRIU SPINA 4		
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 14.289.329,48	100%
Ministero LL.PP	€ 5.650.038,48	40%
OO.UU. primaria e secondaria	€ 7.060.998,72	49%
risorse aggiuntive private	€ 1.578.292,28	11%

L'attuazione dei contenuti dell'accordo di programma e l'ambito di applicazione del medesimo, con i relativi diritti e obblighi delle parti, furono regolamentati da apposita *convenzione* che la società "Ingest S.p.A." si impegnò a stipulare entro il termine di 120 giorni dalla data di pubblicazione sul B.U.R. del decreto di approvazione dell'accordo stesso.



Fig.58 Planimetria dal PRIU Spina 4 . (Fonte: per concessione dello Studio Mellano Associati, Torino)



Figg.59-60 Simulazioni degli interventi immobiliari previsti nel PRIU Spina 4. (Fonte: per concessione dello Studio Mellano Associati, Torino)

Nel 2004 l'accordo di Programma per il PRIU di Spina 4 fu oggetto di una modifica contenente una ulteriore e limitata Varante Urbanistica¹²³ su proposta dell'allora Assessore al patrimonio e all'Urbanistica, Mario Viano.

Durante l'attuazione del PRIU si è infatti resa necessaria una modifica che ha previsto:

- la partecipazione di nuovi soggetti attuatori privati,
- la modifica della configurazione planovolumetrica dell'edificato di alcune UMI (Unità Minime di Intervento),
- alcuni lievi modifiche del tracciato di alcune infrastrutture viarie,
- la modifica della distribuzione delle aree destinate all'insediamento commerciale previsto tra corso Vigevano e via Cigna,
- alcune modifiche del disegno delle sistemazioni superficiali.

Ne è dunque conseguito l'adeguamento delle Norme Tecniche di Attuazione e delle Tavole Prescrittive del PRIU. La verifica patrimoniale delle aree inoltre aveva reso necessaria anche una lieve modifica della Superficie Territoriale e di conseguenza della S.L.P. generata e realizzabile dai soggetti proponenti: nel PRIU approvato nel 1998 infatti, per un errore, erano stati attribuiti alla città e destinati a viabilità pubblica, i diritti edificatori generati da una porzione di area che di fatto invece era di proprietà privata.¹²⁴

Nella Delibera di approvazione della variante al PRIU si legge che la struttura e l'articolazione degli interventi previsti nel PRIU rimane sostanzialmente invariata. Gli ambiti di trasformazione possono essere così suddivisi:¹²⁵

- un'area affacciata su corso Vigevano destinata ad attività commerciali (circa 7.800 mq.), la quale si presenta come utile connessione urbana fra l'area essenzialmente residenziale posta lungo via Cigna e il carattere più propriamente urbano di corso Vigevano;

¹²³ Approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale in data 15 novembre 2004 - mecc.0408724

¹²⁴ Si tratta di una porzione di area compresa tra la Via Fossata e la Via Cigna sulla quale era localizzato un impianto per la distribuzione di carburante. I proprietari dell'impianto presentarono ricorso al TAR dichiarandosi comunque disponibili a cedere alla città i diritti edificatori afferenti a quella Superficie Territoriale purché nella ridefinizione del PRIU si consentisse il mantenimento dell'attività insediata.

¹²⁵ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale in data 15 novembre 2004 - mecc.0408724

- un insediamento residenziale compreso tra via Cigna e via Gressoney integrato da Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese (S.L.P. mq. 1.900.);
- un insediamento residenziale compreso tra la via Fossata e i Docks Dora il quale comprende anche gli interventi di edilizia residenziale pubblica dell’A.T.C.;
- una grande area verde posta tra l’insediamento residenziale tra via Fossata e i Docks Dora e la prosecuzione di via Gressoney, con una significativa apertura sulla stessa via Cigna a beneficio dei preesistenti tessuti urbani;
- una fascia verde ubicata lungo il nuovo tratto di viabilità in progetto per il prolungamento di via Cervino, che funge da filtro e separazione tra il complesso commerciale e il complesso residenziale che su di essa si affacciano.

Nella Variante venivano inoltre previsti una serie di modifiche atte a migliorare l’articolazione dei volumi dell’edificato¹²⁶ e una nuova e diversa distribuzione della concentrazione edificatoria.¹²⁷

Nella Variante particolare attenzione viene posta allo studio della nuova via Gressoney che, come si legge nella delibera, *avrà ruolo fondamentale in previsione dei flussi di traffico connessi all’insediamento commerciale.*¹²⁸

In merito al Progetto del Verde nella Delibera di approvazione della Variante al PRIU si sottolinea la qualità del progetto

*“che prevede ampie porzioni trattate a prato e differenti tipologie di essenze arboree le quali individueranno i percorsi pedonali, faranno da ombreggiamento e mascheramento per le aree destinate a parcheggio o più semplicemente arrederanno le zone pavimentate su soletta e le zone a prato. L’area verde più ampia e importante è racchiusa e protetta dagli insediamenti residenziali, ma al tempo stesso risulta di forte percezione dalla via Cigna.”*¹²⁹

¹²⁶ Modifiche inerenti le Unità Minime di Intervento II e IV nelle quali l’articolazione di volumi è stata modificata per esigenze di composizione architettonica e per movimentare in modo più armonico lo skyline. Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale in data 15 novembre 2004 - mecc.0408724

¹²⁷ Le modifiche della concentrazione edificatoria riguardavano gli insediamenti commerciali lungo via Vigevano e via Cigna.

¹²⁸ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale in data 15 novembre 2004 - mecc.0408724

¹²⁹ *Ibidem*

In merito alla presenza sul territorio di ex edifici industriali dismessi nella delibera di variante si legge che

“Proprio in relazione alla progettazione delle aree verdi in sede di modifica del P.Ri.U. si sono approfondite le tematiche connesse alla realizzazione di un grande spazio verde attrezzato che si inserisce sul luogo di un ex sito industriale e che porta ancora i segni delle attività precedenti.”¹³⁰

I contenuti della variazione al PRG necessaria per l'approvazione della variante al PRIU erano i seguenti:

- lieve modifica della Superficie Territoriale e conseguente adeguamento della S.L.P. generata;
- stralcio di una porzione di area dalla Z.U.T. ambito 5.10/1 Spina 4 che viene classificata come area a Servizi Privati di Interesse Pubblico e ridefinizione della dotazione minima di aree per servizi;
- modifica e integrazione di alcuni degli elaborati prescrittivi del Programma di Riqualificazione Urbana per adeguarli alle modifiche previste dalla variante.

La Variante Urbanistica contenuta all'interno della modifica all'Accordo di Programma ha seguito l'iter amministrativo necessario per l'approvazione:

- è stata depositata presso l'Albo Pretorio della Città per la durata di 30 giorni consecutivi;¹³¹
- nei termini sono pervenute n. 2 osservazioni di pubblico interesse e in sede di Conferenza di Servizi¹³² sono state approvate le controdeduzioni alle osservazioni;
- nella successiva Conferenza di Servizi¹³³ è stato acquisito il parere della Regione Piemonte ed approvato il testo dell'Accordo e dei suoi allegati;¹³⁴
- il 22 ottobre 2004 venne firmato l'Accordo di Programma di modifica al Programma di Riqualificazione Urbana “Spina 4”.¹³⁵

¹³⁰ *Ibidem*

¹³¹ Dal 31 dicembre 2003 al 29 gennaio 2004

¹³² Il 22 giugno 2004

¹³³ Il 22 luglio 2004

¹³⁴ Con deliberazione successive (del 3 febbraio 2004, n. 61/26535/2004) la Giunta Provinciale di Torino espresse parere favorevole sulla compatibilità della Variante con il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale dell'1 agosto 2003, n. 291-26243.

Prima della firma dell'accordo di modifica al PRIU, nell'agosto del 2004, la documentazione relativa al programma di riqualificazione urbana venne trasmessa alla Circoscrizione n. 6 per l'espressione del parere di competenza.¹³⁶

La Circoscrizione espresse parere favorevole¹³⁷ in merito alla modifica dell'accordo di programma, osservando, tuttavia, che

“l'insediamento massiccio di numerosi nuclei famigliari comporterà un incremento delle istanze di accesso alle opportunità sociali del territorio” e chiedendo, pertanto, “all'Amministrazione Comunale di valutare anche con i soggetti attuatori la possibilità di ricercare locali da destinare alla gestione pubblica per la soddisfazione dei beni sociali, quali spazi dedicati agli anziani e luoghi di aggregazione per adolescenti.”¹³⁸

La circoscrizione 6 inoltre chiese di *“conoscere i criteri di assegnazione del lotto relativo all'E.R.P., ricordando l'alta concentrazione di casi sociali nel territorio della VI Circoscrizione e la conseguente difficoltà di governare azioni di contrasto all'esclusione di una situazione già così fortemente esposta.”¹³⁹*

Il Consiglio comunale rispose alle osservazioni delle Circoscrizione 6 contro deducendo che:

- 1. Per quanto riguarda la richiesta di valutare la possibilità di reperire spazi idonei ad ospitare servizi destinati agli anziani e ai giovani si evidenzia che, nelle aree destinate a verde, è prevista la conservazione di porzioni del costruito quale “memoria” della storia industriale del luogo, all'interno delle quali, d'intesa con la Circoscrizione, potrebbero trovare idonea localizzazione i servizi pubblici di cui è stata segnalata l'esigenza.*
- 2. In merito ai criteri di assegnazione del lotto relativo all'E.R.P. resta inteso che non potranno che essere applicate le norme di riferimento previste dalla disciplina regionale, che prevede peraltro la possibilità di destinare quote di E.R.P. a particolari categorie sociali, operando in tal modo una selezione corrispondente alle esigenze di mix e sostenibilità sociale richiamate.*

¹³⁵ Sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Piemonte e la Città di Torino.

¹³⁶ In data 28 ottobre 2004 seguì anche l'invio della copia dell'accordo di programma siglato pochi giorni prima (il 22 ottobre 2004).

¹³⁷ Nella seduta del 4 novembre 2004. Cfr. deliberazione del Consiglio Circoscrizionale n. 149 (mecc. 2004 07104/089)

¹³⁸ Cfr. deliberazione del Consiglio Circoscrizionale n. 149 (mecc. 2004 07104/089)

¹³⁹ *Ibidem*

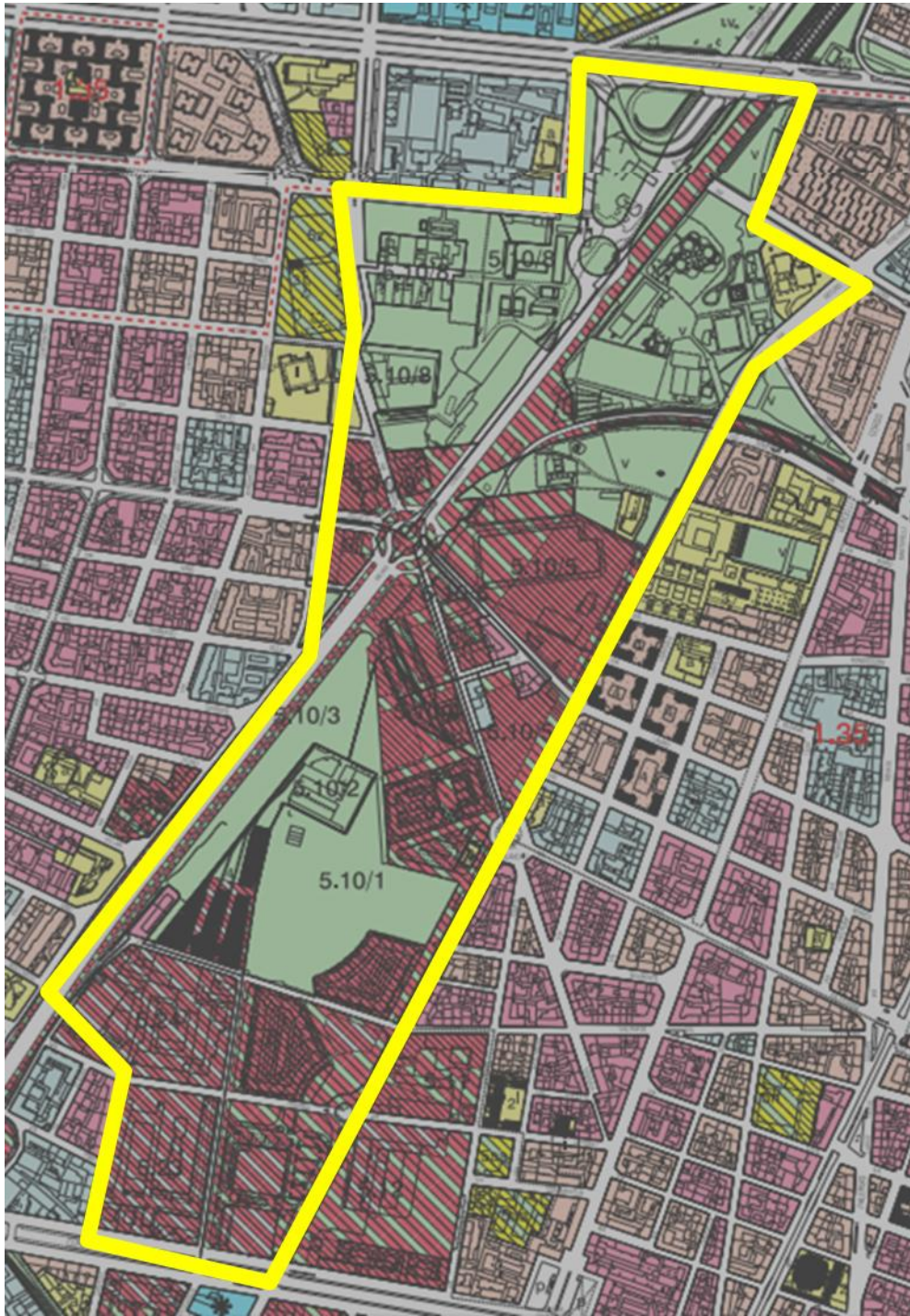


Fig. 61 Estratto tavola PRG vigente per l' Ambito 5.10 SPINA 4

Si riporta di seguito la scheda normativa della Z.U.T. (Art 15 del PRG):

Ambito 5.10 SPINA 4

Indice Territoriale massimo (mq SLP/mq ST): 0,7

SLP per destinazioni d'uso:

- Residenza min 65%
- B. Attività di servizio alle persone e alle imprese max 5%
- C. Attività terziarie max 30%

TOTALE AREE A SERVIZI (min): 439.000 mq

PRESCRIZIONI

Piani esecutivi di iniziativa pubblica o privata.

Le indicazioni relative agli allineamenti, agli assi rettori, all'inviluppo ed alla fascia di oscillazione della linea di inviluppo, riportate nelle tavole allegate, sono prescrittive per la redazione dei piani attuativi.

NOTE

Le tavole allegate riportano una configurazione d'insieme in cui l'edificato corrisponde alle indicazioni normative e le aree a servizi realizzano gli obiettivi del Piano.

Nelle tavole vengono fornite indicazioni planivolumetriche relative agli allineamenti, agli assi rettori, all'inviluppo, alla disposizione, altezza in numero di piani, destinazioni d'uso degli edifici, alla localizzazione delle aree e dei principali servizi ed alla viabilità urbana e distributiva, nonché ai parcheggi. Con la stipula di una convenzione-programma su tutto l'ambito e la individuazione di eventuali subambiti, l'attuazione di ogni subambito coerente con le indicazioni suddette può avvenire tramite concessione convenzionata ex art.49, V comma L.U.R. In sede di convenzione-programma o convenzione attuativa in caso di trasformazione unitaria le destinazioni d'uso sono precisate entro le oscillazioni ammesse dalla presente scheda.

L'attuazione della trasformazione dell'ambito Spina 4 dovrà assumere, per coerenza, i contenuti dell'accordo di programma relativo all'ambito 5.20 CIGNA.

Stima della Superficie Territoriale dell'ambito (ST): 710.947 mq

Stima della Superficie Lorda di Pavimento generata dall'ambito (SLP): 497.663 mq

SCHEDE NORMATIVE versione integrata dopo CC dic 94

Uno degli obiettivi fortemente perseguiti dalla città di Torino alla fine degli anni ottanta nella definizione del nuovo piano regolatore era certamente il mantenimento di un ruolo primario nel confronto con altre realtà metropolitane, *sostituendo l'antico status di città industriale con un'immagine più dinamica e internazionale*.¹⁴⁰

Il piano elaborato da Cagnardi aveva caratteristiche e strategie di sviluppo che si fondavano sulla trasformazione delle aree industriali dismesse e non più in esercizio. Queste aree erano per la maggior parte dislocate lungo l'asse di attraversamento ferroviario che attraversava la città da nord a sud ed il piano ha previsto un radicale riassetto sia delle infrastrutture, con la realizzazione del passante Ferroviario lungo lo stesso tracciato ma potenziato e interrato, che di nuovi spazi pubblici in superficie in modo da *integrare le trasformazioni edilizie ad un nuovo progetto di scala urbana destinato comunque ad incidere nell'immagine della città*.¹⁴¹

Uno dei presupposti del Piano era quindi che le aree dismesse lungo la Spina, innervate dal grande asse stradale centrale, fossero facilmente accessibili e *le più opportune per essere proposte a coloro che andavano a lavorare e non a coloro che ci vanno a vivere, in quanto* (come osserva lo stesso Cagnardi), *vi erano zone migliori dove vivere*.¹⁴²

La nuova organizzazione territoriale prevista dal PRG fu sviluppata intorno a due principi base: la forte *modernizzazione del sistema della mobilità* per rendere la città accessibile e funzionale e un *nuovo disegno urbano* che ha previsto la riconversione delle aree dismesse o dismettibili, viste come risorsa per l'attivazione del mercato immobiliare e quindi per la realizzare di nuove aree a servizi necessarie alla città.

Il PRG attuale individua 154 Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) e 142 Aree da Trasformare per Servizi (ATS), per un totale di 1.045 ha di aree trasformabili all'interno della città.¹⁴³

¹⁴⁰ Città di Torino, Divisione edilizia ed urbanistica, Settore Progetti di Riassetto Urbano, Progetto Speciale Spina Centrale, Rapporto Ambientale, gennaio 2010, pag. 19

¹⁴¹ Si veda *Le Opinioni degli Osservatori*, Franco Corsico, in G. GIOVANNELLI (a cura di), *Aree dismesse e riqualificazione urbana. Strategie progettuali e modelli operativi per il recupero: esperienze a confronto*, Firenze 1997

¹⁴² *Ibidem*

¹⁴³ Città di Torino, Divisione edilizia ed urbanistica, Settore Progetti di Riassetto Urbano, Progetto Speciale Spina Centrale, Rapporto Ambientale, gennaio 2010, pag. 22

La “Spina Centrale” assume un’importanza particolare in ragione della sua collocazione, in quanto attraversa da sud a nord centralmente la città, e per presenza lungo il suo asse di numerose Zone Urbane di Trasformazione molto complesse per dimensione ed entità.

*Dal punto di vista degli obiettivi, il PRG e soprattutto le varianti successive mirano principalmente a mantenere e accrescere l’importanza di settori alternativi all’industria dell’auto, già presenti sul territorio, quali le telecomunicazioni, l’elettronica e l’informatica, l’aerospazio, la meccanica di precisione, il design e la progettazione.*¹⁴⁴

Grande rilievo è riconosciuto inoltre al settore terziario e, in particolare, al ramo assicurativo e bancario. Il Piano Regolatore anticipa (nella sua prima stesura) e recepisce (nelle revisioni e varianti) gli indirizzi strategici che vengono via via messi a fuoco in apposite sedi, con lo scopo di definire una nuova immagine della città.

Il PRG ha dovuto prevedere ed anticipare la trasformazione del sistema produttivo torinese con il graduale abbandono delle produzioni industriali verso la spinta del sistema terziario come nuovo motore per lo sviluppo della città. Nel 2008, dopo oltre 10 anni dall’approvazione del PRG, Cagnardi sostenne¹⁴⁵ che *ai tempi della formazione del PRG non vi erano dati in merito al fatto che il mercato non domandasse così tanto terziario quanto effettivamente ne venne previsto nel Piano; certamente, continua l’architetto, l’ipotesi di fondo è stata quella di puntare comunque sul terziario altrimenti sarebbe stata la “fine” vista la crisi dell’industria.*

Era proprio in questa direzione, ossia per potenziare le attività già presenti nel territorio, ed evitare che aziende di fama nazionale ed internazionale nate e sviluppate a Torino migrassero verso altre città, che si era concepita l’idea di utilizzare le aree industriali dismesse lungo la Spina quale strumento fondamentale per l’attrazione di nuovi investimenti “pregiati”. Gli investimenti previsti lungo le Spine sono stati numerosi e rilevanti. In molti casi le trasformazioni attuate sono state sostenute con forme di supporto finanziario pubblico (PRIU, PRIN, e altre forme di Accordo di Programma) e hanno innescano importanti investimenti di risorse da parte di soggetti privati.

¹⁴⁴ *Ibidem*

¹⁴⁵ In ATTI E RASSEGNA TECNICA - SOCIETA' DEGLI INGEGNERI E ARCHITETTI IN TORINO, vol. LXII-1-2, marzo aprile 2008

Mantenere sul territorio torinese i centri decisionali delle imprese, siano esse industrie manifatturiere o aziende di servizi, consente di svolgere una funzione di indirizzo per le strategie industriali e per le scelte di accesso ai capitali dei medesimi centri decisionali. Lo sviluppo economico di un territorio dipende dalla disponibilità di un numero sufficiente di operatori in possesso di idee, qualità e mezzi (soprattutto finanziari) nonché di adeguate opportunità di insediamento per incentivare la nascita di nuove imprese.

Per incentivare la nascita di nuove imprese e sostenere lo sviluppo della città, è necessario non perdere la presenza sul territorio dei centri direzionali e decisionali delle imprese e delle aziende che trainano l'economia stessa della città. Per far ciò è necessario che la città offra adeguate opportunità di insediamento, insieme a infrastrutture, idee, qualità dei servizi offerti e risorse finanziarie, e non solo fondiari, atte a favorirne lo sviluppo.

Nel paragrafo che segue si esamineranno in maniera più puntuale i Programmi Complessi previsti e attuati a Torino nelle aree lungo la Spina. Infine si evidenzieranno le dinamiche del mercato immobiliare generate dal piano Regolatore, portando in evidenza in che modo e in che misura l'offerta messa sul mercato per effetto del Piano Regolatore stesso abbia incontrato la domanda.

3.4 I Programmi complessi e la qualità dei processi urbani*

Un tema strettamente connesso alla pianificazione urbanistica nelle aree industriali dismesse è il rapporto tra pubblico e privato, o meglio, l'utilizzo di risorse che facciano da volano per le operazioni di investimento finalizzate ad interventi di riqualificazione post industriale. Un ruolo strategico nella partnership pubblico privato è stato assunto, a partire dagli anni Novanta, dai *Programmi Complessi*, un insieme di strumenti per la riqualificazione urbana, non più volti a governare la crescita quantitativa ma a promuovere la trasformazione qualitativa degli ambiti disagiati. Prima dell'introduzione di questi strumenti la pianificazione urbanistica era affidata esclusivamente ai Piani Regolatori Generali, che definivano esclusivamente gli aspetti urbanistici senza però includere scenari previsivi finanziari e di ritorno dell'investimento, nonché di analisi sulle dinamiche di mercato sottese a tali operazioni. Relativamente alle aree industriali dismesse i PRG nella maggior parte dei casi prevedevano trasformazioni delle aree da destinare a servizi senza riuscire però a reperire le risorse necessarie ad avviare il processo di trasformazione e a fare da volano per la riqualificazione di cui necessitavano molte città.

* Il presente paragrafo è stato redatto con la supervisione dei professori Rocco Curto e Cristina Coscia, membri del Collegio Docenti e afferenti alla disciplina ICAR - 22

I nuovi strumenti vennero definiti “Programmi complessi”, in quanto a loro spettava affrontare e risolvere i nuovi problemi della città contemporanea, caratterizzata da molteplicità di funzioni, di domande ed esigenze sempre più articolate e con diverse culture. Inoltre, la nuova pianificazione richiedeva strategie per la sostenibilità e per la qualità urbana che non potevano essere sostenute solo con risorse pubbliche sempre più carenti. Era necessaria la partecipazione di risorse private.

I Programmi complessi furono introdotti dalla legge n. 179 del 1992 allo scopo di incentivare interventi misti pubblico - privati mediante l’adozione di procedure d’approvazione ed attuazione più rapide di quelle tradizionali.

Tra i primi Programmi Complessi proposti dalla legge vi erano i Programmi di Riqualificazione Urbana – PRIU e i Programmi Integrati - PrInt. Con successivi provvedimenti furono introdotti anche i Programmi di Recupero Urbano – PRU, i Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio - PRUSST e i Contratti di Quartiere –CdQ.

I Programmi complessi avevano quindi l’obiettivo la definizione di interventi pubblici e privati, tra di loro coordinati, allo scopo di migliorare l’assetto e la qualità di un ambito urbano. A differenza dei Piani attuativi tradizionali i Programmi complessi erano destinati alla realizzazione di alcuni ambiti specifici e per ognuno di questi nei Programmi complessi venivano definiti i soggetti attuatori, le risorse economiche, i progetti preliminari e i tempi di attuazione.

Un altro elemento innovativo rispetto alla pianificazione tradizionale era appunto costituito dall’integrazione di risorse economiche pubbliche e private: le risorse pubbliche nella maggior parte dei casi costituivano una parte ridotta degli investimenti complessivi e servivano da volano per l’attuazione della riqualificazione; le risorse private, più cospicue, erano destinate sia alla realizzazione degli interventi privati, dai quali i soggetti realizzatori traevano i redditi d’impresa, sia alla realizzazione di interventi pubblici che venivano realizzati attraverso “risorse aggiuntive private dei soggetti attuatori” supplementari e di maggiore entità rispetto ai tradizionali oneri concessori¹⁴⁶. Con questa impostazione del mix degli investimenti si innescava il meccanismo economico per il quale una quota

¹⁴⁶ I così detti “oneri Bucalossi” dal nome della legge n. 10 del 1977 che li ha istituiti e suddivisi in contributo per le urbanizzazioni e in contributo sul costo di costruzione.

prevalente della rendita immobiliare generata dalle trasformazioni tornava alla città per migliorarne la qualità.

Le principali differenze tra gli strumenti attuativi tradizionali e i programmi complessi erano a grandi linee le seguenti:

Strumenti tradizionali	Programmi Complessi
Veniva disciplinato l'uso del territorio e degli immobili interni a tale ambito che era definito da un perimetro fisso e non modificabile (se non con le procedure della variante).	Erano destinati a disciplinare esclusivamente la trasformazione di un ambito all'interno del quale erano previsti puntuali interventi di trasformazione e riqualificazione. Il perimetro di tali ambiti poteva essere modificabile in ragione degli interventi previsti.
La realizzazione degli interventi pubblici e privati veniva demandata alle decisioni dei titolari degli immobili e alla disponibilità delle risorse pubbliche	Si definivano in partnership pubblico privata i soggetti attuatori, le risorse economiche necessarie, i progetti preliminari e i tempi di attuazione.
Tradizionali il contributo economico dei privati era essenzialmente ridotto agli oneri concessori previsti dalla Legge.	Il contributo dei privati era costituito dalla somma degli oneri previsti dalla Legge al quale si sommarono le "risorse aggiuntive".
Lo strumento urbanistico è di iniziativa pubblica e i soggetti privati intervengono in sede di osservazioni/opposizioni.	I soggetti privati erano inviati a presentare le loro proposte con un progetto preliminare. In questo modo gli operatori privati intervenivano a monte nel percorso di formazione dello strumento.

Appare evidente dunque come la sostanziale novità che caratterizza i Programmi Complessi è da attribuire al coinvolgimento dei Soggetti Privati oltre che agli enti territoriali di competenza; tale coinvolgimento non avviene solo per far fronte alle scarse disponibilità economiche delle Amministrazioni Pubbliche, ma anche per la possibilità di ottenere attraverso tale sinergia risultati certi in termini di ritorno economico e maggiore certezza sui tempi delle trasformazioni. La grande occasione data dai programmi complessi alle amministrazioni locali risiedeva proprio nel *nuovo ruolo* che detenevano: quello di regia per lo sviluppo di progetti a partecipazione allargata.

Quella della partecipazione allargata è una delle novità introdotte con i Programmi Complessi, determinante sin dalle prime fasi progettuali e occasione unica per far sì che tutti i soggetti coinvolti nei processi avessero un ruolo. La partecipazione può essere declinata attraverso diverse modalità: dai metodi di indagine atti ad individuare le esigenze prioritarie, alle valutazioni necessarie per colmare il divario tra previsioni urbanistiche ed esigenze reali dei cittadini, fino al miglioramento del rapporto tra pubblico e privato al fine di migliorare la qualità degli interventi urbani.

Il carattere innovativo della partecipazione nei Programmi Complessi è stato nella possibilità di guidare il pubblico verso un'apertura al dialogo del tutto nuova rispetto alle tradizionali esperienze di pianificazione. Affinare la capacità di ascoltare le necessità e le esigenze manifestate dai cittadini da avvio a processi di valorizzazione del territorio condivisi: una buona gestione di tale fattore consente di creare un fatto culturale innovativo, che orienta verso una cultura del bene pubblico e dell'uso privato.¹⁴⁷

Tra le difficoltà incontrate per l'attuazione dei Programmi Complessi la maggiore è stata certamente l'integrazione tra obiettivi materiali, ovvero di ritorno economico dell'investimento necessario, e sociali: i soggetti privati incontrarono difficoltà rilevanti nella gestione di situazioni più complesse rispetto a quelle con le quali si confrontano tradizionalmente; anche il pubblico d'altra parte dovette ovviare ad una carenza gestionale e al contempo dovette dare priorità alla risoluzione di problematiche sociali che pesavano sui cittadini.

L'origine e l'introduzione normativa dei Programmi Complessi nello statuto italiano è individuabile agli inizi degli anni Novanta. Una prima sperimentazione in questa direzione è possibile rintracciarla nei *Programmi integrati di edilizia residenziale* previsti dall'art. 18 della Legge 203/91¹⁴⁸, sebbene si trattasse di strumenti con la finalità specifica di edilizia residenziale destinata al personale dello Stato.

¹⁴⁷ C. FRANCO, *Il ruolo dei programmi complessi. Due casi a confronto*, in AA.VV. (a cura di), *Stop & Go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia*, Alinea Editrice, Firenze, 2006

¹⁴⁸ LEGGE 12 luglio 1991, n.203 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, recante provvedimenti urgenti in tema di lotta alla criminalità organizzata e di trasparenza e buon andamento dell'attività amministrativa. All'articolo 18, al comma 1, "Per favorire la mobilità del personale è avviato un programma straordinario di edilizia residenziale da concedere in locazione o in godimento ai dipendenti delle amministrazioni dello Stato quando è strettamente necessario alla lotta alla criminalità organizzata, con priorità per coloro che vengano trasferiti per esigenze di servizio"

Il Parlamento introdusse a regime i Programmi integrati l'anno successivo, con l'art.16 della Legge 179/92, all'interno della nuova programmazione degli interventi di edilizia residenziale pubblica, nel quale si legge che:

- “1. Al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale, i Comuni promuovono la formazione di programmi integrati. Il programma integrato è caratterizzato dalla presenza di pluralità di funzioni, dalla integrazione di diverse tipologie di intervento, ivi comprese le opere di urbanizzazione, da una dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana e dal possibile concorso di più operatori e risorse finanziarie pubblici e privati.*
- 2. Soggetti pubblici e privati, singolarmente o riuniti in consorzio o associati fra di loro, possono presentare al comune programmi integrati relativi a zone in tutto o in parte edificate o da destinare anche a nuova edificazione al fine della loro riqualificazione urbana ed ambientale.*
- 3. Le regioni possono destinare parte delle somme loro attribuite, ai sensi della presente legge, alla formazione di programmi integrati.*
- 4. Il contributo dello Stato alla realizzazione dei programmi integrati, fa carico ai fondi di cui all'articolo 2.”¹⁴⁹*

Questa importante innovazione è stata quasi immediatamente limitata nelle procedura attuative dalla Sentenza della corte dei Conti n.393/92 che ha rinviato l'attuazione dei Programmi Integrati ad una nuova legislazione regionale, di fatto redatta solo alla fine degli anni Novanta e solo da alcune Regioni, lasciando quindi per un lungo periodo l'applicazione dei Programmi Complessi nella dimensione della straordinarietà, lasciando alla struttura centrale dello Stato il ruolo di pilota e regista delle sperimentazioni.

Nel dicembre del 1994, due anni dopo l'emanazione della Legge 179, vennero pubblicati i Decreti Ministeriali che promuovevano e definivano in maniera puntuale l'applicazione dei *Programmi di Recupero Urbano (PRU)* e dei *Programmi di Riqualificazione Urbana (PRiU)*. Nel 1997 è sempre il Ministero dei Lavori Pubblici a promuovere i *Contratti di Quartiere (CdQ)*, un nuovo strumento che arricchisce i programmi complessi introducendo nuovi temi, quali la partecipazione dei cittadini, la coesione sociale, il recupero edilizio e la bioarchitettura, tralasciandone però altre, quali l'integrazione con risorse private e la definizione a monte di funzioni e obiettivi strategici.

Infine nel 1998 il Ministero dei Lavori Pubblici avvia una ulteriore fase di sperimentazione con il bando nazionale per la formazione di *Programmi di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST)*.

¹⁴⁹ Cfr. Legge 17/2/1992 n.179, art. 16

Questi programmi dalla dimensione territoriale più estesa prevedevano l'impiego di risorse pubbliche per la progettazione a vasta scala, finalizzata a promuovere la concertazione tra istituzioni e soggetti privati allo scopo di acquisire finanziamenti comunitari. In questo caso il tema principale del programma di riqualificazione era lo sviluppo sostenibile del territorio e il recupero ambientale.

Riassumendo, quindi, la fase fertile e molto articolata di sperimentazione dei programmi complessi ha visto i seguenti strumenti di intervento (cfr. Fig. 62):

- I *Programmi integrati di edilizia residenziale* previsti dall'art. 18 della Legge 203/91
- I *Programmi integrati di Riqualificazione Urbana (PRIU)* previsti dall'art.16 della Legge 179/92 e i successivi DM LL.PP. 21/12/1994 e DM 04/02/1995
- I *Programmi di Recupero Urbano (PRU)* previsti dalla Legge 493/93
- I *Contratti di Quartiere (CdQ)* introdotti con DM 22110/97
- I *Programmi di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST)* introdotti dal DM LL.PP. 08/10/1998)

Programma integrato di intervento (PII, PRIN) ⁶ - art. 16, L. 179/92 e Delibera CIPE 16 marzo 1994

Obiettivo: la riqualificazione urbana ed ambientale – attraverso l'insediamento di una pluralità di funzioni, di tipi di intervento, di operatori – di zone di dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana.

Chi propone: viene proposto al Comune da soggetti pubblici o privati, singoli o riuniti in consorzio.

Chi seleziona e finanzia: i PII vengono selezionati e finanziati dalle Regioni.

In pratica il PII ha costituito una forma di incentivo, attraverso i finanziamenti erogati dalla Regione, alla realizzazione di progetti privati di una certa dimensione e complessità, tali cioè da incidere sulla riorganizzazione urbana.

Programma di riqualificazione urbana (PRIU) - art. 3, L. 179/92 e D.M. LL.PP. 21 dicembre 1994

Obiettivo: la riconfigurazione spaziale e funzionale di parti degradate di città, attraverso il recupero edilizio e funzionale, ed un insieme organico di interventi che riguardino sia le urbanizzazioni primarie e secondarie, sia la realizzazione di interventi residenziali e non.

Criteri di priorità per l'assegnazione dei finanziamenti: aree urbane e metropolitane (comuni con più di 300.000 ab.) e aree industriali dismesse.

Chi propone: il ruolo di indirizzo è affidato ai Comuni, che specificano obiettivi e contenuti dei possibili PRIU, delimitano gli ambiti entro cui anche i privati possono presentare le loro proposte, propongono infine al Ministero il programma.

Chi seleziona e finanzia: i Comuni presentano le richieste al Cer (Comitato per l'edilizia residenziale), che seleziona ed eroga diret-

tamente i finanziamenti. La selezione è approvata dalla Conferenza Stato-Regioni.

Variante agli strumenti urbanistici: si procede attraverso accordo di programma, promosso dalla Regione e ratificato dal Consiglio comunale. La variante decade autonomamente in caso di mancato avvio del programma.

Concorso di risorse private: è obbligatorio. A questo proposito nella guida per la formazione dei programmi viene richiesta una loro «rappresentazione in termini economici sintetici», attraverso una relazione che compari le convenienze dei soggetti pubblici e privati: in caso di variante al Prg, che crei nuove convenienze per i privati (modifica delle destinazioni d'uso previste, delle quantità edificabili, ecc.), parte di queste dovrebbero tornare al Comune nella forma di contributi privati, per gli interventi pubblici, maggiori di quanto previsto dalle leggi.

Programma di recupero urbano (PRU) - art. 11, L. 493/93 e D.M. LL.PP. 1 dicembre 1994

Obiettivo: il recupero di quartieri di edilizia economica e popolare, attraverso operazioni di ristrutturazione e manutenzione edilizia, l'inserimento di servizi e di interventi residenziali e non su aree contigue.

Aree interessate: insediamenti di edilizia economica e popolare ed aree contigue.

Chi seleziona e finanzia: le Regioni.

Variante agli strumenti urbanistici: è possibile procedere attraverso accordo di programma, promosso dalla Regione e ratificato dal Consiglio comunale.

Concorso di risorse private: è di fatto obbligatorio. Se è necessaria una variante al piano, occorre una comparazione economica delle convenienze pubbliche e private, secondo quanto già visto per i PRIU.

Fig. 62 Tabella di sintesi sui Programmi Complessi. Fonte: Regione Piemonte *Valutare i programmi complessi*, L'ARTISTICA EDITRICE, Savigliano, 2004.¹⁵⁰

Dopo un lungo periodo di sperimentazioni e numerose realizzazioni in molte città e aree urbane italiane, i Programmi Complessi maggiormente utilizzati sono stati i *PRIU* - *Programmi di Riqualificazione Urbana* e i *Pr.In -i Programmi Integrati*, sebbene un limite forte all'utilizzo di questi strumenti innovativi nel campo della progettazione urbanistica e della gestione delle trasformazioni urbane, è stato dato dalla carenze di politiche urbane integrate. L'impianto legislativo nazionale ha demandato alle Regioni il compito di dotarsi degli strumenti normativi necessari: questa mancanza chiaramente è stata avvertita dagli investitori privati, specie quelli esteri, che avrebbero potuto essere il vero motore capace di innescare processi di trasformazione.

¹⁵⁰ Nelle note della pubblicazione si legge: Nella versione iniziale dell'art. 16 della legge 179/92 il PII era configurato come una sorta di strumento urbanistico esecutivo, con procedure particolari ed accelerate di approvazione. La Corte Costituzionale ha però dichiarato incostituzionale quasi tutto l'articolo perché interveniva su materie di competenza regionale, e poteva prefigurare operazioni in contrasto con l'uso razionale del territorio e i principi costituzionali di una buona amministrazione. In seguito a ciò alcune Regioni hanno definito con proprie leggi strumenti urbanistici esecutivi con le caratteristiche del programma integrato: ad esempio, Lr. Campania 3/96, Lr. Sardegna 16/94, Lr. Piemonte 18/96, Lr. Umbria 13/97, Lr. Lazio 22/97, Lr. Emilia Romagna 19/98, Lr. Lombardia 9/99, Lr. Veneto 23/99

Le modalità di attuazione dei Programmi Complessi, basati sull'integrazione di obiettivi materiali e immateriali, sono state la base per la realizzazione di nuove politiche urbane vincenti e atte a perseguire uno sviluppo locale durevole.

Per tornare al tema affrontato in questo lavoro di ricerca, ossia il fenomeno delle dismissioni industriali che interessano ambiti strategici e centrali all'interno di molte città, agli inizi degli anni Novanta si fece sempre più evidente il limite delle procedure tradizionali di pianificazione territoriale: il problema urbanistico delle aree dismesse non poteva essere affrontato e risolto solo tramite lunghe varianti ai Piani Regolatori vigenti.

La crisi degli strumenti tradizionali di pianificazione fu certamente accentuata e accelerata dalla contingente situazione economica di molte amministrazioni. Il flusso delle risorse destinate alle amministrazioni comunali rendeva sicuramente ancora più difficile l'individuazione di soluzioni e percorsi di trasformazioni.

Un altro fattore fondamentale che ha messo in discussione il sistema è stata la crisi della pianificazione tradizionale di tipo normativo, che, storicamente concepita per promuovere la qualità urbana e dare risposte ai bisogni di massiccia urbanizzazione, si è dimostrata inefficiente nel momento in cui il problema non era più gestire e regolamentare i processi di urbanizzazione, bensì cercare rimedio ai processi di degrado che si manifestavano in consistenti aree della città a causa delle dismissioni industriali.

La crisi della pianificazione tradizionale è avvenuta quando le spinte alla crescita quantitativa ed estensiva delle città si sono attenuate e hanno iniziato a manifestarsi vistosi episodi di abbandono e degrado di vaste aree urbane costituite da insediamenti produttivi.

Nel nostro Paese sono stati numerosi i casi di applicazione dei Programmi Complessi. In alcuni casi, le amministrazioni regionali che hanno promosso e sostenuto l'utilizzo di tali programmi si sono anche dotate di studi specifici e approfondimenti allo scopo di monitorare e governarne l'applicazione stessa di tali programmi.

Nel caso della Regione Piemonte, nel 2002, l'amministrazione regionale aveva in corso di attuazione numerosi programmi complessi quali *Programmi integrati*, *Programmi di Riqualificazione Urbana*, *Programmi di Recupero Urbano*, *Contratti di quartiere* e *Programmi di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio*.

Per rispondere alla necessità di monitorare e governare tali processi, la Regione Piemonte ha deciso di partecipare al *Programma Europeo Interreg III B Medocc con il Progetto CVT - Centri di Valutazione Territoriali*.

Il progetto nasceva in collaborazione e attraverso un proficuo scambio di esperienze con analoghe situazioni in Italia, Francia e Spagna.

Il coordinamento generale del progetto era affidato ad un Comitato di pilotaggio, il quale doveva assicurare che lo svolgimento dei lavori avvenisse secondo gli obiettivi e i tempi fissati nel progetto. Il Comitato di Pilotaggio era presieduto dalla Regione Liguria e composto da un rappresentante per ciascun partner. Oltre al Comitato di pilotaggio nel progetto era individuato un Comitato scientifico con il compito di supportare il gruppo di lavoro per garantire il coordinamento scientifico e tecnico delle attività. Il Comitato scientifico era costituito da quattro coordinatori transnazionali, secondo una suddivisione dei temi e delle azioni svolte nell'ambito del progetto:

- la valutazione sotto il profilo urbanistico-territoriale, la valutazione della qualità architettonica e ambientale;
- la valutazione come tema della governance, la partecipazione, le gestione dei conflitti;
- la valutazione economico-finanziaria;
- la comunicazione degli esiti del progetto, la rete dei sistemi informativi.

I partner nazionali e transnazionali erano:

- Regione Liguria (con il ruolo di capofila)
- Regione Piemonte
- Direction Régional de l'Équipement
- Provence Alpes Côte d'Azur
- Generalitat Valenciana,
- Diputación provincial de Málaga

Il gruppo di lavoro per la parte Piemontese era costituito da:

- Regione Piemonte (coordinamento)
- CSI Piemonte

- Dipartimento Casa-Città, Politecnico di Torino¹⁵¹
- Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino¹⁵²
- Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino¹⁵³

Dalla partecipazione al programma europeo sono state realizzate due pubblicazioni ancora consultabili sul sito della Regione Piemonte:

- Linee guida per la valutazione di programmi complessi¹⁵⁴
- Valutare i programmi complessi¹⁵⁵

Come si legge nell'introduzione del volume *Valutare i programmi complessi*, a cura dell'allora Direttore della Pianificazione e Gestione Urbanistica della Regione Piemonte Franco Ferrero,

il Progetto CVT si poneva un duplice obiettivo: delineare un'analisi critica del lavoro svolto sino a quel momento nell'ambito dei "programmi complessi" che vedono coinvolta l'amministrazione regionale e individuare una prospettiva di lavoro sul tema della valutazione, attraverso la predisposizione di specifiche Linee guida.

Una prima parte del lavoro svolto dal Centro di Valutazione Territoriale era di carattere analitico e metodologico e riguardava le esperienze di riqualificazione urbana in ambito nazionale ed internazionale. Nella parte successiva si è svolta un'analisi più approfondita dei casi piemontesi, per i quali è stata elaborata una *Schedatura descrittiva* supportata con il *Sistema Informativo Territoriale* della Regione. Sulla base di questa prima schedatura, si

¹⁵¹ Per il Dipartimento Casa Città, Politecnico di Torino il gruppo di ricerca era composta da: Sabrina Aranzanu, Stefania Castagneri, Isabella M. Lami, Ferruccio Zorzi (responsabile)

¹⁵² Per il Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino il gruppo di ricerca era composto da: Cristiana Cabodi, Daniela Ciaffi, Raffaella Dispenza, Francesca Governa, Umberto Janin Rivolin (responsabile)

¹⁵³ Per il Dipartimento di Progettazione architettonica, Politecnico di Torino il gruppo di ricerca era composto da: Gustavo Ambrosini, Liliana Bazzanella, Sergio Beccio, Stefano Beccio, Andrea Bondonio, Guido Callegari, Andrea Delpiano, Antonio De Rossi (responsabile), Carlo Giammarco, Angela Molinari.

¹⁵⁴ http://www.regione.piemonte.it/territorio/dwd/documentazione/programmiComunitari/Linee_guida_CVT.pdf

¹⁵⁵ http://www.regione.piemonte.it/territorio/dwd/documentazione/programmiComunitari/Valutare_programmi_complessi_CVT.pdf

sono individuati quattro casi studio oggetto di approfondimento con l'obiettivo di individuare ed analizzare i temi e i problemi più significativi.

I quattro casi di studio selezionati furono:

- il Programma Integrato Spina 2 (Torino)
- il Programma di riqualificazione urbana Spina 3 (Torino)
- il Programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio 2010Plan (Settimo Torinese, Borgaro Torinese, Torino)
- il Programma di recupero urbano Borgata Paradiso (Grugliasco).

Tutti i programmi erano localizzati nell'area metropolitana torinese, un territorio interessato da rilevanti e rapidi processi di trasformazione, che hanno richiesto la definizione di specifiche politiche urbanistiche e territoriali condivise.

3.4.1 I Programmi Complessi: una rilettura delle esperienze Torinesi

Torino, come ampiamente affrontato nei paragrafi precedenti, con l'approvazione del PRG del 1995 si innesca una fase di trasformazioni molto importanti in gran parte sostenute e finanziate attraverso la diffusione e l'attuazione dei Programmi Complessi. L'obiettivo principale dell'applicazione dei Programmi complessi era quello di migliorare la capacità di intervento dei diversi soggetti, ponendo l'attenzione alla fase di attuazione dell'intervento (si parla di programmi e non di piani) e al reperimento delle risorse necessarie, prevedendo la partecipazione di soggetti privati. Nelle trasformazioni attuate a Torino alcuni orientamenti erano già previsti e riscontrabili nello stesso PRG ma le trasformazioni vere e proprie vedono l'avvio solo alla fine degli anni novanta e attraverso l'utilizzo dei Programmi Complessi.

Tra il 1995 e il 2001, a Torino vengono approvati 11 Programmi di riqualificazione urbana (PRIU), 6 Programmi integrati (PRIN), 3 Programmi di recupero urbano (PRU), 8 Piani particolareggiati (PP), oltre a un programma specifico per il Castello di Lucento.¹⁵⁶ A questi Programmi complessi si aggiungono le attuazioni previste dal PRG, ovvero 16 Piani esecutivi convenzionati e 20 Concessioni convenzionate. Rispetto ai 1.097 ettari complessivi di trasformazione individuati dal PRG, risultano oggetto di piani o programmi attuativi approvati (fino al settembre 2003) circa 380 ettari, pari al 28%.¹⁵⁷ Alcuni di questi, in particolare i Piani Particolareggiati di iniziativa pubblica, derivano da programmi elaborati

¹⁵⁶ Silvia Crivello, Luca Davico, Elisa Rosso (a cura di) *TRASFORMAZIONI URBANE: cambia il volto di Torino*, in *Le radici del nuovo futuro - 2004 QUINTO RAPPORTO ANNUALE SU TORINO*, Edizioni Angelo Guerini e Associati SpA, Torino, 2004

¹⁵⁷ *Ibidem*

prima della definizione del nuovo PRG del 1995, come varianti al vecchio PRG o anticipazioni del nuovo: tra questi ad esempio il Piano particolareggiato per il Lingotto.

La Città di Torino nel 1995¹⁵⁸ approvava l'invito pubblico concorrenziale a proporre Programmi di Riqualificazione Urbana con indicazione degli ambiti di intervento prioritario. Il primo accordo di programma attuato è stato il PRIU Superga, che venne firmato nel luglio del 1998 e al quale seguono nei sei mesi successivi, ovvero entro la scadenza del 31 dicembre 1998 prevista dalla Legge, tutti gli altri.

Tra i programmi complessi più ampi e articolati che hanno interessato la città di Torino, vi erano quelli per le Spine 1, 3 e 4 che interessavano grandi aree industriali dismesse. Nel 2004, nel quinto rapporto annuale su Torino promosso dall'Eau Vive e dal Comitato Giorgio Rota e realizzato con il contributo della Compagnia di San Paolo, vengono pubblicati una serie di dati, elaborati in tabelle, che sintetizzano su quali sono stati gli strumenti urbanistici maggiormente utilizzati in città, compresi i nuovi gli accordi di programmi introdotti alla fine degli anni novanta.

Gli strumenti urbanistici a Torino, per numerosità e tipologie di superfici*					
(fonte: Città di Torino, Divisione Urbanistica ed edilizia privata, dicembre 2003)					
	Numero	Superficie totale (%)	di cui: sup. residenziale (%)	di cui: sup. attività (%)	Numero di abitanti
PRIU (DM 21/12/94)	11	41,6	45,7	36,6	15.917
PP	8	17,2	11,5	36,5	3.991
PRIN (ex legge 179/92)	4	11,8	12,3	9,1	4.298
PRIN (ex art.18, legge 203/91)	2	1,8	3,3	0,8	1.159
Altri programmi	1	5,0	-	9,1	-
Trasformazioni convenzionate					
- in ZUT	22	8,7	15,8	3,1	5.506
- in ATS	27	12,4	9,0	0,8	2.973
- con Concessioni convenzionate	8	1,5	2,3	3,9	803
Totali (valori assoluti)	83	3.478.163 mq	1.184.125 mq	791.261 mq	34.647

* La superficie totale comprende l'area edificabile più le aree destinate a urbanizzazione primaria (rete viaria, fognaria, distribuzione elettrica, illuminazione pubblica, gas, acqua, verde pubblico attrezzato, parcheggi pubblici) e secondaria (verde attrezzato di quartiere, asili e scuole, servizi vari). Le superfici residenziale e per attività sono date dalla somma di tutte le superfici lorde dei solai orizzontali destinati, rispettivamente, a residenza e ad attività produttive.

Fig. 63 Tabella di sintesi sugli strumenti urbanistici utilizzati a Torino al 2003, per numerosità e tipologie di superfici. (Fonte: Silvia Crivello, Luca Davico, Elisa Rosso (a cura di) *TRASFORMAZIONI URBANE: cambia il volto di Torino*, in L'Eau Vive, Comitato Giorgio Rota, *Le radici del nuovo futuro. Quinto rapporto annuale su Torino*. Guerini, Torino, 2004, pag. 182)

¹⁵⁸Cfr. Determinazione Giunta Comunale 26/10/1995 - mecc. 9507792/47

Dalla lettura dei dati emerge che i PRIU sono gli strumenti di trasformazione urbanistica maggiormente utilizzati in città, sia in termini di numero di applicazione (utilizzato in 11 casi su 83) sia in termini di superficie totale (con il 41,6% della superficie complessiva). Il rapporto annuale continua pubblicando un'interessante tabella di sintesi comparativa rispettivamente tra tutti i PRIN e i PRIU approvati nella città di Torino.

I Programmi integrati nel comune di Torino: dettaglio					
(fonte: Città di Torino, Divisione Urbanistica ed edilizia privata, dicembre 2003)					
	Anno di approvazione	Superficie totale (mq)	di cui: sup. residenziale (mq)	di cui: sup. attività (mq)	Numero di abitanti
Programmi integrati ex art. 18 legge 203/91					
Deiro	1994	21.245	16.892	4.373	497
Acacia	1995	42.000	22.500	1.670	662
PRIN ex legge 179/92 e legge regionale 18/96					
Spina 2	1998	147.228	39.392	52.267	848
Ex Lancia	1998	38.338	28.843	18.333	1.376
Ex Framtek	1998	54.878	53.399	6.450	759
Villaretto	2003	112.465	25.796	-	1.121
Totale		473.172	186.822	78.119	5.457

I Programmi di riqualificazione urbana nel comune di Torino: dettaglio*					
(fonte: Città di Torino, Divisione Urbanistica ed edilizia privata, dicembre 2003)					
	Data di approvazione	Superficie totale (mq)	di cui: sup. residenziale (mq)	di cui: sup. attività (mq)	Numero di abitanti
Superga	luglio 1998	31.088	18.266	2.799	537
Ex Elli Zerboni	febbraio 1999	7.000	3.418	731	101
Piazza Madama Cristina	aprile 1999	n.d.			n.d.
Isolato S. Croce	aprile 1999		8.100	3.350	238
Spina 1	maggio 1999	163.336	51.321	24.514	1.509
Spina 3	maggio 1999	1.002.956	348.375	237.167	10.246
Spina 4	maggio 1999	149.953	77.492	9.778	2.279
Cascina La Grangia	maggio 1999	35.484	7.592	4.167	223
Casino Barolo	maggio 1999	57.046	26.645	6.874	784
E27-E29	maggio 1999	n.d.			n.d.
Mercato di Porta Palazzo	maggio 1999	n.d.			n.d.
Totale		1.446.863	541.209	289.380	15.917
Altri programmi:					
Castello di Lucento	1999	173.000	-	72.300	-

* I Programmi che riguardano piazza Madama Cristina, mercato di Porta Palazzo e aree E27-E29 sono relativi a completamento e riqualificazione di servizi.

Figg. 64-65 Le tabelle riportano i dati sintetici e comparati sui PRIn e sui PRIU attuati a Torino al 2003. (Fonte: Silvia Crivello, Luca Davico, Elisa Rosso (a cura di) *TRASFORMAZIONI URBANE: cambia il volto di Torino*, in L'Eau Vive, Comitato Giorgio Rota. *Le radici del nuovo futuro. Quinto rapporto annuale su Torino*. Guerini, Torino, 2004, pagg. 182-183)

Dalla lettura dei dati, soffermandoci sulla aree oggetto di approfondimento nella presente tesi, emerge che tra i Programmi integrati, il più esteso interessa l'area di Spina 2 con una superficie complessiva pari a 147.228 metri quadri. Sebbene il PRIN sia per estensione il maggiore tra quelli attuati in città, a conferma della vocazione prevalentemente ad uso terziario prevista per la zona Spina 2, il numero di abitanti previsti nell'area è limitato.

Nel caso dei Programmi di riqualificazione riveste un'assoluta centralità il PRIU di Spina 3, con un'area complessiva pari a 1.002.956 metri quadri, pari da sola a quasi il 70% della superficie complessiva interessata da tutti Programmi di riqualificazione attuati in città.

3.4.2 Le dinamiche del mercato immobiliare a Torino per effetto del PRGC del 1995 e dei Programmi Complessi

Il Piano Regolatore Generale della Città di Torino, con le trasformazioni previste ed in buona parte già attuate, ha senza dubbio prodotto nel mercato immobiliare della città degli effetti economici, incoraggiando grandi processi di sviluppo nelle aree industriali dismesse, le Spine, e incentivando il mercato delle abitazioni nelle aree interessate dai piani di recupero e rigenerazione urbana. Le spinte maggiori generate dal Piano sul mercato immobiliari sono quindi essenzialmente riconducibili in due direzioni: da una parte hanno favorito il *mercato dell'usato* in specifiche aree centrali per effetto di complessi processi di rigenerazione, e dall'altra hanno indirizzato il *mercato del nuovo* verso le aree industriali dismesse, semi periferiche o semi centrali per effetto di complessi programmi di trasformazione territoriale. All'inizio degli anni Novanta, mentre si avviava il disegno del nuovo Piano Regolatore della Città, Torino aveva circa 990.000 abitanti. Nel 1995, al momento dell'approvazione del nuovo piano regolatore, il numero degli abitanti era sceso a circa 920.000 e le previsioni al 2010 presumevano un incremento della popolazione tale da riportare il numero degli abitanti della Città ai valori di inizio anni novanta.

Le previsioni però sono state disattese e alla fine del 2002 Torino aveva solo 890.000 abitanti; dal 2003 la popolazione si è stabilizzata su 900.000 abitanti e non è più risalita ai valori attesi.

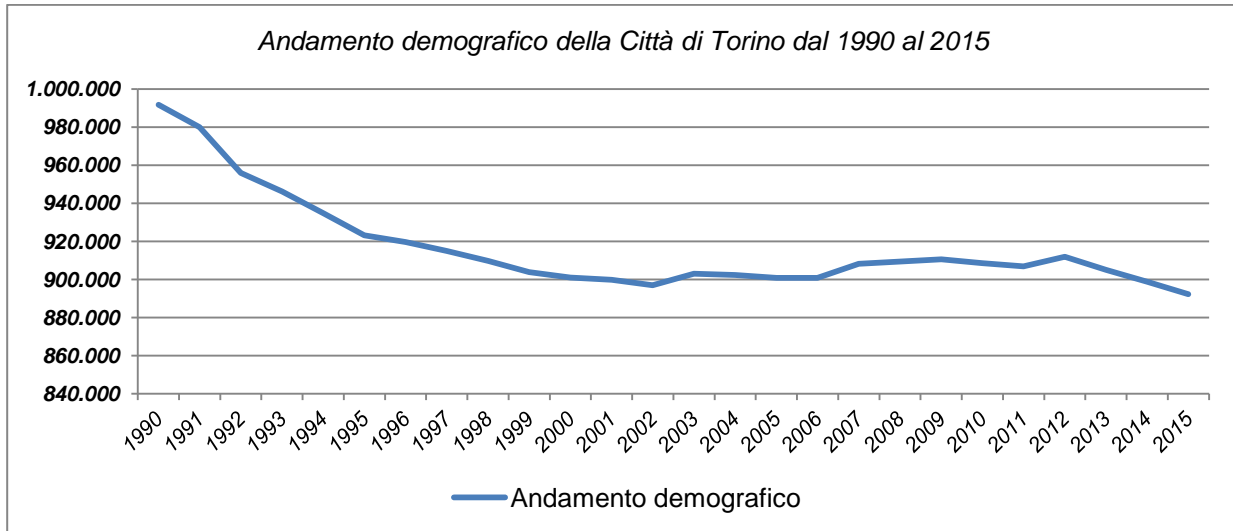


Fig. 66 Andamento demografico della Città di Torino dal 1990 al 1995, elaborazione dell'autrice (Fonte dati: Città di Torino, Ufficio di Statistica, Dati statistici: distribuzione per territorio e sesso)

Accanto all'andamento demografico delle Città, è interessante osservare come la produzione edilizia muti per effetto del PRGC, dal 1995. I dati analizzati sono consultabili sul sito della città di Torino, in calce si inserisce la Tabella con la sintesi dei Permessi di costruire rilasciato dalla Città per fabbricati residenziali. I dati sono aggiornati a settembre 2015.

ANNO	n° permessi**	volume mc*	sup. utile abitabile mq	abitazioni	stanze	vani accessori
1976	-	-	-	1.024	3.878	3.356
1977	-	-	-	586	1.783	1.619
1978	-	-	-	611	2.298	2.002
1979	-	-	-	600	2.550	2.002
1980	-	-	-	124	577	456
1981	40	238.382	-	569	2.586	1.835
1982	97	149.073	-	402	1.295	1.222
1983	81	196.661	-	477	1.634	1.226
1984	176	596.303	-	1.607	5.228	4.040
1985	67	209.591	-	526	1.729	1.531
1986	93	358.085	-	846	3.078	2.096
1987	125	372.041	-	813	2.956	2.578
1988	87	574.149	-	1.237	4.507	3.489
1989	86	406.123	-	893	3.199	2.694
1990	166	696.450	-	1.354	5.233	3.914
1991	212	752.238	-	1.445	5.802	4.261
1992	125	388.440	-	734	2.693	2.213
1993	175	539.809	-	887	3.039	2.685
1994	88	541.434	-	648	2.381	1.735
1995	111	564.751	85.729	1.042	3.555	2.834
1996	121	691.208	115.995	1.449	5.379	4.244
1997	118	578.280	94.058	1.185	4.145	3.406
1998	101	740.808	100.612	1.382	4.964	3.994
1999	87	853.123	112.318	1.527	5.328	3.793
2000	97	1.217.009	190.935	2.581	8.944	6.628
2001	95	1.107.147	166.392	2.226	7.882	5.536
2002	93	867.964	132.286	1.858	6.792	4.417
2003	88	1.501.950	236.650	3.423	11.942	8.718
2004	93	1.046.223	165.898	2.401	8.382	5.041
2005	105	942.633	134.055	1.966	6.612	4.939
2006	104	441.895	65.813	951	2.997	2.281
2007	82	370.612	56.382	910	2.770	2.245
2008	88	434.440	59.954	896	2.609	2.091
2009	81	494.159	79.840	1.183	3.597	2.671
2010	81	407.379	62.374	812	2.707	2.060
2011	74	403.895	53.323	755	2.285	1.841
2012	60	198.699	34.321	530	1.504	1.306
2013	58	218.242	29.654	435	1.398	1.075
2014	78	82.567	13.179	200	524	492
2015	48	100.952	16.960	263	718	648

Fig. 67 Tabella Permessi di costruire rilasciati per fabbricati residenziali. (Fonte dati: Città di Torino, Ufficio di Statistica, Dati statistici)

Analizzando i dati riportati nella tabella è possibile fare alcune considerazioni di carattere numerico utile per comprendere la dimensione del fenomeno generato dalle trasformazioni urbanistiche che hanno interessato la città di Torino nell'ultimo ventennio.

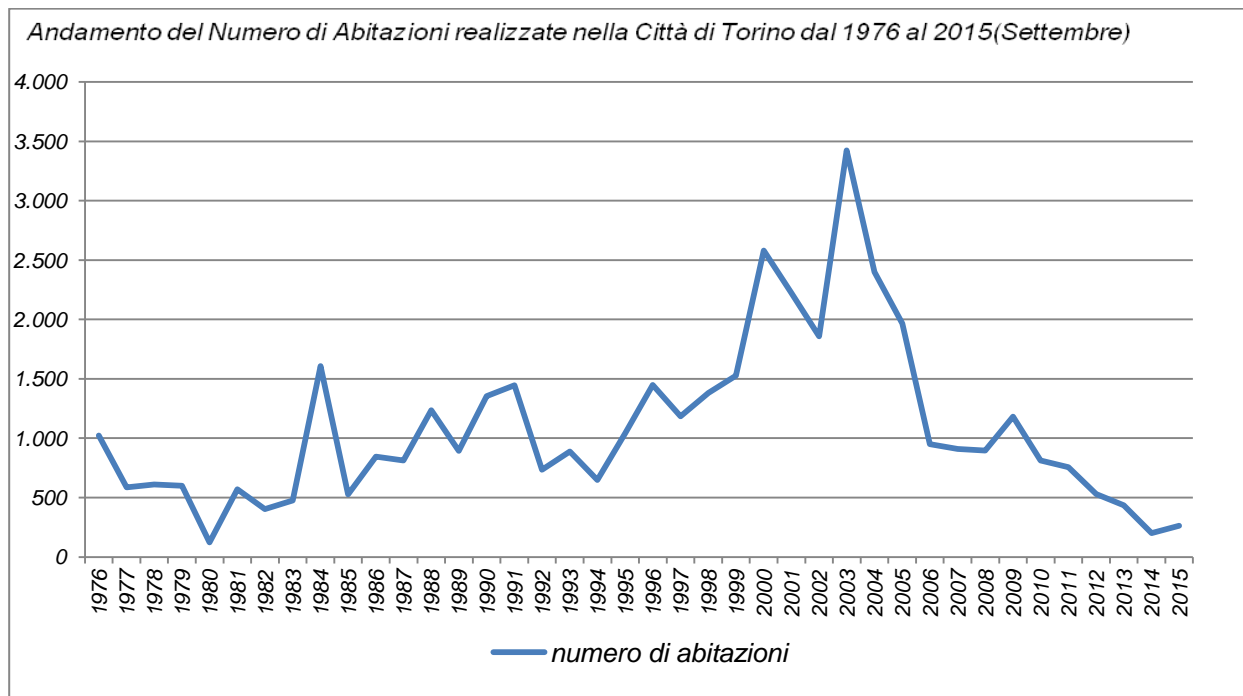


Fig. 68 Andamento del Numero di Abitazioni realizzate nella Città di Torino dal 1976 al 2015 (Settembre). Elaborazione dell'autrice (Fonte dati: Città di Torino, Ufficio di Statistica, Dati statistici)

Dall'analisi del grafico a linee, che indica l'andamento dello stock abitativo in città dal 1976 al 2015, è possibile osservare come dal 1976 al 1995 la produzione edilizia a Torino fosse di molto inferiore alle 1.000 unità abitative annue, fatta eccezione per alcune punte annuali nel 1976, 1984, 1988, 1990-91, con valori di produzione edilizia compresi tra 1.000 e 1.500 abitazioni per anno. La crescita inizia effettivamente dal 1996 (dopo l'approvazione del PRG) e fa registrare una media di 1.500 abitazioni fino al 2000, anno in cui si producono più di 2.500 abitazioni. Nel quadriennio 2000-2003 la produzione edilizia è stata così elevata come non si verificava negli ultimi venticinque anni: complessivamente, in quattro anni, sono state realizzate più di 10.000 nuove abitazioni, con un andamento annuale di circa 2.500 abitazioni in media.

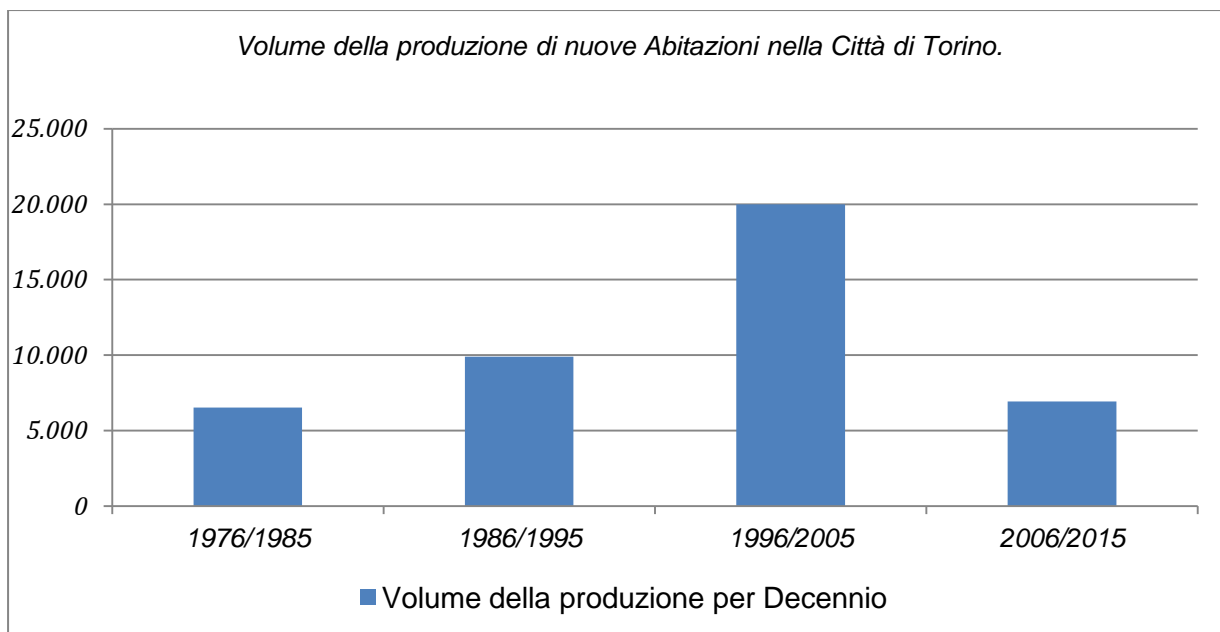


Fig. 69 Volume della produzione di nuove Abitazioni nella Città di Torino, dati accorpate per Decennio. Elaborazione dell'autrice (Fonte dati: Città di Torino, Ufficio di Statistica, Dati statistici)

Analizzando i dati per decenni è possibile verificare come la produzione di nuove abitazioni dal 1976 al 2005 si sia di fatto quadruplicata: nel decennio 1976/1985 la produzione totale di nuove abitazioni si attestava intorno alle 6.500 unità; nel decennio successivo (quindi antecedente all'approvazione del nuovo PRG) la produzione era quasi raddoppiata attestandosi intorno alle 9.800 unità. L'incremento forte si è avuto nel primo decennio post PRG del '95, quando la produzione di nuove abitazioni ha raggiunto quasi le 20.000 unità in un solo decennio. Dal 2006 al 2015 la produzione si è nettamente contratta, e negli ultimi 4 anni (dal 2013) il numero di nuove unità abitative prodotto all'anno ha registrato le punte più basse degli ultimi 40 anni. Per trarre delle prime conclusioni in merito alla produzione edilizia della Città è interessante notare come quasi il 50% di tale produzione sia stata costruita nel primo decennio post PRG del '95: in totale dal 1976 al 2015 sono state prodotte 43.358 nuove unità e di queste 19.998 (il 46%) risalgono al decennio compreso tra il 1996 ed il 2005. E' interessante analizzare come le dinamiche del mercato immobiliare abbiano risposto alla dinamicità di trasformazione del territorio. Per le valutazioni si utilizzano i dati censiti e pubblicati dall'Agenzia del Territorio che attraverso l'*Osservatorio del Mercato Immobiliare (OMI)* monitora il mercato e aggiorna la sua banca

dati con i volumi delle compravendite effettuate sul tutto il territorio nazionale. Per le valutazioni in merito alla città di Torino si sono consultati ed estrapolati i dati relativi al solo territorio comunale. I report disponibili nella banca dati dell'Osservatorio del Mercato Immobiliare dell'Agenzia del Territorio fanno riferimento ai seguenti dati¹⁵⁹:

- *NTN*: è il Numero di transazioni di unità immobiliari “normalizzate”¹⁶⁰
- *Stock di unità immobiliari*: è il numero di unità immobiliari censite negli archivi catastali relativamente ad un determinato ambito territoriale
- *IMI (Intensità del Mercato Immobiliare)*: è il rapporto percentuale tra NTN e stock di unità immobiliari. Indica la quota percentuale di stock compravenduto in un determinato periodo, rappresenta dunque un indicatore di intensità del mercato.

La tabella (Fig. 70) riportata il numero di transazioni effettuate per la compravendita di unità immobiliari residenziali dal 2000 al 2016.

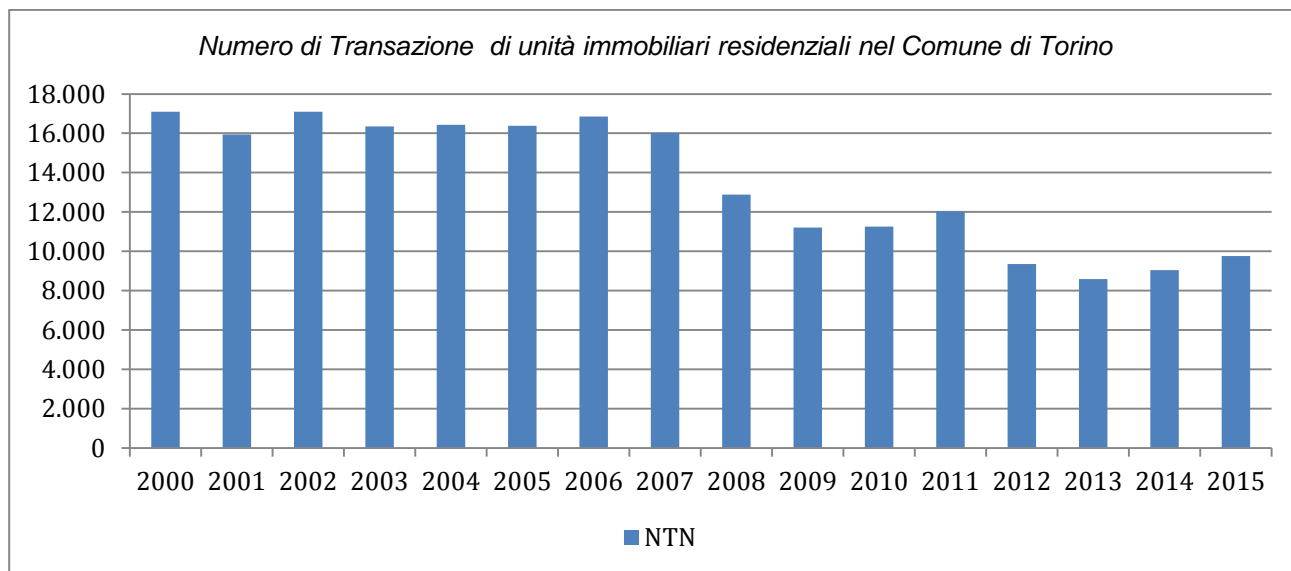


Fig. 70 Andamento del Numero di Transazioni di unità immobiliari residenziali effettuate nella Città di Torino. Elaborazione dell'autrice (Fonte dati: Agenzia del Territorio, Osservatorio del Mercato Immobiliare - Banche dati - Volumi di compravendita - Compravendite immobili residenziali)

¹⁵⁹ Si utilizza il glossario redatto dalla stessa Agenzia del Territorio

¹⁶⁰ Sul sito dell'Agenzia del Territorio, nel glossario, in merito al NTN viene specificato che le compravendite dei diritti di proprietà sono “contate” relativamente a ciascuna unità immobiliare tenendo conto della quota di proprietà oggetto di transazione; ciò significa che se di una unità immobiliare è compravenduta una frazione di quota di proprietà, per esempio il 50%, essa non è contata come una transazione, ma come 0,5 transazioni. I dati del NTN sono riportati nelle tabelle approssimati all'unità (omettendo i decimali) per semplificarne la lettura. Per tale ragione potrebbe verificarsi, in alcuni casi, che la somma dei valori NTN arrotondati non corrisponda al totale di colonna della tabella, che è la somma approssimata all'unità dei valori non arrotondati

Dalla lettura dei dati, come è già stato osservato in numerosi saggi e pubblicazioni in merito,¹⁶¹ appare evidente come il mercato immobiliare torinese fino al 2004 sia stato molto vivace e non abbia dato segni di crisi.

Tra il 2004 e il 2005 è continuata una forte vivacità nel settore residenziale che ha collocato Torino al terzo posto tra le città italiane, dopo Milano e Roma, per numero di compravendite.¹⁶²

La tabella che segue (Fig. 71) sintetizza i dati relativi al numero di compravendite NTN e allo stock immobiliare presente in città. I dati sono pubblicati dall’Agenzia del Territorio nelle Note Territoriali annuali, dal 2004:

ANNO	NTN	Var. % NTN	STOCK	Var. % STOCK	I ncremento STOCK	IMI	Differenza IMI rispetto all’anno precedente
		Rispetto all’anno precedente	u.i.	Rispetto all’anno precedente			
2004	16.435	n.d.	n.d	n.d.			
2005	16.389	-0,28%	490.698	n.d.		3,32%	
2006	16.859	2,87%	492.956	4,60%	2.258	3,40%	0,08%
2007	16.021	-4,98%	497.148	8,50%	4.192	3,22%	-0,18%
2008	12.893	-19,52%	497.959	1,63%	811	2,59%	-0,63%
2009	11.209	-13,07%	498.457	1,00%	498	2,25%	-0,34%
2010	11.264	0,49%	499.184	1,46%	727	2,26%	0,01%
2011	12.036	6,86%	499.666	0,97%	482	2,41%	0,15%
2012	9.356	-22,27%	499.666	0%	-	1,87%	-0,54%
2013	8.585	-8,24%	500.127	0,92%	461	1,72%	-0,16%
2014	9.051	5,43%	500.127	0%	-	1,81%	0,09%
2015	9.762	7,86%	500.569	0,88%	442	1,95%	0,14%

Fig. 71. Elaborazione dell’autrice (Fonte dati: Agenzia del Territorio, Osservatorio del Mercato Immobiliare – Nota territoriale Torino, anni 2004-2015)

¹⁶¹ A. PEANO, *Torino ieri, oggi, domani: una visione di sintesi*; in *Macramè 1* (2007), pp.13-21. (*Macramè. Trame e ritagli dell’urbanistica* è la rivista del Dottorato in Progettazione Urbanistica e Territoriale dell’Università di Firenze).

¹⁶² Agenzia del Territorio, *NOTA TERRITORIALE Torino Anno 2005* a cura dell’Ufficio Provinciale di Torino in collaborazione con la Direzione Centrale Osservatorio Mercato Immobiliare, pag.

Tra il 2004 e il 2005 in Città si sono compravendute mediamente ogni anno circa 16.000 abitazioni. Nei primi sei mesi del 2006 le compravendite sono cresciute del 3,3% rispetto al primo semestre 2005 con 8.635 unità scambiate. La previsione per il consuntivo 2006 erano che gli scambi potessero superare quota 17.000.¹⁶³

Le previsioni per il II Sem del 2006 sono però state smentite: i dati raccolti e pubblicati dall'Agenzia del Territorio nelle note territoriali della Città di Torino, dimostrano che il 2006 ha chiuso con un totale di NTN pari a 16.859 unità, e che le compravendite totali nel 2006, rispetto al 2005, sono cresciute solo del 2,87%, mostrando dunque un calo rispetto al primo semestre del 2006 (che registrava il 3,3%). Il dato mette in evidenza una lieve recessione del mercato immobiliare torinese iniziata già a cavallo del 2006.

Dal 2007 in avanti, fino al 2009 compreso, il numero delle compravendite nella città di Torino è continuato a calare.

“(...) Il mercato torinese, oggi (2008, ndr.), presenta una sostanziale stabilità. Dopo un periodo di crescita sia delle contrattazioni che dei prezzi, a partire dalla seconda metà dello scorso anno (2007, ndr) il mercato segna una brusca frenata. Mentre i prezzi si mantengono su valori stabili, il numero delle contrattazioni ha subito una significativa contrazione, in particolare per quanto riguarda la residenza di tipo medio, il commercio ed il terziario in genere (...).”¹⁶⁴

Anche nel 2009 in trend non è variato e il numero di transazioni normalizzate NTN è continuato a scendere rispetto al 2008 del -13% circa.

Il I Semestre del 2010 segna però una lieve ripresa, e vede per Torino un incremento del NTN rispetto al I Semestre del 2009, pari a +2,7%.¹⁶⁵ A consuntivo il dato per il 2010 è meno positivo e vede un incremento del NTN pari ad appena lo 0,5%.

¹⁶³ Ufficio Studio UBH (United Business Holding), *Il mercato immobiliare italiano: note congiunturali. Il mercato immobiliare di Torino e Provincia, tendenze e prospettive, 2005*. L'Ufficio Studi UBH nasce come centro di raccolta, gestione ed elaborazione dei dati provenienti dai network in franchising di *Professione casa, Grimaldi, Rexfin ed Assirex*. Oggetto delle analisi sono i dati rilevati al mercato delle compravendite immobiliari residenziali, il mercato del credito alla casa e quello assicurativo.

¹⁶⁴ Fonte: PTI – Quadro finanziario, giugno 2008, pp. 9-10

¹⁶⁵ Fonte: Agenzia del territorio, Nota territoriale- Andamento del mercato immobiliare nel I semestre 2010. Settore residenziale.

Altro interessante dato da verificare è lo stock immobiliare. Tra il 2005 ed il 2006 lo stock immobiliare in città aumenta del 4,6%, con un incremento di circa 2.200 unità. Continuando con la lettura dei dati è possibile rilevare che nel 2007, mentre si registrava un aumento dello stock immobiliare pari a +8,4%, con un incremento di circa 4.000 unità abitative rispetto all'anno precedente, il Numero delle Transazioni iniziava a diminuire, registrando quasi un -5%, per raggiungere nel 2008 un brusco calo delle compravendite, pari a quasi il 20%, mentre lo stock continuava lentamente a crescere lievemente.

Osservando l'IMI e le sue variazioni annuali è possibile osservare che:

- nel 2006 la variazione di IMI è leggermente positiva in quanto a fronte dell'aumento di nuove abitazioni si è continuato a rilevare un aumento delle compravendite.
- dal 2007 al 2009 invece la differenza dell'indice IMI è negativa in conseguenza di una diminuzione delle compravendite a fronte di una crescita importante crescita dello stock.
- tra il 2010 ed il 2011 l'IMI torna nuovamente di segno positivo sebbene con valori minimi.
- nel 2012 subisce un brusco calo in quanto sebbene lo Stock non cresca in maniera considerevole il NTN subisce una forte calo (oltre il 20% rispetto all'anno precedente).

La città di Torino chiude il 2015 con uno stock abitativo pari a circa 500.000 unità sul mercato.¹⁶⁶

All'interno del presente lavoro di ricerca è interessante porre l'attenzione sugli effetti delle trasformazioni urbane che hanno interessato le aree industriali dismesse lungo la Spina Centrale. Grazie all'interramento della ferrovia, alla reazione del lungo *boulevard* che attraversa la città da nord a sud e alla riqualificazione delle aree industriali dismesse, Torino è rientrata in possesso di oltre due milioni di metri quadrati di territorio. Come già ampiamente illustrato il progetto interessata quattro ambiti specifici: Spina 1, 2, 3, 4.

“L'intera “Spina Centrale” è stata suddivisa in quattro principali ambiti di intervento. Viene abitualmente identificato come “Spina 1” l'ambito Sud, tra i corsi Lione, Mediterraneo, Rosselli e Tirreno, ove, un tempo, erano localizzate le Officine Materiale Ferroviario (Materferro) dell'industria automobilistica Fiat: nel complesso, si tratta di un'area pari a 142.000 mq. Il comparto denominato “Spina 2” è, invece, quello delle aree industriali abbandonate, un tempo occupate dalle Officine Grandi Riparazioni, dalla Nebiolo e dalla

¹⁶⁶ Idem

Westinghouse; è delimitato dai corsi Castelfidardo e Ferrucci, da un lato e da via P.C.Boggio, dall'altro: nel complesso, si tratta di un'area di 340.000 mq. Essa verrà servita dalla nuova stazione ferroviaria di "Porta Susa", di interscambio tra passante e metropolitana, ancora in fase di ristrutturazione. In quest'area sono già stati avviati diversi altri grandi interventi: come il cosiddetto raddoppio del Politecnico di Torino, la nuova Biblioteca Civica centrale e sala teatrale, polo espositivo, ecc. Quello della cosiddetta "Spina 3" è l'ambito di maggiore trasformazione del PRG, pari a oltre un milione di mq. L'area è suddivisa in sette comprensori e in quindici sub-comprensori: Michelin, Valdocco, ove trova collocazione l'Environment Park, Vitali, Valdellatorre, Paracchi, Savigliano e Ingest. Il Programma di riqualificazione urbana di "Spina 4" interessa, invece, alcune aree industriali alla periferia Nord della Città. Va poi ricordato che, lungo la direttrice Sud, troviamo il centro polifunzionale del "Lingotto". L'ex stabilimento della Fiat è stato da tempo trasformato e, al suo interno, trovano oggi spazio un centro congressi, l'Auditorium, un Hotel della catena "Le Méridien", la galleria commerciale "8 Gallery", una multisala cinematografica, un supermercato e la Pinacoteca "Giovanni e Marella Agnelli" ¹⁶⁷

L'esistenza di grandi stabilimenti industriali abbandonati ha rappresentato quindi per la città di Torino una straordinaria occasione di rinnovo urbano, in grado di mutare la stessa geografia della Città, creando nuove centralità ed elementi di ricomposizione urbana in zone che hanno costituito, nel passato, una frattura nel tessuto consolidato. ¹⁶⁸

Come visto nel paragrafo precedente, nella città di Torino sono stati utilizzati diversi Programmi Complessi che nella maggior parte dei casi hanno interessato prevalentemente in settore residenziale, tranne che nei casi dei Piani Particolareggiati (PP) che erano orientati per lo più al settore produttivi. In termini di densità territoriale gli indici più elevati erano quelli relativi ai Programmi Integrati per le Zone Urbane di Trasformazione (ZUT), mentre i più bassi interessavano le Aree di Trasformazione a Servizi (ATS).

In merito agli ambiti delle 4 Spine, come è possibile leggere nella tabella in calce (Fig. 72), i Programmi complessi attuati hanno interessato in totale circa 1.500.000 mq di superficie territoriale e 840.000 mq di SLP con destinazione prevalentemente di tipo residenziale.

¹⁶⁷ S. AIRALDI, M. BRAVI, R. ROSCELLI, *Trasformazione di grandi strutture: il caso dello stabilimento Fiat-Lingotto a Torino*, in S. STANSHELLINI (a cura di), *La selezione dei progetti e il controllo dei costi nella riqualificazione urbana*, Alinea, Firenze, 2004, pagg. 101-118

¹⁶⁸ E. DANSERO, F. GOVERNA, C. EMANUEL (a cura di) *I patrimoni industriali. Una geografia per lo sviluppo locale*. Franco Angeli, Milano, 2003

È interessante osservare come sul totale di circa 3 milioni di metri quadrati di aree industriali dismesse presenti in Città, la metà circa fosse compresa in questi 4 ambiti, dei quali certamente il più rilevante in termini di estensione territoriale è l'ambito di Spina 3.

L'altro dato che appare evidente dalla lettura della tabella di sintesi è che in termini di destinazione d'uso del territorio, la maggior parte dei Programmi Complessi ha interessato prevalentemente il settore residenziale. Sul totale dei 4 ambiti il 62% della SLP era destinata alla residenza; la punta maggiore si è avuta nel caso di Spina 4 con destinazione residenziale per l'89% della SLP, seguita da Spina 1 con il 68%, Spina 3 con il 60% e infine Spina 2 con il 43%.

	Superficie Tot (mq)	S.L.P. Tot (mq)	di cui: residenziale (mq)	% su Tot. SLP	di cui: attività (mq)	% su Tot. SLP	Numero di abitanti
SPINA 1 - PRIU	163.336	75.835	51.321	68%	24.514	32%	1.509
SPINA 2 - PRIN	147.228	91.659	39.392	43%	52.267	57%	848
SPINA 3 - PRIU	1.002.956	584.542	348.375	60%	237.167	40%	10.246
SPINA 4 - PRIU	149.953	87.270	77.492	89%	9.778	11%	2.279
TOT.	1.463.473	839.306	516.580	62%	323.726	39%	14.882

Fig. 72. Elaborazione dell'autrice (Fonte dati: Comune di Torino)

Come è già stato più volte osservato¹⁶⁹ l'Amministrazione Comunale della città di Torino negli anni dell'avvio della trasformazioni urbane (soprattutto tra il 2000 ed il 2005) era frequentemente sottoposta a pressioni da parte degli investitori privati affinché venissero ulteriormente ampliate le quote di superfici destinate alla residenza rispetto a quelle previste con destinazioni terziarie. A tal proposito è importante rilevare e sottolineare come l'utilizzo della Spina per funzioni terziarie sia stato oggetto di numerose contestazioni e battaglie politiche. Le previsioni originarie del PRG destinavano circa il 70% della superficie al terziario e solo il 30% alla residenza. Gli stravolgimenti tra le previsioni del Piano e le consistenze realizzate sono un palese attuazione delle incidenze del mercato. In merito a

¹⁶⁹ S.Crivello, L. Davico, E. Rosso (a cura di) *TRASFORMAZIONI URBANE: cambia il volto di Torino*, in L'Eau Vive, Comitato Giorgio Rota, *Le radici del nuovo futuro. Quinto rapporto annuale su Torino*. Guerini, Torino, 2004, pag. 182

tale stravolgimento in più occasioni ci si è chiesti se durante la definizione del Piano vi fosse la consapevolezza del fatto che il mercato non cercava così tanta superficie a terziario e che la scelta fosse stata consapevole e piuttosto mirata ad indirizzare il mercato stesso. E' stato lo stesso Cagnardi¹⁷⁰ a chiarire che durante la definizione del nuovo Piano non vi erano dati precisi in merito ma la volontà era comunque quella di promuovere puntare sul settore terziario altrimenti per la città sarebbe stata la "fine" vista la grave crisi dell'industria. Un dato certamente rilevante, che ha influenzato "la spinta" alla produzione di una così considerevole quota di edilizia residenziale è la congiuntura particolarmente favorevole della quale ha beneficiato il mercato immobiliare residenziale fino al 2006.

C'è un'ultima interessante osservazione che emerge dalla lettura delle trasformazioni urbane attuate in città. Dall'entrata in vigore del PRGC del 1995 è stato possibile notare come in alcune aree significative della città di Torino si sia registrata una concentrazione di interventi edilizi e di riqualificazione territoriale, riconducibili a fenomeni di *gentrification* soprattutto per effetto delle trasformazioni in atto lungo la Spina Centrale.

Questo breve cenno al fenomeno, che necessariamente rimanda a ricerche più approfondite,¹⁷¹ si limita a richiamare la presenza di due fenomeni formalmente distinti, ma entrambi riconducibili alla *gentrification*, riscontrati ed analizzati nell'area torinese. Il primo fenomeno si riferisce ad una *forma "spontanea"* innescata alla fine degli anni Ottanta da operatori immobiliari che hanno riqualificato una parte dell'antico centro cittadino, in due ambiti denominati *Quadrilatero Romano* e *Quartiere San Salvario*. La riqualificazione attuata dagli operatori privati, che hanno acquistato interi immobili presenti nei due ambiti e li hanno ristrutturati restituendo al mercato immobili di alto livello, ha generato un miglioramento della qualità edilizia tale da innescare un ricambio di popolazione e l'apertura di nuove attività commerciali e per il tempo libero in zone prima degradate e semi abbandonate sebbene limitrofe al centro cittadino.

Il secondo fenomeno invece, quello maggiormente pertinente con gli studi e gli approfondimenti della presente tesi, si riferisce ad una *forma "indotta"* dagli strumenti urbanistici messi atto per la riqualificazione delle aree industriali dismesse, con il

¹⁷⁰ In ATTI E RASSEGNA TECNICA - SOCIETA' DEGLI INGEGNERI E ARCHITETTI IN TORINO, vol. LXII - 1-2 marzo aprile 2008

¹⁷¹ Si fa riferimento, tra le altre, alla pubblicazione di R.CURTO, G. BRONDINO, C. COSCIA, E. FREGONARA, S. GRELLA, "Dinamiche di mercato e *gentrification* in Torino". In DIAPPI L., *Rigenerazione urbana e ricambio sociale. Gentrification in atto nei quartieri storici italiani*, Milano, 2009

conseguente ripopolamento di interi ambiti generato dalla realizzazione di interventi edilizi di medio pregio. Il progetto delle Spina Centrale con i suoi quattro ambiti di intervento è stato oggetto di diversi studi ed approfondimenti allo scopo di fornire le giuste chiavi di lettura dei fenomeni socio-economici e delle motivazioni alla base delle scelte abitative dei consumatori.¹⁷²

¹⁷² Osservatorio Immobiliare della città di Torino, *Le scelte abitative: analisi sulle caratteristiche degli acquirenti e degli immobili in Torino.2007*, pubblicazione disponibile sul sito internet www.oict.polito.it

Parte Quarta

Torino oggi: la permanenza dei Beni Culturali nelle aree trasformate.

Uno dei contributi originali del presente lavoro di ricerca è la pubblicazione della campagna fotografica effettuata da Bruna Biamino lungo il piano del ferro alla fine degli anni Ottanta, quando le dismissioni delle aree industriali presenti lungo la ferrovia erano appena state concluse. La campagna fotografica rappresenta una fonte documentale in grado di raccontare la dismissione delle fabbriche prima delle trasformazioni. In occasione della presente tesi è stato chiesto alla stessa fotografa di riprendere il suo lavoro e di ripercorrere 25 anni dopo lo stesso percorso per documentare oggi gli stessi luoghi trasformati e mettere a disposizione della tesi gli scatti originali. La nuova campagna fotografica è stata effettuata nei primi mesi del 2016 (tra gennaio e marzo).

Nel presente paragrafo si utilizzeranno le immagini e i documenti raccolti per fare delle analisi ex post. Proponendo in una sequenza di “dittici” i documenti fotografici riferiti alle due campagne di Bruna Biamino (quella del 1989 e quella attuale, 2016) si valuterà quanto delle indicazioni previste nel Catalogo dei Beni Culturali è stato confermato e cosa invece è stato disatteso: dove ha prevalso la demolizione, nonostante la “segnalazione” apposta e dove si sono lasciate tracce, segni del passato, forse oggi quasi “alieni” nella Città. In taluni casi le premesse di tutela che avevano caratterizzato l’esperienza torinese sono state smentite e la qualità architettonica delle trasformazioni non ha mantenuto le aspettative. Nelle immagini fotografiche che seguono è possibile osservare come sia facile concatenare tra loro eventi, architetture e trasformazioni che fanno tutti parte di una unica storia all’interno della quale si definisce con precisione la consistenza del patrimonio industriale.¹

¹ S. GRON, *Le rovine contemporanee: immagine – identità culturale delle architetture in cemento armato* in R. IENTILE (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, Ex Fabrica Franco Angeli, Milano, 2008

4.1 Dalle premesse del 1984 ad oggi: cosa rimane ...

4.1.1 Lo Stabilimento FIAT Lingotto VS l'8 Gallery



L'ex stabilimento FIAT del Lingotto rappresenta una delle occasioni nelle quali la fabbrica sopravvive a se stessa e alla trasformazione. L'importante edificio industriale realizzato tra il 1914 e il 1921, ad opere di Giacomo Mattè Trucco, era stato classificato nel Catalogo dei Beni Culturali come *“Complesso industriale di valore storico-artistico e documentario, eccezionale testimonianza di architettura funzionalistica, prototipo tecnico-tipologico riconosciuto come esemplare dalla critica architettonica”*²

Per questo eccezionale esempio di architettura industriale dopo la sua dismissione fu indetta una competizione internazionale allo scopo di selezionare l'autore del progetto di riqualificazione. Al concorso del 1982 vennero presentati 20 progetti³ tutti molto diversi tra di loro che immaginavano all'interno della ex fabbrica le funzioni e le destinazioni più diverse.

L'incarico della trasformazione venne aggiudicato a Renzo Piano che tra il 1985 e il 2002 trasformò l'ex fabbrica inserendo spazi culturali, sale conferenze, una pinacoteca, un auditorium, oltre ad spazi per la ricezione e il commercio.

*La trasformazione del Lingotto secondo il progetto di Renzo Piano ha permesso la conservazione e la valorizzazione di una delle più importanti strutture produttive in cemento armato del nostro Paese nonostante un processo di frammentazione delle nuove destinazioni a centro fieristico, commerciale, pinacoteca, auditorium e sede universitaria.*⁴

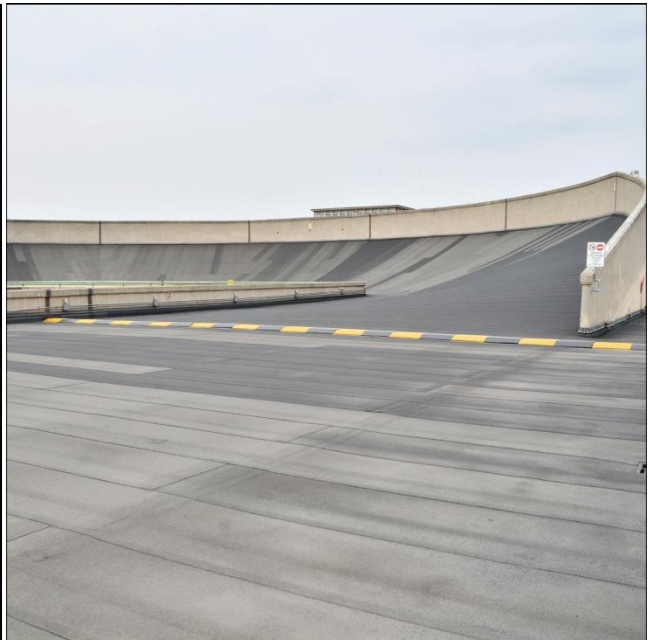
² Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 45

³ AA.VV., *20 progetti per il Lingotto*, Electa, Milano 1984

⁴ G. MONTANARI, *Le architetture in cemento armato come memoria della città industriale*, in R. IENTILE (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, Ex Fabbrica Franco Angeli, Milano, 2008



Il progetto di Renzo Piano, “rispettoso” dell’identità architettonica dello stabilimento industriale ha previsto che l’involucro esterno rimanesse in gran parte inalterato, mentre il suo interno è stato completamente modificato per ospitare il centro polifunzionale. A completare l’intervento, in una fase successiva venne realizzata “la bolla”, una sala riunioni completamente trasparente sul tetto del Lingotto, che insieme al Grattacielo della Regione Piemonte ha contribuito a cambiare lo skyline dell’area.





La rampa elicoidale dello stabilimento progettata nel 1923 da Vittorio Bonadè Bottino per consentire l'accesso con le auto dal piano terra alla pista di prova. Lo scatto attuale mostra la rampa già restaurata con un intervento nel rispetto delle attuali istanze della conservazione. Il progetto di rifunzionalizzazione è dell'arch. Renzo Piano, il progetto strutturale è dell'ing. Giovanni Battezzati (Fiat Engineering)



Il cambio di destinazione d'uso, da fabbrica a centro polifunzionale, ha cambiato fortemente anche l'immagine del territorio circostante alla fabbrica: il fascio di treni presente in prossimità dello stabilimento, necessario e funzionale all'esercizio stesso della fabbrica, ha lasciato il posto ad un ampio parcheggio a servizio del centro polifunzionale.

La passerella con l'Arco Olimpico, simbolo dei XX Giochi Olimpici Invernali del 2006, ha ricucito due ambiti della città prima fisicamente separati dal sedime ferroviario.

Nel caso del Lingotto è possibile affermare che le indicazioni di tutela prescritte agli inizi degli anni ottanta sono state rispettate: lo stabilimento è stato trasformato ma non ha perso la sua identità architettonica. Il simbolo dell'architettura industriale per eccellenza della città di Torino mantiene inalterata la sua immagine con tutta la forza evocativa e simbolica.

L'indicazione espressa da Dezzi Bardeschi in sede di dibattito sui progetti per il Lingotto non è stata disattesa:

“Rispetto integrale per ciò che già c'è, autonomia e non conflittualità del nuovo con già costruito, qualità della nuova scrittura (o ri-scrittura) che si affianca a ciò che già c'è in modo da costruire un autentico plus-valore rispetto al bene di partenza così recuperato alla cultura della città.”⁵



Fig.1Le due ortofoto mostrano l'area del Lingotto nel 1988/89 e nel 2016. Le trasformazioni principali riguardano il territorio circostante alla fabbrica. (Fonte immagini: Ortofoto 1988-1989, Geoportale Nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, www.pcn.minambiente.it. Ortofoto 2016, Google Maps, www.google.it/maps)

⁵ M. DEZZI BARDESCHI, intervento, in *Lingotto. La consultazione internazionale: un momento di dibattito sull'architettura*, atti del convegno, Torino, 19 maggio 1984, p.100

4.1.2 Gli ex Magazzini Generali “Docks Piemontesi” VS il condominio “Star Palace”

Quello dei Magazzini Generali Docks Piemontesi è certamente uno degli episodi più difficili da ricostruire nel racconto della città industriale trasformata. I magazzini Piemontesi infatti furono completamente demoliti agli inizi degli anni Novanta per la realizzazione di nuovi edifici residenziali.⁶ Nonostante nel 1984 i magazzini Docks Piemontesi fossero stati classificati come “segnalazione di manufatto di interesse documentario, tipico esempio di edificio in cemento armato del secondo decennio del Novecento”⁷, furono completamente demoliti cancellando una importante testimonianza materiale poco studiata.



L’edificio, secondo quanto è possibile leggere nella scheda riportate all’interno del volume *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, è stato costruito nel 1914 ad opera dell’Impresa Soc. G.A. Porcheddu. L’ingegnere Giovanni Antonio Porcheddu⁸ fu dal 1984 concessionario del sistema costruttivo Hennebique “per l’Alta Italia”, brevetto che utilizzo in più occasione della costruzione di manufatti industriali e magazzini per lo stoccaggio.⁹

⁶ Sull’area degli ex Docks Piemontesi i primi edifici furono realizzati tra il 1992 e il 1994 dalla società Torinese GEFIM (Palazzo Leonardo in via Leonardo Da Vinci angolo Via Muratori), mentre l’intervento fotografato, denominato Star Palace, è stato realizzato nel 2005 dalla società immobiliare San Giorgio Costruzioni .

⁷ Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 353

⁸ Per un approfondimento sulla figura e sull’opera dell’ingegnere Porcheddu si rimanda al testo R. NELVA, B. SIGMORELLI, *Avvento ed evoluzione del calcestruzzo armato in Italia. Il sistema Hennebique*, Associazione Italiana Tecnico Economica Del Cemento, Milano 1990

⁹ Con lo stesso sistema costruttivo nel 1912 sono stati realizzati dalla società Porcheddu su progetto di Ernesto Fantini i Docks Dora, un complesso con caratteristiche analoghe ai Docks Piemontesi ancora esistenti in via Valprato.



I Docks Piemontesi erano costituiti, come tutti i Dock destinati allo stoccaggio della merce, da una sequenza di padiglioni tra di loro paralleli localizzati in prossimità del sedime ferroviario. Dopo la completa demolizione degli edifici e la costruzione dell'intervento immobiliare realizzato nel 2005, percorrendo gli stessi luoghi le uniche tracce rimaste e ancora percepibili della vocazione del luogo sono rintracciabili nella lunga cinta muraria parallela alla ferrovia. I binari sono stati coperti e una nuova recinzione verso l'edificio residenziale segna la fascia stradale che un tempo era destinata al transito dei treni.





Tutti i padiglioni del complesso dei Docks Piemontesi erano realizzati con una ossatura in cemento armato capace di portare le murature esterne, realizzate in mattoni con interposta camera d'aria. Tutte le chiusure esterne di porte e finestre erano in ferro.¹⁰

L'atrio d'ingresso del Docks Piemontesi dal quale si accedeva ai padiglioni principali era coperto da un *velarium* realizzato con travi reticolari in calcestruzzo armato e vetro.



¹⁰ Archivio Porcheddu, dossier Torino 1914, vol.37 – vol 38.

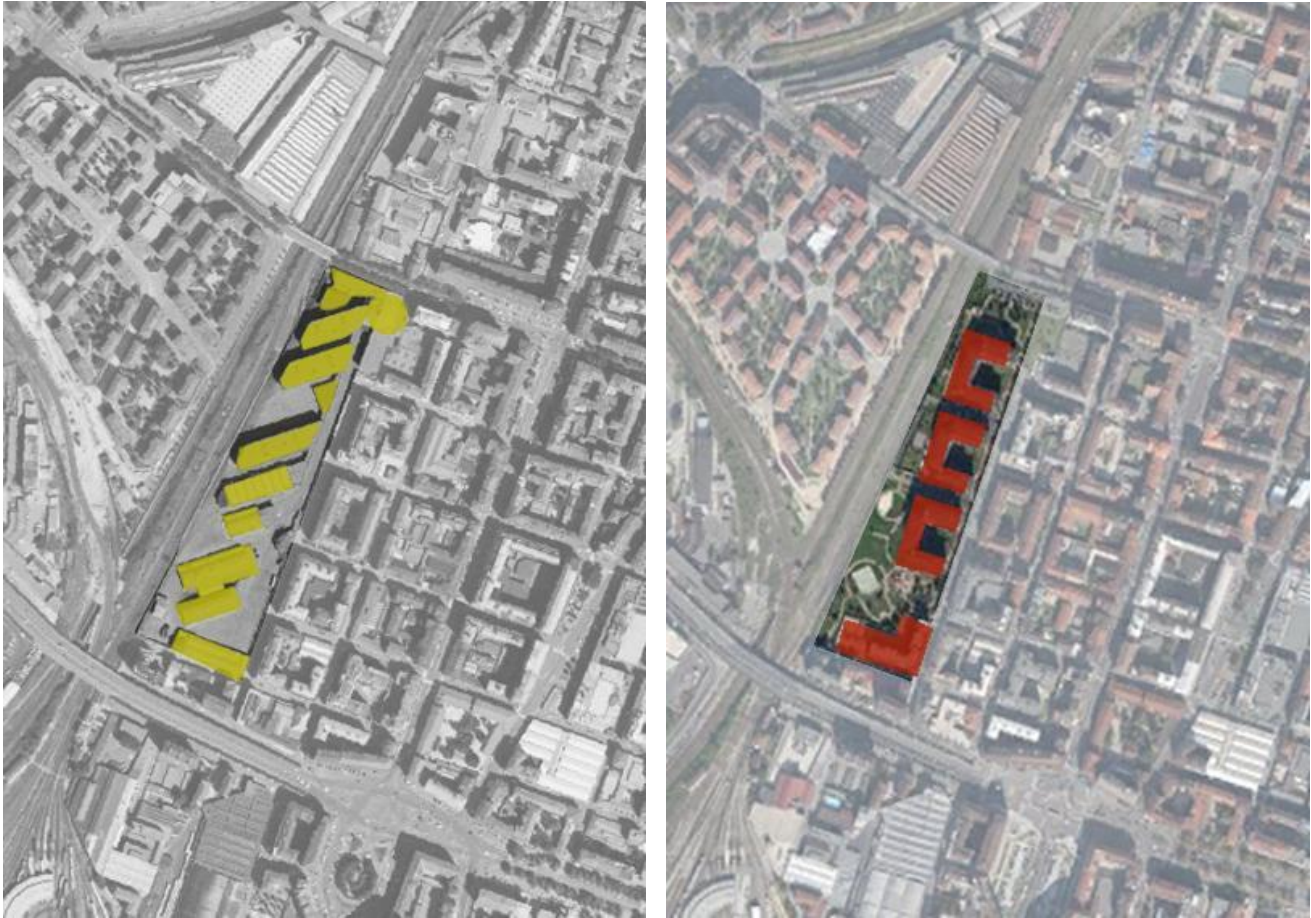


Fig.2 Le due ortofoto mostrano l'area degli ex Magazzini Generali "Docks Piemontesi" nel 1988/89 e nel 2016. Le aree in giallo evidenziano le demolizioni attuate e quelle in rosso indicano i nuovi interventi. (Fonte immagini: Ortofoto 1988-1989, Geoportale Nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, www.pcn.minambiente.it. Ortofoto 2016, Google Maps, www.google.it/maps)

Le demolizioni totali hanno cancellato ogni traccia dell'affascinante complesso che era una testimonianza importante della produzione edilizia di inizio novecento.

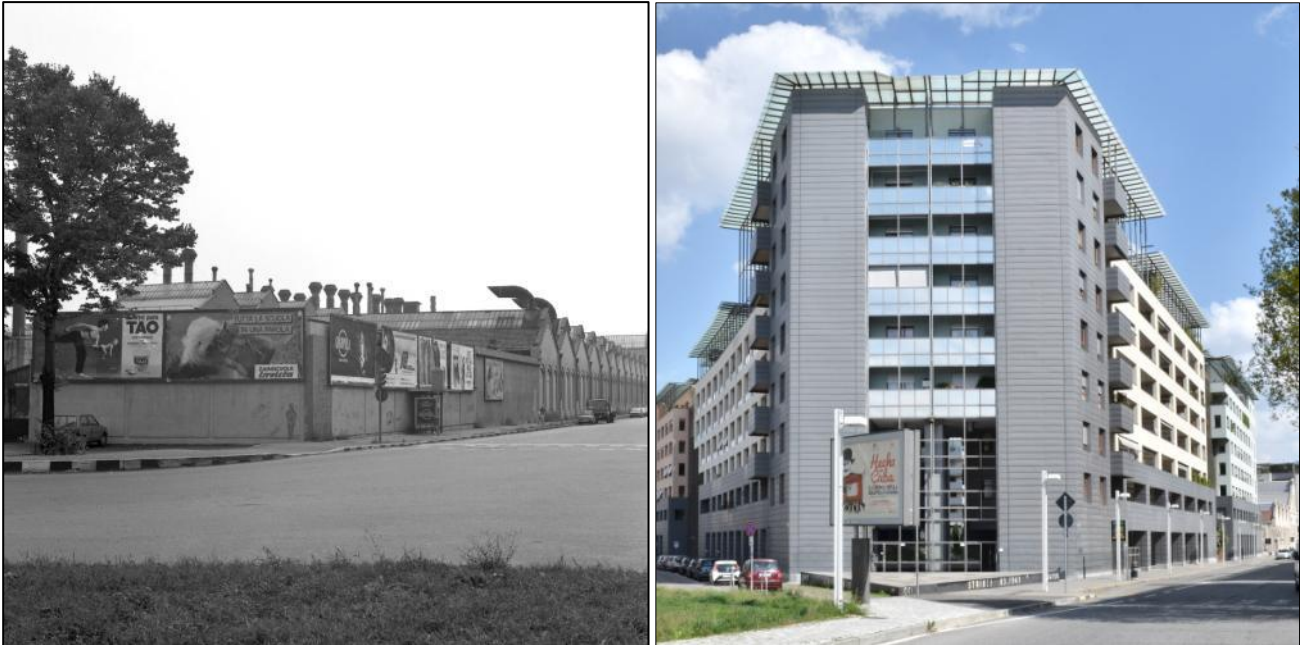
In questa occasione le indicazioni date alla città dai ricercatori e dagli accademici del Politecnico di Torino¹¹ sono state disattese: la scelta avrebbe dovuto rispettare lo *status* di documento storico-culturale della fabbrica prevedendo operazioni di trasformazione che ne favorivano il mantenimento materiale, invece così non è stato.

¹¹ Si fa riferimento a quanto indicato nel volume *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino (op. cit.)*

4.1.3 L'ex FIAT Ferroviaria (Materferro) VS la Spina 1

Quello della FIAT Ferroviaria - Materferro è un altro degli esempi nei quali la trasformazione cancella quasi completamente una importante memoria storica della città e nello specifico, del territorio, nel quale la fabbrica era localizzata.

L'edificio industriale FIAT FERROVIARIA, ampliato in fasi successive su un impianto originario dei primi decenni del Novecento era classifico come *"Segnalazione di manufatto di significato documentario, tipico esempio di edificio industriale per la produzione di materiale ferroviario degli inizi del Novecento."*¹²



In questo caso, nonostante la "segnalazione" apposta, le demolizioni del tessuto industriali sono state radicali. Dell'insieme dei fabbricati, posti l'uno parallelo all'altro, lungo Corso Rosselli non rimane traccia. I volumi del nuovo intervento immobiliare stravolgono profondamente la lettura del luogo e nulla rimane a testimonianza e memoria di quell'imponente luogo di lavoro.

Dell'affascinante sequenza modulare che si affacciava lungo Corso Rosselli sono rimaste solo due campate delle facciate esterne, *a fare da sfondo, il più possibile "neutro", al nuovo che avanza.*¹³

¹² Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 378

¹³ La citazione è richiamata dal testo di M. DOCCI. *Oltre l'abbandono: il patrimonio industriale tra conoscenza e progetto* in R. M. STROLLO (a cura di) *Disegno e restauro: conoscenza analisi intervento per il patrimonio architettonico e artistico*. Roma, Aracne, 2010, p.170. Nel caso richiamato l'autrice si riferiva all'intervento per l'ampliamento del MACRO ad opera di Odile Decq e Benoît Cornette (ROMA).



Unica testimonianza del vecchio comparto industriale rimasta quasi “aliena” nel contesto trasformato, è riferita al mantenimento di due campate del padiglione principale di cui si sono conservati soltanto i tamponamenti esterni.



Le dimensioni e la percezione stessa del luogo è stata completamente stravolta dopo le trasformazioni: del comparto industriale non si legge traccia, non è stata lasciata alcuna testimonianza a memoria dell'identità originaria del quartiere.



Nell'intera area la demolizione del tessuto industriale è stata radicale, (...) per far posto a nuove residenze dalle soluzioni formali ed esecutive banali, che invece di indagare possibili interpretazioni della memoria industriale del quartiere, trovano riscontro nella realizzazione di speculazione edilizia degli anni Settanta¹⁴.



¹⁴ G. MONTANARI, *Le architetture in cemento armato come memoria della città industriale*, in R. IENTILE (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, Ex Fabbrica Franco Angeli, Milano, 2008



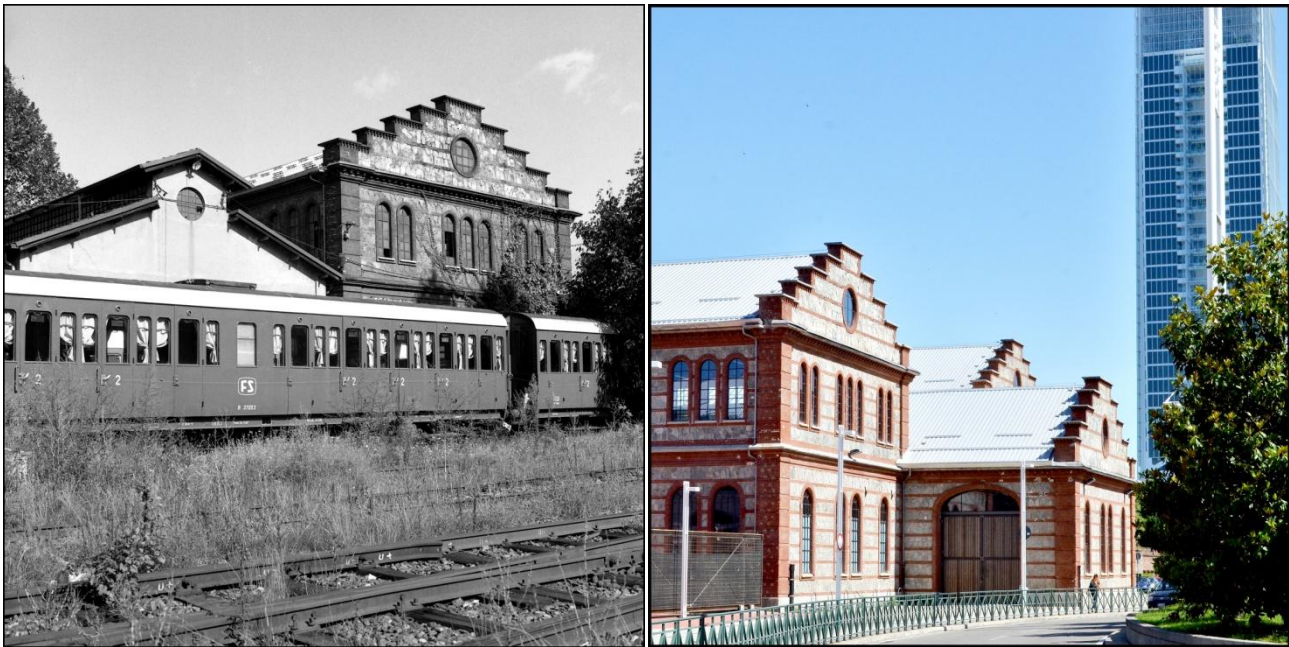
Fig.3 Le due Ortofoto mostrano l'area della Ex Fiat Ferroviaria nel 1988/89 e nel 2016. Le aree in giallo evidenziano le demolizioni attuate e quelle in rosso indicano i nuovi interventi. (Fonte immagini: Ortofoto 1988-1989, Geoportale Nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, www.pcn.minambiente.it. Ortofoto 2016, Google Maps, www.google.it/maps)

Come approfondito nel paragrafo 3.3 della presente tesi, l'area sulla quale era localizzata la Fiat Ferroviaria, alla fine degli anni Novanta, fu oggetto di un *Programma di Riqualificazione Urbana* che aveva ad oggetto il recupero edilizio e funzionale dell'ambito con il concorso obbligatorio di risorse private. Il programma ha previsto la realizzazione, previa demolizione dei fabbricati industriali, di nuovi insediamenti residenziali, attività terziarie ed ASPI. Gli interventi pubblici previsti dal PRIU, che andavano dalle operazioni di bonifica ambientali, alla realizzazione di infrastrutture stradali e luoghi di aggregazione, ammontavano a circa 25 milioni di Euro ed erano finanziati in parte dal Ministero dei Lavori Pubblici (per il 53%), in parte attraverso gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria generati dagli interventi immobiliari (per il 31%) e in parte con risorse private aggiuntive (16%). Nell'ambito in esame FIAT era proprietaria di buona parte della superficie territoriale (quasi il 60%) e le parti rimanenti erano rispettivamente della Città di Torino e delle Ferrovie dello Stato. I proprietari dell'area decisero in accordo di accogliere l'occasione fornita dai Programmi Complessi per avviare la trasformazione dell'ex aree industriali che occupava una posizione strategica in città.

4.1.4 Le Officine Ferroviarie VS le OGR

“Le officine Grandi Riparazioni rappresentano, nel panorama tecnico costruttivo tra Ottocento e Novecento, una delle massime espressioni dell’allora, ormai codificato, impiego dell’acciaio e della ghisa nella costruzione delle grandi fabbriche orizzontali nel panorama torinese.”¹⁵

L’importante edificio ad uso industriale realizzato nel tardo Ottocento era stato classificato nel Catalogo dei Beni Culturali come *“Edificio di valore documentario, significativo esempio di edilizia industriale e di soluzioni tecnologiche di tardo Ottocento. Struttura una specifica parte di città progettata per attrezzature di servizio. Complesso di edifici (padiglioni Calderai, Montaggio, Torneria, Fucine, Carrozze) eseguiti a più riprese a partire dal 1884 fino al 1896-1909, su progetto dell’Ufficio d’Arte delle Ferrovie della Rete Mediterranea”¹⁶*



La costruzione delle Officine fu completata nel 1895, in seguito alla decisione da parte del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Alta Italia di riunire in una unica officina, di dimensioni adeguata, le due Officine Ferroviarie Torinesi di Porta uova e Porta Susa.

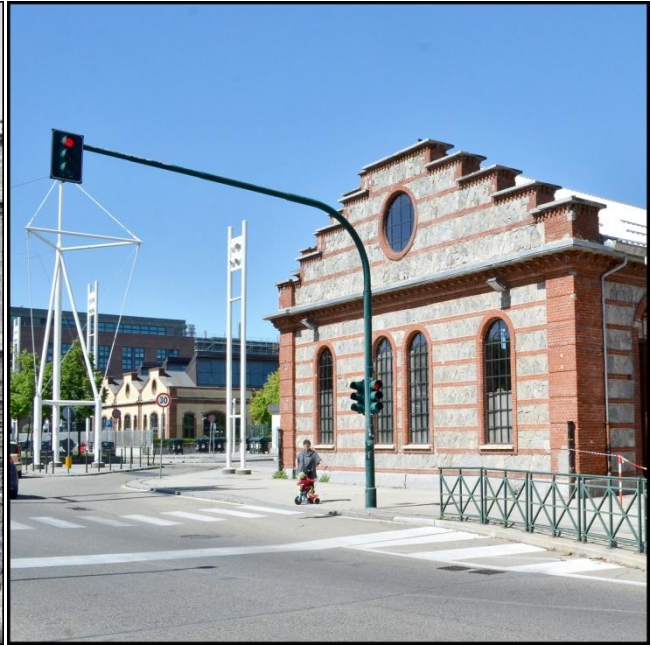
Fu deciso di localizzare la nuova sede nell’area localizzata tra via Boggio e la ferrovia, un’area di 189.400 mq, già livellata e con un ottimo terreno di fondazione.¹⁷

Dopo le trasformazioni previste dal PRG del 1995 e attuate con la creazione del Viale della Spina i mutamenti dell’area sono numerosi ma certamente il cambiamento che più degli altri ha cambiato l’aspetto dell’area è stato l’interramento del sedime ferroviario. Le Officine, senza i binari che corrono lungo il fronte, “perdono” un pezzo della propria identità ma allo stesso tempo si aprono alla città e diventando fruibili e permeabili: la fabbrica non è più chiusa oltre la barriera ma diventa parte integrante della città.

¹⁵ A. MAGNAGHI, *I luoghi del lavoro, carattere inalienabile dell’immagine di Torino*, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), *Cattedrali del Lavoro*, Torino 1998

¹⁶ Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 393

¹⁷ Cfr. A. MAGNAGHI, *Le Officine Grandi Riparazioni*, in S. TARONI, A. ZANDA (op. cit.)



Il sedime ferroviario che correva lungo tutto il fronte delle Officine evocava già dall'esterno la funzione stessa della fabbrica. Gli edifici erano distribuiti lungo la ferrovia secondo precise linee di montaggio funzionali ai lavori e alle riparazioni da eseguire.

I tralici per l'alimentazione dei treni e il sedime ferroviario che correva sul fronte delle Officine Grandi Riparazioni erano un segno forte nell'immagine del luogo, capace di catturare l'attenzione distogliendola dal fronte della fabbrica.

I lavori di trasformazioni eseguiti nell'area hanno mantenuto l'attenzione nella ricerca di alcuni richiami all'aspetto originario del luogo: i così detti "pali bianchi" per illuminazione sono un richiamo chiaro ai vecchi tralici che correvano lungo la ferrovia, una memoria evocativa di un dettaglio che ha caratterizzato il luogo.





“L'esterno dell'edificio è in muratura, mattoni con sobrie decorazioni, così come si conviene ad edifici industriali; le aperture sono ottenute con mattoni-visti intorno a porte e finestre.”¹⁸

I lavori di restauro già ultimati nella parti esterne dell'edificio mantengono e valorizzano il rigore e la sobrietà dell'impaginato delle facciate.



¹⁸ A. MAGNAGHI, *Le Officine Grandi Riparazioni*, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), *Cattedrali del Lavoro*, Torino 1998

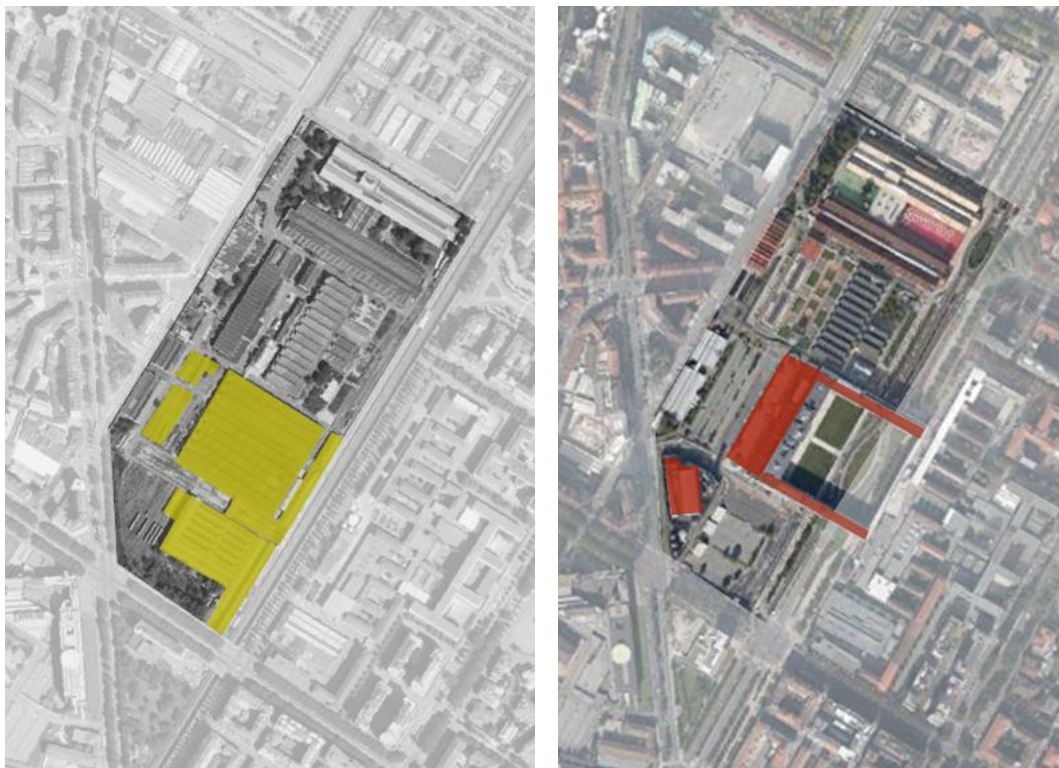


Fig.4 Le due ortofoto mostrano l'area delle Officine Ferroviarie nel 1988/89 e nel 2016. Le aree in giallo evidenziano le demolizioni attuate e quelle in rosso indicano i nuovi interventi. (Fonte immagini: Ortofoto 1988-1989, Geoportale Nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, www.pcn.minambiente.it. Ortofoto 2016, Google Maps, www.google.it/maps)

Come approfondito nel paragrafo 3.3 della presente tesi l'ambito nel quale rientrano le Officine Grandi Riparazioni, fu oggetto alla fine degli anni Novanta, di un *Programma Integrato d'Intervento* che aveva ad oggetto la riqualificazione del tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale delle aree sulla quale vi era una forte presenza di insediamenti industriali dismessi. Il programma era caratterizzato da una consistente varietà di funzioni prevalentemente di tipo terziario, allo scopo di configurare una nuova vocazione per l'area, che da comparto industriale viene trasformata in sede di istituzioni per la cultura, l'arte e la ricerca scientifica. L'espansione del Politecnico con la creazione della nuova Cittadella, la nuova biblioteca e l'auditorium Bellini (che di fatto non sono mai stati realizzati e nell'ultima definizione del progetto si prevede la realizzazione di un centro commerciale¹⁹), il recupero delle OGR da destinarsi a sede per l'arte contemporanea e la riqualificazione delle ottocentesche "carceri nuove" avrebbero dovuto configurare questa nuova vocazione. Tuttavia lo sviluppo del progetto si è svolto in modo contraddittorio e senza procedere dapprima con approfonditi studi dei manufatti preesistenti. Numerosi padiglioni sono stati completamente demoliti per far spazio alla nuova Cittadella Politecnica mentre i pochi faticosamente conservati sono stati conservati in aule per la didattica. La Ex Nebiolo è stata completamente distrutta, ad eccezione della Palazzina Uffici ancora presente lungo la via Boggio. Come è già stato notato "sono dunque andati persi interessanti esempi di edilizia industriale con strutture in cemento armato e in ghisa (...), mentre i nuovi edifici residenziali dalle cubature fuori scala non esprimono per nulla i valori delle opere preesistenti".²⁰

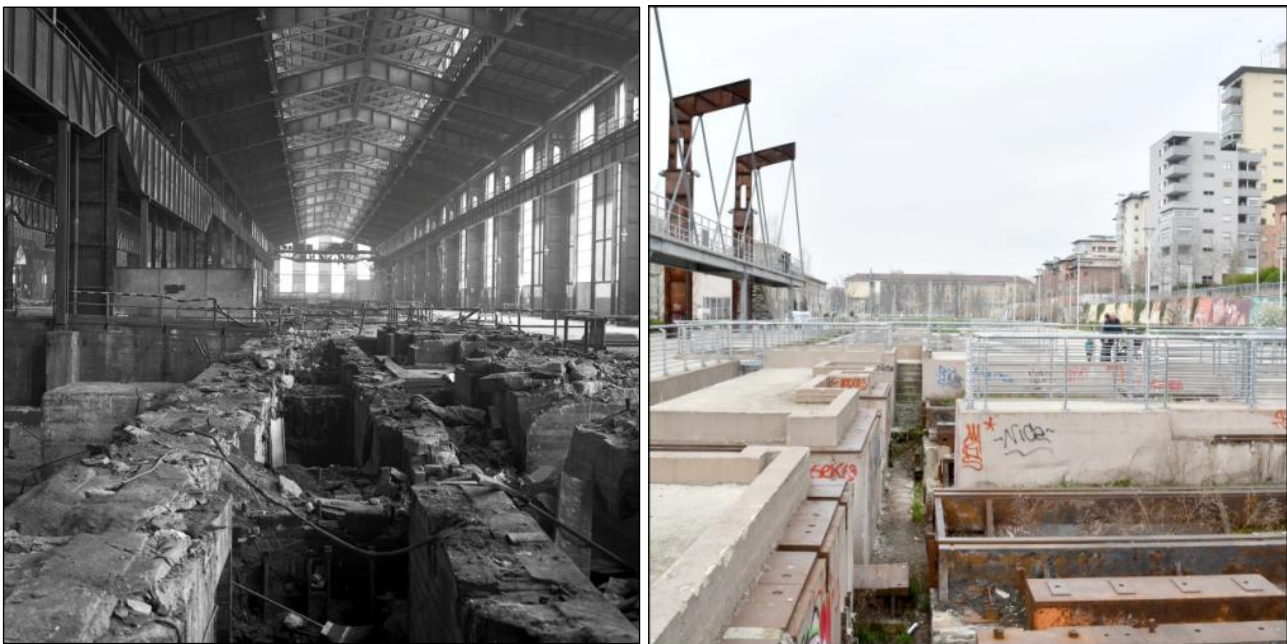
¹⁹ Cfr. pag 274 della presente tesi.

²⁰ G. MONTANARI, *Le architetture in cemento armato come memoria della città industriale*, in R. IENTILE (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, Ex Fabrica Franco Angeli, Milano, 2008

4.1.5 Gli ex Stabilimenti Teksid, Ex Ferriere FIAT VS la Spina 3 (I compressori Vitali, Ingest ed il Santo Volto)

Quello della trasformazioni urbanistiche dell'ambito delle Ex Ferriere FIAT è certamente uno dei più emblematici nel racconto della *Torino industriale trasformata*. Lo stabilimento delle Ferriere FIAT era stato classificato nel 1984 come “Segnalazione di complesso di manufatti industriali di interesse documentario, tipici esempi di edilizia industriale in cemento armato e in ferro degli anni Venti, Trenta, Quaranta e successivi”.²¹ La schede relative al complesso industriale erano due in ragione del fatto che lo stabilimento era attraversato da via Nole e non si presentava come un unico comparto.

La trasformazione attuata nella “città fabbrica”²² è stata radicale e gli stabilimenti che occupano l'intera area sono stati demoliti quasi completamente. A richiamare il passato industriale e l'identità stessa di questi luoghi sono rimasti solo alcuni elementi, relitti di un passato che faticosamente deve essere cancellato per fare spazio alla nuova città.



Le demolizioni dello stabilimento Teksid iniziano nel 2000 e proseguono per diversi anni. Gli imponenti capannoni per le acciaierie avevano strutture di fondazione così possenti che per la demolizione si è utilizzata la dinamite. Ciò nonostante alcune parti non si è riusciti a demolirle completamente e sono state inglobate all'interno del parco che circonda gli edifici residenziali. I plinti di fondazione della massiccia struttura in calcestruzzo che sorreggevano i laminatoi dello stabilimento sono stati trasformati in un giardino acquatico con profonde vasche e canali d'acqua in movimento. Tra le preesistenze, conservate e integrate nel nuovo Parco della Dora a testimonianza del passato industriale dell'area, si sono conservati e riutilizzati una fila di pilastri appartenenti al vecchio stabilimento che adesso fungono da supporto per la passerella che percorre l'area da ovest ad est e consente di scavalcare via Borgaro per accedere al Parco nell'ambito Vitali.

²¹ Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. II, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984, pag. 530

²² S. GRON, *Le rovine contemporanee: immagine – identità culturale delle architetture in cemento armato* in R. IENTILE (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, Ex Fabbrica Franco Angeli, Milano, 2008



I capannoni delle acciaierie che erano localizzati nel comparto Ingest, tra via Nole e via Valdellatorre in prossimità con Corso Potenza, furono completamente demoliti e al loro posto sono stati realizzati due interventi immobiliari con destinazione residenziale: l'Olimpo Center²³ e la Residenza Gran Paradiso.²⁴ Gli edifici con accesso da via Valdellatorre sono composti da diversi blocchi verticali tra i 3 e 15 piani digradanti verso il parco a sud.²⁵



²³ Realizzato da Franco Costruzioni S.r.l. con l'intervento vengono realizzati circa 390 alloggi.

²⁴ Realizzato da Acli Casa, Icep Sas, Edilsette Srl. L'intervento vengono realizzati circa 200 alloggi.

²⁵ I progetti sono stati realizzati dallo Studio Bossolono srl e dallo Studio Prau, Torino.



Nell'ambito Ingest delle ex Ferriere Fiat uno degli interventi più emblematici, realizzati con la trasformazione dell'intera area, è la chiesa Parrocchiale del Santo Volto.²⁶ La Chiesa che sorge in prossimità dell'incrocio tra via Borgaro e via Nole, irrompe volontariamente nelle geometrie e nei forti allineamenti dettati dalla vecchia fabbrica: *per la sua collocazione che offre una particolare visibilità da piazza Piero della Francesca, la nuova chiesa si presenta con un impianto a carattere monumentale, segno fortemente plastico capace di indirizzare l'attenzione del visitatore verso uno spazio centripeto; una presenza che non risulterà certo indifferente al tessuto dell'intorno.*²⁷



²⁶ L'intervento, su progetto di Mario Botta è stato realizzato tra il 2000 ed il 2006.

²⁷ il testo è tratto dalla scheda relativa al progetto reperibile sul sito internet dell'architetto Mario Botta all'indirizzo [http://www.botta.ch/page/Re%202006_429_SantoVolto_it%20\(Sa\).php](http://www.botta.ch/page/Re%202006_429_SantoVolto_it%20(Sa).php)



A ricordare il passato industriale dell'area viene conservata la ciminiera lungo via Borgaro, fumaiolo delle acciaierie. Avvolta in una struttura elicoidale luminosa, simbolo della metamorfosi, la vecchia ciminiera diventa punto di riferimento verticale sulla cui sommità viene sistemata la croce.

*“La ciminiera è una presenza, una memoria della cultura operaia che ha visto grandi fatiche su questo territorio. La caratteristica della cultura della città europea è quella di avere una stratificazione storica: non azzerare il tessuto preesistente, ma creare una complicità. Noi abbiamo voluto segnare la presenza delle grandi acciaierie che contraddistinguevano questo luogo con la permanenza della ciminiera, che è stata “corretta” con la forma ellittica che termina con la croce”.*²⁸

A conferma di tale volontà, sul basamento della ciminiera, in una lapide si legge: *“testimone storico del duro lavoro di un popolo operoso e solidale, simbolo della città industriale di ieri, la ciminiera delle fonderie è ora anche richiamo della speranza che è in ogni uomo”*

²⁸ Mario Botta, *La Chiesa del Santo Volto a Torino*, Skira, Milano, 2007, p.80



Le Ferriere erano costituite da due capannoni principali, affiancati e connessi tra loro, disposti lungo l'asse di corso Mortara. Il capannone più grande è stato completamente demolito, fatta eccezione per gli imponenti pilastri in acciaio su basamenti in calcestruzzo che, vuotati della loro funzione originaria di sostegno per le pesanti strutture e i carroponte, sono stati trasformati in *reperti* inseriti nel nuovo Parco della Dora.

Del capannone più piccolo, quello dello "strippaggio", ne è stata conservata la struttura e la tettoia, con la volontà di destinare il grande spazio coperto ad eventi pubblici, concerti e manifestazioni.

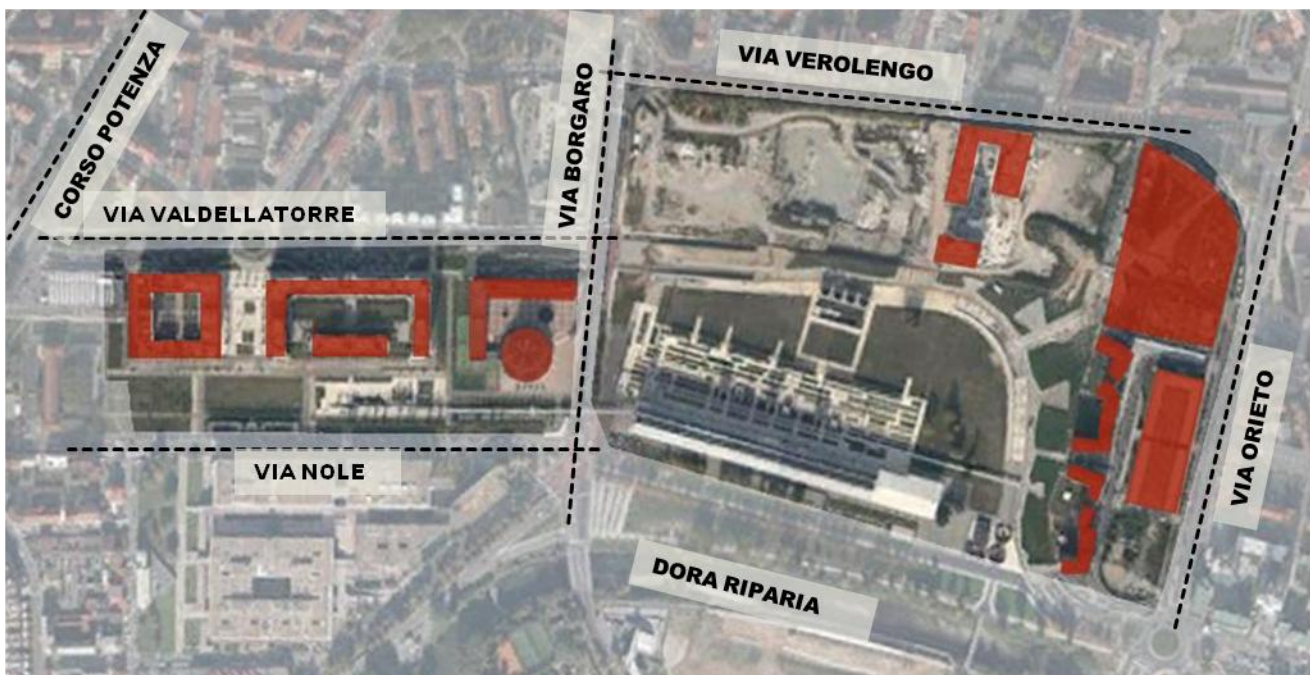


Fig.5 Le due ortofoto mostrano l'area della Teksid nel 1988/89 e nel 2016. Le aree in giallo evidenziano le demolizioni attuate e quelle in rosso indicano i nuovi interventi. (Fonte immagini: Ortofoto 1988-1989, Geoportale Nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, www.pcn.minambiente.it. Ortofoto 2016, Google Maps, www.google.it/maps)

4.1.6 Gli Ex stabilimenti Michelin VS la Spina 3

Quello degli ex stabilimenti Michelin di Torino è certamente uno dei casi di trasformazione più invasiva e radicale vissuti dalla città. I numerosi edifici in cemento armato con coperture *sheds*, l'uno affiancato all'altro, che si estendevano a vista d'occhio nel comparto nord occidentale della città, in prossimità della Dora, costituivano quel patrimonio edilizio che per Torino ha significato attribuire alla Città un'immagine ancor oggi di forte impatto, quella della "città fabbrica".²⁹



*Spina 3 è la scena di una distruzione operata in tempi molto brevi: la distruzione delle fabbriche che la occupavano per intero.*³⁰

La fabbrica Michelin era un comprensorio industriale molto esteso. Gli stabilimenti occupavano un intero ambito territoriale che si affacciava a nord lunga la Dora. La fabbrica conteneva al proprio interno 67 edifici costruiti tra i primi del Novecento (1906) e la fine degli anni Cinquanta. Il nuovo strumento urbanistico (il PRIU del 1998) ha previsto la demolizione complessiva dei fabbricati che è stata effettuata nel 2000, per la realizzazione di una nuova area denominata Spina 3, destinata al commercio, alla residenza e ai servizi.

All'interno della Ex Michelin gli effetti della trasformazione attuata dopo l'approvazione del PRG sono stati sorprendenti: l'intero stabilimento industriale è stato demolito e attorno a *pochi elementi isolati si allestisce la celebrazione della vecchia comunità e del lavoro. Ad essi è affidato l'ingombrante carico della memoria.*³¹

²⁹ S. GRON, *Le rovine contemporanee: immagine – identità culturale delle architetture in cemento armato* in R. IENTILE (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, Ex Fabrica Franco Angeli, Milano, 2008

³⁰ C. BIANCHETTI, A. TODROS, *Processi di trasformazione e difficoltà del Progetto Urbano*, in AA.VV., *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*. Torino 2009, pag. 319

³¹ *ibidem*



Restano a testimonianza della passata stagione industriale solo alcuni cenni, episodi isolati all'interno di un racconto che non si legge più. Tra questi vi è la Torre Evaporativa dell'ex comprensorio Michelin (del 1949) lasciata come reperto archeologico all'interno del nuovo Parco della Dora. *“Più che testimoniare una memoria storica questi pur significativi documenti dell'uso del cemento armato in campo industriale, avulsi dal loro contesto e lontani da un areale riqualificazione, sembrano i relitti di un incomprensibile passato.”*³²



³² G. MONTANARI, *Le architetture in cemento armato come memoria della città industriale*, in R. IENTILE (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, Ex Fabrica Franco Angeli, Milano, 2008



Gli interventi previsti nell'area della Ex Michelin sono stati numerosi: dalla realizzazione del Parco sulla Dora, alla costruzione dei quartieri residenziali lungo corso Umbria. Nel caso di Spina 3 *le cubature autorizzate e l'assenza di continuità con il tessuto urbano circostante, propongono un'idea di una città che si omologa ai tanti "non luoghi" dei paesaggi contemporanei.*³³



³³ *Ibidem*



Fig.6 Le due ortofoto mostrano le aree Ex Michelin e Ferriere Valdocco nel 1988/89 e nel 2016. Le aree in giallo evidenziano le demolizioni attuate e quelle in rosso indicano i nuovi interventi. (Fonte immagini: Ortofoto 1988-1989, Geoportale Nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, www.pcn.minambiente.it. Ortofoto 2016, Google Maps, www.google.it/maps)

Parte Quinta

Conclusioni

Scopo della presente tesi di ricerca era valutare e portare all'attenzione quanto delle premesse di tutela che avevano caratterizzato la fase di studio preliminare del nuovo Piano Regolato, tra la fine degli anni Ottanta e la metà degli anni Novanta, è stato rispettato e quanto invece, a trasformazioni avvenute, possiamo verificare sia stato disatteso.

I presupposti e le premesse culturali e politiche che hanno accompagnato l'elaborazione del nuovo Piano Regolatore erano stati di ampia veduta: la città aveva voluto dotarsi di un "censimento" riferito a tutto il territorio comunale allo scopo di conoscere in maniera estesa e completa la realtà urbana e il suo Patrimonio.

Per rispondere a tale necessità, come approfondito nella terza parte del lavoro, agli inizi degli anni Ottanta l'amministrazione comunale aveva siglato con il Politecnico di Torino tre convenzioni¹ allo scopo di elaborare le necessarie ricerche sui beni culturali e ambientali presenti nel territorio comunale.

L'esito del lavoro, il cui scopo era dunque quello di individuare e classificare i beni culturali architettonici e ambientali presenti all'intero del territorio comunale, è sfociato nella pubblicazione del volume dal titolo "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino".²

Il lavoro di ricerca ha portato in evidenza quando delle indicazioni previste nel Catalogo dei Beni Culturali è stato confermato e cosa invece è stato disatteso: dove ha prevalso la demolizione, nonostante la "segnalazione" apposta e dove invece si sono lasciate solo alcune tracce, segni di un passato industriale che rappresentava l'identità stessa della Città. In taluni casi le premesse di tutela che avevano caratterizzato l'esperienza torinese sono state completamente smentite e la qualità architettonica delle trasformazioni non ha mantenuto le aspettative.

In altri casi invece uno "sforzo" sembra esser stato fatto almeno nella volontà di un tentativo seppur parziale di conservazione.

¹ Nel 1981 la convenzione "Individuazione, classificazione e disciplina dei beni culturali ambientali nel Comune di Torino" e nel 1983 le due convenzioni "Adeguamento e integrazioni della ricerca sui beni ambientali, culturali e architettonici" e "Approfondimento tematico sul «sistema storico ambientale del verde»". Per maggiori approfondimenti si rimanda alla lettura del paragrafo 3.1 - 1984. La catalogazione "Beni Culturali ambientali nel Comune di Torino"

² Politecnico di Torino. Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Vol. 1-2*, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984

Rispetto alle aree e ai casi specifici approfonditi e analizzati in questo lavoro di ricerca in una prima battuta è possibile affermare che nella maggior parte di questi le premesse di tutela sono state completamente disattese e interi ambiti urbani fino ad un tempo caratterizzati dalla presenza dell'industria sono stati completamente stravolti.

Una prima osservazione da fare riguarda il diverso livello di *attribuzione di valore* dato dal censimento ai casi studiati: dei sei edifici esaminati (tutti appartenenti alla classe degli *edifici protoindustriali e industriali o mercati e attrezzature daziarie*) solo in un caso era stato attribuito il *valore di bene storico-artistico*, in un altro singolo caso era stato attribuito il *valore di bene documentario*, mentre per gli altri quattro casi rimanenti, a tre di questi era stata attribuita la "*segnalazione*" di *interesse documentario* e un solo caso non era neanche stato censito.

Il primo edificio analizzato in questa ricerca, lo *Stabilimento FIAT Lingotto*, è quello più celebre: si tratta infatti dell'unico caso di attribuzione di *valore di bene storico-artistico*. L'intervento di trasformazione funzionale attuato tra gli anni 1985 e 2002 è certamente una delle occasioni più virtuose di conservazione del Patrimonio.

Il progetto di Renzo Piano per la rifunzionalizzazione della ex fabbrica dismessa, che ha previsto l'inserimento di spazi culturali, sale conferenze, una pinacoteca, un auditorium e una galleria commerciale, non solo ha permesso la conservazione di una delle più eccellenti strutture produttive in cemento armato del nostro Paese, ma ne ha valorizzato il bene di partenza restituendolo alla memoria e alla cultura della Città. In questo caso la classificazione per grado di valore attribuita al bene era quella più alta. Il Lingotto era stato censito come "*Complesso industriale di valore storico-artistico e documentario, eccezionale testimonianza di architettura funzionalistica, prototipo tecnico-tipologico riconosciuto come esemplare dalla critica architettonica*".

Continuando il percorso lungo il *piano del ferro* il secondo caso rintracciato nel Catalogo del Beni Culturali è quello dei *Magazzini Generali Doks Piemontesi*. Per questo complesso di edifici il valore attribuito dal censimento era quello di "*segnalazione di interesse documentario*". Purtroppo però quello dei Docks Piemontesi è il caso forse più difficile da ricostruire nel racconto della "continuità storica della città". I magazzini sono stati completamente rasi al suolo e di questa architettura, che era stata censita come un tipico

esempio di edificio in cemento armato degli anni Venti, non è rimasta alcuna testimonianza.

Proseguendo ancora in direzione nord, lungo il sedime ferroviario che attraversava la città, il terzo caso rintracciato nel catalogo tra gli *edifici protoindustriali e industriali* censiti è quello della *Fiat Ferroviaria*. Il complesso di edifici con un impianto di inizio Novecento ampliati in più fasi successivi, era stato classificato come “*segnalazione di interesse documentario*”. Anche in questo caso però le premesse di tutela sono state quasi completamente dimenticate: l'intero complesso industriale è stato demolito e le uniche testimonianze rimaste sono due fronti delle campate principali dei quali è stato conservato solo in tamponamento esterno.

L'altro complesso di edifici rintracciati lungo il *piano del ferro*, questa volta in prossimità del centro storico della Città, sono le *Officine Ferroviarie*. Come per il Lingotto, il caso delle Officine Ferroviarie rappresenta una delle occasione risolte meglio nel panorama generale delle trasformazioni post industriali. Anche in questo caso infatti la fabbrica sopravvive a se stessa e alla dismissione. All'edificio era stato attribuito il *valore di bene documentario* e sebbene la conservazione non sia stata così estesa e siano andate perse delle parti importanti di edilizia industriale dal valore notevole, nel suo complesso si può rilevare che la trasformazione ha mantenuto seppur sommariamente l'identità originaria del luogo. Certamente la modificazione che più delle altre ha cambiato l'aspetto dell'area è stato l'interramento del sedime ferroviario. Le Officine, senza i binari che corrono lungo il fronte, in qualche modo “perdono” un pezzo della propria identità ma allo stesso tempo si aprono alla città e diventando fruibili e permeabili: la fabbrica non è più chiusa all'interno di muri che la circondano ma diventa parte integrante della città.

L'ambito più ampio e il più complesso rintracciato nella ricerca è senza dubbio quello dello *Stabilimento Teksid, ex Ferriere Fiat*. Il complesso di edifici industriali era stato classificato nel censimento come “*segnalazione di interesse documentario*”. Per questo caso le trasformazioni attuate, in quella che veniva definita la “*città fabbrica*”, sono state radicali e nonostante la segnalazione apposta, anche in questo caso, i vincoli di tutela vengono quasi completamente trascurati: a ricordare il passato industriale e l'identità stessa di questi luoghi sono rimasti solo alcuni elementi, relitti di un passato che faticosamente deve essere cancellato per fare spazio alla nuova città. Tra le trasformazioni

attuata nell'area delle ex acciaierie quella più significativa è probabilmente la realizzazione della Chiesa del Santo Volto su progetto di Mario Botta. In questo caso particolare, l'attenzione alla memoria storica e alla tutela dell'identità del luogo è demandata alla conservazione della vecchia ciminiera, simbolo del passato industriale e memoria della cultura operaia che in quel luogo ha visto grandi fatiche.

Sempre in ordine di localizzazione lungo il *piano del ferro* (percorrendolo da sud-ovest a nord-est), l'ultimo caso rintracciato e analizzato nella presente ricerca è quello dello *Stabilimento Industriale Michelin*. Per questo particolare caso è stata rilevata una differenza rispetto agli altri: lo stabilimento Michelin non è stato censito tra i beni culturali del Comune di Torino e l'ambito nel quale si localizzavano le industrie che componevano lo stabilimento non è stato oggetto di valutazione. Nonostante questa particolarità, in ragione del fatto che la riqualificazione delle ex aree industriali occupate dello Stabilimento Michelin ha rappresentato una delle più importanti trasformazioni urbanistiche della città, sia in termini di estensione territoriale che in termini di vera e propria metamorfosi del territorio, si è deciso di studiare anche questo come gli altri casi allo scopo di rilevare quanto e cosa dei numerosi edifici industriali che componevano lo stabilimento è stato conservato. Anche in questo caso si rileva che le demolizioni sono state consistenti e davvero molto estese. L'intero stabilimento è stato raso al suolo per lasciare spazio al grande Parco della Dora. A pochi ed isolati elementi, quali ad esempio la Torre Evaporativa, è lasciato il compito della testimonianza.

Ripercorrendo, seppur sommariamente in questo breve excursus, le trasformazioni attuate nella Città lungo il *piano del ferro* emerge in maniera lampante quanto l'identità stessa della città sia stata, volontariamente, in gran parte cancellata.

La città di Torino negli ultimi Venti anni ha vissuto una profonda e radicale trasformazione urbana che ne ha ridisegnato non solo il profilo ma anche l'identità stessa della città.

Come ha già osservato Raffaele Radicioni³ architetto e storico assessore della giunta Novelli che disegnò l'urbanistica di Torino fino alla rivoluzione degli anni Novanta:

“(Il nuovo Piano Regolatore del '95 è caratterizzato) dalla scarsa attenzione prestata ai beni culturali, che pure nella storia della città hanno caratterizzato molti degli insediamenti industriali⁴. Il Piano ha tutelato la città barocca ed i beni di maggiore rilievo, purché riconducibili alla tipologia della residenza e dei servizi collettivi, abbandonando alla demolizione o alla radicale trasformazione esempi pregiati di architettura industriale, degni di maggiore attenzione, essendo stata la destinazione produttiva di fatto bandita dalle aree industriali dismesse. Quanto è stato faticosamente salvato è il frutto di iniziative benemerite, intraprese a Piano approvato, non sempre però coronate da successo (come dimostra la vicenda delle Officine Grandi Motori di Corso Novara), che hanno teso a sottrarre al piccone demolitore architetture prestigiose.”⁵

Nonostante le premesse culturali e politiche di ampio respiro, orientate alla tutela della “struttura storica della città”, le trasformazioni attuate in molti ambiti hanno disatteso le aspettative. La conservazione, la valorizzazione e la fruizione della *memoria storica*, che sembravano essere un tema centrale nel nuovo disegno della città, nella maggior parte dei casi analizzati non sono stati gli obiettivi principali da perseguire. La diffusa filosofia della *tabula rasa* che Gregotti e Cagnardi applicarono alla Zone Urbane di Trasformazione tendeva a mostrare *come il valore aggiunto alla trasformazione risiedesse nel “nuovo”, mentre il “vecchio” poteva essere praticamente cancellato.*⁶

Solo in taluni sporadici casi e per il successivo intervento della Soprintendenza, che di concerto con la Città riconosce un *valore* da attribuire al patrimonio architettonico rappresentato dalle opere in cemento armato e acciaio che hanno caratterizzato la città industriale del XIX secolo, le demolizioni vengono limitate e si tenta di fare in modo che non si abbatta nulla prima che si siano eseguite adeguate indagini storiche e sulla condizione manutentiva dei singoli edifici.

³ Raffaele Radicioni è architetto ed è stato assessore all'urbanistica del Comune di Torino durante la giunta Novelli.

⁴ Si richiama in particolare il lavoro svolto dal Politecnico di Torino, Dipartimento Casa – Città dal titolo “*Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*”, edito dalla Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino nel 1984, trattato nel capitolo 3.2 della presente tesi

⁵ RAFFAELE RADICIONI, *Come una politica legata alla rendita immobiliare ha condizionato l'urbanistica torinese. Dalla rivista quadrimestrale Nuvole, n. 32, luglio 2008*

⁶ C. SPINELLI, *Quale transizione per l'ex cittadella delle fabbriche? La vicenda di Spina 3 e un futuro ancora da costruire*, in AA.VV. *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*. Torino 2009, pag. 171

Un'altra considerazione importante da fare riguarda la pluralità di attori coinvolti nei processi di trasformazione della città. Come visto nei capitoli precedenti, il successo degli interventi stessi dipende in larga misura dai soggetti coinvolti e dalla loro capacità di arrivare a concertare, almeno a livello strategico, tattiche condivise, se non obiettivi a breve termine sui quali, inevitabilmente, il più delle volte è difficile trovare un accordo. Al centro di ogni possibile considerazione sul ruolo dei diversi attori coinvolti nei processi di trasformazione, con un'attenzione particolare al recupero e alla valorizzazione delle aree urbane dismesse, vi è la necessità di definire a monte azioni di concerto fra Amministrazioni Pubbliche e Soggetti Privati.

In tale direzione, negli anni Novanta, il rapporto tra pubblico e privato si è concentrato sul decollo degli interventi sul patrimonio industriale dismesso e ha vissuto una fervente stagione di grandi cambiamenti.

La funzione dell'operatore pubblico, ed in particolare delle amministrazioni comunali, è sempre stata centrale ma tradizionalmente "limitata" a registrare e monitorare le azioni che accadevano sul territorio attuate da i diversi soggetti privati.

Negli anni Novanta però, con l'introduzione di importanti innovazioni legislative, si aprono nuovi scenari che prevedono la possibilità di operazioni di concertazione tra amministrazione pubblica e soggetti privati; tra questi, il principale provvedimento legislativo introdotto è quello dei "programmi dei complessi" che dal 1992 avviano una nuova stagione di trasformazioni urbane.

Nell'arco di pochi anni il ruolo "tradizionale" dei soggetti pubblici venne modificato e al "*potere del piano*" che aveva caratterizzato la seconda metà del XX secolo si è aggiunta, per le amministrazioni, la possibilità della *partecipazione diretta* nella realizzazione di opere e di interventi urbani, mediante diverse forme di cooperazione con soggetti privati. In questo modo per le amministrazioni si apriva una nuova possibilità, quella di incidere non più esclusivamente sulle strategie e sulle regole che governavano la trasformazione, ma anche sulle risorse finanziarie con cui orientare i processi di trasformazione stessi sui propri territori.

A partire dagli anni Novanta, la partnership pubblico-privata e la concertazione tra operatori diventa quindi *l'elemento caratteristico e sempre più determinante per il successo di qualsiasi intervento di una certa consistenza.*⁷

Il significato innovativo forte introdotto dalla partnership risiede nella possibilità di promuovere processi consensuali fondati su accordi vantaggiosi tra soggetti pubblici e privati; accordi che superano gli aspetti più strumentali, come la partecipazione finanziaria o la possibilità di accelerare le varianti necessarie agli strumenti urbanistici per una condivisione di obiettivi allo scopo, comune e unanime, di attuare le trasformazioni.

Sebbene quindi le novità introdotte dai Programmi Complessi rappresentino un valore aggiunto e un utile strumento attuativo, esiste un *limite sottile* che li rende uno strumento non efficace al cento per cento, e talvolta difficile da governare.

Nel caso specifico della trasformazione delle aree industriali bisogna porre l'attenzione ad un elemento fondamentale che caratterizza tali ambiti: *la presenza di un patrimonio da tutelare, conservare e valorizzare.* Ecco allora che l'operatività introdotta dai Programmi Complessi e dalla concertazione pubblico-privata trova il primo ostacolo che si rivela difficile da superare: tutela e valorizzazione del patrimonio non coincidono e non si sposano con le logiche dell'investimento privato.

La massimizzazione dei profitti, che necessariamente guida gli investimenti immobiliari privati, non si lascia in alcun modo scalfire dalle *necessità della tutela* e spesso, quindi, gli esiti finali sono quelli più e più volte incontrati nelle nostre città: demolizione totale del patrimonio per far spazio a rendite fondiari necessarie a far tornare i conti dell'investitore e a massimizzare il profitto.

Emerge dunque in modo evidente la necessità di superare la tradizionale separazione tra pubblico e privato in favore di nuove forme di partnership che cerchino di temperare l'interesse pubblico, da una parte, e il rientro dell'investimento privato, dall'altra. In uno scenario tale la gestione dei progetti di riqualificazione urbana in partenariato pubblico-privato richiede quindi una duplice attenzione: da una parte occorre una conoscenza critica circa gli aspetti fondanti l'azione di recupero e la valorizzazione del

⁷ A. SPAZIANTE, *Introduzione*, in A. SPAZIANTE, A. CIOCCHETTI (a cura di), *La riconversione delle aree dismesse: la valutazione i risultati*. Franco Angeli, Milano, 2006

patrimonio e del territorio esistente; dall'altra occorrono competenze in grado di analizzare l'investimento e di valutare la sostenibilità economico-finanziaria dello stesso.

Per tornare al caso studio affrontato in questa ricerca, quello che sembra essere mancato è un progetto più organico e maggiormente esteso di conservazione del patrimonio industriale.

L'abbattimento progressivo delle fabbriche ha impedito di celebrare con la giusta coerenza il valore delle importanti storie che esse hanno rappresentato, siano esse storie del Lavoro, delle Ferrovie, dei Quartieri, e a "interrotto" la *continuità* della struttura storica della città, cancellando pagine e documenti materiali fondamentali e caratterizzanti l'identità stessa della città.

A margine della strada ferrata erano stati costruiti, dalla seconda metà dell'Ottocento fino al primo dopoguerra, buona parte dei grandi stabilimenti produttivi, dal Lingotto, alle Officine Grandi Riparazioni delle Strade Ferrate, alla Savigliano, per citarne solo alcuni. Le premesse di tutela che avrebbero dovuto guidare la trasformazione di tali aree sono state in gran parte non osservate, e per la stragrande maggioranza degli impianti, purtroppo spesso indipendentemente dal pregio storico e architettonico del manufatto, la scelta è stata l'abbattimento completo o la conservazione di qualche "brandello" di architettura che si è ritrovato a fare da "sfondo", il più possibile neutro, per i nuovi interventi, o che è rimasto come *muto reperto*.

La conservazione e la valorizzazione dei numerosi edifici "*segnalati*" come documenti materiali di una entusiasmante stagione architettonica che identifica il nostro Paese, e nel caso specifico la città di Torino, era un tassello importante per evitare quel processo di cancellazione della memoria che apre la strada ad una società senza coscienza di sé e rende orfane le generazioni future.

BIBLIOGRAFIA - TESTI:

- Benevolo L., *Storia dell'Architettura Moderna* - Edizioni Laterza, Bari, 1960
- Testa V., *Disciplina Urbanistica*, Giuffrè, Milano 1964
- Forte F., *La strategia delle riforme*, Etas Kompss, Milano 1968
- Benevolo L., *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari 1968
- Carabba M., *L'Intervento pubblico per la sistemazione del Territorio*, Giuffrè, Milano 1970
- Secchi B., *Un progetto per l'urbanistica*, Marsilio, Torino 1980
- Velo D., *La strategia Fiat nel settore siderurgico 1917/1982*, Eco, Torino 1982
- Comoli Mandracci V., *Torino*, Laterza, Roma, 1983
- AA.VV. *20 progetti per il Lingotto*, Electa, Milano 1984
- Politecnico di Torino. Dipartimento Casa Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Vol. 1-2, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984
- Fusco Girard L., *Risorse architettoniche e culturali. Valutazioni e strategie di conservazione*, Franco Angeli, Milano, 1986
- Marianeschi E., Cipolla G., Papuli G., Teofoli S., Bonifazi R., Nenz A., *La grande industria a Terni*, Cestres, Terni 1986
- Dente B.O., *Politiche pubbliche e pubblica amministrazione*, Maggioli, Rimini, 1989
- Torino Fotografia '89, *Biennale internazionale, sezione progetti speciali "il treno e la città"*, Fabbri Editori, Milano, 1989
- AA. VV., Garano S. (a cura di) *La riqualificazione delle periferie nella città europea. Politiche, strumenti, esperienze in Francia, in Inghilterra e nella Repubblica Federale Tedesca*, Edizioni Kappa, Roma, 1990
- R. NELVA, B. SIGNORELLI, *Avvento ed evoluzione del calcestruzzo armato in Italia. Il sistema Hennebique*, Associazione Italiana Tecnico Economica Del Cemento, Milano 1990
- Bovini G., Covino R., Giorgini M., *Archeologia industriale e territorio a Terni*, Perugia 1991
- Mazza L., Olmo C., (a cura di), *Architettura e urbanistica a Torino 1945/1990*, Allemandi, Torino 1991
- Torino Circoscrizione 5 centro di documentazione storica, *Lucento: immagini lunghe una storia: fotografie di una borgata torinese dal 1900 al 1960*, Angelo Manzoni, Torino, 1992
- Biamino B., *L'architettura del moderno a Torino*, Edizioni Lindau, Torino, 1993
- Biamino B., *Torino, ritratto in piedi: nascita di una città*, Edizioni Lindau, Torino 1994
- Olmo C., *Gabetti e Isola Architetture*, Allemandi, Torino, 1994
- Biamino B., *La città segreta: archeologia industriale a Torino*, Edizioni del Capricorno, Torino, 1995
- Bolocan M.G., *Urbanistica e analisi delle politiche: riflessioni attorno a quattro casi studio*, Franco Angeli, Milano, 1996
- Dansero E. (a cura di), *Working Papers. Le aree urbane dismesse: un problema, una risorsa*, n.7, Torino, Politecnico, 1996
- Montanari G., *La storia per il progetto. Dibattito critico e metodologia della ricerca*, Celid, Torino, 1996

- Gabinio M., Gabino M., *Dal paesaggio alla forma, fotografie 1890.1938*, Allemandi, Torino, 1996
- Stentella D., *Dalla Ferriera Pontificia alla Zecca di Terni, alla Siri*, Harmony 1996
- Brunetta G., *Giochi negoziali nelle politiche urbane*, Alinea, Firenze, 1997
- AA.VV., (a cura di) Taroni S. e Zanda A., *Cattedrali del lavoro Archeologia industriale a Torino*, Umberto Allemandi & C, Torino, 1998
- Associazione Torino Internazionale, *Verso il Piano. Informazioni di base e primi indirizzi strategici*, Torino 1998
- Dansero E., Giaimo C., Spaziante A. (a cura di), *Working Papers. Sguardi sui vuoti: recenti ricerche del Dipartimento Interateneo Territorio sulle aree industriali dismesse*, n.12, Torino: Politecnico e Università di Torino, Dipartimento Interateneo Territorio, 1998
- AA.VV. (a cura di) Associazione Torino città capitale europea!, *100 luoghi dell'industria a Torino e in Piemonte*, Associazione Torino Città Capitale Europea, Torino, 1999
- Associazione Torino Internazionale, *Il Piano strategico della città*, Torino 2000
- Dansero E., Giaimo C., Spaziante A. (a cura di), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea editrice, Firenze, 2000
- Comoli Mandracci, Vera, *Progettare la città: l'urbanistica di Torino tra storia e scelte alternative*, Torino: Archivio storico della Città di Torino, 2001
- Castronovo V., Biamino B., *Torino. Un'antica sapienza di lavoro*, Edizioni del Capricorno, Torino, 2001
- Bovini G., Corvino R., *Le industrie di Terni - Schede su aziende, infrastrutture e servizi*, Giada, Città di Castello 2002
- Dansero E., Governa F., Emanuel C. (a cura di) *I patrimoni industriali. Una geografia per lo sviluppo locale*. Franco Angeli, Milano, 2003
- AA.VV., *URBAN Regeneration*, Alinea, Città di Castello, 2004
- Caudio G., Piccinato G. (a cura di) *Territori d' Europa: l'ampliamento dell'UE: prospettive e limiti per le politiche della città, del territorio e dello sviluppo locale*, Alinea, Firenze, 2004
- Fusco Girard L., Nijkamp P., *Energia, bellezza, partecipazione. La sfida della sostenibilità*, Franco Angeli, Milano, 2004
- Mazza L., *Piano, Progetti, Strategie*, Franco Angeli, Milano, 2004
- Mazzotta D., *Conservazione e valorizzazione del patrimonio Industriale. Rassegna Bibliografica*, Napoli, Athena, 2004
- Rosso E., *Torino. Il Piano strategico come strumento di governance urbana e promozione territoriale. Pratiche strategiche di pianificazione. Riflessioni a partire da nuovi spazi urbani in costruzione*, Franco Angeli, Milano 2004
- Stanghellini S. (a cura di), *La selezione dei progetti e il controllo dei costi nella riqualificazione urbana*, Alinea, Firenze, 2004
- AA.VV., (a cura di) *Città di Torino, Torino MOI da Mercati generali a Villaggio Olimpico*, Officina Città Torino/Racconti Multimediali, Torino, 2005
- Bianchetti C., (a cura di), *Torino il Villaggio Olimpico*, Officina Edizioni, Roma 2005
- Bondonio A., Callegari G., Franco C., Gibello L. (a cura di), *Stop & Go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia*, Alinea Editrice, Firenze, 2005
- Associazione Torino Internazionale, *Il secondo Piano Strategico della città*, Torino 2006

- AA.VV., (a cura di), *Passerella Olimpica Torino Lingotto 2006*, Stamperia Artistica Nazionale, Torino 2006
- Bianchetti C., *Metabolizzare le Olimpiadi*, Roma, Officina, 2006
- Cuturi Candida, *Strategie integrate di riqualificazione urbana e sviluppo locale nel Regno Unito e nella Repubblica d'Irlanda. Politiche, strumenti, prospettive di valutazione*. Università degli Studi di Napoli "Federico II", 2006
- Lupi I., *Look of the city. Torino, Olimpiadi invernali 2006*, Corraini, Torino, 2006
- De Lucia V., *Se questa è una città, La condizione urbana nell'Italia contemporanea*, Donzelli, Roma, 2006
- Derossi A., Durbiano G., *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi, Torino, 2006
- Spaziante A., Ciocchetti A. (a cura di), *La riconversione delle aree dismesse: la valutazione i risultati*. Franco Angeli, Milano, 2006
- Mario Botta, *La Chiesa del Santo Volto a Torino*, Skira, Milano, 2007
- Dalla Longa R. (a cura di) *The Urban Complex Intervention in the Large Cities of the Central Europe*, UE, 2007,
- Mondini G., Devoti C., Farruggia A., *Beni culturali, città, territorio: indagini per un patrimonio da valorizzare: 15 anni di attività della Scuola di specializzazione. In memoria di Vera Comoli*, Celid, Torino, 2007
- Roggero C., Dellapiana E., Montanari G. (a cura di), *Il patrimonio architettonico e ambientale: scritti per Micaela Viglino*, Celid, Torino 2007
- AA.VV., *La nuova Torino. Com'era, Com'è. Le trasformazioni della città nell'ultimo mezzo secolo*, Umberto Allemandi, Torino 2008
- Ientile R. (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, Ex Fabrica Franco Angeli, Milano, 2008
- Ronchetta C., Triscioglio M., (a cura di), *Progettare per il patrimonio industriale*. Celid, Torino, 2008
- Curto R., Brondino G., Coscia C., Fregonara E., Grella S., *Dinamiche di mercato e gentrification in Torino*, in Diappo L., *Rigenerazione urbana e ricambio sociale. Gentrification in atto nei quartieri storici italiani*, Milano, Franco Angeli, 2009
- Fondazione Vera Nocentini (a cura di), *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Edizioni Angelo Manzoni, Torino, 2009
- Greco N., *La città e i suoi mari: il waterfront tra sostenibilità e governance*, Franco Angeli, Milano, 2009
- Montanari G., Bruno A. Jr, *Architettura e città nel novecento*, Carocci, Roma, 2009
- Radicioni R., Lucco Borierà P.G., *Torino invisibile*, Alinea, Firenze, 2009
- Dalla Longa R. (a cura di), *Urban Models and Public-Private-Partnership*, Springer, 2010
- Docci M., *Oltre l'abbandono: il patrimonio industriale fra conoscenza e progetto*. In: R. M. Strollo (a cura di). *Disegno e restauro: conoscenza analisi intervento per il patrimonio architettonico e artistico*. Aracne, Roma, 2010
- Alberto Papuzzi (a cura di), *La Borsa valori di Torino: il progetto, la sua storia*, Allemandi, Torino, 2001
- Dente B.O, *Le decisioni di policy*, Il Mulino, Bologna, 2011

- Brusoni M., Vecchi V., *L'internazionalizzazione delle PMI. Temi di formazione manageriale*, Egea, Milano, 2012
- Maspoli R., Spaziante A., *Fabbriche, borghi e memorie: processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Alinea, Firenze, 2012
- Sposito C., *Sul recupero delle aree industriali dismesse. Tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Maggioli Editore (collana Politecnica), Santarcangelo di Romagna (RN), 2012
- Centro Online storia e cultura dell'industria, ISMEL – istituto per la memoria e la cultura del lavoro dell'impresa e dei diritti sociali, *Proposte didattiche per le scuole, Torino e le fabbriche*, Percorsi multimediali sulla storia industriale della città, anno scolastico 2012-2013, Torino, 2012
- AA.VV., (a cura di) Moccia F.D., *La città sobria*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, 2013
- De Majo S., Vitale A., *Alle radici di Città della Scienza: la fabbrica chimica di Bagnoli: 1854-1990*, Marsilio, Venezia, 2014
- Balducci A., Gaeta L., *L'urbanistica italiana nel mondo. Contributi e debiti culturali*, Donzelli Editore, Roma, 2015

RIVISTE, PERIODICI, ATTI E QUOTIDIANI:

- Secchi B., Boeri S., Brandolini S., Bianchetti C., Gabellini P. (a cura di), *Un problema urbano: l'occasione dei vuoti*, in Casabella, n.503, Milano, Electa, 1984
- Bianchetti D., *Aree industriali dismesse: primi percorsi di ricerca*, *Urbanistica*, n.81, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, novembre 1985
- Corsico F., Falco L., *Torino: il Lingotto*, in *Urbanistica*, n. 78, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, febbraio 1985
- Crotti S., *Mutazioni morfologiche negli spazi postindustriali*, in *Urbanistica*, n. 80, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, agosto 1985
- Regonini G., *Le politiche sociali in Italia: metodi di analisi*, in *Rivista italiana di scienza politica*, XV, n.3, 1985
- Zardini M., *Venti idee per il Lingotto*, in *Casabella*, n.564, Milano, Electa, 1990
- Oliva F., *Milano, Torino e Genova. Aree industriali dismesse e Piano*, in *Urbanistica*, n. 93, Milano, Franco Angeli Editore Riviste, novembre 1988
- Orengo N., *La fabbrica del miracolo verde. Così fra vecchi opifici, nasce a Torino il primo parco tecnologico ambientale*, in *La Stampa*, 20 agosto 1997
- Dezzi Bardeschi M., *Dall'archeologia al patrimonio industriale: un passaggio obbligato*; editoriale, in 'ANANKE, Anno VI, n. 24, ed. Alinea, Firenze, dicembre 1998
- Governa F., *Il milieu come insieme di beni culturali e ambientali*, in *Riv. Soc.Geo*, n°105 pp.85-93, 1998
- De Nittis M. T., Quadraccia S., Tanzella E. (a cura di), *La chimica in archivio - Catalogo della biblioteca ex SIRI*, Terni 2000
- Ferrandi G., *Michelin: un futuro per la memoria*, in "Altre Storie, Rivista periodica a cura del museo storico in Trento", n.10, novembre 2002

- L'Eau Vive, Comitato Giorgio Rota. *Le radici del nuovo futuro. Quinto rapporto annuale su Torino*. Guerini, Torino, 2004
- L'Eau Vive, Comitato Giorgio Rota. *L'immagine del cambiamento. Sesto rapporto annuale su Torino*. Guerini, Torino, 2005
- Peano A., Torino ieri, oggi, domani: una visione di sintesi; in *Macramè 1*, 2007
- Giardino A., *Esempi di riuso di manufatti industriali ed ipotesi gestionali*, Comune di Napoli, Assessorato all'urbanistica, Dipartimento pianificazione urbanistica, Unità di progetto interdipartimentale "*Programma innovativo in ambito urbano*", Napoli, 2008.
- Di Bartolomeo L., *Quartiere eco-sostenibile a Stoccolma, Svezia*, in *Industria delle costruzioni*, vol. 41, n. 393, EdilStampa. S.r.l., Roma, 2007
- Petrangeli M., *Architettura e Industria*, in "A&A Architettura e Ambiente", N. 14, 2007
- Voci M.C., *Torino, due torri per la Spina 1*, in *Progetti e Concorsi di edilizia e territorio*, 27 aprile 2009
- Berrini M., *La casa che corre nel verde*, in "QualEnergia" n. 4, 2010
- Maglica I., Herzog & De Meuron. *Caixa Forum a Madrid, Spagna*, in "Costruire in Laterizio", 134, XXII, marzo-aprile 2010
- Brusoni M., Vecchi V., *Il PPP per i progetti di riqualificazione urbana e sviluppo locale*, in *Il sole* 24 ore, 2012
- M. CREMASCHI (a cura di) *Una finestra su: Hafencity*, in *Urbanistica Informazioni*, n. 256, anno XXXI, INU Edizioni, Luglio-Agosto 2014

SITOGRAFIA

- www.agostinomagnaghi.it
- www.archdaily.com
- www.archimagazine.com
- www.arup.com
- www.a5studio.it
- www.barrieracentro.it
- www.bldg92.org
- www.botta.ch
- www.brooklynnavyyard.org
- www.buffi-associates.com
- www.camerana.com
- www.cliostraat.com
- www.comune.torino.it
- www.cittasostenibili.it
- www.envipark.it
- www.forumpa.it
- www.hafencity.com
- www.kilduffs.com
- www.isolarchitetti.it
- www.larepubblica.it
- www.lastampa.it
- www.latzundpartner.de
- www.libertyellisfoundation.org

- www.marcodezzibardeschi.com
- www.malmohogskola.wordpress.com
- www.marketingimmobiliare.net
- www.museotorino.it
- www.nycgovparks.org
- www.oict.polito.it
- www.piccoarchitetti.it
- www.revivalcorporatestone.co.uk
- www.rpbw.com
- www.shfa.nsw.gov.au
- www.skyscrapercity.com
- www.siusa.archivi.beniculturali.it
- www.studioamirante.it
- www.studioas.eu
- www.studiogranma.it
- www.studiopessionassociato.it
- www.studioquaranta.it
- www.torino-internazionale.org
- www.treccani.it
- www.urbancenter.to.it
- www.urbanisticainformazioni.it
- www.wikipedia.it