

Ripensare spazi e luoghi del passato industriale. Una lettura tra identità e resilienza: il caso delle OGR a Torino

*Original*

Ripensare spazi e luoghi del passato industriale. Una lettura tra identità e resilienza: il caso delle OGR a Torino / Crivello, Silvia; Pede, Elena. - In: ATTI E RASSEGNA TECNICA. - ISSN 0004-7287. - ELETTRONICO. - LXXIII:2(2019), pp. 125-130.

*Availability:*

This version is available at: 11583/2807792 since: 2020-03-31T17:50:51Z

*Publisher:*

società degli ingegneri e degli architetti in Torino

*Published*

DOI:

*Terms of use:*

openAccess

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

*Publisher copyright*

(Article begins on next page)

RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867  
**A&RT**



# ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETA DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Anno 152

**LXXIII-2**

SETTEMBRE 2019

NUOVA SERIE



# ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO  
RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867

NUOVA SERIE - ANNO LXXIII - Numero 2 - SETTEMBRE 2019

*Direttore*  
*Caporedattore*  
*Comitato scientifico*

Andrea Longhi  
Davide Rolfo  
Luca Caneparo, Pietro Cazzato, Fulvio Corno, Alessandro De Magistris, Guglielmo Demichelis,  
Davide Ferrero, Francesca B. Filippi, Marco Filippi, Roberto Fraternali, Stéphane Garnero,  
Claudio Germak, Diego Giachello, Andrea Longhi, Alessandro Martini, Edoardo Montenegro,  
Frida Occelli, Paolo Picco, Andrea Rolando, Davide Rolfo, Valerio Rosa, Cristiana Rossignolo,  
Giovanna Segre, Paolo Mauro Sudano, Mauro Volpiano



*Segreteria del Comitato Scientifico*  
*Impaginazione e grafica*

Elena Greco  
Luisa Montobbio

**Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino**  
**corso Massimo d'Azeglio 42, 10123 Torino - 011 6508511 - [siat.torino.it](http://siat.torino.it)**

«Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino» è riconosciuta come Rivista scientifica dall'ANVUR - Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario e della Ricerca per l'Area 08 - Ingegneria Civile e Architettura (aggiornamento 12 marzo 2019).

«A&RT» è online all'indirizzo: [art.siat.torino.it](http://art.siat.torino.it).

Le annate di «A&RT» dal 1868 al 1969 sono consultabili al seguente link: [digit.biblio.polito.it/atti.html](http://digit.biblio.polito.it/atti.html).

Gli articoli della Rivista dal 1947 sono indicizzati su [www.cnba.it/spogli](http://www.cnba.it/spogli).

Digitalizzazione curata dal Sistema Bibliotecario del Politecnico di Torino.

ISSN 0004-7287



Distribuito con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale  
Licensed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

In copertina: fotografia di Lorenzo Attardo

Andrea Longhi	Editoriale. <i>Declaratio terminorum</i> <i>Editorial. Clarification of terms</i>	5
<b>RASSEGNA</b>		
Carlo Troisi	Attività di strutturazione del patrimonio aerofotografico della Regione Piemonte <i>Structuring activity of the aerial photography archives of the Piedmont Region</i>	9
Sandro Golzio, Oscar Caddia, Gianfranco Pirrello, Sara Mannoni, Marco Cavagnoli, Laura Annibaletto, Marzio Pipino, Luca Chiapale, Mattia De Agostino	Il recupero e la valorizzazione dell'archivio storico aerofotogrammetrico della Città di Torino dal 1936 ad oggi <i>The recovery and enhancement of the historical aerial photogrammetric archive of the City of Turin, since 1936</i>	14
Filippo De Pieri, Gaia Caramellino, Cristina Renzoni, Davide Rolfo	Torino e le storie dell'abitare: alcune piste di ricerca <i>Turin and its housing stories: some research paths</i>	20
Junior Perri	In piazza Respighi: la costruzione della città ordinaria, Torino 1945-1980 <i>In piazza Respighi: building the ordinary city, Turin 1945-1980</i>	27
Arianna Carapellucci	L'area ex Viberti a Torino (1918-2019). Trasformazioni e attori tra industrializzazione e urbanistica contrattata <i>The former Viberti area, Turin (1918-2019). Transformation and its protagonists, between industrialization and negotiated urban planning</i>	34
Marialuisa Marinetti	Case e denaro. Grandi e piccoli proprietari urbani nella Torino del Settecento. Indagine su una fonte seriale del 1743 <i>Houses and money. Small and large property owners in the eighteenth century in Turin. A research on a 1743 register</i>	41
Alice Pozzati	Spazi per l'industria: Pietro Fenoglio a Torino <i>Spaces for Industry: Pietro Fenoglio in Turin</i>	52
Cinzia Gavello	Una città nella città: Alberto Sartoris e il recupero dell'ex Lanificio Bona a Carignano <i>A city within a city: Alberto Sartoris and the recovery of the former Wool Mill Bona in Carignano</i>	61
Emma Salizzoni	Tracce di ieri per il progetto di paesaggio contemporaneo: lo sguardo dei geografi arabi sulla Sicilia tra alto e basso Medioevo <i>Fragments of the past for contemporary landscape design: The gaze of Arab geographers over Sicilian landscape between the Early and Late Middle Ages</i>	68
<b>ATTI   UNTITLED</b>		
Marco Santangelo	Untitled. Spazi ibridi della città contemporanea <i>Untitled. Hybrid Spaces in the Contemporary City</i>	79
Chiara Devoti	[Un]titled and labelled. Prove di definizione e riconoscimento di funzioni nella città storica: spazi ibridi nelle capitali d'Italia <i>[Un]titled and labelled. Some Possible Definitions and Functions Recognitions in the Historic City: Hybrid Spaces in Italia's Capitals</i>	85
Federica Angelucci	La platea di Monte Cavallo a Roma: da spazio indefinito a fulcro urbano <i>The area atop Monte Cavallo in Rome: from undefined open space to urban centrepiece</i>	93
Elena Gianasso	Spazi <i>untitled</i> nella cartografia di Torino nel primo Novecento. Segni sulla rete di comunicazione e di scambio <i>Untitled areas in Turin's cartography in the early twentieth century. Signs on the railway network</i>	100
Maria Chiara Giorda, Andrea Longhi	Religioni e spazi ibridi nella città contemporanea: profili di metodo e di storiografia <i>Religions and hybrid spaces in the contemporary city: method and historiography profiles</i>	108
Enrica Asselle, Giulia De Lucia	Luoghi di culto, spazi ibridi: la conoscenza del fenomeno per la gestione dei processi di trasformazione <i>Hybrid churches: knowledge of the phenomena for the governance of transformation processes</i>	117

Silvia Crivello, Elena Pedè	Ripensare spazi e luoghi del passato industriale. Una lettura tra identità e resilienza: il caso delle OGR a Torino <i>Reframing industrial places and buildings between identity and resilience: the case of OGR in Turin</i>	125
Marta Bottero, Caterina Caprioli, Mauro Berta	Un approccio multilivello per la valutazione di interventi di rigenerazione urbana: il caso dell'area di Basse di Stura a Torino <i>A multi-level approach for assessing urban regeneration programs: the case of the Basse di Stura area in Turin</i>	131
Nadia Caruso	Quando la rigenerazione genera spazi ibridi <i>When urban regeneration creates hybrid spaces</i>	138
Alessandro Delladio	Il ruolo dello spazio ibrido nelle città europee <i>The role of hybrid spaces in European cities</i>	143
Lorenzo Attardo	Torino ibrida – Un paesaggio urbano sospeso <i>Hybrid Turin – A Suspended Urban Landscape</i>	149
Erica Mangione	Le politiche per la città universitaria: esiti e trasformazioni a Torino <i>Which policies for the university city: outcomes and transformations in Turin</i>	161
Guglielmina Mutani, Valeria Todeschi	I modelli energetici degli edifici a scala urbana: uno strumento per la transizione energetica, la rigenerazione urbana e il riuso del patrimonio edilizio e degli spazi vuoti <i>Energy at urban scale modeling: a tool for energy transition, urban regeneration and the reuse of existing buildings and empty spaces</i>	168
Fabio Iapaolo	Città post-antropocentriche: visione artificiale e complessità urbana <i>Post-Anthropocentric Cities: Computer Vision and Urban Complexity</i>	177
<b>RECENSIONI   MOSTRE E CONVEGNI</b>		
Francesca Bragaglia, Lorenzo Attardo	Basilico Rilegge Piranesi	186
Marco Ferrari	L'arte dei giardini: una <i>koinè</i> senza confini	187
Erica Meneghin	Nuovi professionisti per la protezione del patrimonio culturale in tempi di crisi	190
<b>RECENSIONI   LIBRI</b>		
Paolo Buffo	Società, infrastrutture e paesaggi di un territorio di frontiera nell'età degli Stati	192

# Ripensare spazi e luoghi del passato industriale. Una lettura tra identità e resilienza: il caso delle OGR a Torino

## *Reframing industrial places and buildings between identity and resilience: the case of OGR in Turin*

**SILVIA CRIVELLO, ELENA PEDE**

### Abstract

Le Officine Grandi Riparazioni (OGR) di Torino hanno rappresentato per oltre un secolo uno tra i più importanti stabilimenti industriali della città. Dismessi nei primi anni novanta del secolo scorso, in teoria abbattuti secondo quanto indicato nel Piano Regolatore del 1995, tali spazi sono divenuti, di recente, un centro culturale cittadino. Scopo dell'articolo è analizzare se e come le trasformazioni delle OGR hanno contribuito al processo di cambiamento della città puntando, nello specifico, alla ricerca di una vocazione culturale rimasta in ombra nelle fasi precedenti della storia della città. La transizione di Torino da città dell'industria a città turistica e culturale ha cercato di prendere forma, infatti, proprio attraverso il ripensamento di spazi e luoghi simbolici della città. L'articolo, inoltre, si interroga sulla riqualificazione delle OGR e se questa possa esser letta come un elemento di resilienza della città nel riformulare il proprio ruolo, la propria identità, le proprie strategie.

*For over a century the Officine Grandi Riparazioni (OGR) used to be an important industrial site for the maintenance of the trains in Turin, Italy. The paper aims to analyse the multiple activities, meaning and practices that overlapped within and across OGR since the Fordist crisis in the 1970s to today. The area was abandoned in the early '90 and, subsequently, the debate on its transformation has been debated between the will to forget the past and the need to preserve its cultural heritage. The Turin's new urban development planning (1995) envisioned the demolition of the historic H shaped building but, thanks to an amendment the OGR were preserved and today it is a cultural centre. The paper discusses if OGR may be interpreted as a mirror of Turin's resilience strategies in dealing with its economic transition. The transition of Turin from industrial to a tourist and cultural city has shaped through the rethinking of symbolic spaces and places in the city.*

*Silvia Crivello, professore associato di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio, Politecnico di Torino, DIST.*

[silvia.crivello@polito.it](mailto:silvia.crivello@polito.it)

*Elena Pedè, architetto, ricercatore a tempo determinato in Tecnica e Pianificazione Urbanistica, Politecnico di Torino, DIST.*

[elena.pede@polito.it](mailto:elena.pede@polito.it)

### Introduzione

Il lavoro mira ad esplorare le complesse e ambigue relazioni che intercorrono tra il concetto di resilienza e i processi di sviluppo economico, sociale, territoriale di una città.

Rileggendo il processo di riconversione industriale secondo le sfide proposte dalla ricerca *Untitled*, l'analisi si sviluppa su due differenti livelli. Il primo è quello della città di Torino, ex città fabbrica, da decenni alla ricerca di una nuova "vocazione"; il secondo riguarda gli edifici delle Officine Grandi Riparazioni (di seguito OGR) utilizzati per circa un secolo per la manutenzione di veicoli ferroviari, poi dismessi.



Dal punto di vista metodologico, il lavoro si basa sulla combinazione di varie fonti tra cui analisi della letteratura (inclusa letteratura grigia come rapporti di ricerca, siti internet, video); osservazione partecipata di alcuni eventi (incontri, manifestazioni) legati al processo di riqualificazione della struttura; analisi del processo urbanistico di trasformazione e degli attori coinvolti dal 1995 a oggi<sup>1</sup>.

L'articolo risulta così strutturato: il primo paragrafo, di natura teorica, definisce che cosa si intende per resilienza e quale può essere la sua "applicazione" in ambito urbano; i paragrafi 2 e 3 sono dedicati rispettivamente alla descrizione di quello che è stato il rapporto città e industria a partire dagli ultimi decenni del secolo scorso e al ruolo che le OGR hanno avuto nel passato. Il paragrafo 4 si interroga su quali siano le funzioni che rivestono attualmente le Officine a seguito di una loro riqualificazione in un'ottica post-fordista. Nelle note conclusive ci si interroga se sia opportuno parlare di "Torino città resiliente" in quanto capace di riformularsi in un'ottica differente da quella strettamente legata alla produzione industriale e se, più nello specifico, le OGR possano essere intese come una delle "leve" di tale riformulazione.

### 1. Note teoriche sulla resilienza urbana

Il concetto di resilienza nasce negli anni settanta del secolo scorso in campo ecologico e sta ad indicare la capacità dei sistemi socio-ambientali di adattarsi a turbamenti derivanti dall'impatto di fattori esogeni o endogeni ritrovando un equilibrio accettabile e, in qualche misura, traendo un vantaggio dall'apprendimento generato dal processo di crisi attraversato<sup>2</sup>.

L'applicazione del concetto di resilienza agli studi urbani è decisamente più recente. In particolare è durante gli anni 2000 che l'idea di resilienza comincia ad essere utilizzata per descrivere la capacità delle città di far fronte a diversi tipi di stress, tra cui, per esempio, catastrofi naturali, crisi economiche, cambiamenti climatici, attacchi terroristici<sup>3</sup>.

La città può, infatti, essere concepita come un sistema socio-ecologico che segue traiettorie evolutive determinate dalla reciproca influenza di una molteplicità di variabili (sociali, economiche, politiche, ambientali). Tali traiettorie possono incontrare momenti di acuta crisi nei quali la città si trova in difficoltà: la reazione ad essi evidenzia le doti di resilienza del sistema in tutte le sue componenti e il successivo adattamento – o mancato adattamento – incide in modo decisivo sull'evoluzione futura della città stessa<sup>4</sup>.

Da un punto di vista teorico, il concetto di resilienza è ampiamente associato all'idea di "elasticità", ovvero la capacità di assorbire e accogliere le perturbazioni senza una trasformazione strutturale del sistema<sup>5</sup>, e alla nozione di "adattabilità", dal momento che gli shock possono spingere un sistema ad assumere forme e modalità differenti di funzionamento<sup>6</sup>. In questo senso, la resilienza urbana deve essere intesa come un concetto evolutivo in quanto si riferisce alla capacità di

un "sistema" di adattarsi ai cambiamenti raggiungendo nuovi stadi di equilibrio<sup>7</sup>.

La resilienza, però, non deve essere necessariamente vista come solo attributo positivo, in grado di produrre risultati necessariamente desiderabili; è opportuno riflettere su come il concetto presenti, in realtà, anche criticità e lati oscuri tra i quali, per esempio, come evidenziato da MacKinnon e Derickson<sup>8</sup>, il tentativo di "resistere" o di "far fronte" al cambiamento evitandolo o mantenendo aspetti eccessivamente conservativi.

La nozione di resilienza viene qui utilizzata per valutare, in primo luogo, come una città come Torino sia riuscita (o no) a fronteggiare una serie di crisi cercando di differenziare la sua base economica e di puntare su una specializzazione differente rispetto al passato; in secondo luogo, si intende anche riflettere su come un edificio, per l'appunto quello delle OGR, possa essere interpretato come resiliente (sia di per sé stesso ma anche in quanto capace di attivare processi di resilienza più ampia, a scala urbana) perché in grado di cambiare ed adattarsi a condizioni e bisogni in evoluzione.

### 2. Torino e l'industria: la rottura di un rapporto di interdipendenza

Torino conta oggi una popolazione di quasi 900.000 abitanti nel comune e di quasi 2 milioni di persone nell'area metropolitana.

Conosciuta per tutto il secolo scorso come la *one company town* italiana per antonomasia, la storia moderna della città è infatti strettamente connessa alle vicende della casa automobilistica Fiat<sup>9</sup>, fondata nel 1889 da Giovanni Agnelli. La crescita dell'industria, e dell'indotto, ha saputo attirare, sin da dopo la prima guerra mondiale e nel corso dei decenni, una manovalanza di migliaia di migranti provenienti dall'est e dal sud d'Italia; questi ultimi hanno contribuito, oltre che ad ampliare la forza lavoro, anche a incentivare la crescita demografica della città.

Fra il 1960 e il 1970 la città contava 1,2 milioni di abitanti e oltre il 60% della popolazione adulta lavorava nella produzione industriale<sup>10</sup>. Nello stesso periodo più dell'80% dei lavoratori industriali era coinvolto nella produzione di veicoli: la Fiat era riuscita a imporre uno stretto controllo sui fornitori locali, incluso il controllo finanziario, contribuendo a creare una vera e propria relazione simbiotica tra la città e l'azienda<sup>11</sup>.

La crisi non solo torinese del fordismo portò durante gli anni settanta ad una riorganizzazione interna della Fiat e a una riformulazione delle relazioni industriali nel loro complesso. Molte fabbriche furono rilocalizzate nel Sud Italia, Europa orientale e America Latina; parallelamente si è interrotta la crescita demografica della città ed è aumentata l'occupazione nel settore dei servizi. Nel decennio successivo, anche a seguito dell'introduzione e diffusione delle tecnologie di automazione, il taglio dei lavoratori è proseguito (si parla di oltre 38000 licenziati nel solo biennio 1980-82 e

nella sola Fiat) e ha riguardato anche l'indotto, dove piccoli fornitori locali non più competitivi hanno cessato le attività o sono stati sottoposti a processi di fusione e di acquisizione. In quegli anni, politici locali, istituzioni e fondazioni (ad es. Fondazione Agnelli, Ires Piemonte, Compagnia San Paolo) hanno iniziato a immaginare percorsi di sviluppo alternativi per la città; visioni urbane come la Pianura meccatronica (ovvero lo sviluppo di una vasta regione con specializzazione economica nei settori industriali meccanici ed elettronici) e Torino Technocity (la visione di una Città industriale ICT per Torino) erano esempi di alternative che puntavano ad altre vocazioni, sempre manifatturiere<sup>12</sup>.

Tuttavia, la crisi industriale della fine degli anni novanta del secolo scorso ha spinto ancora di più gli attori politici ed economici locali a pensare e tentare soluzioni completamente nuove per la città. Si è iniziato a lavorare per attrarre imprese, incoraggiare l'imprenditorialità nei settori dei servizi più qualificati (come per esempio Ricerca e Sviluppo), a organizzare eventi culturali, a riqualificare il patrimonio architettonico e museale cittadino. Il passaggio a una "società della conoscenza" è diventato centrale per Torino Internazionale, il primo piano strategico della città, pubblicato nel 2000.

Un evento chiave nel plasmare la nuova immagine di Torino sono stati i XX Giochi Olimpici Invernali ospitati dalla città

nel 2006; sin dalla fine degli anni novanta del secolo scorso i politici torinesi hanno lanciato un'intensissima campagna di branding per puntare a cambiare la reputazione dell'ex città industriale in una vibrante e cosmopolita città creativa<sup>13</sup>. Ancora oggi l'idea che l'amministrazione attuale tenta di promuovere è quella di una città "culturale" ricca di stimoli, di occasioni, di eventi. Si stima che il settore culturale nel suo insieme, nel 2017, abbia generato a Torino l'8,6% del valore aggiunto e l'8,2% dell'occupazione<sup>14</sup>.

### 3. Il ruolo delle OGR in un oltre un secolo di storia

I profondi mutamenti economici e sociali degli anni '70 e '80 hanno avuto, come in tutte le città di impianto industriale, forti ripercussioni anche sullo sviluppo urbano torinese, lasciando grandi impianti industriali dismessi da ri-funzionalizzare o trasformare. Per questo motivo, sul finire degli anni '80 viene avviata l'elaborazione del nuovo Piano Regolatore cui vengono affidate le speranze di rilancio della città. Il piano, approvato nel 1995, ha tre obiettivi principali: accelerare la transizione verso un'economia dei servizi e della conoscenza, attuare la valorizzazione immobiliare delle aree in abbandono e disegnare un nuovo assetto urbano<sup>15</sup>. Cuore del piano è la trasformazione delle aree dismesse lungo il Passante Ferroviario, progetto preesistente che prevedeva l'interramento dei binari ferroviari che avevano separato



Figura 1. Corte principale delle OGR (foto Lorenzo Attardo).





Figura 2. Attività di ristorazione all'interno delle OGR (Foto Lorenzo Attardo).

in due la città per oltre un secolo. Quest'area, denominata Spina Centrale, si compone di quattro ambiti con diverse vocazioni: Spina 1 a sud con vocazione residenziale; Spina 2 destinata a servizi; e Spina 3 e Spina 4 deputate a residenze e aree verdi<sup>16</sup>. Oltre al tema delle nuove vocazioni, emerge la questione dell'eredità industriale che occupava ingenti aree in porzioni centrali della città, ma con pochi edifici di qualità<sup>17</sup>. La soluzione prevalente proposta dal Piano è la demolizione e sostituzione delle preesistenze, ma la complessità del quadro urbano porterà profonde modifiche al progetto iniziale<sup>18</sup>. A pesare saranno le possibilità di finanziamento che si presentano di volta in volta, i costi delle bonifiche e alcune tutele della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici. Il risultato è una trasformazione per parti priva di una visione di insieme, non ancora completa dopo oltre venti anni. Caso emblematico è l'edificio H delle Officine Grandi Riparazioni (OGR) nell'area di Spina 2. Le Officine nascono nel 1895 lungo l'asse ferroviario tra le stazioni di Porta Nuova e Porta Susa. Oltre a essere uno dei principali poli della manutenzione ferroviaria in Italia, sono state uno dei più grandi stabilimenti in città con 190.000 metri quadrati e 2000 dipendenti e uno dei più importanti esempi di architettura industriale dell'Ottocento torinese<sup>19</sup>. L'area si componeva di diversi edifici. L'edificio principale, che ancora oggi mantiene il nome OGR, ha pianta ad H

ed è il manufatto di maggiore valore architettonico noto come "la cattedrale" per la sua monumentalità. Oltre a questo, facevano parte del complesso la Torneria, le Fonderie e Fucine, il Montaggio veicoli, Verniciatori e Tappezzieri, gli uffici direzionali, la mensa e lo spogliatoio.

Nel dopoguerra, a causa degli avanzamenti tecnologici nel settore ferroviario, le OGR vissero fasi alterne, vennero fatte varie riqualificazioni e riadattamenti all'impianto fino alla chiusura definitiva nel 1992. Per quest'area il Piano Regolatore aveva previsto la totale demolizione degli edifici e la destinazione di parte delle aree al raddoppio del Politecnico e parte a verde e residenza. Ma già a inizio anni 2000 si riapre il dibattito sul valore del grande volume a H, una delle spazialità più interessanti del periodo industriale torinese, e nuove proposte si susseguono per la sua salvaguardia. In un primo momento si ipotizza di destinarlo all'ampliamento della Galleria civica d'Arte moderna, del Museo di Arte Contemporanea di Rivoli e dell'Urban Center, ma per questioni finanziarie il progetto non verrà realizzato. Inizia così una fase di usi temporanei per grandi mostre e concerti (nel 2008 *Torino011. Biografia di una città*, nel 2011 *Esperienza Italia 150°*, nel 2013 il *Traffic Free music Festival*). In contemporanea cresce l'interesse da parte della Fondazione bancaria CRT per il complesso. La Fondazione CRT tramite la società OGR-CRT acquista l'area nel 2013

avviando la riqualificazione e la trasformazione delle OGR in un hub culturale con spazi per mostre, concerti, per la ricerca scientifica e tecnologica e l'innovazione sociale.

#### 4. Le OGR nella Torino contemporanea

Le OGR vengono inaugurate a fine 2017, dopo tre anni di lavori. Nell'homepage del sito istituzionale si legge che esse rappresentano il «nuovo cuore pulsante della creatività, della cultura e dello spettacolo proiettato verso il mondo [...] da ex Officine per la riparazione dei treni a nuove Officine della cultura contemporanea, dell'innovazione e dell'accelerazione d'impresa a vocazione internazionale»<sup>20</sup>. Due anni sono certamente un periodo troppo breve per effettuare un bilancio dell'operazione che ha portato alla riqualificazione dell'ex struttura industriale; è comunque possibile osservare come i nuovi significati e le funzioni che l'edificio ha di recente assunto siano totalmente inediti rispetto a prima.

Dal punto di vista estetico la struttura conserva, grossomodo, le facciate di un tempo; internamente invece l'edificio è stato progettato in maniera accurata proprio a partire dal suo passato industriale ma quest'ultimo funge solo da sfondo a tutta una serie di attività legate al consumo e al loisir. L'«identità» fordista del manufatto traspare in svariate occasioni, grazie al mantenimento di alcuni elementi dal carattere fortemente simbolico: sono state conservate, dove possibile, le strutture portanti, la piattaforma girevole per lo smistamento dei treni e, nell'area verde antistante l'entrata, sono state posizionate due locomotive storiche del Museo Ferroviario. Tuttavia, oggi le OGR non rappresentano più un luogo simbolo della «città-fabbrica», quanto semmai uno spazio che ospita una serie di funzioni apertamente «post-industriali». All'interno si possono trovare una caffetteria, un ristorante, spazi dedicati a mostre, laboratori artistici, concerti, performance e spettacoli, oltre a spazi destinati alla ricerca scientifica.

Al pari della città che da anni è in cerca di una nuova definizione e che ha dimostrato notevoli livelli di resilienza nel perseguire nuove e svariate specializzazioni economiche viene da chiedersi se, e in quale misura, le nuove OGR possano essere intese come uno degli ingredienti di una tale riformulazione.

Per alcuni versi le Officine stanno dimostrando di essere edifici altamente resistenti e flessibili in quanto capaci di cambiare completamente le proprie funzioni e i ruoli all'interno della città dopo un secolo di vita: oggi utilizzate, affollate di gente ed economicamente attive, esse sono sopravvissute nel tempo e si sono adattate a esigenze urbane molto diverse. Per altri versi al di là dell'involucro, l'edificio pare aver perso qualunque legame con il passato, trasformandosi da luogo di produzione a spazio di consumo. Allo stesso tempo le nuove funzioni appaiono più la sommatoria di attività atte a occupare l'enorme spazio a disposizione che un progetto omogeneo e integrato di rivitalizzazione urbana. Il modello

proposto sembra riproporre la narrativa della città creativa dove allo sguardo malinconico per il passato si antepone un seducente immaginario culturale. Anche la sostenibilità finanziaria appare una scommessa che non a caso non ha trovato l'interesse degli investitori privati, ma ha richiesto l'intervento di una Fondazione bancaria (in un momento di forte austerità degli enti locali).

#### Conclusioni

L'articolo ha tratteggiato le fasi di trasformazione dello spazio delle OGR, a partire dall'apertura della fabbrica sul finire dell'Ottocento fino alla sua riformulazione attuale in un'ottica culturale. Quello che se ne dedotto è che l'esperienza delle OGR deve necessariamente essere letta in funzione di quella che è la storia recente della città: se la scena della vita culturale e notturna torinese costituiva un elemento marginale nelle narrazioni della città almeno fino ai primi anni novanta del secolo scorso, negli ultimi vent'anni la città si è progressivamente trasformata in un luogo di consumo e non di produzione (la metafora della città della cultura che supera quella della città-fabbrica in tal senso appare paradigmatica).

Le Officine sono state «assorbite» all'interno di questa logica, trasformandosi in una sorta di vetrina che testimonia la potenza del consumo ricreativo nell'imprimere identità nei luoghi e la dimensione commerciale ha rapidamente marcato l'identità del luogo.

Certamente solo con il passare del tempo verrà chiarito se tali spazi sono dotati di un tratto distintivo (le OGR come spazio riconosciuto della cultura e della vita notturna della città) o se invece faticheranno a rimanere o ad emergere come capaci di offrire qualcosa di nuovo e di differente, e di autosostenersi finanziariamente. Il rischio è che si incorra nell'ennesimo esempio di strategie di disneyficazione di uno spazio, capaci di trasformare intere parti della città in oggetti effimeri, gradevoli agli occhi ma estremamente fragili e con contenuti replicabili o facilmente sostituibili.

#### Note

<sup>1</sup> La ricostruzione del processo urbanistico e la mappatura degli attori è in parte esito della ricerca URBANISM, finanziata con il sostegno del Politecnico di Torino e della Compagnia di San Paolo nell'ambito dell'iniziativa «Metti in rete la tua idea di ricerca».

<sup>2</sup> Crawford Stanley Holling, *Resilience and stability of ecological systems*, in «Annual review of ecology and systematics», 4(1), 1973, pp. 1-23.

<sup>3</sup> James Evans, *Resilience, ecology and adaptation in the experimental city*, in «Transactions of the Institute of British Geographers», 36, 2011, pp. 223-237; Philip Cooke, Arne Eriksson, *Resilience, innovative 'white spaces' and cluster platforms as a response to globalisation shocks*, in Philip Cooke, Mario Davide Parrilli, José Luis Curbelo (Eds.), *Innovation, global change and territorial resilience*, Elgar, Cheltenham 2012, pp. 43-70; Muriel Cote, Andrea J Nightingale, *Resilience thinking meets social theory: Situating social*

*change in socio-ecological systems (SES) research*, in «Progress in Human Geography», 36, 2013, pp. 475-489.

<sup>4</sup> Lance H. Gunderson, *Ecological resilience in theory and application*, in «Annual Review of Ecology and Systematics», 31, 2000, pp. 425-439; Danny MacKinnon, Kate Driscoll Derickson, *From resilience to resourcefulness. A critique of resilience policy and activism*, in «Progress in Human Geography», 37, 2013, pp. 253-270; Peter Newman, Timothy Beatley, Heather Boyer, *Resilient cities. Responding to peak oil and climate change*, DC: Island Press, Washington 2009; Steven D. Stehr, *The political economy of urban disaster assistance*, in «Urban Affairs Review», 41, 2006, pp. 492-500; Keith G. Tidball, Marianne E. Kransy, *From risk to resilience: What role for community greening and civil ecology in cities?*, in Arjen E.J. Wals (Ed.), *Social learning. Towards a sustainable world*, Wageningen Academic, Wageningen 2007, pp. 149-164; Lawrence J. Vale, Thomas J. Campanella, *The resilient city. How modern cities recover from disaster*, Oxford University Press, Oxford 2005.

<sup>5</sup> James Simmie, Ron Martin, *The economic resilience of regions: Towards an evolutionary approach*, in «Cambridge Journal of Regions, Economy and Society», 3, 2010, pp.27-43.

<sup>6</sup> Luciana Lazzeretti, *The remarkable resilience of cities of art. The challenge of a new renaissance in Florence*, in Philip Cooke (Ed.), *Re-framing regional development: Evolution, innovation and transition*, Routledge, London 2013, pp.256-273.

<sup>7</sup> Andy Pike, Stuart Dawley, John Tomaney, *Resilience, adaptation and adaptability*, in «Cambridge Journal of Regions, Economy and Society», 3, 2010, pp. 59-70.

<sup>8</sup> Danny MacKinnon, Kate Driscoll Derickson, *From resilience to resourcefulness... cit.*, pp. 253-270.

<sup>9</sup> Pierre Gabert, *Turin ville industrielle*, PUF, Paris 1964.

<sup>10</sup> Oggi poco più del 20%, dati: ISTAT, 2018.

<sup>11</sup> Arnaldo Bagnasco, *Società fuori squadra. Come cambia l'organizzazione sociale*, il Mulino, Bologna 2003.

<sup>12</sup> Paolo Giaccaria, *La FIAT e Torino: Lavoro, relazioni industriali e immagini della città operaia*, in Marco Santangelo, Alberto Vanolo (a cura di), *Di capitale importanza. Immagini e trasformazioni urbane di Torino*, Carocci, Roma 2010, pp. 57-73.

<sup>13</sup> Alberto Vanolo, *The image of the creative city, eight years later: Turin, urban branding and the economic crisis taboo*, in «Cities», 46, 2015, pp. 1-7.

<sup>14</sup> Fonte: Unioncamere, 2017.

<sup>15</sup> Nadia Caruso, Elena Camilla Pede, Cristiana Rossignolo, *The Reinvention of Turin's Image: a new identity between Economic uncertainty and social issues*, in «DisP-The Planning Review», 55 (1), 2019, pp. 6-17.

<sup>16</sup> Antonio De Rossi, *La costruzione di Spina 2. Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», a. 141, n. LXII-1-2, marzo-aprile 2008, *Torino. Tredici anni di attuazione del PRG*, pp. 145-157.

<sup>17</sup> Egidio Dansero, Agata Spaziantè, *Scoprire i vuoti industriali: analisi e riflessioni a partire da censimenti e mappature di aree industriali dismesse a Torino*, in Emiliana Armando, Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Ferlaino (Eds.), *Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese*, Ires, Torino 2016, pp. 45-106.

<sup>18</sup> Antonio De Rossi, Giovanni Durbiano, *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi, Torino 2006.

<sup>19</sup> Stefano Musso, *Le Officine: la fabbrica per antonomasia del Borgo*, in «Museo Torino» Speciale OGR, 2011, pp. 11-15.

<sup>20</sup> [www. http://www.ogrtorino.it/project](http://www.ogrtorino.it/project), cons. settembre 2019.