

TRASPORTI

& cultura

45

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**PERIFERIE, LUOGHI
DELLE TRASFORMAZIONI**



Rivista quadrimestrale
maggio-agosto 2016
anno XVI, numero 45

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia
Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma
Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli
Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Iuav, Venezia
Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais
Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2016 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di settembre 2016

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI**5 PERIFERIE, LUOGHI DELLE
TRASFORMAZIONI**

di Laura Facchinelli

**7 LE PERIFERIE OGGI, DA AREE DI
DEGRADO A NUOVE CENTRALITÀ**

di Matteo Tabasso

**9 ESPANSIONE DELLE PERIFERIE
NEL DOPOGUERRA, ALLE RADICI
DELLA CRITICITÀ ATTUALE**

di Marina Dragotto

**17 TORINO, LA TRASFORMAZIONE
LUNGO LA FERROVIA**

di Matteo Tabasso e Michela Barosio

**25 INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO
SU FERRO, DA SEPARAZIONE
A INTEGRAZIONE: DUE CASI A
CONFRONTO**

di Enrica Papa, Gennaro Augiello e Gerardo
Carpentieri

**33 CRISI E RIGENERAZIONE URBANA:
IL CASO DELLA MANIFATTURE
TABACCHI**

di Dionisio Vianello

**41 NUOVE AZIONI DI RIGENERAZIONE
URBANA A TORINO**

di Valter Cavallaro e Giovanni Ferrero

**47 LA TAVOLA PITAGORICA. IL
QUARTIERE ZEN 2 DI PALERMO
TRA FUTURO E DESTINO**

di Zeila Tesoriere

**57 LYON CONFLUENCE: UNA
RIQUALIFICAZIONE SOSTENIBILE**

di Giulia Melis e Cristina Marietta

**63 CITTÀ COOPERATIVE: MODELLI
ECONOMICI DI AUTO-FINANZIA-
MENTO CIVICO**

di Mauro Baioni, Daniela Patti e Levente
Poliak

*cultura***71 NUOVE STAZIONI, PERIFERIE E
CITTÀ**

di Zeila Tesoriere

**79 PORTE DELLA CITTÀ: TRA
CENTRO E SISTEMA PERIFERICO**

di Michele Culatti ed Enzo Siviero

83 UNA BIENNALE PER LE PERIFERIE

di Laura Facchinelli

**89 MARGHERA: RICONVERSIONE,
PROGETTO, PAESAGGIO.
GIORNATA DI STUDIO SU UN'AREA
PERIFERICA IN ATTESA DI FUTURO**

di Laura Facchinelli

**93 LO SVILUPPO POSSIBILE DI
PORTOMARGHERA**

di Tommaso Santini

**99 BAGNOLI, DA 150 ANNI ALLA
RICERCA DI IDENTITÀ**

di Massimo Pica Ciamarra

**107 GENOVA, NUOVI PROGETTI PER
IL WATERFRONT**

di Oriana Giovinazzi

**115 LE PIÙ RECENTI TRASFORMA-
ZIONI URBANE IN BROWNFIELD
A LONDRA**

di Giammichele Melis

**121 INSPIRATION, A EUROPEAN
RESEARCH PROJECT ON LAND USE**

by Stephann Bartke, Uwe Ferber and Detlef
Grimski

Periferie, luoghi delle trasformazioni

di Laura Facchinelli

Nelle nostre belle città abbiamo edifici monumentali, chiese romaniche (o rinascimentali, o barocche) che si affacciano sulla piazza principale. Piazza dove è piacevole passare, sostare, guardarsi attorno assaporando la storia. Orgoglio, magari inconsapevole, ma in grado di costruire, giorno dopo giorno, l'identità di ciascuno. Poi, allontanandosi dalla piazza, si trovano edifici più semplici, rasserenanti per la sobrietà degli elementi decorativi, pensati come segni di affettuosa partecipazione alla vita urbana. Ma un po' più in là, verso i margini, si incontrano costruzioni anonime. Probabilmente realizzate nel dopoguerra. Squadrate nel calcestruzzo, respingenti, e comunque indifferenti al malessere, al senso di abbandono vissuto dagli abitanti.

Forse, questo, è un fastidio immotivato per quella discontinuità rispetto all'antico? Un rifiuto del linguaggio moderno? No, solo la constatazione che, a un certo punto, abbiamo perduto la capacità far evolvere la nostra storia dell'architettura e del paesaggio urbano verso forme e materiali nobili come quelle del passato e altrettanto durevoli nel tempo. Ecco perché, nelle nostre città, è più emozionante frequentare il centro storico (che non è esente, comunque, da inserimenti dissonanti, nei vuoti provocati dai bombardamenti, o in quelli creati con le ruspe per l'esigenza, spesso solo presunta, di "aggiornare").

Ed ecco perché quasi sempre, per chi arriva in automobile, il primo impatto con la città è abbastanza deludente. Perché, appena superate le grandi aree commerciali che ormai assediano i centri abitati - paesaggi del consumo forzato, padiglioni temporanei, forme eccessive, colori e luci sgargianti - iniziano gli edifici progettati in serie a fianco della strada di collegamento veloce. Griglie di strade e case-alloggio. Funzionali, forse, ma prive di orgoglio di appartenenza. Prive di bellezza.

Insomma, per conoscere il carattere originario, l'anima della città, si deve puntare al centro storico, che si è sedimentato anno dopo anno, per decenni, per secoli di vite vissute.

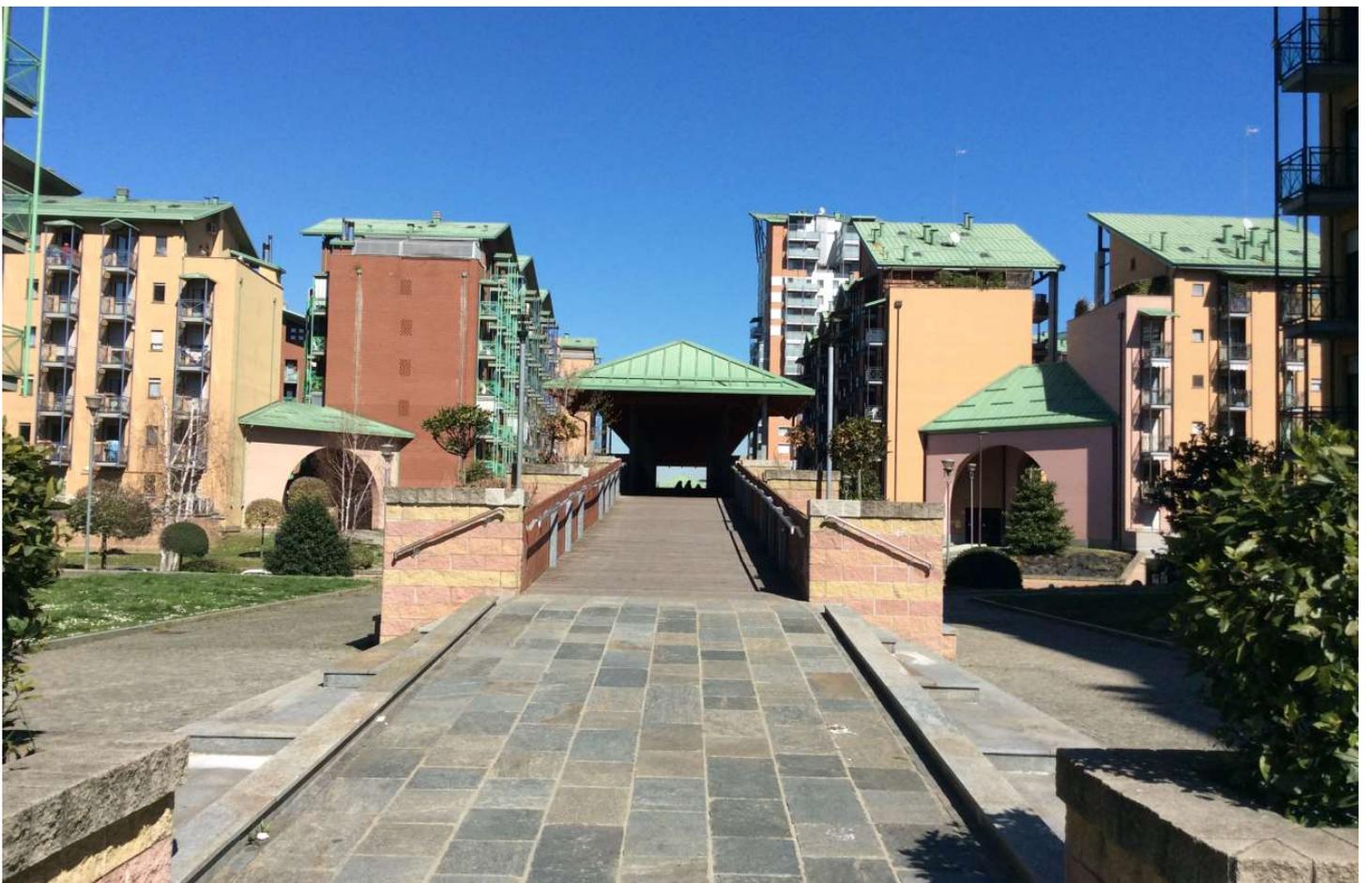
Di periferie, per lungo tempo, non si è parlato. Prima considerate un'estensione "popolare" del corpo urbano dotata comunque dell'essenziale, ben presto gradualmente abbandonate a se stesse, di recente sottoposte anche ai mutamenti generati dall'immigrazione, sono state dimenticate nella progettazione e nel parlare stesso di città.

Oggi di periferie si occupano architetti famosi, sostenendo che è giusto progettare pensando alla gente. Si finanziano interventi finalmente riparatori dell'incuria. Fioriscono corsi universitari, workshop, convegni. La Biennale di Venezia sceglie questo tema come filo conduttore della Mostra di Architettura. Insomma le periferie sono diventate un argomento alla moda. È un processo analogo a quello che ha riguardato, per decenni, le infrastrutture: considerate un male necessario, snobbate in campo accademico e progettuale, come una specie di elemento marginale, o al massimo interstiziale fra ben più nobili contesti.

Si rischia però di avere, oggi, da un lato le elaborazioni intellettuali, dall'altro le consuete procedure affannate dalla fretta di costruire e prone all'interesse dei soliti noti. Occorre leggere e confrontare per capire meglio. Occorre vigilare.

Una lunga premessa per dire che questo numero della rivista affronta il tema delle periferie. Non tanto per seguire la corrente, ma come scelta di campo. E proprio partendo dalle infrastrutture, che sono il nostro tema centrale da sempre. Strade e rotatorie, fasci di binari e stazioni generalmente tagliano, separano, creano condizioni di degrado, creano "periferie", appunto. Di qui l'esigenza di progetti intelligenti, lungimiranti, per capovolgere il negativo valorizzando le potenzialità. Nel nostro Paese è esemplare il caso di Torino, che ha saputo reinventare gli spazi, superare le fratture. Proprio di Torino è il curatore, che ha raccolto per noi una serie di casi interessanti.

Sono periferie ricche di potenzialità anche le aree produttive dismesse. Il problema è, anzitutto, avere un'idea vincente e poi riuscire a realizzarla. Nella sezione "Cultura" pubblichiamo alcuni contributi presentati nella giornata di studio "Marghera: riconversione, progetto, paesaggio", dedicata ai progetti (non ancora attuati, e nemmeno concepiti in forma definitiva) di recupero di un'area enorme situata alle spalle del centro storico di Venezia. È un caso esemplare di ritardo e incertezze. Alle porte della città considerata la più bella del mondo. Ma non per questo rispettata... Ma questa è un'altra storia.



Torino, la trasformazione lungo la ferrovia

di Matteo Tabasso e Michela Barosio

La città di Torino ha subito diverse trasformazioni nel corso degli anni, dovendosi più volte reinventare. Infatti, così come era già successo a seguito della perdita del ruolo di Capitale nella seconda metà dell'800, tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 del secolo scorso la città ha dovuto trasformarsi ancora una volta, a causa della profonda crisi dell'industria, che aveva rappresentato l'elemento trainante della città per quasi un secolo.

In quel momento, le due epoche che avevano caratterizzato la città negli ultimi due secoli, quella di Capitale d'Italia prima e di capitale dell'auto poi, risultavano bene evidenti nella struttura della città: a un centro storico aulico si contrapponeva un immediato intorno caratterizzato dalla linea ferroviaria e dalle numerose aree industriali sviluppatesi lungo la stessa.

La trasformazione in atto oggi a Torino affonda le proprie radici nel passato della città e deve il suo innesco all'approvazione del Piano Regolatore Generale avvenuta nel 1995.

Alla base del Piano vi era l'esigenza, da un lato, di innescare un profondo processo di trasformazione delle numerose aree industriali dismesse e, dall'altro, di potenziare l'infrastruttura ferroviaria con il raddoppio dei binari. Tali esigenze erano già emerse negli anni '80, ma i diversi temi erano stati gestiti separatamente senza sortire sostanziali effetti (Corsico, 2011).

Con il Piano del '95 la presenza della ferrovia, che necessitava di un potenziamento e la presenza di grandi vuoti urbani diventano gli elementi portanti di una imponente trasformazione urbana destinata a modificare profondamente la struttura della città.

L'esigenza di potenziare la linea ferroviaria per la realizzazione di una linea passante e quella di eliminare contestualmente la frattura provocata dalla trincea ferroviaria, avevano trovato una risposta nella proposta di interrimento dei binari per fare spazio, in superficie, a un nuovo viale che, sviluppandosi come asse di scorrimento in direzione nord-sud, avesse una funzione di collegamento tra le nuove aree in trasformazione insediate sugli oltre 2 milioni di metri quadrati di aree dismesse consentendo, contestualmente, una maggiore permeabilità tra i due bordi, est e ovest, storicamente separati dalla ferrovia.

Il nuovo viale proposto dal Piano Regolatore si veniva quindi a configurare come un asse delle trasformazioni urbane che si estende per oltre 6 chilometri, conosciuto con il nome di "Spina Centrale", oggi fase di avanzata realizzazione.

La duplice funzione, urbanistica e trasportistica, del progetto della Spina Centrale assume particolare rilevanza grazie alla previsione di realizzare, in

Turin: the transformation along the train tracks

by Matteo Tabasso and Michela Barosio

In the early 1990s the city of Turin faced a crisis that produced vast and widespread vacant industrial areas, congestion and a general state of urban blight. The Urban Masterplan approved in 1995 represented one of the instruments for a radical transformation of the city. Of the many minor transformations of abandoned industrial areas in different areas of the city, the most significant intervention was the "Central Backbone", an urban planning project regarding the urban corridor along the railway line that runs across the city, through huge brownfield areas that needed to be transformed. The project brings together several needs – the empowerment of the railroad, new mobility infrastructures, new urban facilities and mixed use buildings – thus becoming a new structuring element for the urban reorganization of the city. New neighbourhoods have developed along this backbone, and the result is positive especially in the more central area. Some elements however remain critical, such as the architectural quality of some buildings, the lack of a direct railway connection to the airport, and the delays caused by changes to the infrastructural design, the consequences of which were not assessed with the due diligence.

Nella pagina a fianco: in alto, la passerella del Lingotto, divenuta elemento simbolo dei Giochi Olimpici del 2006; in basso: l'interno dei nuovi quartieri della Spina 3.

corrispondenza di ciascun ambito di trasformazione, una stazione ferroviaria in modo da consentire l'uso della linea come servizio di trasporto a livello metropolitano. Le 6 stazioni della tratta urbana (da sud a nord: Lingotto, Zappata, Susa, Dora, Rebaudengo e Stura¹) saranno collegate con una frequenza assimilabile a quella di una linea di metropolitana grazie al passaggio lungo la medesima tratta di attraversamento della città, di diverse linee ferroviarie provenienti dalle diverse direttrici extra urbane, opportunamente cadenzate.

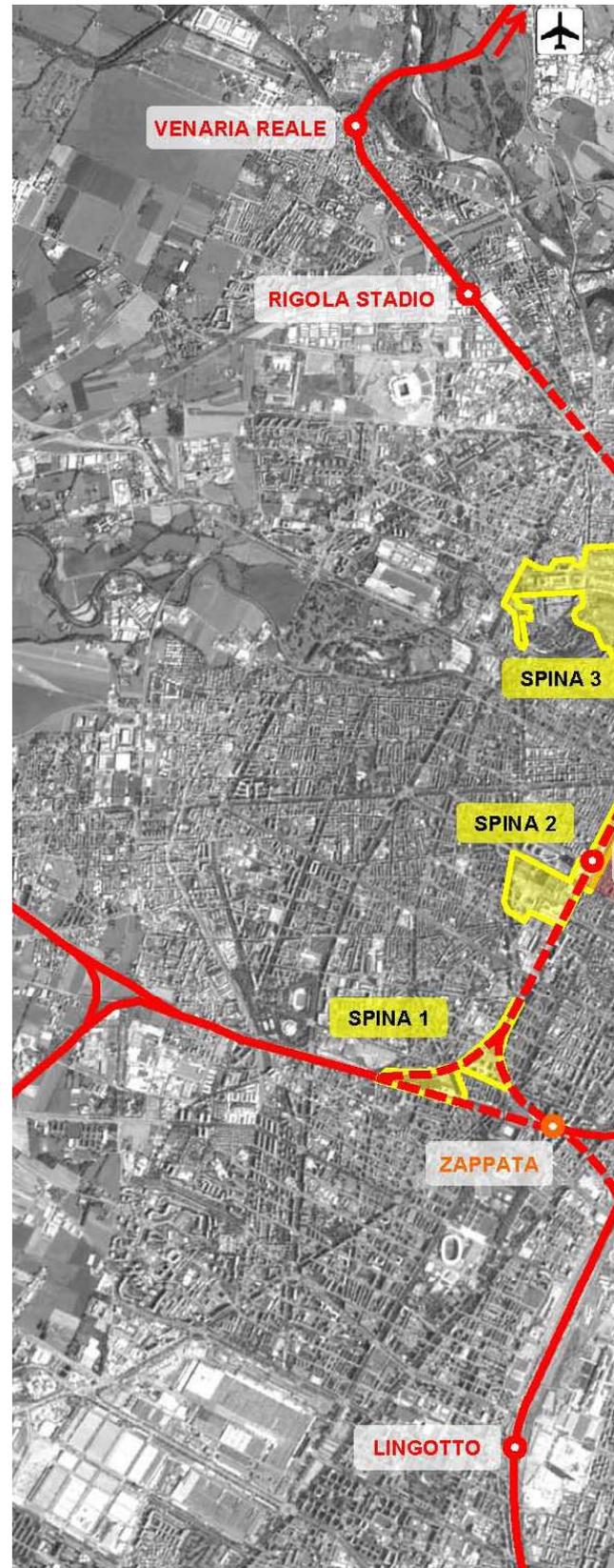
In corrispondenza di tali stazioni, ispirandosi al concetto di *Transit Oriented Development (TOD)*, il Piano prevedeva lo sviluppo, in sostituzione delle aree industriali, di nuove centralità urbane: quartieri caratterizzati da elevate densità edificatorie e da un mix di funzioni volto a garantirne una opportuna vitalità. In particolare, nell'attuale contesto di trasformazione culturale di Torino, sempre meno città industriale e sempre più città universitaria e polo di ricerca e innovazione, lungo l'asse della Spina si sta consolidando e rinforzando la presenza di centri di avanguardia, dando origine a quello che è stato recentemente denominato il "miglio dell'innovazione" e che include, da nord a sud, l'Environment Park, il polo SNOS, la nuova stazione Alta Velocità di Porta Susa, la torre della banca Intesa Sanpaolo, il Politecnico con i centri di ricerca ad esso collegati, l'incubatore di imprese I3P, l'Energy Center e gli uffici della General Motors. Contestualmente, alle spalle di questi grandi poli dell'innovazione e della ricerca, su aree che avevano ospitato grandi attività produttive si ricompono il tessuto urbano e si sviluppano nuovi quartieri con residenze, attività terziarie, parchi e altri servizi urbani sia pubblici sia privati.

I nuovi quartieri

I quattro ambiti in cui l'asse della Spina è articolato (Spina 1, 2, 3, 4) vengono concepiti, fin dall'inizio, con vocazioni diverse. Li accomuna la continuità del tracciato viario, ad oggi non ancora del tutto ultimato, che si struttura sopra il tracciato ferroviario oggi completamente interrato, e la presenza di gradi aree industriali dismesse da trasformare attraverso indici di edificabilità più che generosi.

La spina 1 è il tratto della Spina Centrale che si estende tra corso Rosselli e corso Peschiera. Qui l'attuazione del Piano regolatore tra il 1996 e il 2000 realizza la prima tranches del faraonico interramento dei binari della ferrovia, ricucendo due brani di città fino ad allora separati con la realizzazione di un grande boulevard urbano caratterizzato da totemici corpi illuminanti bianchi e da un ambizioso programma di opere d'arte urbana tra cui l'igloo di Mario Merz. Qui, all'inizio degli anni Duemila, su aree prevalentemente di proprietà della Materferro, vengono realizzate su progetto di Jean Nouvel nuove residenze inframmezzate da piazze minerali, piste ciclabili definite da fitti filari di carpini e pioppi cipressini e giardini tematici caratterizzati da vegetazione scalare, con alberi di diversa grandezza, che definiscono funzioni differenti. Le tipologie residenziali proposte sono innovative per il panorama torinese laddove osano terrazzi e logge in abbondanza. Anche se la quantità di nuove residenze realizzate è importante, non si

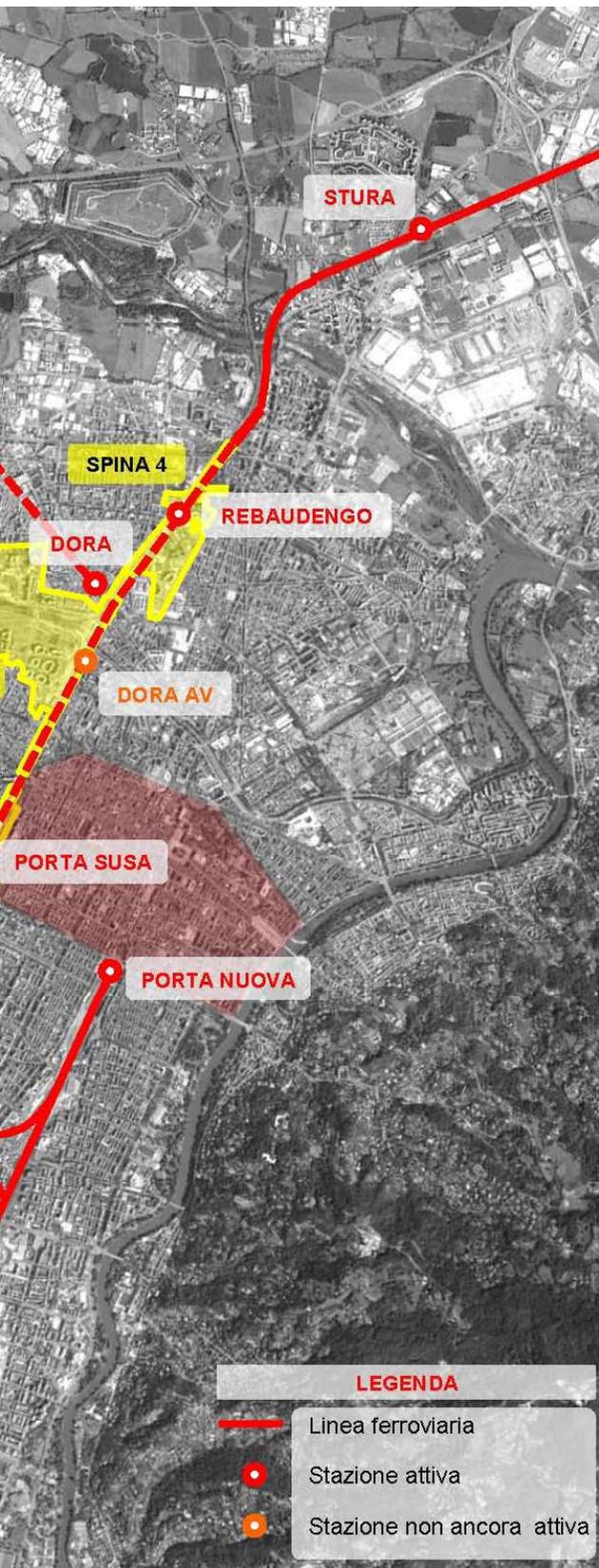
è trattato qui di creare un nuovo quartiere, quanto piuttosto di densificare e ricucire il margine, prima invalicabile, tra il quartiere Crocetta e il quartiere San Paolo. L'apporto di nuovi abitanti ha poi permesso di vivacizzare e intensificare i servizi commerciali di cui erano già abbondantemente dotati i quartieri limitrofi. La congiuntura economica favorevole, il mercato immobiliare ancora fiorente e la stabilità politica dei primi anni duemila, hanno



1 - Struttura della Città di Torino con la localizzazione degli ambiti della Spina Centrale e dell'infrastruttura ferroviaria.

1 Le fermate Zappata e Dora AV sono state realizzate in sotterranea, ma i lavori necessari al loro completamento e messa in esercizio sono fermi.

permesso di raggiungere qui una notevole qualità sia architettonica, sia dello spazio urbano. L'apertura concomitante della fondazione Merz e della Fondazione Sandretto Re Rebaudengo hanno poi contribuito a dare una nuova identità culturale al quartiere, che ha saputo trasformare la sua identità industriale in una vocazione all'arte contemporanea testimoniata anche da un ambizioso programma di opere d'arte urbana.



Il secondo tratto della Spina Centrale, Spina 2, anch'esso realizzato a partire dalla fine degli anni Novanta e oggi in corso di ultimazione, si trova a cavallo tra due quartieri (Cenisia e Crocetta) storicamente strutturati e densamente popolati. Qui la trasformazione urbana è consistita essenzialmente nel localizzare sulle grandi aree dismesse nuove infrastrutture urbane sia pubbliche che private. Qui infatti è stato realizzato il raddoppio del campus del Politecnico, comprendente aule, laboratori, centri di ricerca, uffici e residenze universitarie, la nuova stazione ferroviaria di Porta Susa e il grattacielo che ospita la nuova sede centrale del gruppo Intesa San Paolo. Qui era prevista la nuova biblioteca civica, su progetto di Mario Bellini, mai realizzata, e qui sono in corso di ultimazione il tratto intermedio del grande viale centrale della Spina e la trasformazione dei maestosi edifici delle Officine Grandi Riparazioni, ad opera della Fondazione CRT. Non si può quindi, in questo caso, parlare di nuovo quartiere, nel senso di insediamento di nuovi abitanti, ma piuttosto di quartiere rinnovato attraverso l'espressione della crescente vocazione culturale della città.

Il terzo tratto della Spina Centrale proseguendo verso nord, denominato Spina 3, compresa tra la ferrovia e Corso Potenza, Corso Regina e via Foligno, con un'estensione di oltre un milione di metri quadri e un investimento complessivo di 800 milioni di euro è dimensionalmente l'area più importante della trasformazione urbana che ha investito la città. Fino agli inizi degli anni Novanta l'area costituiva un polo siderurgico di rilevanza nazionale. La totale dismissione delle attività siderurgiche dell'area ha portato ad una radicale trasformazione di questa porzione di città. Qui, attraverso l'introduzione e il finanziamento di programmi urbanistici complessi si sono attuate, anche se con molte varianti, le previsioni del Piano Regolatore che delineava un nuovo quartiere prevalentemente residenziale incentrato intorno ad un grande parco affacciato sulla Dora, il fiume industriale di Torino, anch'esso risanato. Per l'ambito di Spina 3 erano previste anche destinazioni terziarie, di artigianato e di produttivo "leggero", un centro commerciale e un polo tecnologico (EuroTorino) comprensivo di attività di ricerca, universitarie, espositive e congressuali. Si tratta, di fatto, dell'unico ambito della Spina in cui viene trattato il tema della riconversione produttiva e non della mera sostituzione con altre funzioni.

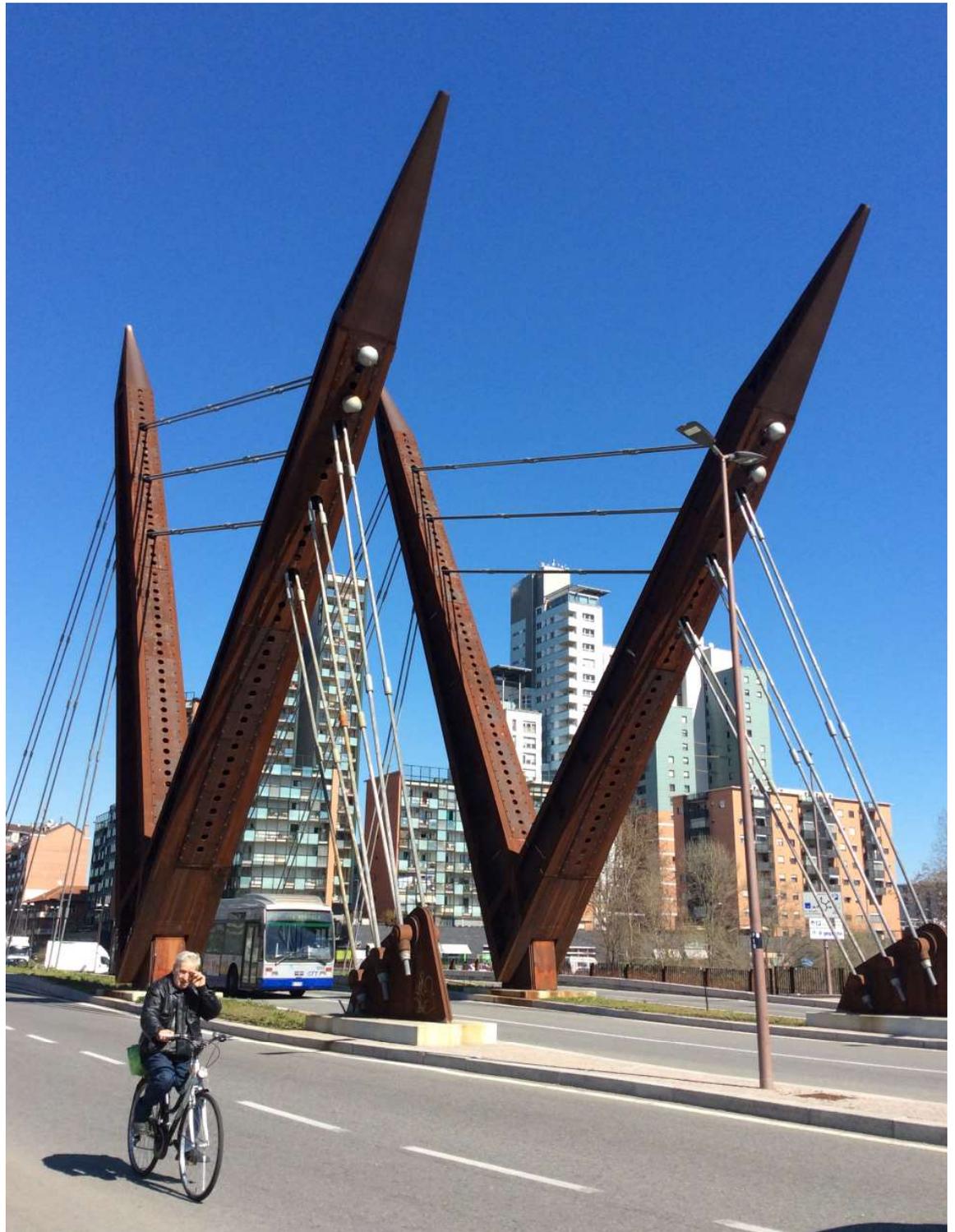
Questo nuovo, enorme brano di città è stato realizzato grazie anche ai cospicui finanziamenti derivanti dall'attribuzione dei Giochi Olimpici invernali del 2006 alla città di Torino. Proprio nell'area di Spina 3, infatti, sono stati realizzati i principali villaggi olimpici destinati agli atleti e ai giornalisti. Con una lungimiranza non sempre riconosciuta, l'amministrazione pubblica si è all'epoca premurata di richiedere i progetti esecutivi non solo per le residenze olimpiche ma anche per la loro successiva trasformazione in residenze talvolta destinate al mercato libero e talvolta a residenze convenzionate. Se la qualità architettonica di questi nuovi interventi è spesso stata, probabilmente a ragione, criticata, occorre però riconoscere che l'amministrazione è riuscita ad evitare che questa parte del patrimonio edilizio post-olimpico andasse perso e, al tempo stesso, è riuscita a ricucire il quartiere Madonna di Campagna con il centro città tramite un tessuto urbano denso e vivace. Nell'area è purtroppo stato demolito gran parte del patrimonio edilizio industriale di cui sono stati

conservati unicamente alcuni elementi isolati, ma soprattutto si è cancellata, insieme agli edifici, la struttura urbana che legava funzionalmente, visivamente e simbolicamente i comparti industriali e il tessuto circostante cresciuto nel tempo intorno alla realtà produttiva. Al posto di parte degli insediamenti industriali demoliti è stato realizzato il parco urbano di 450.000 mq previsto nella visione del Piano Regolatore, anche se con notevoli difficoltà legate alla bonifica dei sedimenti industriali rivelatasi più complessa ed onerosa del previsto. Ad oggi il parco comprende un'area su soletta armata sopra la quale è stata mantenuta l'originale struttura metallica della principale fabbrica Teksid, che costituisce uno spazio di aggregazione multietni-

ca e multifunzionale molto importante per l'area settentrionale della città. Il nodo ancora irrisolto per il nuovo quartiere sono i servizi non realizzati o realizzati in modo insufficiente rispetto alla popolazione che ha ormai raggiunto gli oltre 27.000 abitanti.

A nord di stazione Dora, sempre in corrispondenza dell'originario tracciato della ferrovia oggi trasformato nel passante sotterraneo, il Piano Regolatore del 1995 indicava l'ultimo ambito della Spina, Spina 4. L'ambito si sviluppa lungo l'asse di corso Venezia, a partire da piazza Baldissera per finire all'altezza di corso Grosseto, attraversando in ultimo il parco Sempione. L'interramento del passante ha comportato sia l'allargamento di corso Venezia,

2 - In questa pagina: il nuovo ponte sul fiume Dora e i nuovi edifici di edilizia mista, sullo sfondo (foto di Enrico Eynard).



3 - Nella pagina a fianco, in alto: l'accesso della fermata ferroviaria interrata Zappata, in attesa di essere messa in funzione.

4 - Nella pagina a fianco, al centro: sviluppo edilizio della Spina 3.

5 - Nella pagina a fianco, in basso: i nuovi quartieri residenziali della Spina 1.

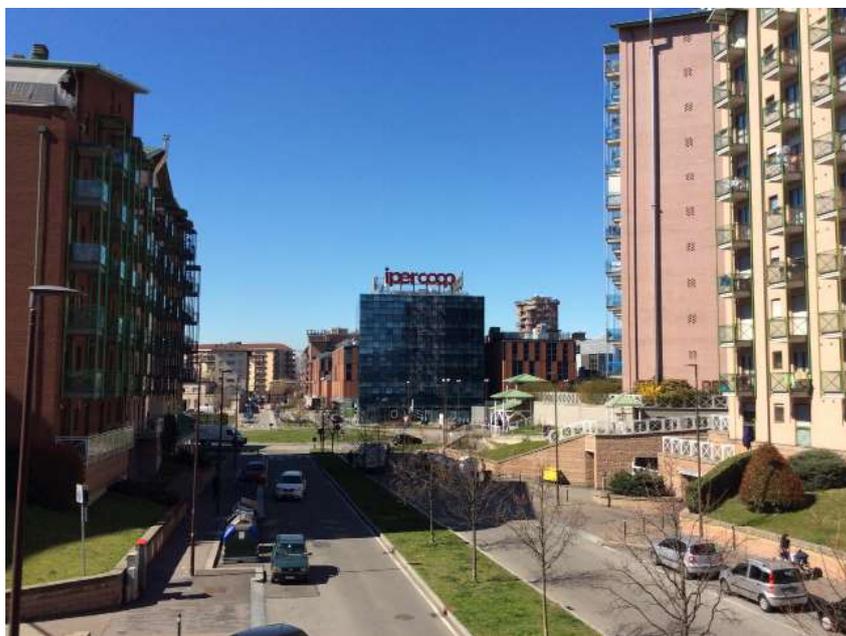
in conformità con il resto del viale della Spina, sia l'allungamento dello stesso corso che, nel tratto finale dovrebbe in futuro riallacciarsi al raccordo autostradale per Caselle. Si tratterà, in buona sostanza, di un nuovo accesso a nord per la città, che permetterà un più facile e veloce collegamento fra Torino e l'aeroporto di Caselle, ma che per ora è ben lontano dal realizzarsi. Nonostante sia stato oggetto di un concorso internazionale, Metamorfosi (2010), che ha visto la partecipazione di numerosi gruppi di progettazione di livello europeo, l'area di Spina 4 non ha suscitato grande interesse nei potenziali investitori. Le uniche trasformazioni ad oggi ultimate riguardano la parte di Spina 4 più vicina al centro cittadino, lungo la via Cigna dove, demolendo edifici industriali dismessi, sono stati costruiti nuovi edifici residenziali e un nuovo centro commerciale. Sempre sull'asse di via Cigna è in fase di ultimazione il Parco Spina 4 e il recupero dell'ex INCET, complesso produttivo riconvertito in centro polifunzionale, loft, ristoranti, una caserma dei carabinieri e un asilo. Nel 2015 è stata completata con successo la trasformazione di un edificio industriale dismesso nel Museo Ettore Fico.

Proprio per rendere questa zona della città più appetibile, l'amministrazione comunale ha proposto il collegamento della stazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Rebaudengo con la linea 2 della Metro. I tempi di realizzazione di questi interventi non sembrano però ancora certi così come la loro reale efficacia nel collegare quest'area con le aree più vitali della metropoli torinese. L'altra incognita che pesa sull'avvio delle trasformazioni nell'area è costituita dai pesanti costi di sistemazione degli spazi pubblici, qui previsti in grande quantità, a fronte delle scarse aree a destinazione residenziale, e quindi dei ridotti oneri di urbanizzazione previsti.

Osservando l'asse ferroviario su cui si sviluppa la "Spina Centrale", ci si rende conto che di fatto essa rappresenta un tratto del più ampio asse che va oltre ai quattro ambiti di intervento denominati Spina 1, 2, 3 e 4, estendendosi a sud fino all'area del Lingotto e a nord fino alla stazione Stura. Su queste aree, infatti, sono in atto profonde trasformazioni: a sud, nell'area del Lingotto, la realizzazione della Nuova Sede Unica della Regione Piemonte, in costruzione, e la possibile collocazione della futura Città della Salute; a nord un imponente progetto denominato "Variante 200" e la trasformazione delle grandi aree ex industriali lungo l'asse di Corso Romania, fino al confine con la città di Settimo Torinese. Come per quelli precedentemente descritti, anche questi ambiti di trasformazioni sono caratterizzati dalla presenza di stazioni o fermate del trasporto su ferro che testimoniano la volontà e l'importanza di puntare sempre di più sull'integrazione tra lo sviluppo urbano e il trasporto pubblico.

Luci e ombre

Le trasformazioni urbane che hanno caratterizzato la città di Torino negli ultimi 20 anni rappresentano sicuramente un caso unico per dimensione e rilevanza a livello Italiano e hanno consentito alla Città di risponderne positivamente alla crisi dell'industria manifatturiera e adeguarsi alla transizione da città della produzione a città plurale aperta alla ricerca, all'innovazione e alla cultura pur mantenendo alcuni elementi di eccellenza legati al mondo dell'impresa. La Spina Centrale è il progetto che



maggiormente testimonia la recente trasformazione della città e, dal punto di vista urbanistico, anche se ancora in parte incompleta, rappresenta sicuramente un intervento di successo.

Nonostante ciò, come spesso accade, a risultati di grande valore si contrappongono alcuni elementi per cui più che parlare di insuccessi è possibile rilevare alcune occasioni perse.

Tra queste, uno degli elementi che ha suscitato le maggiori critiche riguarda la qualità architettonica degli edifici, non ritenuti all'altezza di una grande trasformazione urbana come quella che li ospita. Un'altra criticità riguarda la modifica del progetto iniziale del passante ferroviario che prevedeva che l'abbassamento del piano del ferro venisse realizzato partendo dal cosiddetto quadrivio Zappata, a nord della Stazione Lingotto, per poi riemergere a sud del fiume Dora e proseguire in galleria artificiale, o trincea, fino al confine nord della città. Per la volontà di migliorare il progetto, tra il 2002 e il 2003, con appalto già assegnato, la Giunta Comunale, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Piemonte e RFI, decise di modificare il progetto originario,

che prevedeva di attraversare la Dora sul ponte esistente, approvando l'interramento del passante sotto tale fiume. Tale modifica altimetrica, se da un lato consentiva di estendere la ricucitura tra le due parti di città, dall'altro comportava un notevole incremento dei costi (circa 300 milioni) e dei tempi, e impediva, di fatto, la prevista realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto Caselle. Tale collegamento, che necessitava di un intervento di dimensioni assai modeste, avrebbe dovuto essere completato per i Giochi Olimpici del 2006 ma la modifica altimetrica ha reso impossibile la connessione tra le linee ferroviarie inducendo a ipotizzare, in un nuovo progetto, la realizzazione di un nuovo tunnel sotto Corso Grosseto del costo di ulteriori 180 milioni di euro e 4 anni lavori.

Le ridotte capacità finanziarie della città, dovute anche ai costi sostenuti per estendere l'interramento della ferrovia verso nord sottopassando il fiume Dora, hanno portato a una radicale modifica del progetto di arredo del Viale della Spina vanificando l'iniziale intento di conferire ai 7 chilometri di viale un carattere di omogenea riconoscibilità. Il progetto iniziale prevedeva per tutta l'estensione



6 - Archeologia industriale al Parco Dora su Spina 3 (foto di Enrico Eynard).

del viale una sistemazione superficiale caratterizzata da notevoli quantità di piantumazioni e un sistema di illuminazione di notevole impatto visivo, volto a conferire un carattere di unitarietà al viale e a raccordare il viale centrale con gli edifici affacciati sullo stesso. Le soluzioni di arredo urbano (pali di illuminazione, piantumazioni, ecc...) del boulevard a nord di piazza Statuto non mantengono la medesima configurazione aulica di quelli fin lì realizzati facendo così perdere l'unitarietà prevista dal progetto originale dando l'idea che la porzione a nord, più periferica, rappresenti un ambito di serie B, attraversato da una superstrada e non da un imponente viale urbano (come è invece il tratto realizzato tra Spina 1 e Piazza Statuto).

Un'ulteriore occasione mancata riguarda l'attivazione di alcune delle stazioni del servizio Ferroviario Metropolitano a servizio dei quartieri che si sviluppano lungo l'asse della Spina Centrale. La mancata messa in esercizio di due delle sei stazioni previste lungo il passante ferroviario, nella fattispecie Dora e Zappata, di fatto limita l'efficacia del Servizio Ferroviario Metropolitano per gli spostamenti all'interno della città.

Conclusioni

Il "caso Torino" ci permette di osservare come lo sviluppo del trasporto pubblico, associato all'implementazione della viabilità, urbana e non, costituiscono senza dubbio un motore efficace, ma non sufficiente, sia per la rigenerazione urbana sia per l'incremento della rendita urbana. Per garantire nuovi quartieri di qualità, o rivitalizzare quartieri esistenti in crisi, infatti, oltre a una migliore accessibilità è necessaria la realizzazione di servizi e di spazi pubblici di alto livello che favoriscano l'insediamento della popolazione garantendo un buon standard di vita. Così, ad esempio, Spina 1 e Spina 2 che si trovano in contiguità con aree urbane già provviste di servizi e sulle quali sono stati realizzati nuovi spazi pubblici di qualità, hanno tratto enormi benefici sia dal nuovo sistema di viabilità superficiale sia dallo sviluppo del sistema ferroviario e della metropolitana: questi hanno permesso di attrarre ulteriori servizi, e quindi popolazione, innescando un meccanismo virtuoso. Non hanno tratto gli stessi benefici dalla realizzazione del Viale Centrale e del sistema metropolitano le più periferiche aree di Spina 3 e Spina 4. Nella prima, la mancata realizzazione di servizi essenziali previsti (come il poliambulatorio medico o il centro di aggregazione) e la bassa qualità urbana dell'ultimo tratto dell'asse viario, che avrebbe dovuto costituire il culmine urbano della Spina stessa e del quartiere, hanno rappresentato un limite importante nel processo di rigenerazione dell'area che, pur avendo attratto una grande quantità di nuova popolazione, non riesce oggi risolvere i problemi sociali presenti, né a far ripartire i valori immobiliari che la caratterizzano. Ancora più gravi le condizioni in cui versa la seconda dove, forse perché non ancora compiutamente collegata dalla linea di trasporto metropolitano prevista, non si è riusciti a generare un nuovo brano di città, ma solo a costruire grandi contenitori residenziali, senza connessioni né servizi, e ancora in gran parte non occupati.

Oggi, venuta meno la spinta propulsiva che aveva caratterizzato la città olimpica e con la perdurante crisi economica, Torino si trova a dover affrontare una nuova sfida che dovrà necessariamente partire dalle periferie, che hanno beneficiato in maniera minore degli effetti prodotti dalle trasformazioni degli ultimi decenni e dove la crisi in corso ha avuto gli effetti più dirompenti. L'auspicio è che, ancora una volta, la città sappia risollevarsi trovando nuove sfide e nuovi stimoli per mantenere e rilanciare il proprio ruolo.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Barosio M. (2009), *L'impronta industriale*, Franco Angeli, Milano

Corsico F. (2011) *Il rinnovo urbano di Torino: dalle idee alle realizzazioni* in La Nuova Torino a cura di Marco Brizzi e Maurizio Sabini, Alinea Editrice.

De Pieri F. (2009), *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti*. In P. Sereno, *Torino, reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'antico regime all'età contemporanea*, Archivio Storico della Città, Torino, pp. 191-217.

