

Nuove trame



per la città

Testo di Francesca Neonato, agronomo paesaggista. Foto di Francesco Tomasinelli

Articolato in quattro *tranche*, il progetto Spina Centrale, con l'interramento dell'asse ferroviario che per un secolo ha spaccato in due il capoluogo piemontese, ricuce oggi il tessuto urbano, riqualificando le aree industriali limitrofe. Un grande *boulevard* e una fitta trama di filari, aree verdi e nuovi percorsi conferiscono alla città una nuova armonia



A tutta pagina, un tratto della Spina 2 con, in primo piano, i giardini di Giuseppe Penone. A sinistra, la fontana di Mario Merz, tra gli undici oggetti d'arte collocati lungo la Spina.



Torino è, in un certo senso, una città misteriosa: elegante e sobria, per molto tempo ha mantenuto una sorta di riserbo. Solo negli ultimi anni, grazie a iniziative di *city marketing*, ha fatto conoscere il suo lato attivo, comunicativo e innovativo.

Negli ultimi tempi la stampa, specializzata e non, ha parlato dei molti progetti di riqualificazione di ampie porzioni di città, caratterizzati da una costante attenzione alla qualità dello spazio urbano e da una spiccata sensibilità per la componente verde. Tra questi, quelli in parte realizzati della Corona Verde, che unisce, attraverso una matrice ambientale, le residenze sabaude, e di Torino Città d'Acque, progetto che prevede la realizzazione di parchi fluviali, di *greenways* e di connessioni ecocompatibili. Più recentemente, gli interventi per ospitare i Giochi olimpici invernali del 2006 diventano un'ulteriore occasione di *restyling* e di riuso di aree dismesse in città.

Incastonata tra la collina prealpina e la piana alluvionale, Torino è attraversata da quattro fiumi, Po, Dora Riparia, Stura e Sangone; inoltre, sono soprattutto gli elementi lineari a determinare l'organizzazione spaziale di questa città, su cui è stata definita una maglia urbanistica piuttosto rigida. Le costanti di questo paesaggio sono appunto i fiumi, ma anche i viali alberati, i parchi fluviali e le arterie di comunicazione, tra cui la linea ferroviaria Milano-Torino, che spacca a metà la città da Nord a Sud, in un percorso in trincea ribassato di qualche metro rispetto al piano stradale.

La storia

La ferrovia e la stazione di Porta Nuova vengono costruite, negli anni dell'Unità d'Italia con Torino capitale, nella prima tratta fino a Novara e successivamente fino a Milano. Esisteva già allora un tessuto manifatturiero



In alto, vecchie eredità industriali e nuove espressioni artistiche nelle aree verdi lungo la Spina 1. Sopra, da sinistra, tunnel di carpini "la foglia di Penone" e i giardini di corso Castelfidardo, Spina 2.

di epoca barocca, a cui si sono poi aggiunte, nell'Ottocento, manifatture tessili e quindi meccaniche. Nel 1900 viene fondata la Fabbrica Italiana Automobili Torino, meglio conosciuta come Fiat, che colloca strategicamente gli stabilimenti a ridosso della ferrovia: tra questi, il Lingotto, costruito negli anni Venti. Lo stesso sviluppo urbano si attesta nel



tempo attorno a questo asse ferroviario.

Anche in questa città, polo storico del triangolo industriale italiano, il declino del settore siderurgico determina forti cambiamenti. A partire dagli anni Settanta chiudono molti stabilimenti, si interrompe il flusso migratorio, specie dal Sud Italia, e la città è costretta a ripensare il proprio assetto urbanistico.

L'asse ferroviario muta il suo ruolo funzionale al comparto industriale, mentre emerge la criticità di questa "ferita", che divide la città in due, portando attorno a sé aree dismesse e architetture di bassa qualità, e rappresenta un ostacolo funzionale, strutturale e percettivo.



Il progetto della Spina

1986 La ferrovia viene riconosciuta quale elemento di criticità da studi preliminari al Piano regolatore.

1995 Approvazione del Prg redatto dagli architetti Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi. Il Ministero dei Lavori pubblici bandisce i Programmi di Riqualificazione urbana (Priu), sulla base dei quali Fiat, Michelin e altri gruppi industriali presentano proposte.

1996 Predisposizione preliminare Priu.

1998 Approvazione dei Priu con valenza di Piani particolareggiati; progetti per le opere di bonifica e preurbanizzazione.

2000 Il Comune di Torino istituisce il "Progetto speciale Spina Centrale", affidandone il coordinamento e l'integrazione all'architetto in organico Angelica Ciocchetti. In seguito a bando pubblico, viene designato l'architetto Giampiero Buffi (già con questo ruolo nel processo rigenerativo di Bercy, a Parigi) quale coordinatore dei progetti avviati dal settore pubblico e privato, con il compito di affinarne e integrarne la qualità.

Il progetto

Nel 1986, in concomitanza con la necessità di riorganizzazione e razionalizzazione delle Ferrovie dello Stato, gli studi preliminari al nuovo Piano regolatore pongono l'attenzione su queste aree degradate o sottoutilizzate limitrofe alla ferrovia, denominandole Spina Centrale, una sorta di spina dorsale potenzialmente in grado di sostenere l'intero assetto urbanistico. Il Prg, approvato nel 1995, pone l'accento sulla riqualificazione del tracciato ferroviario e dei tre milioni di metri quadri di *brownfields* annessi, in modo da risolvere problematiche non solo legate ai trasporti,

In alto, la Spina 2 nei pressi del nuovo Politecnico. Sopra, percorsi ciclopeditoni delimitati da arbusti lungo la Spina 1.

ma anche e soprattutto alla riqualificazione e al riassetto urbano. La decisione più onerosa è quella di interrare l'asse ferroviario e di ricucire il tessuto urbano in superficie.

Il progetto, articolato in quattro *tranche*, prevede la realizzazione, su tredici chilometri di linea ferroviaria, di un grande *boulevard*. La parte centrale viene destinata al trasporto veicolare e pubblico, a lato sono previsti i parcheggi a raso con sistemazioni a verde, mentre nella

parte più esterna, musei, biblioteche, teatri, ma anche residenze, terziario e aree a verde.

Spina 1

È il primo tratto della Spina Centrale dove, da corso Rosselli a corso Peschiera, viene realizzato, tra il 1995 e il 2000, un grande viale sull'asse ferroviario interrato. Sulla soletta di copertura della ferrovia sono piantumate al centro querce piramidali e lateralmente *Tilia cordata*; a margine, in piena terra, filari di bagnaroli e arbusti fioriti (spiree, osmani, rose, forsizie, lonicere, *Cornus* sp.) definiscono i parcheggi e le aree ciclopeditoni. La fontana di ►

NUOVA VIABILITÀ DELLA CITTÀ DI TORINO



Fonte: Divisione Urbanistica ed Edilizia privata, settore Progetti di Riassetto urbano, Comune di Torino

◀ Mario Merz è uno degli undici “oggetti d’autore”, tra quelli in parte già presenti e di futura collocazione lungo la Spina Centrale.

Nelle aree dismesse afferenti sono in costruzione residenze punteggiate da piazze minerali, piste ciclabili definite da fitti filari di carpini e pioppi cipressini e, su progetto di Jean Nouvel, giardini tematici caratterizzati da vegetazione scalare, con alberi di diversa grandezza, che definiscono funzioni differenti (la conclusione dei lavori è prevista per il 2005).

Spina 2

Da corso Peschiera a piazza Statuto, il tratto è caratterizzato, oltre che dal *boulevard* già descritto per la Spina 1 e dalla nuova stazione di Porta Susa, da funzioni prevalentemente culturali, in parte realizzate sulle aree ex Ogr (Officine grandi riparazioni delle FFSS). In particolare, l’ampliamento della Galleria di Arte moderna e del Politecnico (compreso un campus universitario, destinato alla stampa durante le Olimpiadi), la Biblioteca civica, un teatro ottenuto dal recupero parziale degli edifici industriali, e l’ampliamento del Palazzo di giustizia in quelle che erano le carceri “Nuove”.

Inoltre, sono rafforzati i collegamenti ciclopedonali con i giardini preesistenti, come il parco Lamarmora, dei primi del Novecento, e i giardini di Giuseppe Penone, realizzati nel 2003, triangolo verde spartitraffico, in cui tunnel di carpini sagomati disegnano le nervature di una foglia, con al vertice una vasca d’acqua contornata da cipressi, un ulivo e un pioppo.

Spina 3

È il tratto in cui la ferrovia passa sotto la Dora, dove sono previste funzioni commerciali (un iper mercato realizzato con particolare cura dei complementi esterni e del verde), funzioni produttive avanzate (Environmental Park, completato nel 2000, ed ex Savigliano, in corso di realizzazione), funzioni residenziali attorno al parco, cuore verde del sistema ambientale dell’intera Spina.

Sulle aree dismesse a lato della Dora, il Prg individua una zona a parco contornata da edifici residenziali. Il coordinamento dell’operazione è assegnato al settore Progetto speciale Spina Centrale, col compito di organizzare gli studi preliminari, tra cui il censimento puntuale del patrimonio a verde, realizzato dal Settore parchi e alberate del Comune. Nel 2000 il coordinamento paesaggistico del progetto viene affidato all’architetto Andreas Kipar e viene elaborato un primo studio di fattibilità su 45 ettari, che prevede il mantenimento di alcuni manufatti storici con funzione di *landmark* e arredo (le torri di raffreddamento, la struttura d’acciaio dei capannoni, le vasche di raffreddamento). Nel 2004 l’emissione del bando per la designazione del gruppo di progettazione, formato da almeno un paesaggista, un agronomo, un ingegnere idraulico, un esperto in archeologia industriale, un *light designer* e un artista, con all’attivo almeno tre progetti analo-



ghi. Tra sette gruppi internazionali viene scelto quello capitanato da Peter Latz, architetto paesaggista tedesco con una vasta esperienza nel processo di rigenerazione dell'area del bacino della Ruhr, in Germania.

Spina 4

Con funzioni prevalentemente residenziali, ospiterà la stazione "Rebaudengo", la prima per chi arriva da Milano, connessa a linee metropolitane realizzate su percorsi ferroviari dismessi. In continuità col sistema del verde esistente (Parco Sempione), e superando la Stura, la Spina 4 verrà protratta fino alla "tangenziale verde", prevista insieme al limitrofo Comune di Settimo Torinese, per riconnettersi al tessuto rurale extraurbano.

Spina Reale

Alla congiunzione delle Spine 3 e 4, sulla ferrovia secondaria in direzione Nord-Est, verso Lanzo e Venaria Reale, è stata realizzata, a partire dal 1992, una *promenade plantée* con piante mediterranee, un filare di lecci e specie arbustive (ginestre, *Hemerocallis* sp., lavande, ginepri, piracanta), messe a dimora in nicchie di mattoni che le riparano dal freddo e permettono di collegare il piano calpestabile con la strada carrabile. Il percorso ciclopedonale, sempre in mattoni, risulta sopraelevato, con sedute in pietra ricavate nelle nicchie.

Una nuova trama verde

L'intera operazione della Spina Centrale si concluderà non prima del 2010, poichè il processo coinvolge soggetti diversi, internazionalmente definiti *stakeholders*, e presenta notevoli problemi organizzativi e logistici (quali la deviazione del traffico veicolare e ferroviario).

Peraltro, affrontare questo nodo urbanistico, eliminando la frattura funzionale che separava di fatto la città in due parti da quasi 150 anni, e innescare il processo, rappresentano gli sforzi maggiori della Città di Torino a livello strategico e collaborativo. Come già accennato, la razionalizzazione dei trasporti su ferro diven-

ta l'occasione per ripensare ai significati della città, non più "grigia" e industriale, forse nemmeno sede del terziario avanzato come preconizzava il Prg, ma città multifunzionale, multietnica e aperta all'Europa.

La riqualificazione del centro storico barocco ha comportato, inoltre, una controtendenza all'esodo dalla città, che, nei decenni passati, aveva ridotto i residenti del 20%.

Torino torna ai cittadini che abitano a ridosso della Spina Centrale, e che non vedono e non sentono più il traffico ferroviario, ma possono godere di aiuole fiorite e viali alberati. La città viene restituita anche agli abitanti di altri quartieri, che fruiranno di un'offerta vasta e accessibile di spazi aperti di qualità, musei, teatri e università.

Città sobria, si diceva, che ritrova le sue forme ordinate nei viali, decorati con aiuole,

Sopra, da sinistra, centro commerciale di nuova costruzione nella Spina 3 e la *promenade plantée* della Spina Reale.

e che riscopre il suo momento di provocazione creativa nel Parco della Dora, dove pesanti eredità industriali diventano *divertissement*, *landmark* dai significati trasposti, e gli interventi puntuali di artisti "colorano" le piazze di sorpresa e spirito giocoso. Ne emerge un approccio rigoroso, una programmazione degli interventi che ha permesso di ricostruire attorno a Torino una solida maglia ecologica, di ricuire la trama ambientale, sia attraverso la riqualificazione degli ambiti fluviali sia tramite un'attenta gestione del tessuto agroforestale. Oggi la natura può insinuarsi maggiormente nella città, ricollegarsi ai parchi storici, prendere il posto delle fabbriche. Quale migliore eredità per il futuro? ■

Il Parco della Dora

2000 Elaborazione del progetto di fattibilità. Coordinamento paesaggistico: Andreas Kipar, architetto; aspetti idraulici: Virgilio Anselmo, ingegnere; studi storici: Agostino Magnaghi. La superficie interessata è di 45 ha, l'investimento pubblico/privato previsto è di 25 milioni di Euro.

2004 Gara per la designazione del gruppo di progettazione, vinta dall'architetto tedesco Peter Latz.

2005 Presentazione del progetto preliminare.

2006 Presentazione del progetto definitivo ed esecutivo.

2007 Realizzazione del parco per lotti.

Destinazione d'uso precedente:

800.000 m² di fabbricati in muratura, impianti e capannoni.

Destinazioni d'uso previste: 350.000 m² residenziali, 70.000 m² commerciali, 160.000 m² altre attività, 510.000 m² aree verdi attrezzate, 25.000 m² altri servizi, 100.000 m² parcheggi, 100.000 m² strade.

Bibliografia

AA.VV., 2001. *Corona Verde - Torino città d'acque*. Gli Speciali di Folia. Il Verde Editoriale, Milano.

CIOCCHETTI A., 2001. *L'intervento nelle aree dismesse a Torino: le aree della Spina Centrale*. Atti dei convegni Audis 1999/2000. Edizioni Audis, Venezia.

Abstract

New patterns for the city

From the early 20th century, the railway and industrial axis of Turin has literally split the city in two. The Spina Centrale project, by putting the railway underground and renovating the surrounding areas, will create a seamless urban texture, by means of a large boulevard, partially already completed, with new roads, bicycle and pedestrian areas, rest areas and works of art. A dense pattern of lines of trees, flowerbeds, green tunnels, which flow into the future Parco della Dora, provides Turin with a new sense of harmony.