

Capitolo 2. Aree interessate dalla trasformazione urbana.

L'obiettivo principale di questo progetto resta sicuramente quello della mobilità e dell'accessibilità non solo cittadina, ma anche a scala metropolitana costruendo in parallelo il progetto infrastrutturale con quello insediativo e introducendo importanti innovazioni nella configurazione dello spazio pubblico, delle relazioni urbane, della qualità architettonica. Un ulteriore obiettivo è quello di creare "nuove forme di riqualificazione e valorizzazione territoriale" nelle aree di Barriera di Milano e Regio Parco, più trascurate negli ultimi anni dagli interventi di trasformazione urbanistica, ma dotate di ampie potenzialità, sia in termini di dotazione di spazi, di identità sociale locale e anche di riorganizzazione e ridisegno del sistema economico e produttivo.

Alla luce delle finalità sopradescritte e per dare un avvio concreto alla realizzazione di questo progetto infrastrutturale e di rigenerazione urbana, la città di Torino, con la partecipazione al bando di iniziativa regionale per i Programmi Territoriali Integrati, ha predisposto congiuntamente con Finpiemonte, appositamente incaricata allo scopo, uno studio di fattibilità tecnico-economico-finanziario per verificare la fattibilità delle previsioni delineate. Il progetto PTI "Barriera mobile. Infrastrutture e qualità della vita nel quadrante nord-est di Torino", che è stato approvato con delibera della G.M. n° 4015/068 del 27 giugno 2008, riunisce in un unico documento le previsioni inerenti il tracciato della nuova infrastruttura, le indagini urbanistiche, ambientali, di carattere sociale riferite ai contesti urbani direttamente interessati dalla realizzazione della nuova infrastruttura, e traccia una prima ipotesi insediativa, morfologica e quantitativa del progetto di riqualificazione urbana dei contesti urbani coinvolti, indicando altresì i percorsi amministrativi, operativi e di governance necessari a mettere in atto le previsioni infrastrutturali e urbane delineate.

A seguito della formalizzazione di tale provvedimento, si è proceduto a pubblicare dal 15 giugno al 15 luglio una "Richiesta di Manifestazione di Interesse" allo scopo di raccogliere manifestazioni di interesse relative in particolare al tessuto urbano compreso tra corso Novara, via Bologna, via Regaldi e la trincea ferroviaria dello Scalo Vanchiglia, a cui è seguita la presentazione di una decina di adesioni sia di carattere generale sia puntualmente riferite a lotti di intervento e alle proprietà, nella logica di una ricomposizione urbana unitaria, del riordino, della creazione di spazi pubblici e della creazione di nuove relazioni tra il costruito e lo spazio pubblico.

L'ambito urbano interessato comprende gli insediamenti esistenti posti al contorno della nuova infrastruttura prevista, e pertanto il quartiere torinese denominato Barriera di Milano collocato ai bordi del corso Venezia e della linea ferroviaria fino a corso Grosseto e comprendente il Parco Sempione e il tessuto urbano collocato attorno alle vie Sempione e Gottardo, comprende altresì una

porzione del quartiere Regio Parco compresa tra corso Novara, via Bologna, la trincea dello scalo Vanchiglia ed il corso Regio Parco.

Il progetto infrastrutturale e di riqualificazione urbana del quadrante nord-est concentra in particolare l'attenzione sui seguenti ambiti di intervento:

- Ambito Spina 4 – Relativo alle aree posizionate attorno alla stazione di testata della linea 2 di metropolitana e di interscambio, nella stazione ferroviaria Rebaudengo (in corso di realizzazione), con il passante ferroviario e con il sistema metropolitano. Il comparto urbano interessato si colloca all'estremità nord del futuro viale della Spina, in una localizzazione strategica rispetto al nuovo assetto che la città di Torino assumerà a partire dai prossimi anni: al termine dei lavori per il passante ferroviario, infatti, questo luogo costituirà la principale porta di accesso settentrionale al capoluogo piemontese e il collegamento preferenziale verso l'aeroporto internazionale di Caselle. La concentrazione di una serie di nodi portanti appartenenti a sistemi infrastrutturali in via di completamento ed in progetto (la stazione Rebaudengo inserita nel sistema ferroviario metropolitano, il capolinea della nuova metropolitana), caratterizza questo tassello come uno dei punti di massima accessibilità dell'area metropolitana torinese, facendo del processo di trasformazione in progetto, il motore di un'occasione importante di rigenerazione urbana. Le aree interessate alla testata della nuova infrastruttura sono caratterizzate in parte, da grandi estensioni a parco urbano, il Parco Sempione e le aree industriali dismesse già assoggettate dal Piano Regolatore a Zone Urbane di Trasformazione facenti capo all'ambito 4 della Spina Centrale, e ad ulteriori trasformazioni urbane, tutte organizzate attorno alla nuova stazione ferroviaria Rebaudengo che diventa l'epicentro del nuovo quartiere, unitamente alla Cascina Fossata che troverà a breve un adeguato riuso funzionale e al comparto dei Docks Dora oggetto anch'essi di un progetto di restauro e rinnovo. Alla luce delle nuove previsioni infrastrutturali gli studi fin qui svolti hanno considerato necessario procedere al riassetto urbano delle aree sopradescritte, con l'obiettivo di una migliore integrazione del contesto interessato con l'infrastruttura ferroviaria, il viale della Spina Centrale, l'attestamento della nuova infrastruttura e con la riqualificazione del Parco Sempione.
- Ambito Scalo Vanchiglia e trincea ferroviaria tra corso Vercelli e la Manifattura Tabacchi
La presenza della trincea ferroviaria lungo via Gottardo e la via Sempione rappresenta oggi un forte elemento che marca fisicamente la frattura del territorio da corso Vercelli al nucleo storico del Regio Parco, a piazza Abba, ed ai quartieri residenziali posti al contorno. Tale

frattura è resa ancora più netta dalla scarsità di attraversamenti, sia carrabili che pedonali, che risultano addirittura assenti lungo via Sempione e nel percorso a est di via Bologna. Alcune porzioni dell'ambito, come l'area a ovest di Scalo Vanchiglia sono caratterizzate da un elevato disordine distributivo degli edifici, spesso adibiti ad attività artigianali, che limitano, e spesso, impediscono, la continuità della fruizione pubblica in cui frequentemente le vie terminano in vicoli ciechi. Inoltre la presenza di importanti strutture areali, come il Cimitero monumentale o alcune aree produttive e lo stesso complesso dell'ex scalo Vanchiglia, dirada la rete viaria e limita la percezione di lettura e di appropriazione del territorio. Difficile è anche la percezione del vicino fiume Po; infatti una cortina di edifici impedisce alla popolazione del quartiere di avvertire la presenza di questo importante elemento ambientale naturalistico della città. Paradossalmente la vicinanza al fiume è maggiormente percepita a nord e a sud dell'area di intervento attraverso il parco della Colletta e la sua pista ciclabile e il parco della Stura. Il tracciato ferroviario della linea Gottardo (conosciuto come "trincerone"), anch'esso nato a servizio dell'area produttiva della Manifattura Tabacchi, oggi costituisce un elemento di divisione del territorio cittadino. Gli interventi previsti mirano a trasformarlo da ostacolo a opportunità di integrazione nell'ambito del contesto cittadino e metropolitano consentendo la realizzazione di una nuova linea metropolitana che da nord penetri nel centro della città, di nuovi spazi e servizi pubblici e di parcheggi.

L'ex scalo Vanchiglia, nato a servizio dell'attività produttiva della Manifattura Tabacchi, ha da tempo perso la sua funzione di scalo ferroviario. L'operazione di recupero del sito consentirà la creazione di un nuovo parco urbano, la costruzione di nuove stazioni della nuova linea di metropolitana, a servizio di cittadini, studenti ed operatori culturali ed economici, la realizzazione di una stazione di interscambio con l'arteria di penetrazione in continuità con l'ex statale n° 11 (ora SR) e la costruzione di un nuovo quartiere di residenze ed edifici per attività produttive, artigianali e terziarie, a qualificazione di attività già insediate o da insediare che interessa anche il tessuto costruito limitrofo, occupato in prevalenza da attività produttive e artigianali, compreso tra corso Novara, via Bologna e la Manifattura Tabacchi.

Proprietà della Città di Torino e di altri enti pubblici

Nell'ambito Spina 4 sono presenti molte aree di proprietà del Comune di Torino, rappresentate dalla viabilità comunale organizzata ad est e ad ovest dell'attuale trincea ferroviaria Torino – Milano;

altro importante tassello di proprietà comunale è il Parco Sempione, collocato a nord dell'edificato esistente sino a corso Grosseto.

Nel comparto urbano compreso tra via Bologna, corso Novara, lo Scalo Vanchiglia e la trincea sono presenti molte proprietà pubbliche sia comunali che di altri enti.

Procedendo da nord est a sud ovest, all'incrocio tra via Bologna e la trincea, sono presenti tre aree verdi e un'area ex mercatale di proprietà della Città di Torino.

Due vaste aree di proprietà del Demanio militare si affacciano su via Cimarosa e occupano in particolare un'area trapezoidale circoscritta dalle vie Ponchielli, Monteverdi e Cimarosa e un'altra area trapezoidale più vasta compresa tra le vie Bologna, Cimarosa e Monteverdi.

Si affaccia, inoltre, sulla via Monteverdi il complesso di proprietà delle Poste, fatta eccezione per il piazzale adibito a parcheggio della Città di Torino.

Altre aree di proprietà della Città, occupate in parte dall'impianto sportivo "Regaldi", si estendono tra via Ponchielli, via Paganini e lo Scalo Vanchiglia.

Il quadrante nord-est nel suo complesso, corrispondente ai due ambiti, è inserito inoltre in un sistema del verde pubblico importante per la città: vicino è il Parco della Colletta, la riserva naturale del Meisino e l'Isolone Bertolla, la fascia di salvaguardia del Parco del Po torinese ed è interessato dalla riqualificazione del Parco Sempione a ovest e dalla realizzazione del nuovo parco nell'area dell'ex Scalo Vanchiglia a est.

Particolare è anche la collocazione dell'ambito di intervento alla confluenza dei tre fiumi cittadini, il Po, la Dora e la Stura, cosa che fa di quest'area un nodo territoriale significativo in cui si incontrano e si intrecciano importanti programmi di riqualificazione ambientale di valenza cittadina e regionale, che proprio qui possono trovare le necessarie complementarità: i Progetti di "Torino città d'acque", la "Corona verde", il sistema delle piste ciclabili e quello del verde.

2.1 Il quadro di riferimento urbanistico

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) del 1997

Nel Piano Territoriale Regionale del 1997 Torino figurava come Polo metropolitano, Centro abitato di primo livello. Inoltre è riconosciuto come Centro intermodale di I° livello, Area produttiva di interesse regionale e Terziario direzionale regionale, Polo universitario regionale e Area turistica.

È interessato dal Corridoio per l'Alta velocità ferroviaria.

Il Progetto Territoriale Operativo del Po (P.T.O.) - Piano D'Area del Parco Fluviale del Po, nell'area compresa tra la trincea ferroviaria e il fiume Po, all'altezza della confluenza della Stura di Lanzo, prevede una zona "T – Zona di trasformazione orientata", normata dalla Scheda n. 8 – Comune di Torino (Zone interessate: ... 208.T). Questo ambito è destinato alla "Valorizzazione dei margini urbani e rinaturalizzazione delle aree non edificate circostanti le sponde fluviali e la confluenza con il Torrente Stura di Lanzo".

Il Quadro di Riferimento Strutturale del Nuovo PTR 2008

Nel Quadro di Riferimento Strutturale per il Nuovo Piano Territoriale Regionale del 2008, Torino figura come Polo urbano principale, Centro intermodale di I° livello, Polo universitario regionale, Area produttiva di livello regionale e Terziario direzionale regionale, Principale polarità turistica. È riconosciuto come un Grande nodo della mobilità e della logistica.

Appartiene alla rete di 1° livello (Trans-European network) del Corridoio europeo n. 5 nel tratto Lione – Torino – Milano e a quella di 2° livello (transregionali frontalieri) Asse N-S: trafori alpini della Valle d'Aosta – Ivrea – Torino – Savona e Torino-Alessandria.

La scheda dell'Ambito di Integrazione Territoriale – "AIT n° 10 Torino", riporta i contenuti previsti dal PTR:

- 1 - le componenti strutturali;
- 2 - il ruolo regionale e sovraregionale;
- 3 - le dinamiche e scenari evolutivi;
- 4 - la progettazione integrata;
- 5 - le interazioni tra componenti.

1- Le componenti strutturali. L'AIT occupa il primo rango regionale per tutte le dotazioni correlate con la dimensione urbana, in particolare per la popolazione, la ricchezza di dotazioni naturali (risorse idriche, podologiche e agrarie) e di aree protette (Parchi) e il notevole patrimonio architettonico e paesaggistico.

La base economica è costituita dall'industria manifatturiera, legata più o meno direttamente alla maggioranza delle attività terziarie (credito, assicurazioni, trasporti, telecomunicazioni, servizi, ricerca, fiere, ecc.). altri comparti importanti sono la cultura ed il turismo.

2 – Il ruolo regionale e sovraregionale. Torino svolge un ruolo regionale, in quanto sede del capoluogo di provincia e di regione, con tutte le funzioni politico-amministrative ed economiche connesse. Inoltre, è sede di imprese e recepisce un certo pendolarismo per lavoro e per studio. Offre servizi "rari" di livello metropolitano ed è un nodo di primo piano per la trasportistica e la logistica. Il ruolo sovraregionale deriva dai forti legami con le regioni confinanti e con Milano e Genova. Il capoluogo è inoltre presente in iniziative istituzionali con regioni e metropoli oltre i confini nazionali, particolarmente con le regioni transalpine.

3 – Le dinamiche e scenari evolutivi. Il sistema torinese sta in parte risolvendo la trasformazione strutturale già vissuta tra fine Ottocento e i primi del Novecento con la transizione da capitale politica a città industriale. Ora il cambiamento avviene mettendo a frutto risorse di carattere infrastrutturale, tecnologico, finanziario, imprenditoriale, sociale, e istituzionale accumulate in precedenza.

I principali progetti riguardano l'asse di Corso Marche, le aree produttive-terziarie, come Mirafiori, Borsetto, Basse di Stura; la Città della Salute; le nuove sedi universitarie; le aree museali; spazi espositivi e culturali; le linee di metropolitana 1 e 2; il completamento del passante e Sistema Ferroviario Metropolitano; la linea ferroviaria AV/AC; il Sistema autostradale, Tangenziali e la Gronda est; la Corona Verde e le Residenze sabaude.

4 - La progettazione integrata. All'interno dell'ambito sono presenti numerosi progetti integrati, dove Torino assume il ruolo di promotore di progetti e iniziative di sviluppo locale con ricadute anche sui comuni limitrofi. Un esempio importante è il Piano Strategico, ma anche il PRUSST e i PISL.

5 - Le interazioni tra componenti. L'interazione sinergica delle componenti delle componenti strutturali riguarda le relazioni tra imprese e tra imprese e servizi; le sinergie tra organismi pubblici e privati; i rapporti tra università, città e territori in termini di partecipazione alla vita culturale e

sociale; il patrimonio naturale, storico, culturale, architettonico, paesaggistico, ambientale, come risorse integrate per la qualità della vita; urbanistica, infrastrutture, logistica, ICT.

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

La Convenzione Europea del Paesaggio, il Codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004, il Decreto Lgs n. 152 del 3 aprile 2006 e la Deliberazione della Giunta Regionale del 9 giugno 2008, pongono al centro delle politiche di tutela la pianificazione paesaggistica. Il Piano Paesaggistico Regionale, al momento in corso di predisposizione, è teso a svolgere una funzione conoscitiva nei confronti dello Stato e delle dinamiche paesaggistico-ambientali, regolativa nei confronti dei processi di trasformazione, strategica nei confronti della pluralità dei soggetti che agiscono nel territorio. Esso si integra nel più ampio processo pianificatorio avviato dalla Regione con la redazione del contestuale piano territoriale, concorrendo a definirne il quadro di riferimento strutturale e gli orientamenti strategici, pur mantenendo la propria autonoma efficacia ai sensi delle norme sovraordinate.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) del 2003

Torino è classificata come Centro di primo livello, con servizi di elevata posizione gerarchica e specializzazione e ampio bacino di utenza. È inoltre considerato Nodo di interscambio.

Per quanto concerne il tema delle infrastrutture, il PTCP conferma le previsioni del Piano Territoriale Regionale in relazione all'area nord-est di Torino, che è interessata dal tracciato della linea ad alta capacità Torino-Lione e dal quadruplicamento della Linea Torino-Milano, considerate tra gli impegni prioritari.

Il presente documento programmatico tiene conto degli obiettivi specifici del PTCP, in particolare:

- il contenimento del consumo di suolo per usi urbani e la loro impermeabilizzazione;
- la riduzione della dispersione dell'urbanizzato e della frammentazione del territorio dovuta all'edificato ed alle infrastrutture di trasporto;
- assicurare la compatibilità tra processo di trasformazione e criteri di salvaguardia delle risorse, tutelando il paesaggio ed i suoi tratti distintivi, i beni culturali, le caratteristiche e le identità locali in favore della redistribuzione di funzioni centrali strategiche verso la formazione di un sistema integrato di nuove centralità urbane;

- l'articolazione sul territorio del sistema dei servizi rari, in connessione con nodi di scambi intermodali della mobilità commisurare la trasformazione edilizia) con le dinamiche socio-economiche;
- regolare le indicazioni espansive che presentano inadatte caratteristiche insediative, eventualmente sostituendole con altre di qualità insediativa adeguata;
- razionalizzare la distribuzione di aree per attività produttive e di servizi a loro supporto, anche in considerazione del consistente patrimonio dismesso e della necessità di ridurre e controllare le situazioni di rischio e di incompatibilità con altre funzioni.

Vincoli

Nel comparto urbano compreso tra via Bologna, corso Novara, lo Scalo Vanchiglia, la trincea e la Spina 4 sono presenti i vincoli sotto descritti.

La tavola n. 7 del P.R.G., allegata al presente documento, individua una fascia cimiteriale ai sensi del R.D. 1265/34 di m. 150 dal confine del cimitero, che occupa la maggior parte delle aree di Scalo Vanchiglia. Tali aree sono, inoltre, soggette alla fascia di rispetto ferroviario.

Situazione idrogeologica

Con D.G.R. N. 21-9903 del 27/10/2008 la "Variante 100 al P.R.G. ai sensi degli artt. 15 e 17 della L.R. 56/77 e s.m.i. - Adeguamento alla Circolare P.G.R. 8/05/1996 n. 7/LAP ed al Piano per l'Assetto Idrogeologico - P.A.I." è stata approvata dalla Regione Piemonte, pertanto a far data dalla sua pubblicazione (B.U.R. n. 45 del 6/11/2008) la stessa è entrata in vigore e costituisce a tutti gli effetti parte integrante del P.R.G. vigente.

In base a tale variante l'ambito in oggetto, come si evince dalle tavole allegate, è classificato, sotto il profilo idrogeologico, nella "CLASSE I" – Sottoclasse I (P) – che comprende aree edificate ed inedificate, non soggette a pericolo di inondazione né di allagamento.

Si rimanda, in ogni caso per gli aspetti di carattere generale, ai disposti e alle ulteriori prescrizioni del nuovo allegato B delle N.U.E.A., parte integrante della Variante n. 100.

Il comparto urbano compreso tra via Bologna, corso Novara e lo Scalo Vanchiglia e il comparto di Spina 4, sono rispettivamente tagliati trasversalmente da un canale sotterraneo con fascia di rispetto di inedificabilità assoluta di m. 5 dal piede dell'argine, ai sensi dell'Allegato B delle N.U.E.A., capitolo 1.1 "Corsi d'acqua naturali/artificiali e tratti tombinati: fasce di rispetto e norme di salvaguardia", comma 5.

Lungo il corso Regio Parco, al confine dell'ambito di intervento, corre il canale Demaniale Regio Parco per cui è prescritta una fascia di rispetto di inedificabilità assoluta di m. 10 dal piede dell'argine, ai sensi dell'Allegato B delle N.U.E.A., punto 1.1 comma 4.

2.2 Ambito Spina 4. Analisi storica e stato di fatto

L'intero comparto comprende le aree industriali dismesse, facenti parte dell'ambito 4 della Spina Centrale. Una parte di queste aree, in particolare le aree ex Fiat relative agli ex telai IVECO e comprese tra via Cigna, corso Vigevano, via Gressoney e via Valprato, sottoposte a fine anni '90 ad un Programma di Riqualificazione Urbana, sono in fase di completamento della trasformazione urbana prevista.

Le ulteriori aree dell'ambito 4 della Spina Centrale già disciplinate dal PRG come ZUT e interessate alla variante connessa alla realizzazione della line 2, sono le aree Gondrand, Metallurgica Piemontese, Lauro Rossi, le aree del deposito ferroviario, che in relazione alla riorganizzazione del passante saranno dismesse dall'esercizio ferroviario, l'area del Parco Sempione.

Il magazzino dell'impresa di trasporti Gondrand che occupa una superficie di circa 40.000 mq. è collocato tra via Cigna, corso Venezia e il Parco Sempione. La sede della Metallurgica Piemontese su piazza del Ghirlandaio occupa una superficie di circa 10.000 mq. L'azienda fondata nel 1939 ha sempre svolto attività di commercio di prodotti siderurgici, accessori per l'edilizia e rottami ferrosi e non ferrosi.

L'area del deposito ferroviario, collocata ad ovest dei Docks Dora occupa una superficie di circa 115.000 mq. Le aree di cui sopra destinate dal Piano Regolatore vigente come Zone Urbane di Trasformazione, costituiscono da un lato elementi di incompatibilità ambientale con il tessuto circostante (Metallurgica Piemontese) o necessitano di spazi più adeguati all'esercizio dell'attività (Gondrand) o non svolgono più la funzione di deposito, in relazione alla riorganizzazione ferroviaria in atto. Le attività presenti nell'area hanno in programma, a breve, il trasferimento in aree idonee all'esercizio della loro attività e non saranno più utilizzate per l'esercizio ferroviario.

2.2.1 Ambito Spina 4. Situazione urbanistica vigente

Le aree facenti parte dell'ambito 4 della Spina Centrale (site nelle Circoscrizioni 5 e 6), sono organizzate secondo un disegno definito nell'ambito della Variante al PRG n° 35/02 relativa alle aree della Spina Centrale, variante resasi necessaria a seguito dell'avvio, per alcune parti delle aree interessate, delle trasformazioni previste con i Programmi di Riqualificazione Urbana. Tali Programmi avevano variato parzialmente, per le parti interessate, la disciplina urbanistica e

modificato lievemente il disegno urbano previsto. Per cui si è reso necessario estendere alle altre porzioni della Spina la medesima disciplina e rendere coerente il disegno urbano. Per l'ambito della Spina 4 poi, a seguito di approfondimenti e indagini riferite al contesto, si è ritenuto di articolare le previsioni secondo le differenti vocazioni alla trasformazione, riconducendo l'ambito ad un complesso di Zone Urbane di Trasformazione definite secondo i confini delle varie proprietà. In altri casi le indagini sul costruito hanno fatto emergere l'esigenza di mantenere parzialmente il costruito di alcuni lotti industriali ancora in parte attivi e comunque in grado di essere riutilizzati senza prevederne la demolizione. Con la variante n° 35/02 quindi l'ambito Spina 4 è stato articolato in sei Z.U.T., comprendenti anche l'area dei Docks Dora e due Ambiti di Riordino. L'insieme della trasformazione è prevista attorno ad una grande rotonda posizionata in luogo della sopraelevata di via Breglio e comprendente altresì, a lato dei nuovi insediamenti frontistanti il viale della Spina Centrale, la nuova stazione Rebaudengo che nella prima versione del progetto del passante, era posizionata ad est dei binari.

Le informazioni, i dati quantitativi e i parametri urbanistici inerenti le Z.U.T. comprese nell'ambito 4 della Spina Centrale e interessate alla presente variante, successivamente descritti, portano ad un totale di 90.000 mq. di SLP circa, oltre alla ZUT 5.10/2 Docks Dora di cui il P.R.G. prevede la tutela degli edifici esistenti.

2.3 Ambito Scalo Vanchiglia

L'ambito oggetto di riqualificazione e valorizzazione si colloca nel quadrante nord-est della Città, a nord di corso Novara, in un'area compresa tra il cimitero Monumentale e l'ambito interessato dalla trasformazione di Spina 4. Tale area territoriale è ricompresa nella Circoscrizione Amministrativa n. 6 (Barriera di Milano, Regio Parco, Rebaudengo, Barca Bertolla, Falchera) confinante con la Circoscrizione 7.

Tutte le aree comprese nel progetto di trasformazione urbana sono collocate lungo il tracciato della ferrovia dismessa che, partendo dallo scalo Vanchiglia, raggiunge la "Spina 4". Si tratta di una zona semiperiferica, caratterizzata da un'edificazione mista con presenza di attività insediate di tipo produttivo di vecchio impianto.

In un tessuto urbano residenziale tipico delle vecchie periferie sono presenti interventi di edilizia pubblica e sporadiche realizzazioni di trasformazioni residenziali eseguite in tempi recenti.

In particolare, l'area fulcro delle trasformazioni è costituita dal sedime dello "Scalo Vanchiglia", dalle zone urbane di trasformazione limitrofe e dalla trincea del raccordo di Scalo Vanchiglia con la linea ferroviaria per Milano, attualmente dismessa.

2.3.1 Ambito Scalo Vanchiglia. Analisi storica e stato di fatto

L'ambito conserva i segni di un passato produttivo e di una società operaia che trovava i suoi simboli in importanti manufatti, dismessi con la crisi del sistema fordista, e che ora la Città, attraverso progressive operazioni di recupero e riqualificazione intende restituire alla dignità originaria.

Si tratta di aree ricomprese in un tessuto storicamente periferico che offre notevoli potenzialità di sviluppo e occasione di valorizzazione e riqualificazione urbana. Aree segnate dalla presenza di un passato produttivo e anche attualmente contraddistinte da un tessuto misto con presenza di attività produttive.

Aree edificate a partire dalla seconda metà dell'Ottocento all'esterno della cinta daziaria del 1853, in un territorio segnato dalla presenza dai forti vincoli infrastrutturali della linea ferroviaria Torino – Novara, realizzata sempre nella seconda metà dell'Ottocento, e dal primo nucleo del Cimitero generale della Città già avviato nella prima metà dell'Ottocento.

La trama viaria dell'espansione ottocentesca si è sviluppata secondo maglie proprie, difformi dal tessuto urbano circostante, derivanti da tali vincoli infrastrutturali e da segni del territorio ancora più antichi – canali e tracciati viari extraurbani. "La topografia della Città e Territorio di Torino compilata dal Geometra Antonio Rabbini" (anno 1849), che si allega per estratto al fondo del capitolo, individua nell'area la presenza del canale, denominato "Il Naviglio", il cui tracciato taglia trasversalmente l'area, del canale del Regio Parco in adiacenza all'attuale corso e trame viarie extraurbane della stessa giacitura del canale "Il Naviglio".

Scalo Vanchiglia

Lo Scalo Vanchiglia è stato costruito all'inizio del secolo scorso. Il suo tracciato compare già nella planimetria del piano regolatore del 1906 ma può essere datato negli anni successivi, infatti soltanto nelle planimetrie posteriori al 1910 risulta essere costruito.

La collocazione si presentava strategica per servire una delle principali industrie cittadine, la settecentesca Manifattura dei Tabacchi, e le industrie che si stavano insediando nella parte nord della città.

L'ubicazione ai margini esterni della cinta daziaria offriva condizioni di particolare favore per la movimentazione delle merci in arrivo non necessariamente destinate ad entrare in città.

La planimetria dello scalo assunse forma trapezia con lati rettilinei a sud est, verso il Canale del Regio Parco, e verso sud ovest verso corso Novara là dove correva la cinta del Dazio.

Il lato lungo verso nord ovest presentò vistose riseghe, residuo dei confini delle cascine i cui terreni furono utilizzati per formare lo scalo.

Linea Ferroviaria

Lo scalo Vanchiglia era servito da un raccordo con la linea ferroviaria per Milano, costruito in trincea e oggi in disuso, non rappresenta più una risorsa per il luogo, ma piuttosto una frattura territoriale consistente all'interno del quartiere.

L'area dello Scalo ferroviario Vanchiglia e il trincerone dei binari di via Sempione sono stati oggetto, il 30 marzo 2007, di cessione a privati da parte delle Ferrovie dello Stato (Rfi).

Barriera di Milano

Le origini storiche dell'attuale Barriera di Milano risalgono alla seconda metà del XIX secolo e sono contestuali alla costruzione della cinta daziaria. In corrispondenza dell'attuale Piazza Crispi sorgeva infatti la barriera di Milano, porta che collegava la città con il territorio esterno e da cui partiva la Strada Reale d'Italia (attuale corso Vercelli), che univa Torino con Vercelli, il Piemonte orientale e, per finire, Milano.

I costi di costruzione meno elevati e il minor costo dei generi alimentari hanno contribuito a definire l'identità popolare del quartiere già dalle sue origini: dalle borgate operaie Monterosa e Montebianco e Le Maddalene. Il tessuto locale era costituito dalle case di barriera, a uno o due piani e da edifici a più piani a ballatoio intorno al cortile dove spesso sorgevano le "boite" (piccole attività artigianali), tessuto produttivo che si è conservato fino ad oggi.

Il numero di attività si incrementa notevolmente dal secondo Ottocento: dalle "boite" alle grandi industrie (tra le principali: Fiat Grandi Motori, Fonderie Subalpine, Fiat Brevetti, etc.).

Il Piano regolatore del 1906, contestualmente all'allargamento della cinta daziaria fino a piazza Rebaudengo, amplia i confini della città includendo al suo interno la Barriera.

Quartiere operaio e popolare per eccellenza, Barriera di Milano ha visto susseguirsi ed ospitare, fino ad oggi, le diverse ondate di immigrazione, dalle campagne del nord nel primo Novecento, dall'Italia meridionale tra il 1955 e il 1965, dal resto del mondo in questi ultimi anni.

Il quartiere per molti decenni, fino agli anni Ottanta, ha avuto carattere di enclave all'interno della struttura e dell'organizzazione cittadina, in quanto la vita lavorativa e sociale dei suoi abitanti era

prevalentemente svolta all'interno dei suoi confini, avendo con "la città" contatti sporadici. L'omogeneità della classe sociale, prevalentemente operaia, ha contribuito a costruire in quegli anni una forte caratterizzazione identitaria di appartenenza al luogo sostenuta da sentimenti di solidarietà sociale che hanno generato una lunga tradizione di associazionismo.

La crisi del sistema industriale e di organizzazione sociale fordista, l'incertezza occupazionale ed economica, l'arrivo di nuovi soggetti sociali portatori di culture e confessioni diverse, il generarsi di nuove povertà urbane ha comportato una frammentazione dei ceti sociali, una perdita di identità e di appartenenza, una diffusa sensazione di insicurezza.

Regio Parco

Il quartiere Regio Parco deriva il suo nome da una prestigiosa residenza reale, il Viboccone, ricca di viali, boschi, grotte, canali e fontane, situata nella zona nord di Torino di fronte alla collina di Superga e ad ovest del Po, la cui presenza è stata cancellata dal tempo.

Nel 1740, diffusosi l'uso del tabacco, il governo sabaudo decise di concentrarne la lavorazione in un'unica struttura costruita sul sito dell'aulica dimora ormai scomparsa. La località viene scelta perché ben accessibile ma anche defilata rispetto alla città-capitale, in un territorio ancora rurale punteggiato da numerose cascate. La borgata cresce intorno al complesso protoindustriale mantenendo connotati di unicità e riconoscibilità proprio grazie alla scarsa integrazione con la città. Dalla metà dell'Ottocento vi si sono localizzate altre attività produttive, per lo più cotonifici e filatoi; fra queste, la Filatura Vanzina, al fondo dell'attuale via Rossetti in prossimità del Po, che rappresenta ancora oggi un bell'esempio di edilizia industriale. La fabbrica, nell'arco di tempo di 160 anni, subisce un complicato processo di riconversione, da tessile a brillatura del riso, a trasformazione del rame, nuovamente a lavorazione di filati sintetici, fino a diventare, nella prima metà del Novecento, un centro di produzione di isolanti e insonorizzanti per l'industria automobilistica, di proprietà della Fimit.

La concentrazione di attività produttive ha attirato nel quartiere maestranze sia dal resto della città che dai comuni vicini, soprattutto quelli posti a nord della città.

Inizia quindi un processo di edificazione residenziale che raggiungerà livelli consistenti nel dopoguerra e alle esigenze della popolazione la Città risponderà con la realizzazione di numerose opere di interesse pubblico, sia residenziali che di servizio, la maggior parte delle quali tuttora attive.

Nella prima metà dell'Ottocento viene iniziata la costruzione del primo nucleo del Cimitero generale della Città e, nella seconda metà, del tracciato della linea ferroviaria Torino-Novara. Tali

opere, importanti sia per il carattere igienico sanitario della prima che per le relazioni interregionali favorite dalla seconda, costituiranno di fatto, insieme alla cinta daziaria del 1853, vere e proprie barriere allo sviluppo di tutto il settore nord-est della città, ostacolando le relazioni con il restante territorio, e contribuendo alla costruzione di una comunità nella comunità, favorita in questa dal modello fordista di divisione della città per parti.

Manifattura Tabacchi

La Regia Manifattura, poi, Manifattura Tabacchi, ultimata nel 1789, oltre ad essere una delle fabbriche più antiche della città ha rappresentato uno dei più grandi complessi industriali torinesi nonché unica fabbrica cittadina a produrre anche carta da gioco, bollo e filigrane. Della prima manifattura, localizzata nella parte meridionale del complesso attuale, restano poche tracce, le strutture attuali risalgono al tardo Ottocento.

Nel primo Ottocento la manifattura si accresce, con l'aggiunta di un nuovo corpo di fabbrica a delimitare una nuova corte, verso nord: l'attuale corte centrale. Il progetto è del Brunati e risale al 1819. L'impianto è simmetrico, con un corpo centrale a tre piani e due ali più basse. Distrutto dai bombardamenti durante l'ultima guerra, l'edificio sarà ricostruito sotto la direzione dell'ing. Nervi.

Nel 1913 la Manifattura aveva una consistenza occupazionale maggiore della FIAT, con 1.728 operaie, 189 operai e 25 impiegati. L'edificio era composto sostanzialmente da tre strutture: la Regia Fabbrica del Tabacco, la Cartiera e la Chiesa, dove avevano luogo le funzioni religiose per gli operai, ma anche per gli abitanti delle cascate e del borgo.

Il complesso industriale è rimasto in funzione fino al 1996. La rottura del modello fordista di produzione industriale e di organizzazione della città travolge il quartiere. Dagli anni Ottanta dello scorso secolo chiudono o si trasferiscono altrove diverse attività produttive, tra cui la Manifattura Tabacchi e la Fimit, lasciando involucri edilizi vuoti e abbandonati che contribuiscono, oltre che ad alimentare una crisi economica e sociale, al progressivo degrado del quartiere.

2.3.2 Situazione urbanistica vigente

L'area occupata dall'ex Scalo Merci Vanchiglia è destinata dal P.R.G. vigente a Zone Urbane di Trasformazione (ZUT), che il Piano classifica come parti di territorio per le quali, indipendentemente dallo stato di fatto, sono previsti interventi di radicale ristrutturazione urbanistica e di nuovo impianto. In particolare, l'ambito è il 9.36 denominato F.S. Scalo Vanchiglia. La trasformazione prevista è dettagliata dalla specifica scheda normativa che prevede come destinazioni ammesse Attività di servizio alle persone e alle imprese (ASPI) (max. 60%) e

Residenza di tipo universitario (min. 40% SLP). I servizi previsti per l'ambito sono Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport e parcheggi.

Tra le prescrizioni è segnalata l'apertura di via Regaldi e la realizzazione di nuova viabilità di collegamento tra corso Regio Parco e via Regaldi.

L'area occupata dalla trincea ferroviaria del raccordo di Scalo Vanchiglia con la linea ferroviaria per Milano, attualmente dismessa, è anch'essa destinata dal P.R.G. vigente a Zona Urbana di Trasformazione (ZUT) ambito 9.37 Gottardo. Le destinazioni previste sono Attività di servizio alle persone e alle imprese (ASPI) (max. 60%) e Residenza di tipo universitario (min. 40% SLP), mentre i Servizi prescritti sono Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport e parcheggi. Tale ambito è interamente destinato alla realizzazione di tali servizi pubblici e/o viabilità e le utilizzazioni edificatorie generate devono realizzarsi nell'ambito 9.36 F.S. Scalo Vanchiglia; è prevista, infatti la trasformazione unitaria delle due ZUT 9.36 F.S. Scalo Vanchiglia e 9.37 Gottardo.

Le parti di territorio a nord dello Scalo Vanchiglia comprese tra via Bologna, corso Novara, l'area di Scalo Vanchiglia e la trincea sono destinate dal P.R.G. vigente prevalentemente a Zone Urbane di Trasformazione, in parte a Servizi Pubblici e marginalmente lungo il corso Novara a tessuto consolidato residenziale.

In particolare, per quanto concerne le aree a Servizio, sono presenti Servizi pubblici, lettere "a" – "servizi sociali, assistenziali, sanitari (esclusi ospedali e cliniche) residenze per anziani autosufficienti, centri di ospitalità, residenze sanitarie protette, centri civici e sedi amministrative decentrate, sedi per l'associazionismo, politiche, sindacali, attrezzature culturali e per il culto; "v" – giardini, aree verdi per la sosta e il gioco, parchi naturali e attrezzati e servizi connessi, comprensivi di eventuali ambiti conservati ad uso agricolo; attrezzature sportive al coperto e all'aperto, attrezzature per il tempo libero; "s" – istruzione superiore; "u" – istruzione universitaria e relativi servizi; "z" – attività di interesse pubblico generale (musei, teatri, attrezzature fieristiche e congressuali, attrezzature per la mobilità, attrezzature giudiziarie, attrezzature annonarie, ...).

Ancora per quanto concerne le Zone Urbane di Trasformazione sono stati individuati nel tessuto urbano dal P.R.G. vigente gli ambiti 9.22 Scalo Vanchiglia Ovest, 9.23 Zerboni, 9.24 Lanificio di Torino, 9.29 Bologna, 9.34 Cimarosa e 9.35 Scalo Vanchiglia Est.

Il tessuto urbano circostante è prevalentemente destinato dal P.R.G. a residenza e a servizi pubblici.

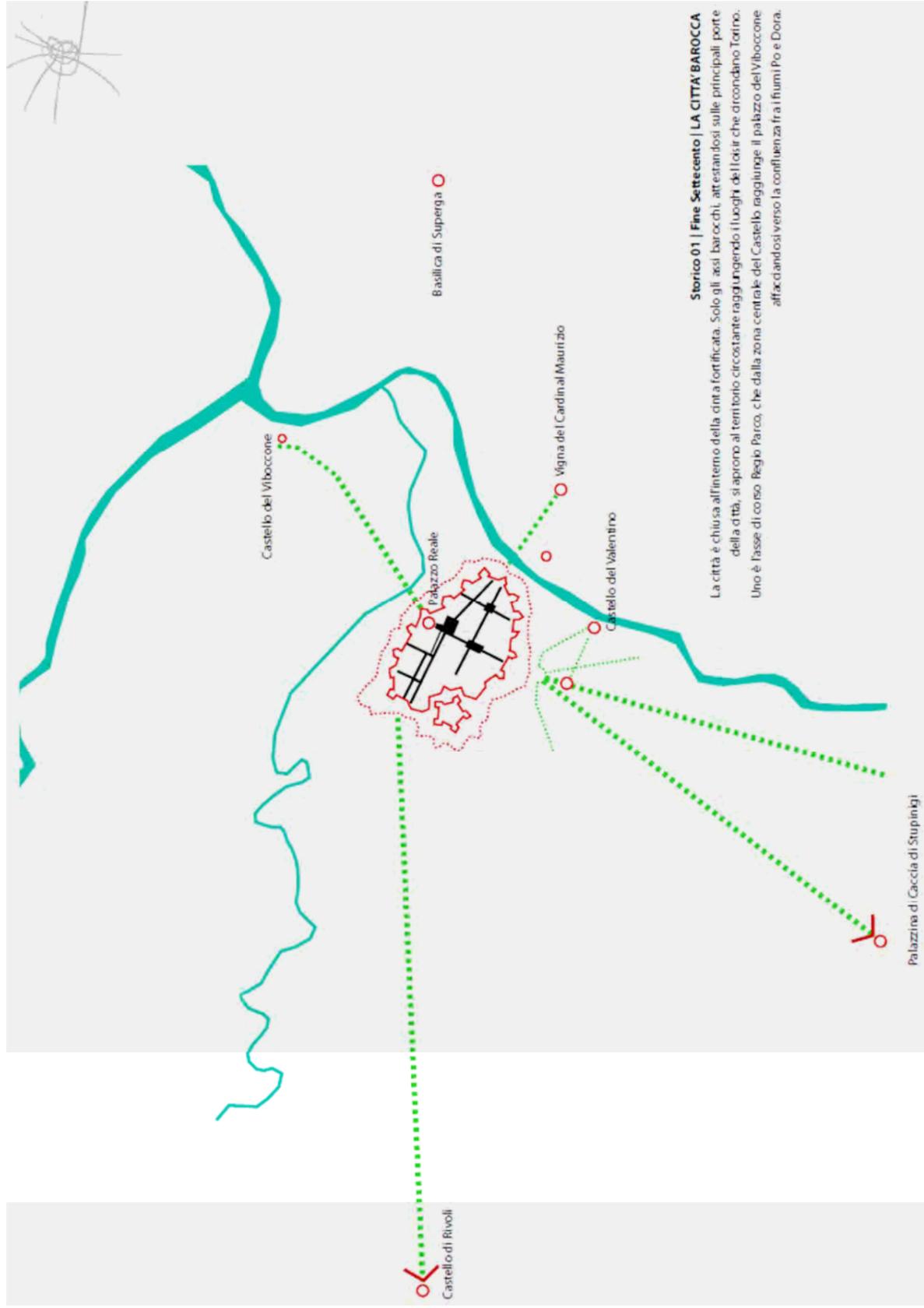
La Variante strutturale n. 38 al P.R.G., approvata dalla regione Piemonte nel 2006, aveva l'obiettivo di favorire la trasformazione in senso economico produttivo di alcune aree ritenute idonee a tale scopo.

Le modifiche dalla Variante n. 38 sono state essenzialmente cinque:

1. Variazioni delle prescrizioni normative in relazione alle destinazioni d'uso ammesse, con la modifica del mix funzionale attraverso una riduzione della quota di residenza e contestuale elevazione della quota di ASPI e di attività produttive e implementazioni normative ai fini di un riuso di "contenitori" industriali dismessi nelle more delle trasformazioni previste.
2. Variazione dei parametri di trasformazione delle ZUT a destinazione produttiva, attraverso la riduzione della quota di aree da riservare a servizi per la Città e dell'indice di edificabilità
3. Introduzione degli Ambiti di riordino, che si sono rivelati di improbabile trasformazione secondo le indicazioni di PRG, per il radicamento dell'attività in essi esercitate in edifici generalmente in buono stato manutentivo o per l'alta densità esistente e l'elevato numero di attività in essi allocate.
4. Individuazione di Ambiti strategici, quali la ZUT 8.15 QUARTIERE DORA, la ZUT 12.2 FS S. PAOLO e la nuova ZUT 9.36 SCALO VANCHIGLIA FS,
5. Riorganizzazione e riarticolazione degli ambiti di trasformazione, nei quali si sono rilevate difficoltà di trasformazione, con caratteristiche di particolare rigidità alla trasformazione, dove sono state proposte modifiche al disegno unitario della trasformazione, ammettendo l'attuazione alternativa per "sottoambiti".

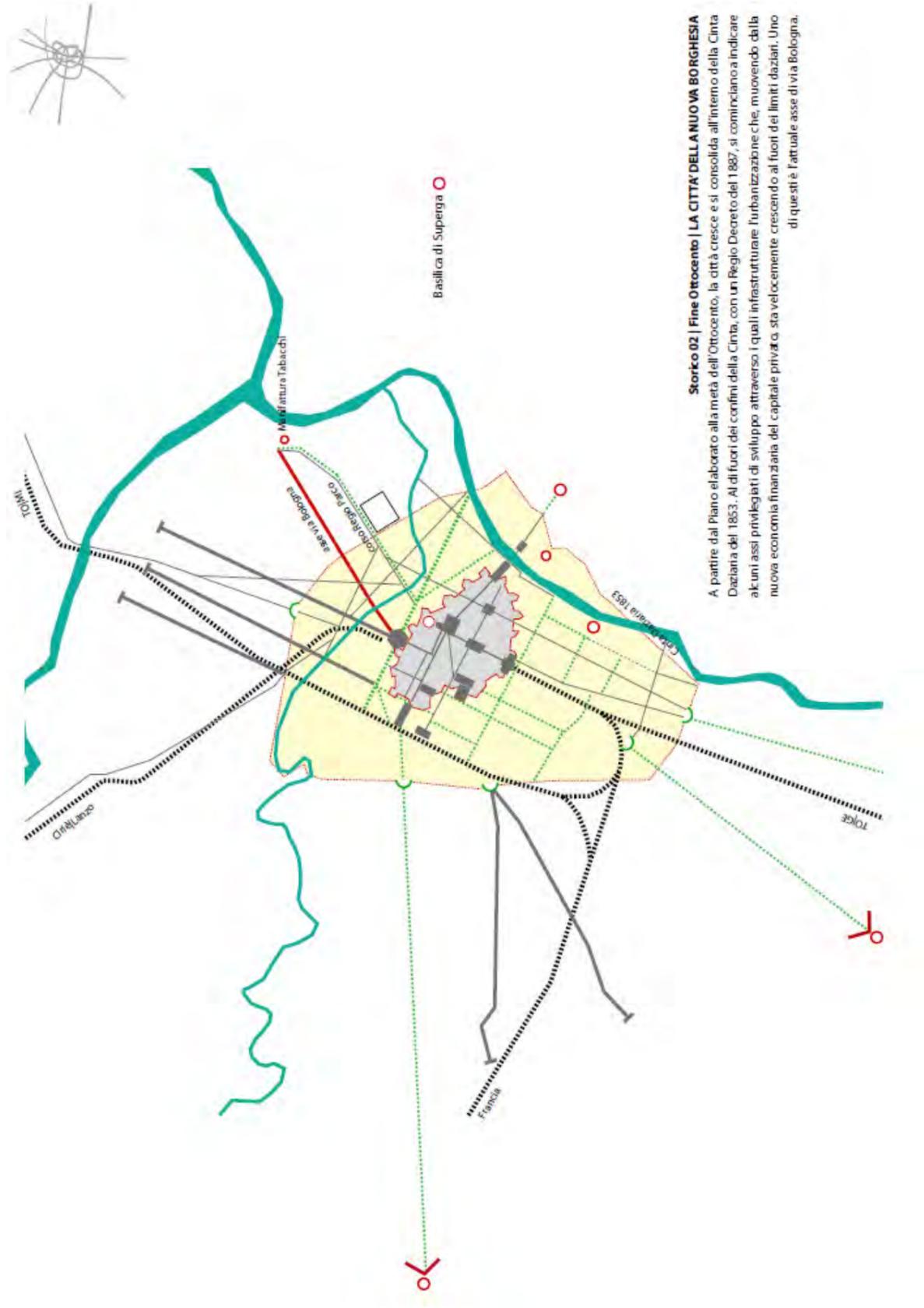
La Variante n. 38 ha, inoltre, individuato una nuova ZUT (2.4 Strada del Francese - P.I.P.) a destinazione produttiva di iniziativa pubblica (Piano per Insediamenti Produttivi - P.I.P.).

Le schede normative relative alle Zone Urbane di Trasformazione comprese nell'ambito in oggetto sono contenute nell'allegato "Analisi territoriali".



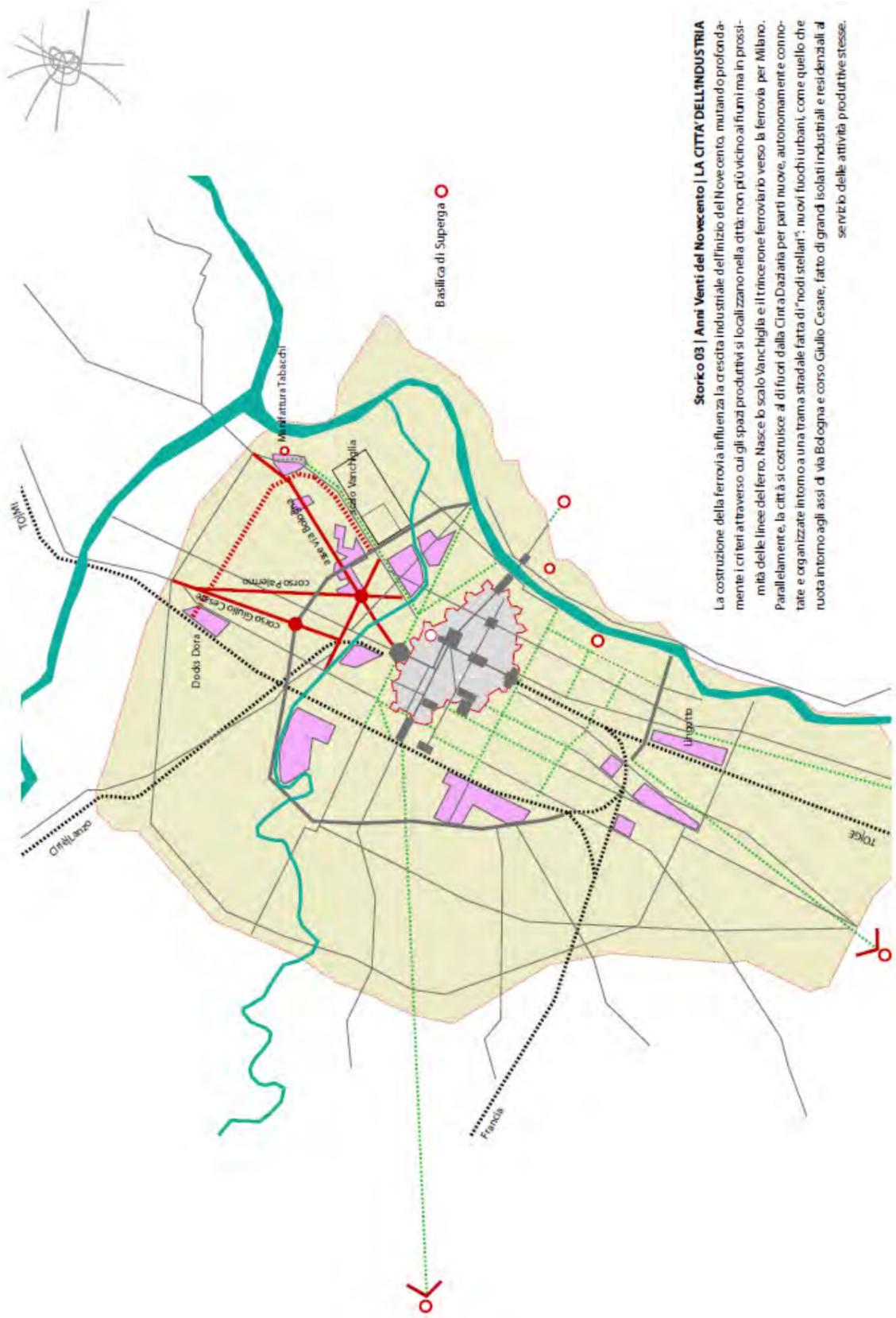
Storico 01 | Fine Settecento | LA CITTA' BAROCCA

La città è chiusa all'interno della cinta fortificata. Solo gli assi barocchi, attestandosi sulle principali porte della città, si aprono al territorio circostante raggiungendo i luoghi di lode che circondano Torino. Uno è l'asse di corso Regio Parco, che dalla zona centrale del Castello raggiunge il palazzo del Viboccione affacciandosi verso la confluenza fra i fiumi Po e Dora.

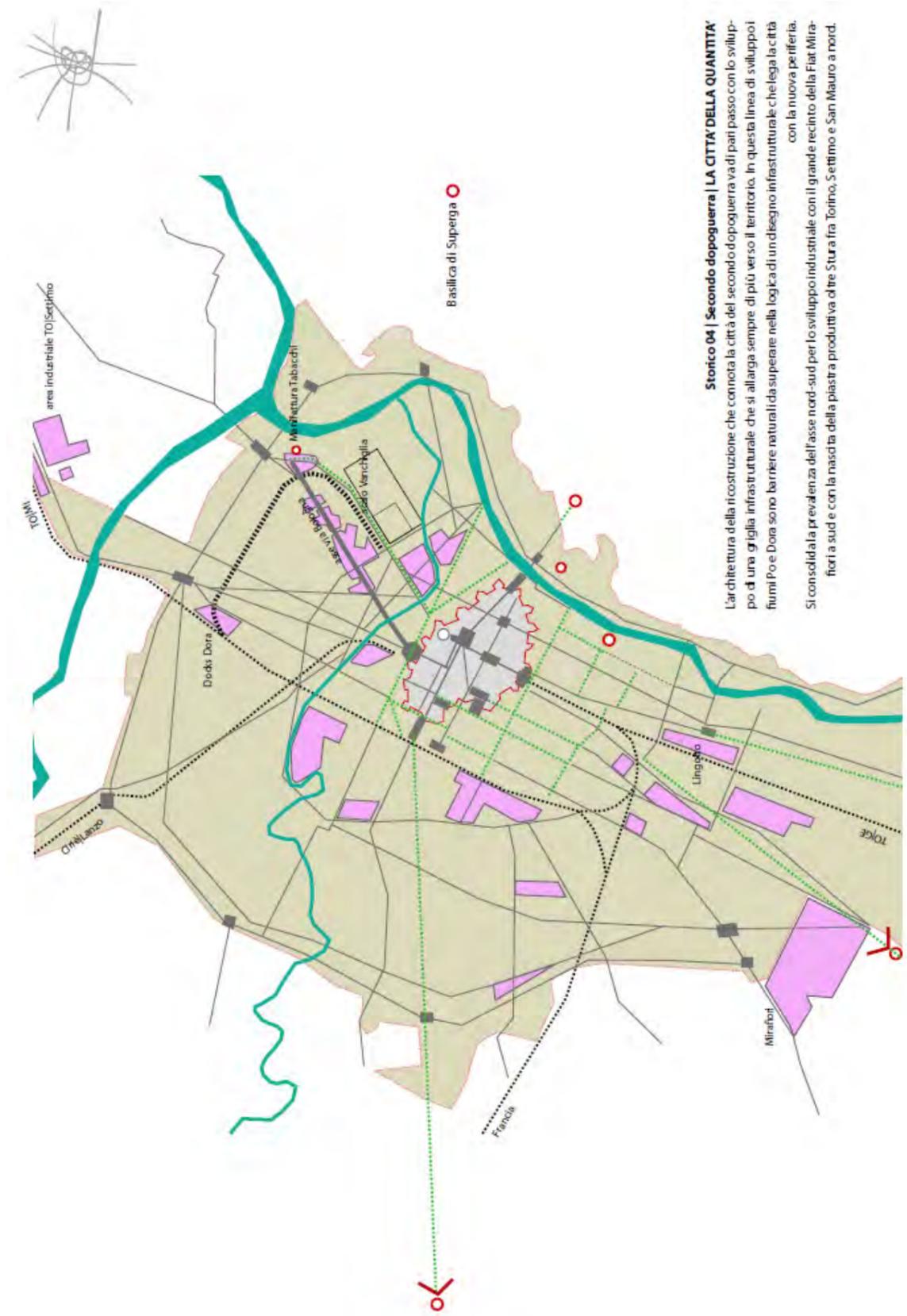


Storico 02 | Fine Ottocento | LA CITTA' DELLA NUOVA BORGHESIA

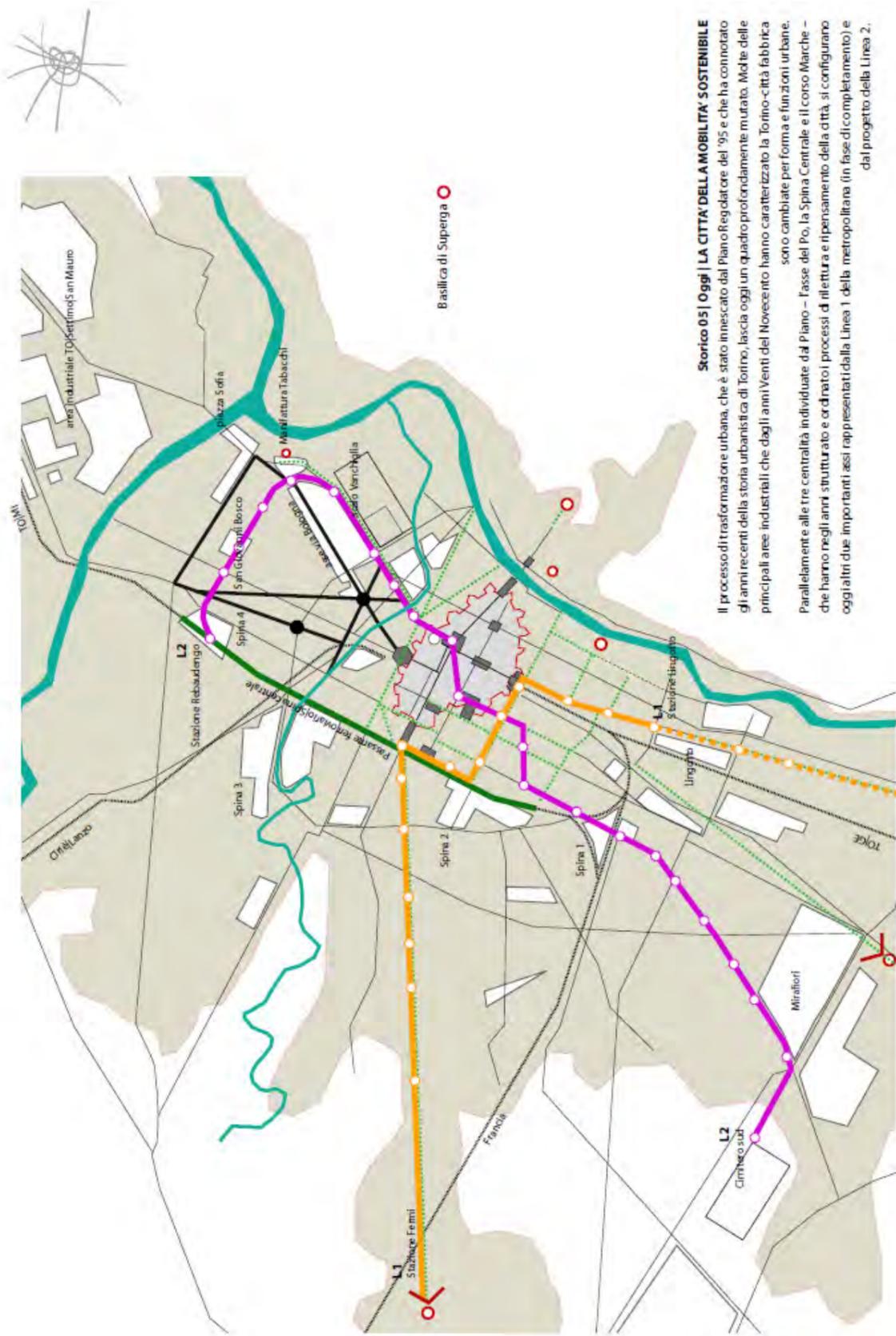
A partire dal Piano elaborato alla metà dell'Ottocento, la città cresce e si consolida all'interno della Cinta Daziaria del 1853. Al di fuori dei confini della Città, con un Regio Decreto del 1887, si cominciano a indicare alcuni assi privilegiati di sviluppo attraverso i quali infrastrutture l'urbanizzazione che, muovendo dalla nuova economia finanziaria del capitale privato, sta velocemente crescendo al fuori dei limiti daziari. Uno di questi è l'attuale asse di via Bologna.



Storko 03 | Anni Venti del Novecento | LA CITTÀ DELL'INDUSTRIA
 La costruzione della ferrovia influenza la crescita industriale dell'inizio del Novecento, mutando profondamente i criteri attraverso cui gli spazi produttivi si localizzano nella città: non più vicino ai fiumi ma in prossimità delle linee del ferro. Nasce lo scalo Vanchiglia e il trinceone ferroviario verso la ferrovia per Milano. Parallelamente, la città si costruisce al di fuori della Circa Daziatia per parti nuove, autonomamente connettate e organizzate intorno a una trama stradale fatta di "nodi stellari": nuovi nuclei urbani, come quello che ruota intorno agli assi di via Bogogna e corso Giulio Cesare, fatto di grandi isolati industriali e residenziali al servizio delle attività produttive stesse.



Storko 04 | Secondo dopoguerra | LA CITTÀ DELLA QUANTITÀ
 L'architettura della ricostruzione che connota la città del secondo dopoguerra va di pari passo con lo sviluppo di una griglia infrastrutturale che si allarga sempre di più verso il territorio. In questa linea di sviluppo i fiumi Po e Dora sono barriere naturali da superare nella logica di un disegno infrastrutturale che lega la città con la nuova periferia. Si consolida la prevalenza dell'asse nord-sud per lo sviluppo industriale con il grande recinto della Fiat Mirafiori a sud e con la nascita della piastra produttiva di tre Stura fra Torino, Settimo e San Mauro a nord.



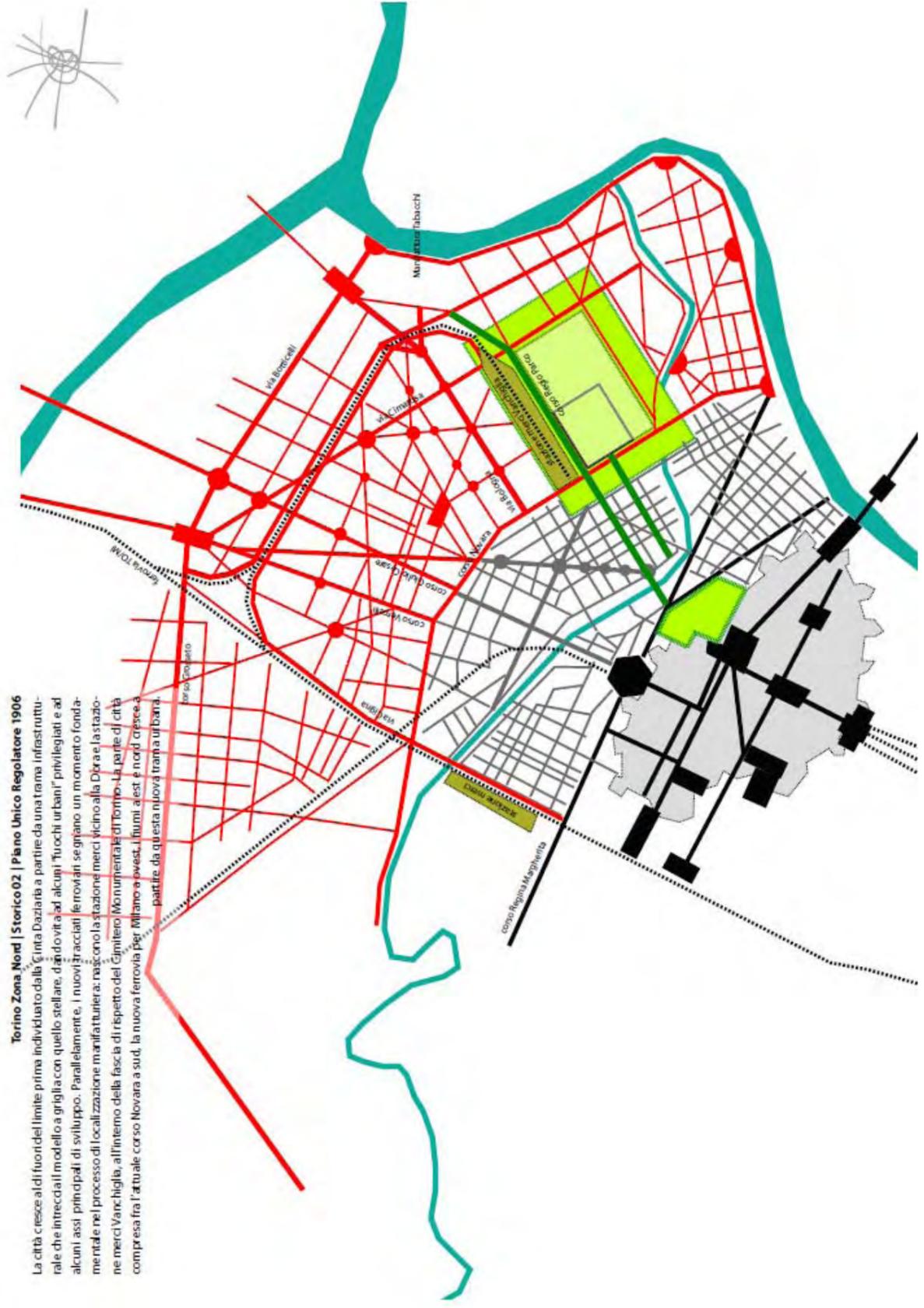
Storico 05 | Oggi | LA CITTÀ DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
 Il processo di trasformazione urbana, che è stato innescato dal Piano Regolatore del '95 e che ha connotato gli anni recenti della storia urbanistica di Torino, lascia oggi un quadro profondamente mutato. Molte delle principali aree industriali che dagli anni Venti del Novecento hanno caratterizzato la Torino-città fabbrica sono cambiate per forma e funzioni urbane. Parallelamente alle tre centralità individuate dal Piano - l'asse del Po, la Spina Centrale e il corso Marche - che hanno negli anni strutturato e ordinato i processi di rilettura e ripensamento della città, si configurano oggi altri due importanti assi rappresentati dalla Linea 1 della metropolitana (in fase di completamento) e dal progetto della Linea 2.



Torino Zona Nord | Storico 01 | Mezz'Otto
 La città cresce e si consolida all'interno della Citta Dazaria del 1853, lungo le linee indicate dai piani regolatori della metà dell'Ottocento. Un'inedita - almeno per Torino - trama stradale "a stella" e alcuni nodi urbani connotano la zona nord di Torino o comprise tra la Dora e la Citta Dazaria. A quest'annua trama si affiancano alcuni assi territoriali privilegiati che segnano l'uscita nord della città, in particolare l'asse di corso Giulio Cesare e quello di corso Regio Parco. Al di fuori della Citta, il modello insediativo è ancora quello delle cascine isolate all'interno del paesaggio agricolo.

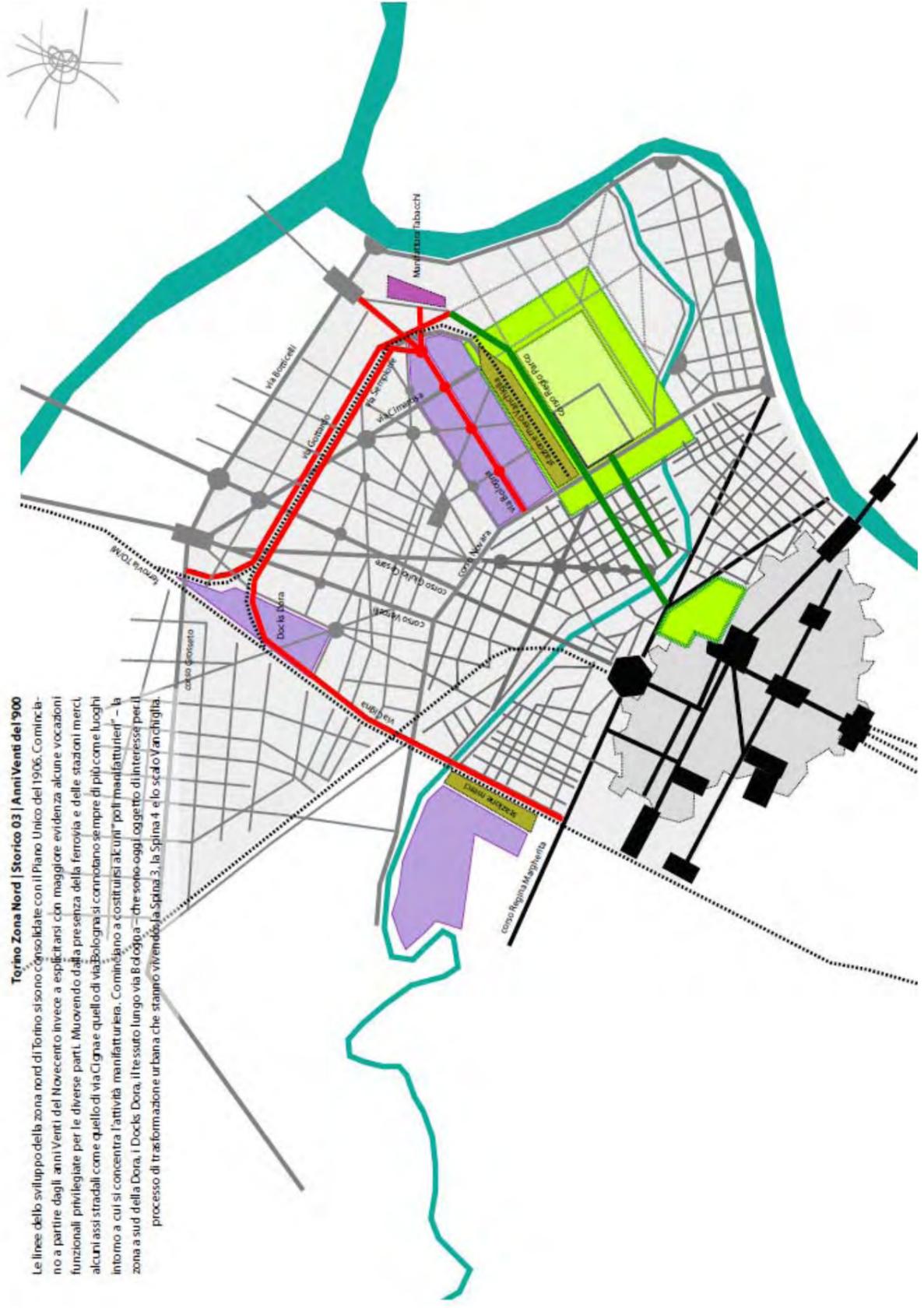
Torino Zona Nord | Storico 02 | Piano Unico Regolatore 1906

La città cresce al di fuori del limite prima individuato dalla cinta Daziano a partire da una trama infrastrutturale che intreccia il modello a griglia con quello stellare, dando vita ad alcuni "fuochi urbani" privilegiati e ad alcuni assi principali di sviluppo. Parallelamente, i nuovi frazionamenti si stagliano un momento fondamentale nel processo di localizzazione manifatturiera: nascono la stazione merci vicino alla Dora e la stazione merci Vanocchiglia, all'interno della fascia di rispetto del Cimitero Monumentale di Torino. La parte di città compresa fra l'attuale corso Novara a sud, la nuova ferrovia per Milano a ovest, i fiumi a est e nord cresce a partire da questa nuova trama urbana.

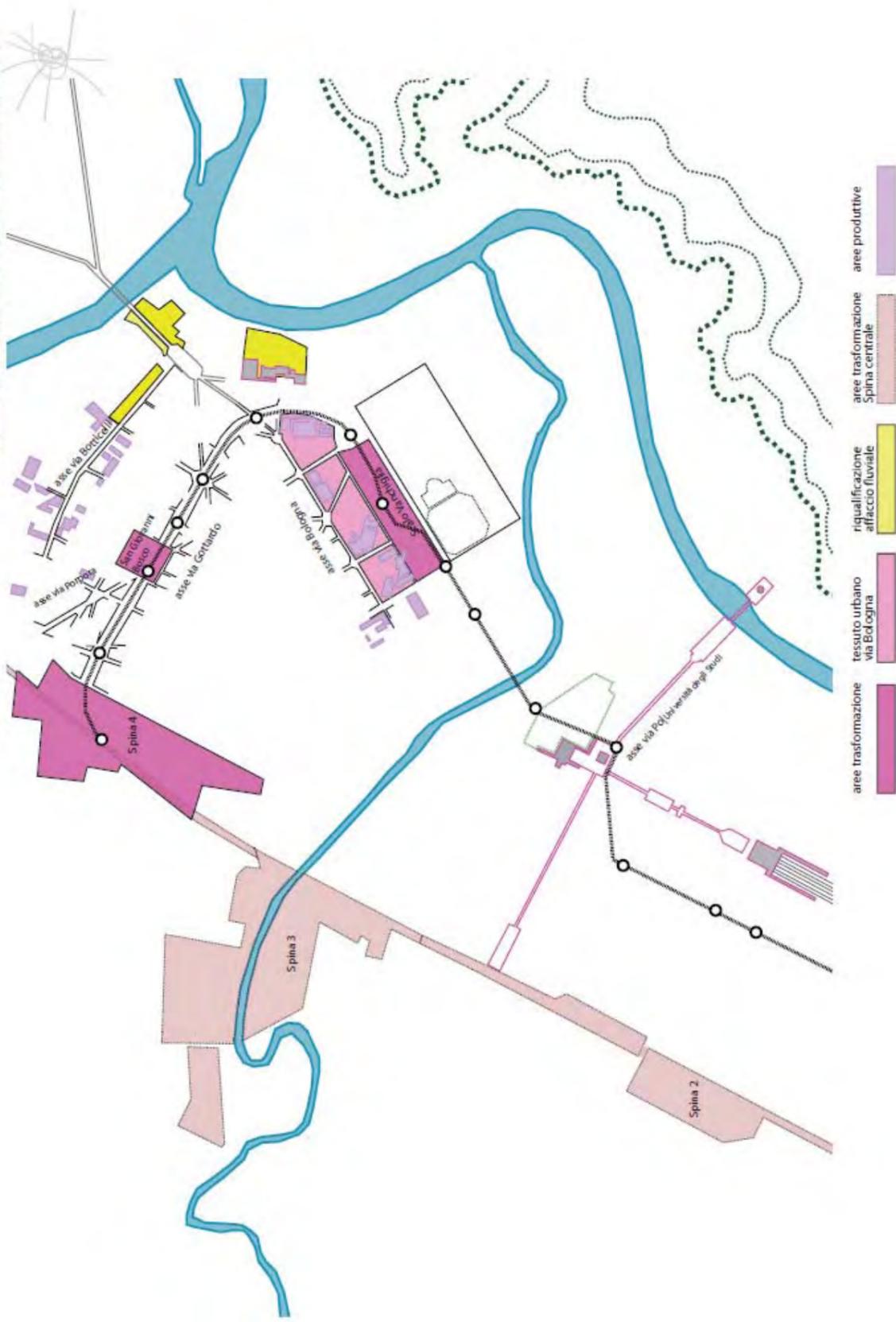


Torino Zona Nord | Storico 03 | Anni Venti del '900

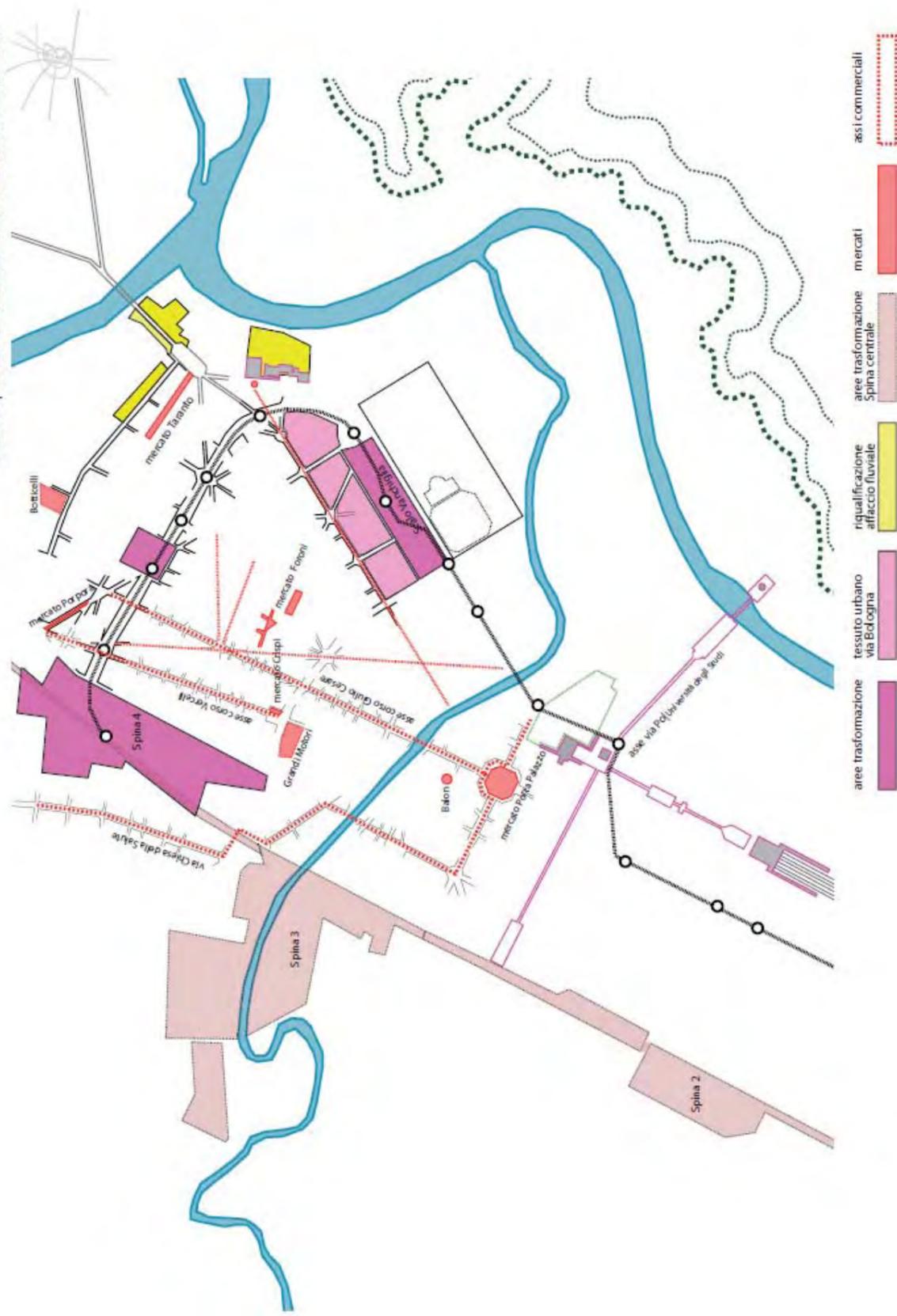
Le linee dello sviluppo della zona nord di Torino si sono consolidate con il Piano Unico del 1906. Cominciano a partire dagli anni Venti del Novecento invece a esplicitarsi con maggiore evidenza alcune vocazioni funzionali privilegiate per le diverse parti. Muovendo dalla presenza della ferrovia e delle stazioni merci, alcuni assi stradali come quello di via Cigna e quello di via Bioglio si cominciano sempre di più come luoghi intorno a cui si concentra l'attività manifatturiera. Cominciano a costituirsi alcuni "poli manifatturieri" - la zona a sud della Dora, i Dockes Dora, l'Heusto lungo via Bologna - che sono oggi oggetto di interesse per il processo di trasformazione urbana che stiamo vivendo (la Spina 3, la Spina 4, e lo scalo Vanocchiglia).



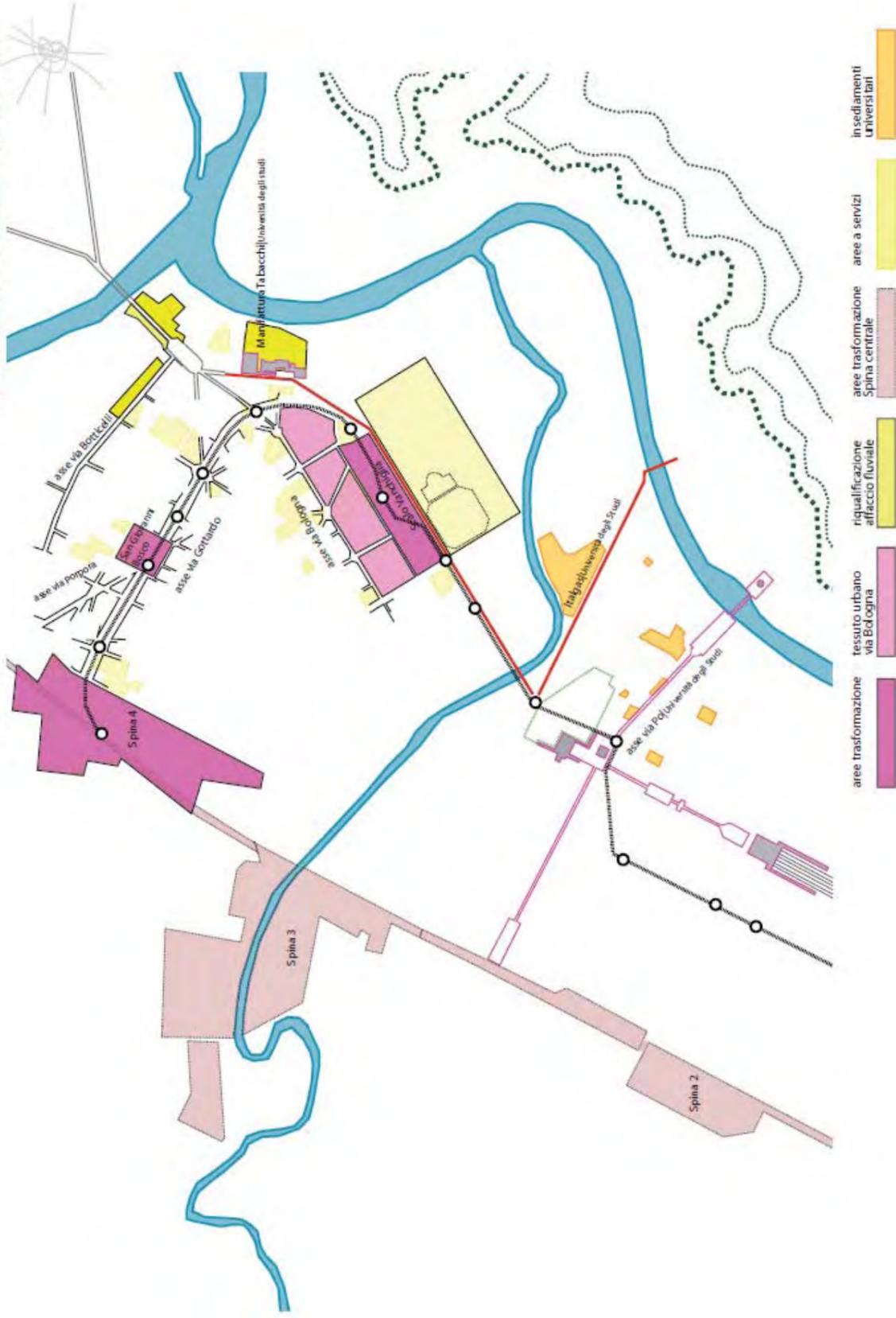
Analisi 03 | Carta delle concentrazioni funzionali: il produttivo



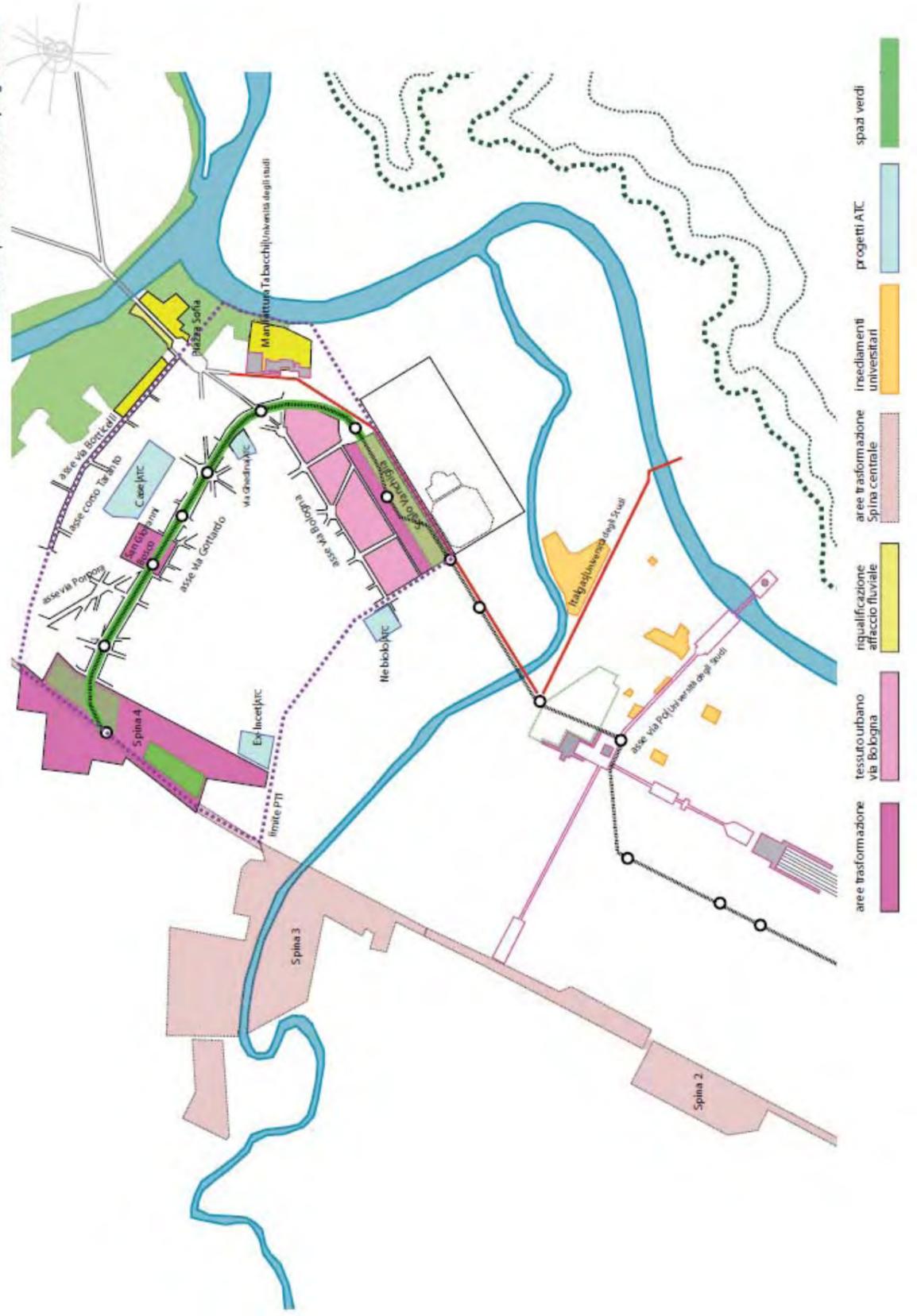
Analisi 04 | Carta delle concentrazioni funzionali: il commerciale



Analisi 05 | Carta delle concentrazioni funzionali: i servizi



Analisi 06 | Carta delle nuove progettualità





ESTRATTO DA: "LA TOPOGRAFIA DELLA CITTÀ E TERRITORIO DI TORINO
COMPILATA DAL GEOMETRA ANTONIO RABBINI" (ANNO 1849)