

Progetti per il PRG



Con questo libro prosegue la pubblicazione dei «Quaderni del Piano» che raccolgono i contributi delle ricerche realizzate per il Nuovo Piano Regolatore Generale di Torino. Nella stessa collana sono usciti i tre volumi:

- Libro Bianco dell'Ambiente di Torino
- Qualità e valori della struttura storica di Torino.
- Ambiente urbano, tessuto edilizio e architettura nella zona centrale di Torino

Città di Torino
Assessorato all'assetto urbano

Piano Regolatore
Generale di Torino

Progetti per il PRG

Gregotti Associati Studio
Torino, Dicembre 1994

I progetti per il Piano di Torino
sono stati elaborati dalla
Gregotti Associati Studio
*Augusto Cagnardi, Pierluigi Cerri,
Vittorio Gregotti*

Per il progetto della Spina 1
sono stati incaricati come consulenti
Franco Mellano e Attilia Peano

Per il progetto del Piano
particolareggiato della Spina 1
sono stati incaricati insieme
alla Gregotti Associati Studio
*Paolo Erbetta, Pier Paolo Maggiora
e Renato Vezzari*

Per il progetto della Spina 3
sono stati incaricati come consulenti
Pietro Derossi e Livio Dezzani

Per il progetto della Spina 4
sono stati incaricati come consulenti
Roberto Gabetti e Aimaro Isola

Il percorso del piano regolatore è stato punteggiato dall'elaborazione di una grande varietà di progetti. Nel corso di anni sono stati sviluppati a diversa scala progetti con differenti approfondimenti, quasi per stabilire l'esistenza di una doppia faccia nel progettare la città, un controcanto puntuale rispetto alle procedure urbanistiche, una ricerca della radice dei progetti non solo nel contesto fisico esistente, ma entro una più ampia trasformazione della città. Non è un caso che un piano regolatore così elaborato risulti infine come un grande progetto sulla città esteso quanto la sua dimensione ed anche oltre, composto da una costellazione di progetti talvolta dettagliati, talvolta solo indicativi, da cui infine si deducono le regole istitutive. Il grande progetto è un punto di partenza, induttivo. Chiama tutti coloro che direttamente progetteranno, proporranno, realizzeranno la città prossima ventura a partecipare ad un processo di trasformazione direzionato dal piano, talvolta mettendo in esecutivo le previsioni, talaltra approfondendo o proiettando oltre le indicazioni, talvolta infine interpretando un contenuto qualitativo diffusamente espresso dal piano.

Una così ampia panoramica non esprime un progetto univoco. Molti consulenti del piano hanno contribuito a formare un insieme di proposte non solo ampio ma emblematicamente aperto a diversi modi di pensare e progettare nel campo urbano.

L'apporto dei progetti non sta solo nella funzione di indirizzo o nella rappresentazione che attraverso di essi si ricava sui contenuti del piano. È da rilevare il processo di nascita dei singoli progetti. Per reazione ad improvvise previsioni in corso (la Spina Centrale) per dimostrare la possibilità di riscattare dalla previsione viabilistica la copertura della ferrovia To-Ceres recuperando invece un antico tracciato storico (la Spina Reale), per esplorare modi di ricostruzione di spazi urbani relazionati alla situazione urbana di intorno (le anticipazioni sulle aree dismesse), per inseguire visioni di una città «impossibile» (la copertura dello scalo Lingotto), per rendere compatibile un grande asse viario (corso Marche), per reintrodurre foreste nella città (Progetto Po), ecc., la nascita dei progetti scaturisce dalle mille occasioni di riflessione, dagli scontri con la realtà, dalle reazioni nei confronti di proposte ritenute in contrasto con la linea del piano.

Più in generale i singoli progetti sono diventati tasselli di un più grande progetto, il piano regolatore, e reinseriscono Torino nella storia dei progetti urbani recuperando le tracce dei grandi progetti del passato e tracciando i segni di possibili progetti futuri.

Augusto Cagnardi

Progettisti incaricati
del Nuovo Piano Regolatore:
Gregotti Associati Studio
*Augusto Cagnardi, Pierluigi Cerri,
Vittorio Gregotti*

Progetto grafico
Gregotti Associati Studio

Redazione
Davide Cornago

Impaginazione
Carla Parodi

Fotolito
La Reprografica, Torino

Fotocomposizione e stampa
Stamperia Artistica Nazionale, Torino

Sommario

11 Corso Marche

La Spina Centrale

- 23 studio di fattibilità 1988
- 37 Studi per le anticipazioni e piano
particolareggiato, Spina 2, 1990
- 42 Studio unitario dei quattro ambiti, 1992
- 49 Studi per il passante ferroviario, 1993

51 Progetto Po

63 La Spina Reale

Corso Marche

Il progetto per la realizzazione del corso Marche delineato nel 1988 dall'Ufficio tecnico comunale insieme alla società Ativa si inquadra nell'ipotesi di una generale razionalizzazione del sistema di grande viabilità urbana e di un completamento del sistema autostradale tangenziale entro il quale il corso Marche svolge la funzione di «asse attrezzato» di primo livello, di raccordo ad ovest fra tangenziali nord e sud e rispetto alla viabilità urbana e suburbana di quel settore della città. Dal punto di vista tecnico la soluzione avanzata risponde a esigenze di funzionalità viabilistica e scorrevolezza dei flussi, che accentuano il carattere «autostradale» dell'asse: per tutto il suo sviluppo, infatti, la proposta comunale prevede di separare il traffico di distribuzione urbana da quello di attraversamento tramite l'interramento in trincea a quota -7 delle carreggiate centrali di scorrimento veloce (80-100 Km/h, sezione stradale totale di 42 m nei tratti urbani e di 59 m dei tratti non urbanizzati con le carreggiate centrali di 10 m ognuna con 2 corsie di marcia più una di emergenza, separate per senso di marcia); le intersezioni fra l'asse di scorrimento veloce e la maglia stradale urbana sono garantite da un sistema di svincoli in corrispondenza degli incroci principali. In superficie, ai lati delle carreggiate interrate dell'asse, corre la viabilità urbana a raso che garantisce le connessioni locali. Unici punti dove l'asse sale in viadotto sono a nord per il sovrappasso della Dora, al centro per il sovrappasso della strada alla Pronda e dei tracciati ferroviari, (linee di Torino-Modane e scalo Orbassano), a sud in corrispondenza dello svincolo di corso Orbassano.

Con la Deliberazione Programmatica del nuovo Piano regolatore di Torino l'asse di corso Marche viene riconsiderato nell'orizzonte più generale delle riforme urbane previste per la città e delineate in coerenza con gli obiettivi espressi dall'Amministrazione comunale. In tale quadro, insieme alla Spina centrale delle funzioni pubbliche e all'asse del loisir lungo il Po, corso Marche individua un terzo asse di grande centralità, configurandosi quale luogo di attestamento di nuove funzioni di servizio metropolitano: lo stadio delle Alpi, le carceri nuove, la futura sede del Ministero delle Finanze,

i nuovi servizi scolastici e commerciali. Ulteriore elemento di qualificazione per l'asse è costituito dai due grandi parchi proposti nella Valle della Dora e a Gerbido, che il Corso si trova ad attraversare per un tratto del suo sviluppo: le valenze paesaggistiche che essi offrono rappresentano un incentivo a valorizzare l'insediamento del Corso nel contesto.

Questa previsione generale per corso Marche potrà inoltre indurre effetti di progressiva e diffusa riqualificazione proprio sul tessuto periferico che attraversa, agendo contemporaneamente quale arteria di riconnessione e reidentificazione fra margini urbani grazie all'attestamento di funzioni di rango superiore.

Le considerazioni fin qui svolte evidenziano l'alternativa ambientale che dal punto di vista progettuale si pone fra due soluzioni possibili: la prima, proposta dal progetto comunale, di una strada che in trincea taglia il tessuto costruito o libero, e una seconda che invece può configurare un «asse nel parco» con caratteri urbani più puntuali come cortivioli, scansioni alberate, ecc.

Rivedendo il progetto comunale è possibile integrare le esigenze di funzionalità viabilistica con l'esigenza di garantire contemporaneamente la più elevata qualità di ambiente e di paesaggio al nuovo asse di centralità metropolitana e alla città complessivamente.

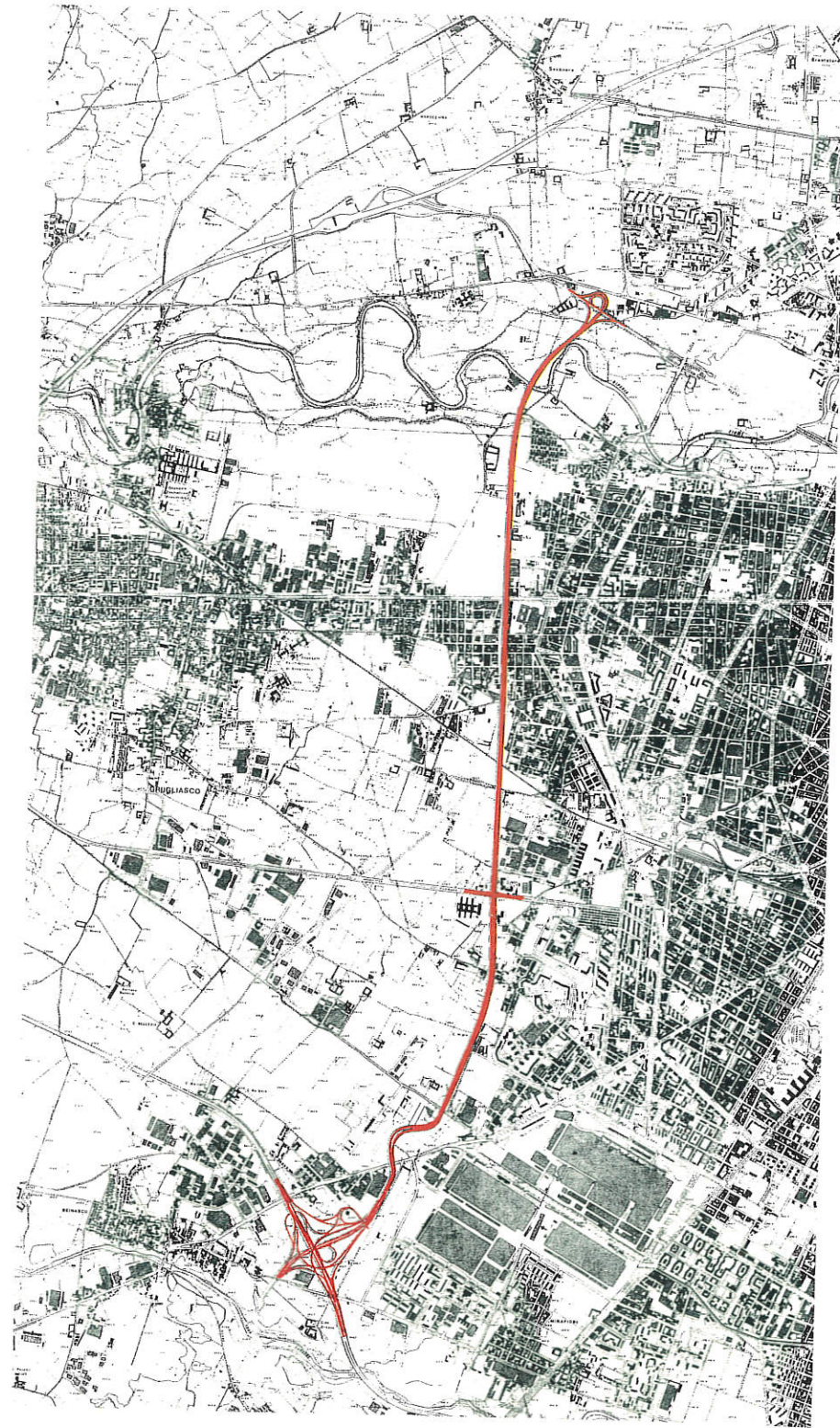
Lo studio di intervento per corso Marche, elaborato sulla base delle indicazioni della Deliberazione Programmatica, si propone dunque di modificare il progetto esistente accogliendone i parametri funzionali ma riconfigurando la strada su un modello di park-way: è questa una scelta tipologica che meglio consente di inserire il progetto viabilistico all'interno di un progetto più complessivo del territorio ad esso pertinente dove il piano prevede sia la realizzazione dei due parchi alla Dora e al Gerbido, sia la valorizzazione dell'ambiente nel quale si inseriranno i nuovi interventi previsti. Corso Marche è concepito come l'asse che costituisce un virtuale prolungamento dei parchi nelle porzioni di tessuto edificato e che riprende gli elementi connotativi del viale verde proprio della tradizione torinese: a partire da questa impostazione generale che esprime il duplice obiettivo di rispon-

dere alle esigenze di un progetto sia urbano-territoriale sia viabilistico, lo studio di intervento viene a discostarsi dal progetto comunale per diverse scelte e soluzioni.

In relazione ai caratteri geografici e alle funzioni insediate, il progetto trova infatti soluzioni diverse, di modo che il Corso si definisce come una sequenza di tratti distinti seppur omogenei nella concezione. Inoltre, diversamente dal progetto comunale, lo sviluppo dell'asse è in superficie con incroci a raso là dove il Corso incontra le principali connessioni urbane; la scelta di scendere in galleria è limitata al tratto compreso fra corso Francia e la strada alla Pronda, là dove ragioni tecniche imporrebbero di portare l'asse in trincea e ragioni di impatto ambientale ne consigliano la copertura, mantenendo l'attuale assetto stradale in superficie, — anzi migliorandone la qualità ambientale.

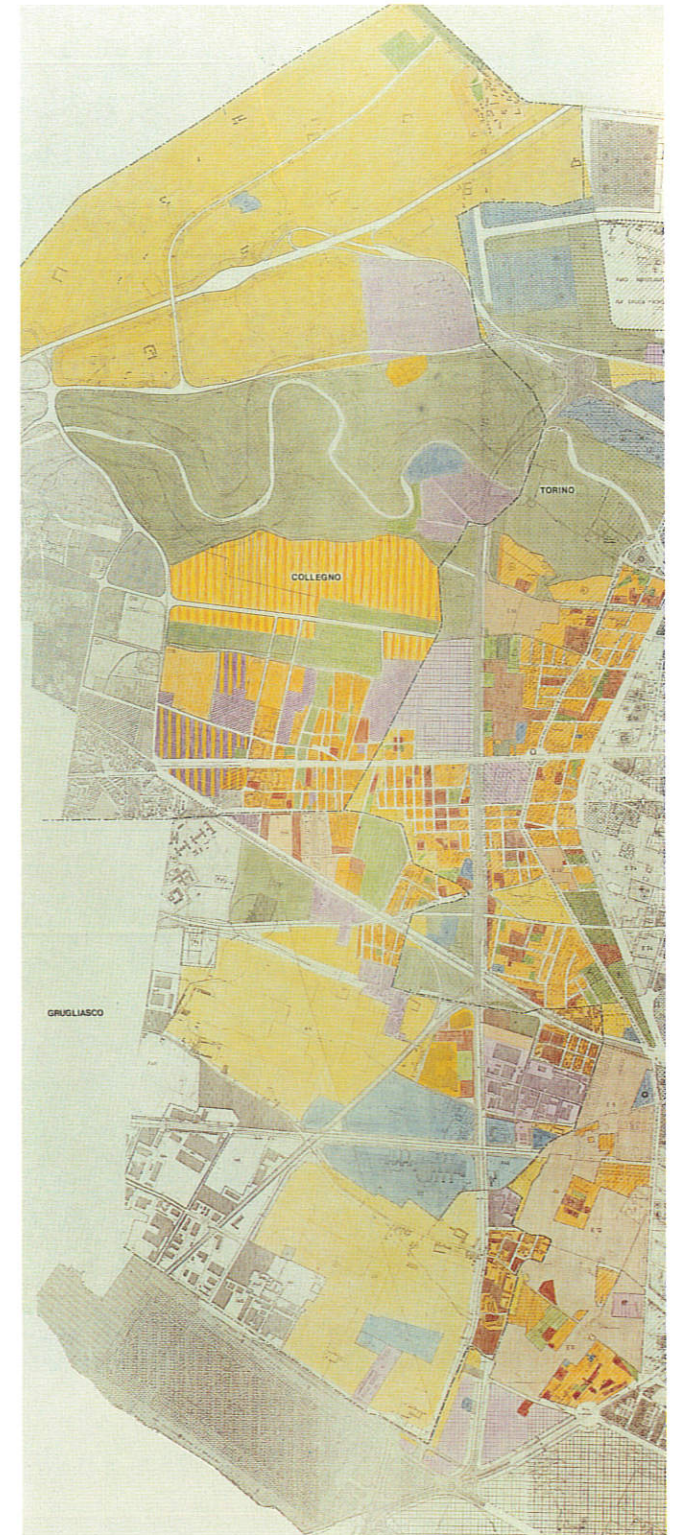
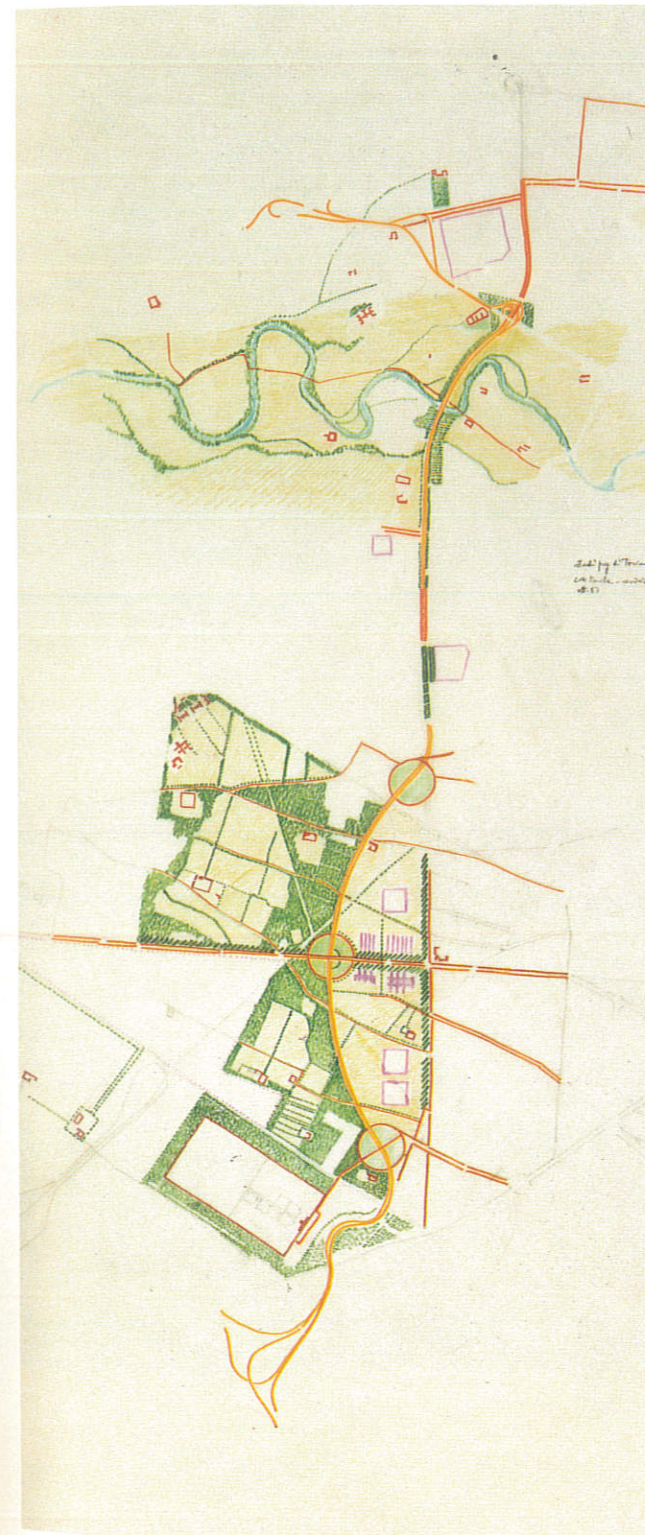
Infine, gli svincoli di raccordo sono trattati, dove possibile, secondo una soluzione tecnica e un disegno connotativo omogenei, così da contrassegnare unitariamente tutti i punti di connessione principali con una rotonda che allusivamente rimanda alla modalità barocca di improntare il paesaggio di campagna. Il primo tratto di corso Marche, che attraversa il Parco della Valle di Dora in progetto, corre in superficie e in viadotto per il sovrappasso della Dora ed è delimitato verso l'esterno da un bordo alberato che segue l'andamento stradale così da garantire una maggiore sicurezza nelle percorrenze ma anche l'inserimento nell'ambiente del parco. Gli scambi sono limitati alle connessioni viabilistiche principali: a nord del Parco, la prima rotonda garantisce l'interscambio con corso Ferrara (stadio delle Alpi), cui segue il raccordo con lo svincolo già esistente tra corso Regina Margherita-Tangenziale; a sud del Parco le corsie di svincolo garantiscono l'accessibilità alle aree del Ministero delle Finanze in coincidenza con l'antica Strada di Collegno, mentre proseguendo oltre, il piano stradale si abbassa a quota -7 nelle corsie centrali così da consentire ai lati l'incrocio a raso con corso Francia, e al centro sia il sottopasso sia la creazione di parcheggi in superficie di fronte agli insediamenti industriali esistenti.

Da corso Francia procede il secondo



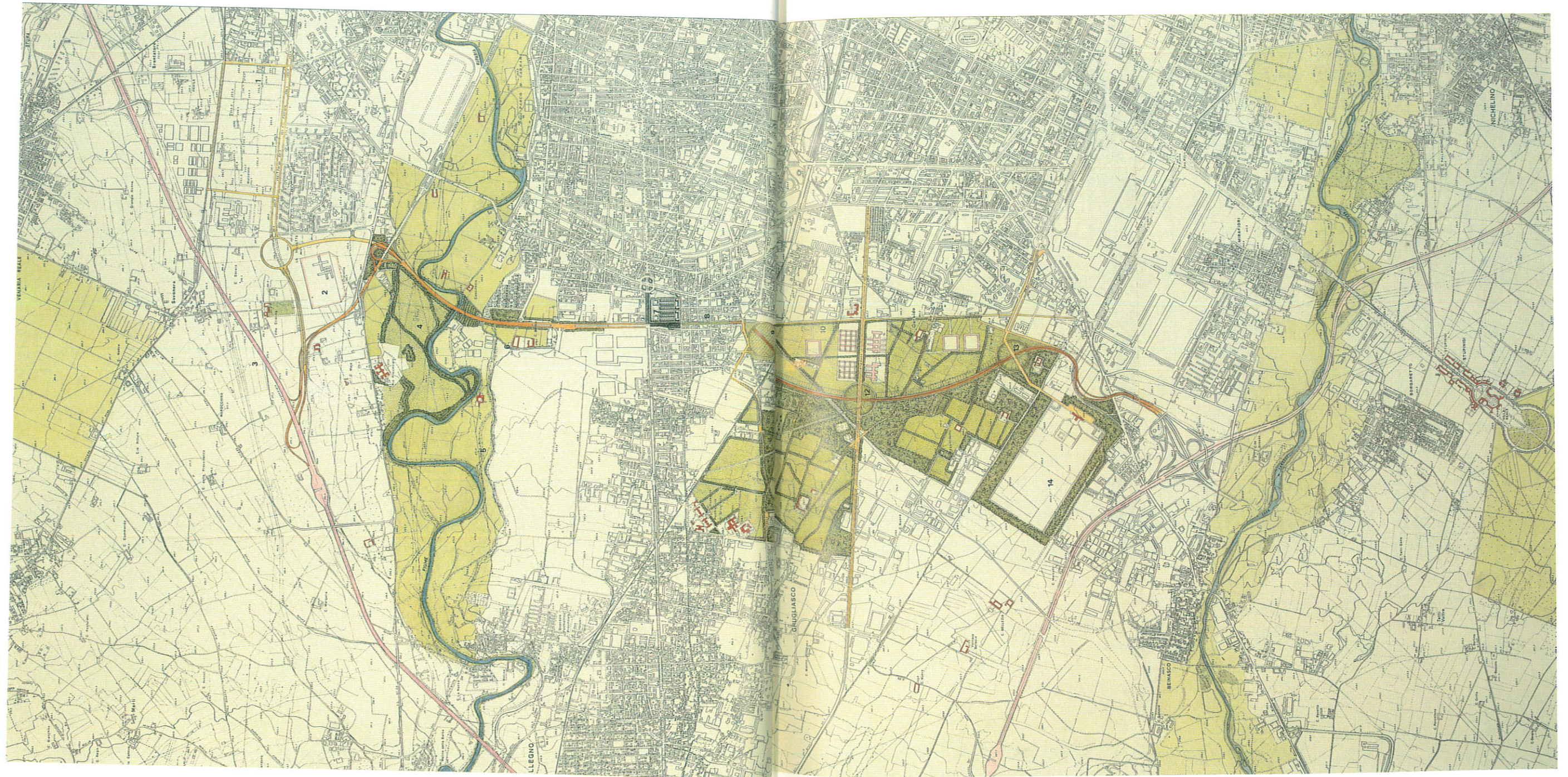
tratto dell'asse che rimane in sottosuolo per circa 1 Km, fino a oltrepassare l'incrocio con la Strada della Pronda, dove riemerge da quota -7 salendo a quota +7 lungo il diametro della rotonda a cui si raccorda per l'interscambio con il sistema locale delle direttrici di distribuzione urbana e foranea. I caratteri prettamente residenziali del tessuto urbano di questo tratto (via Crea) rendono preferibile mantenere l'arteria in sottosuolo e prevedere una copertura totale. In superficie vengono comunque garantite funzioni viabilistiche di servizio locale attraverso un disegno architettonico che trova propria connotazione nella *allée* centrale, perimetralmente delimitata dall'alberatura di isolamento delle corsie del traffico di distribuzione locale poste a ridosso degli isolati. Questa soluzione tiene conto del progetto per la trasformazione dell'area Venchi Unica, nel quale l'arretramento del fronte edilizio in affaccio su via Crea consente di estendere i giardini antistanti il nuovo intervento, dando continuità ambientale a tutta la via Crea prefigurata unitariamente come *allée*.

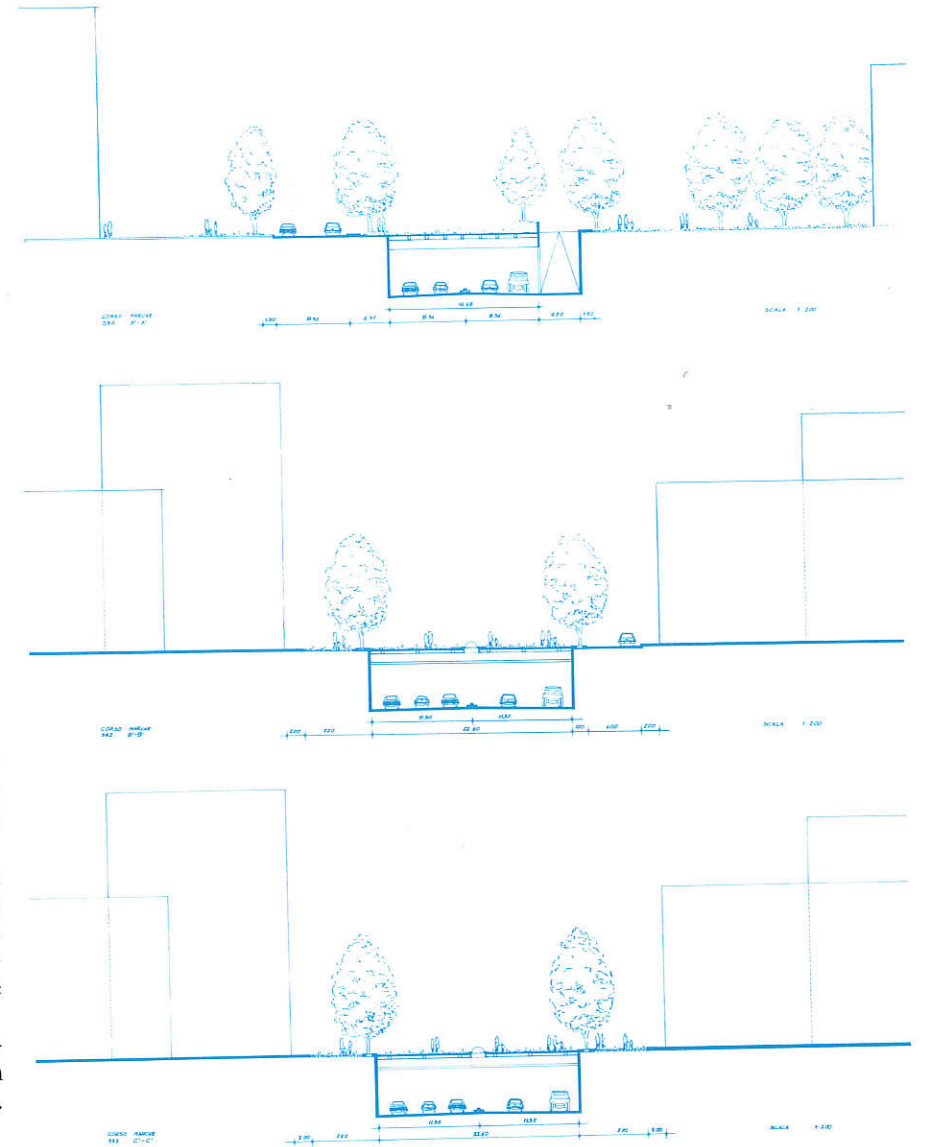
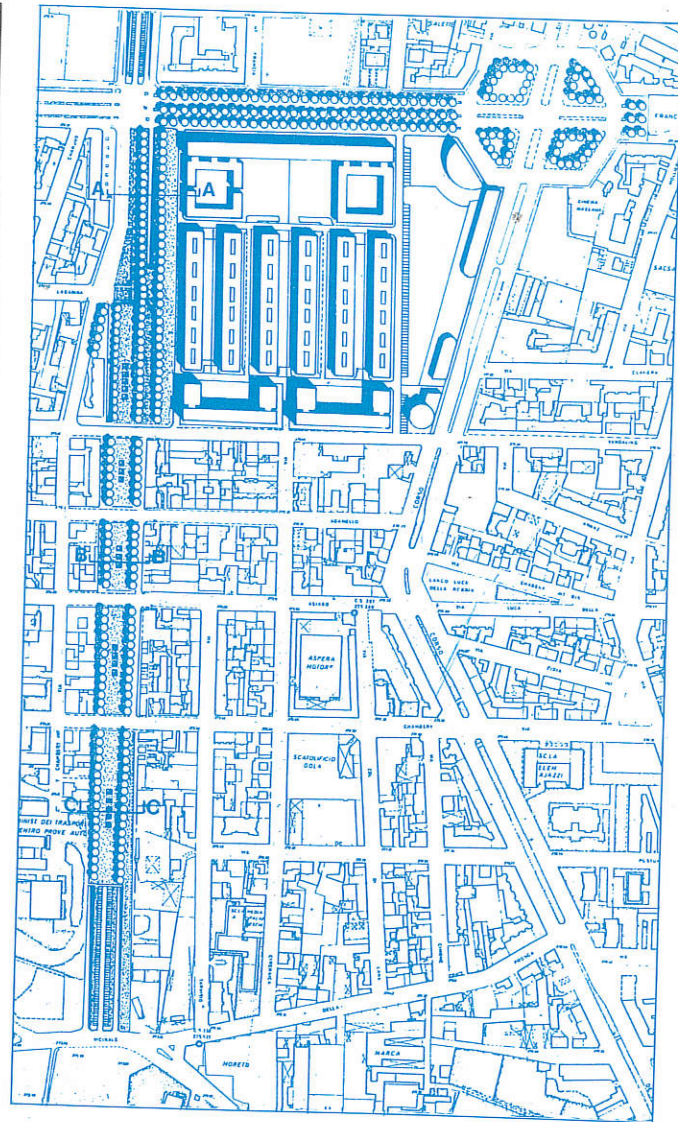
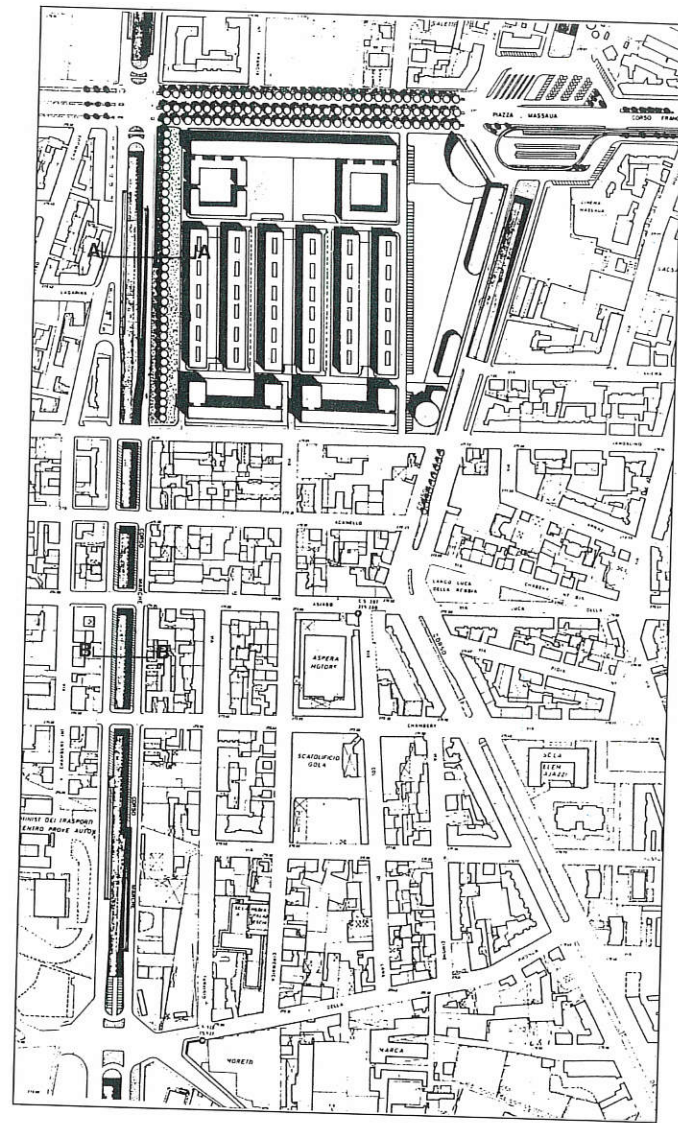
Per l'ultimo tratto di corso Marche, compreso fra le rotonde alla Pronda e di raccordo con il Cimitero, lo studio di intervento propone una soluzione alternativa al progetto comunale: anziché proseguire in rettilineo l'asse piega formando un arco che va ad attraversare il proposto Parco di Gerbido. L'ampia curva tracciata assume le caratteristiche tipiche della park-way: l'alberatura prevista sul bordo esterno dell'arco di circonferenza sottolinea formalmente l'andamento della strada, coadiuvando inoltre la sicurezza nella percorribilità che peraltro è insita nella sezione stradale. Questa, infatti, separa nettamente le carreggiate (ognuna 2 corsie) per senso di marcia tramite un avvallamento al centro che sfrutta la quota sopraelevata (+2) del fondo stradale. Sul bordo interno, verso città, il rilevato del Corso si riconnette formalmente alla quota 0 del Parco con la continuità del manto erboso sulla lieve pendenza necessaria a colmare il dislivello. Proprio la nuova giacitura del Corso se-



- Legenda
1. Stadio Continassa
 2. Nuovo Carcere
 3. Tangenziale
 4. Parco Valle Dora
 5. Campo Volo
 6. Ministero Finanze
 7. Venchi Unica

8. Tratto coperto
9. Rotonda alla Pronda
10. Nuovi servizi
11. Parco Gerbido
12. Rotonda Allamano
13. Rotonda Cimitero
14. Cimitero
- ... Confine comunale



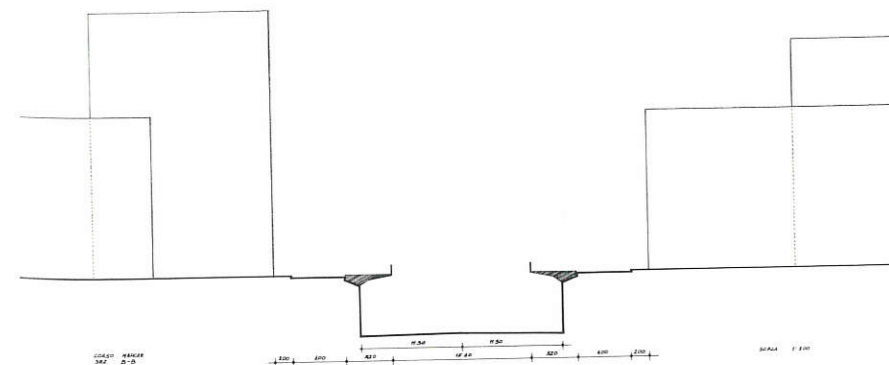
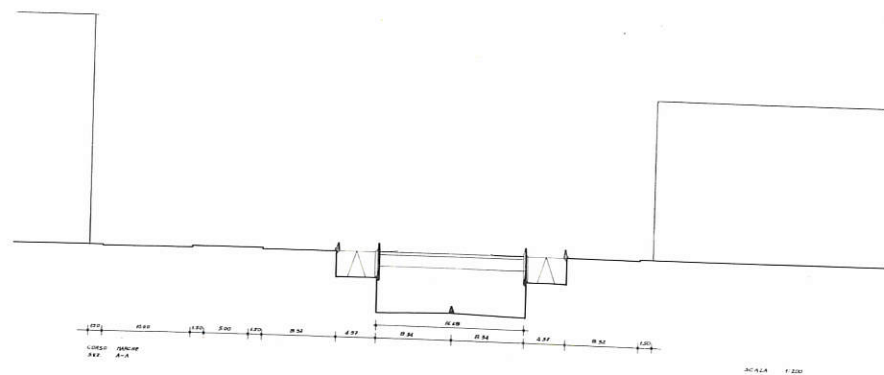


gna il momento di sutura e insieme differenziazione del Parco: verso campagna esso si configura come bosco che rispetta, circondandoli, gli insediamenti cascinali del «suburbio» rurale; verso città si caratterizza come *esplanade* di verde urbano, attrezzandosi di nuove strutture di servizio a integrazione di quelle già esistenti, cui è garantito l'accesso con la rotonda di corso Al-lamano.

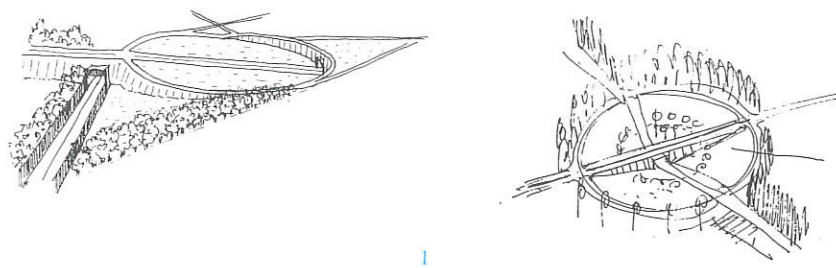
La nuova soluzione di tracciato che lo studio di intervento propone, apre naturalmente a un'interlocuzione sovracomunale là dove si trova ad attraversare altri ambiti amministrativi: si tratterà di impostare il confronto con gli enti interessati per poter sviluppare accordi consensuali fra le parti attorno a scelte urbanistiche che vanno considerate in rapporto alla realtà di area metropolitana ormai propria alla conurbazione torinese. Pertanto le scelte di intervento ad una scala territoriale — che corso Marche e il Parco del Gerbido, implicano giustamente — andranno affrontate nella prospettiva degli interessi generali di tutta la conurbazione e non limitatamente a un'orizzonte chiuso nel confine amministrativo.

Peraltro il tracciato rettilineo previsto dalla prima ipotesi progettuale per la prosecuzione di corso Marche in questo tratto, viene mantenuto ma alleggerito a funzioni urbane di distribuzione e accessibilità più puntuale.

Dopo il Parco del Gerbido, corso Marche si conclude raccordandosi sia con corso Orbassano che con la Tangenziale.

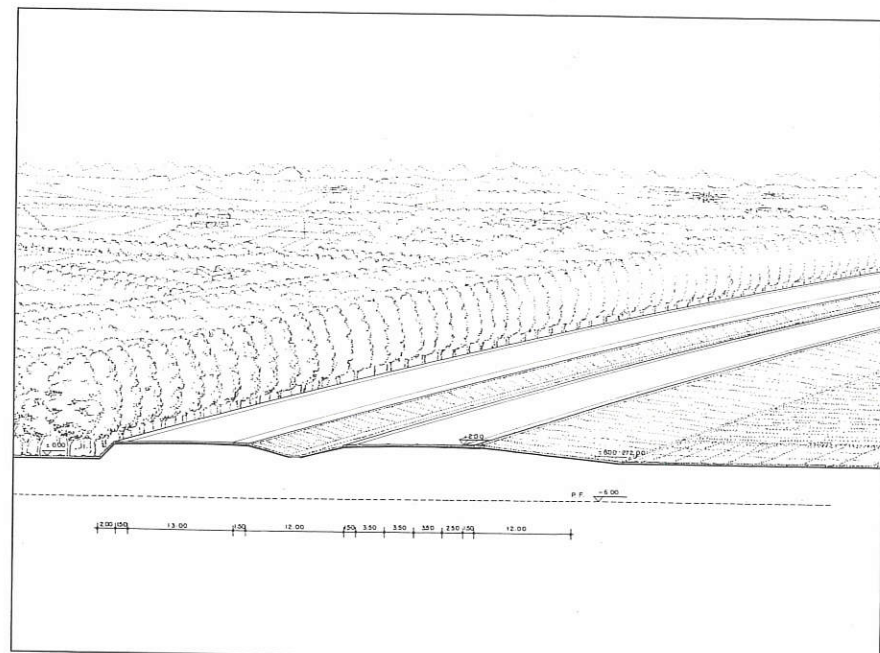


1. Schizzi di studio delle rotonde
2. Sezione prospettica di corso Marche
3. Rotonda di via Crea. Sezione
4. Rotonda Allamano. Sezione

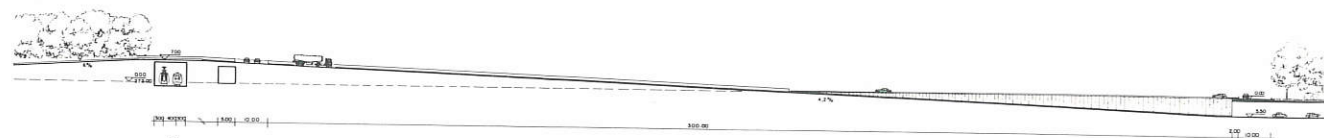


1

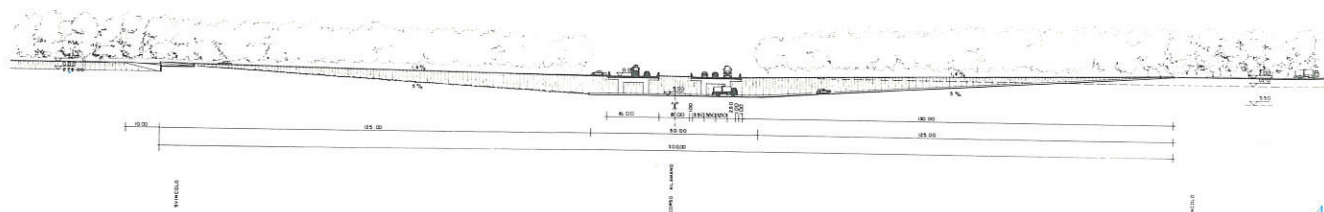
1



2



3



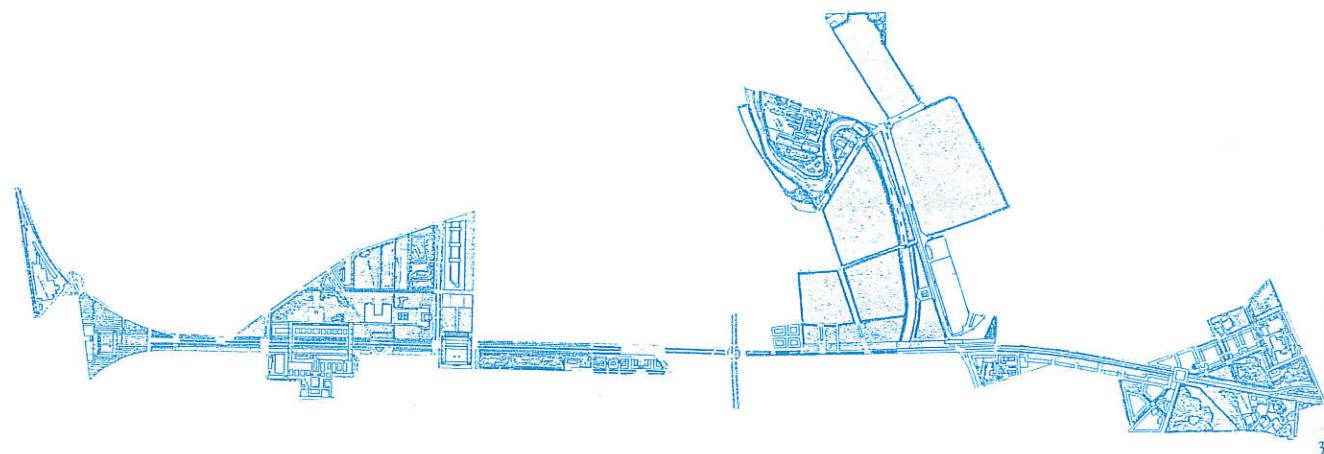
4

Anche sul piano tecnico il nuovo progetto di corso Marche delinea dunque una scelta viabilistica oltre che ambientale diversa da quella del progetto comunale: non strada in trincea, ma park-way in superficie, pur garantendo parimenti le stesse prestazioni funzionali. Lo schema viario tipizzato — al di là delle ovvie variabili di adattamento imposte dalle caratteristiche contestuali — prevede infatti di isolare il tracciato portandolo a quota +2 con pendio sul solo lato verso città e alberatura sul lato esterno, e di separare le carreggiate, ognuna disegnata con 2 corsie più corsia di sosta per ogni senso di marcia. Inoltre la fluidità di scorrimento dell'asse è risolta nei punti di intersezione con le direttrici urbane tramite gli svincoli circolari che consentono l'indipendenza del tracciato dell'asse — che infatti prosegue in sottopasso — dal diretto incrocio con le direttrici urbane. Le rotonde (300 m di diametro) utilizzano la sezione circolare a senso unico di marcia, per raccogliere il traffico dalle corsie di immissione (entrata-uscita) dell'asse e portarlo all'incrocio a raso semaforizzato con le direttrici urbane (unica eccezione è la rotonda alla Pronda, che è a doppio senso di marcia). Con il nuovo progetto corso Marche mantiene ancora i caratteri di scorrevolezza e autonomia che sono il presupposto della sua concezione funzionale, ma si ambienta diversamente nel territorio, sia per qualità di paesaggio sia per le valenze urbane nuove che contribuisce a consolidare: è infatti insieme asse di alimentazione di nuovi servizi metropolitani, è park-way, è luogo di ricostruzione di un riconciliato rapporto tra edificato e natura, fra città e campagna.

La Spina Centrale

Studi comparativi.
I grandi parchi urbani
(disegni alla medesima scala)

1. Parigi. La Villette
2. Milano. Parco Sempione
3. Torino. La Spina Centrale
4. Torino. Parco del Valentino
5. Berlino. Tiergarten
6. New York. Central Park



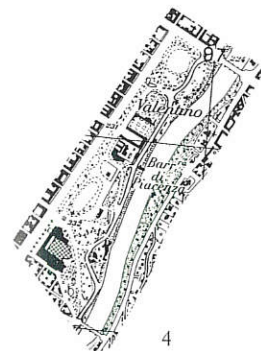
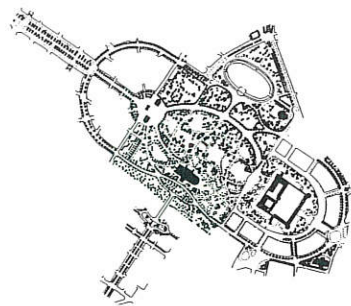
La Spina Centrale. Studio di fattibilità 1988

Il passante

La realizzazione del passante torinese è in corso. Il quadruplicamento dei binari è stato studiato, concordato ed è in parte già realizzato. I lavori procedono verso l'area centrale dove sono definitive le decisioni sull'abbassamento della stazione di Porta Susa e la copertura della trincea ferroviaria fino a largo Orbassano.

Nel tratto tra Porta Susa e corso Grosseto, comprendente la stazione di Dora e la fermata Rebaudengo, è definito il piano di massima che dovrà tradursi in progetto esecutivo. In questo tratto la ferrovia compare a cielo libero dopo piazza Statuto. Il quadruplicamento dei binari comporta il rifacimento del ponte su corso Regina Margherita, l'allargamento del rilevato in via Principe Oddone, il rifacimento del ponte sulla Dora, il rifacimento della stazione Dora con gli allacciamenti alla ferrovia Torino/Ceres, l'ampliamento della trincea in corso Venezia, la realizzazione della fermata di Rebaudengo.

Nel progetto di massima le opere necessarie riguardano le soluzioni planimetriche, il profilo altimetrico attuale rimane invariato, tranne che nel tratto tra corso Regina Margherita e Porta Susa, a causa dell'abbassamento di quest'ultima.



Le interferenze

Lungo questo tratto il quadruplicamento incontra altre infrastrutture che danno luogo ad interferenze con il progetto ferroviario. Per fornire indicazioni precise da porre alla base del progetto esecutivo ferroviario è stata avviata la loro progettazione. Si tratta delle gallerie per svincolare dalla rete stradale la linea 3 della metropolitana, in coincidenza con il sottopassaggio di corso Regina; del nodo ferroviario di Dora e della collocazione della nuova stazione comune alla FS e alla Torino-Ceres; della strada di penetrazione da corso Grosseto a Dora, prosecuzione dell'autostrada di Caselle. La finalità di questi progetti consiste nell'indicare i punti di appoggio delle strutture interferenti con il piano del ferro e per consentire la progettazione definitiva della ferrovia. Queste progettazioni sono state espletate ed hanno fornito indicazioni ovviamente coerenti con le previsioni soprastanti.

Effetti

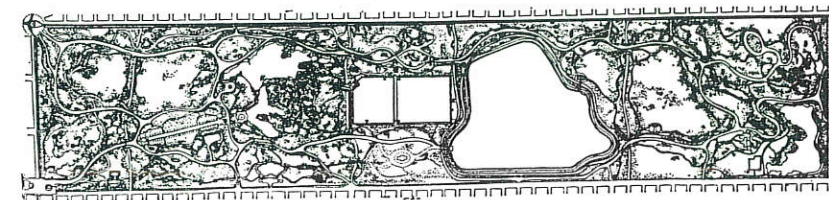
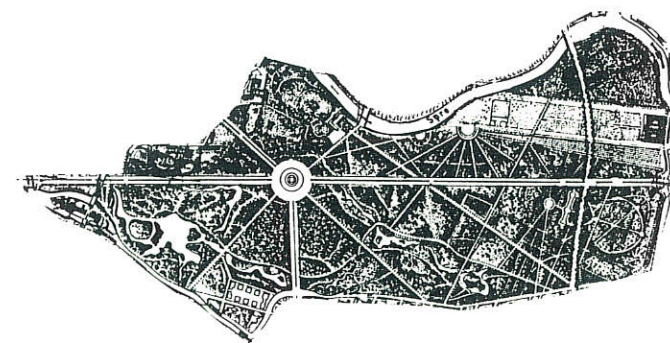
Le motivazioni alla base del quadruplicamento dei binari sono state ampiamente discusse ed approvate. Si tratta di una scelta opportuna per la città e per l'area torinese. L'esame dei progetti ha evidenziato, pe-

rò, alcuni problemi di compatibilità tra le soluzioni progettuali e l'ambiente urbano esistente.

Il quadruplicamento dei binari lungo via Principe Oddone avrebbe comportato l'allargamento del terrapieno e la posa dei binari sempre più prossimi all'allineamento degli edifici, all'altezza del secondo piano.

L'aumento della frequenza dei treni comporta un considerevole incremento degli effetti del rumore, sia diurno che notturno. Eventuali barriere antirumore si sarebbero elevate oltre il piano di appoggio dei binari e quindi fino all'altezza del terzo piano delle abitazioni, nella zona di massima altezza.

Occorre sottolineare che l'attuale intervento sulla ferrovia, il primo dopo il suo insediamento, essendo destinato a durare a lungo nel tempo, dovrà contribuire ad eliminare i problemi di impatto con l'ambiente urbano, invece di aumentarli. Dopo di esso trascorreranno molti decenni prima di ulteriori radicali ed ugualmente costose trasformazioni. L'effetto di separazione urbana non sarebbe stato attenuato con il progetto proposto dalle FS, anzi, si sarebbe rafforzato sensibilmente lungo corso Venezia con l'ampliamento della sede ferroviaria e la sovrapposizione della strada di penetrazione urbana. Quest'ultima non ammettendo incroci a raso fino alla sopraelevata che attraversa la sta-



zione Dora, prevedeva soluzioni che comportavano la demolizione del sovrappasso di via Lauro Rossi, la sua trasformazione in sottopasso e la realizzazione di uno svincolo molto complesso in coincidenza con la stazione Dora, che avrebbe portato un ramo di raccordo all'altezza del quinto piano delle case. Anche questa soluzione sarebbe stata difficilmente realizzabile per la violenza dell'immagine e per l'inquinamento da rumore che avrebbe prodotto sull'ambiente circostante.

Limiti

Non sono state, peraltro, solo le preoccupazioni sull'impatto ambientale a suggerire una revisione dei progetti, ma ancor più la loro connotazione esclusivamente trasportistica.

Per la vita e la storia della città si presenta un'occasione unica. Nello stesso momento in cui si riprogettano le ferrovie sono disponibili alla riprogettazione grandi estensioni di aree industriali ad esse adiacenti; si rimettono in discussione le modalità di accesso alla città ed alla sua area centrale, a partire dalle limitazioni di traffico nel centro storico, dall'incremento di offerta del sistema dei trasporti conseguente ai nuovi servizi dei treni regionali e delle metropolitane urbane.

I progetti elaborati sul passante e sulle altre infrastrutture connesse rispondevano ad un esclusivo obiettivo di tipo trasportistico. Non sono introdotte nei progetti preoccupazioni di altra natura, di matrice urbana, tese a qualificare un intervento sulla città.

Certo non si può pretendere che un progetto risponda ad un obiettivo non pre-

visto. Sembra però assolutamente necessario definire gli obiettivi di natura urbana che comprendano quelli trasportistici e quelli riguardanti le opportune trasformazioni della città, per studiare la possibilità di utilizzare l'intervento sulla ferrovia come momento di avvio di una grande riforma urbana. Questi temi sono tipici della elaborazione del piano regolatore.

Entrata da nord

Il progetto elaborato per la penetrazione urbana apre un altro argomento. Il prolungamento dell'autostrada di Caselle fino alla stazione Dora è stato avanzato con l'intento di accelerare i tempi di entrata in città da nord, ma l'unico varco esistente tra le case è l'allineamento della ferrovia, quindi il progetto pre-

vedeva la sovrapposizione della strada sulla ferrovia con tutte le interferenze conseguenti.

Non potendo modificare nulla dell'esistente la soluzione è pressoché obbligata. Le caratteristiche di tipo autostradale attribuite al disegno gli conferiscono una configurazione molto in conflitto con il tessuto urbano attraversato e con la necessità di migliorare la qualità urbana affermata dal piano regolatore. Tutto ciò alla fine fa nascere molti dubbi sulla necessità di realizzare l'asse stradale. Assai diversa diventa la valutazione qualora si colga l'occasione dell'intervento sulla ferrovia, della possibilità di realizzare una strada, di rivedere con il PRG la zona urbana attraversata, per progettare una nuova entrata da nord nella città, per valorizzare con nuove localizzazioni la fermata di Rebaudengo, per ampliare le zone a verde e migliorare la

condizione abitativa della periferia. In questo caso le opere devono essere progettate assieme con una linea di indirizzo unitaria, a partire dall'ambiente urbano che si vuole realizzare.

Paralleli

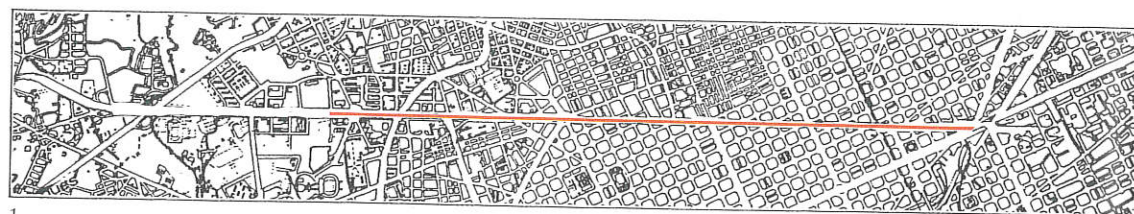
L'asse ferroviario tra corso Grosseto e largo Orbassano segue una traccia nella città lungo la quale il PRG individua la Spina Centrale.

Lo studio di fattibilità adottato dal Comune e sulla cui base è stato stilato il nuovo accordo con le FS prevede l'interramento completo della ferrovia e la riorganizzazione dell'area in superficie attraverso viali urbani che aggregano vaste aree riorganizzate.

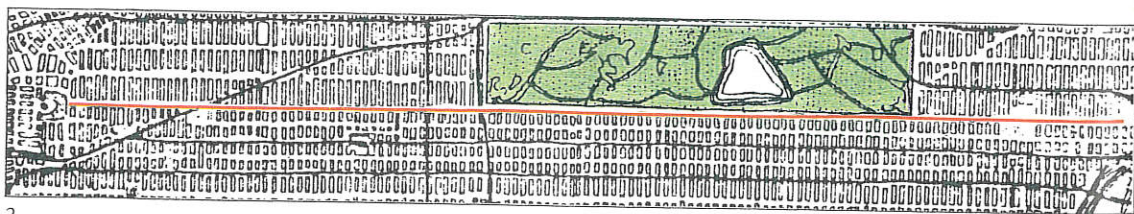
L'estensione dell'asse (circa 6 km) è paragonabile con alcuni grandi episodi del-

la storia urbana europea, come l'allineamento parigino Tuileries-Défense o la parte urbana della Diagonal di Barcellona. Nel panorama torinese l'asse si confronta con i grandi assi barocchi verso Stupinigi e verso Rivoli piuttosto che con i grandi viali urbani come corso Vittorio Emanuele.

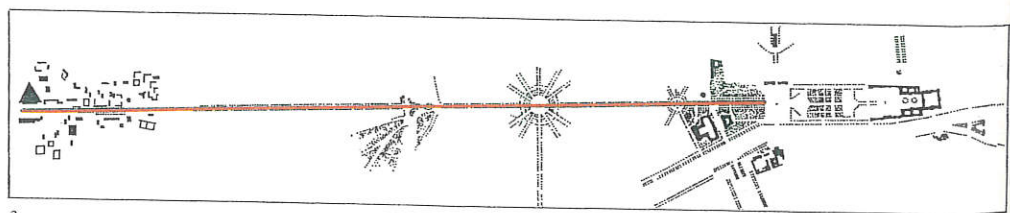
L'interramento della ferrovia non risolve solo una antica frattura nel tessuto urbano, tema su cui si impegnano i tecnici torinesi fin dal giorno in cui la ferrovia fu realizzata. Consente di realizzare una operazione di trasformazione urbana di altissima portata, sia per l'estensione, sia per il contenuto di modernizzazione della città. Nello stesso tempo elimina radicalmente tutti i conflitti che i progetti presentati dalle FS, quelli per l'asse di penetrazione Nord e il nodo di interscambio Dora sicuramente farebbero nascere nei confronti dei cittadini.



1



2



3

Studi comparativi.
Grandi viali urbani
(disegni alla stessa scala)
1. Barcellona. Avenida Diagonal
2. New York. Fifth Avenue

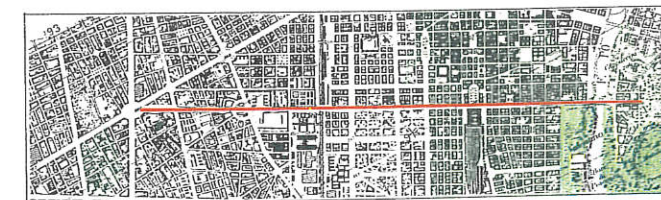
3. Parigi. Les Champs Elysées
4. Corso Unione Sovietica
5. Corso Francia
6. Corso Vittorio Emanuele
7. Spina Centrale



4



5

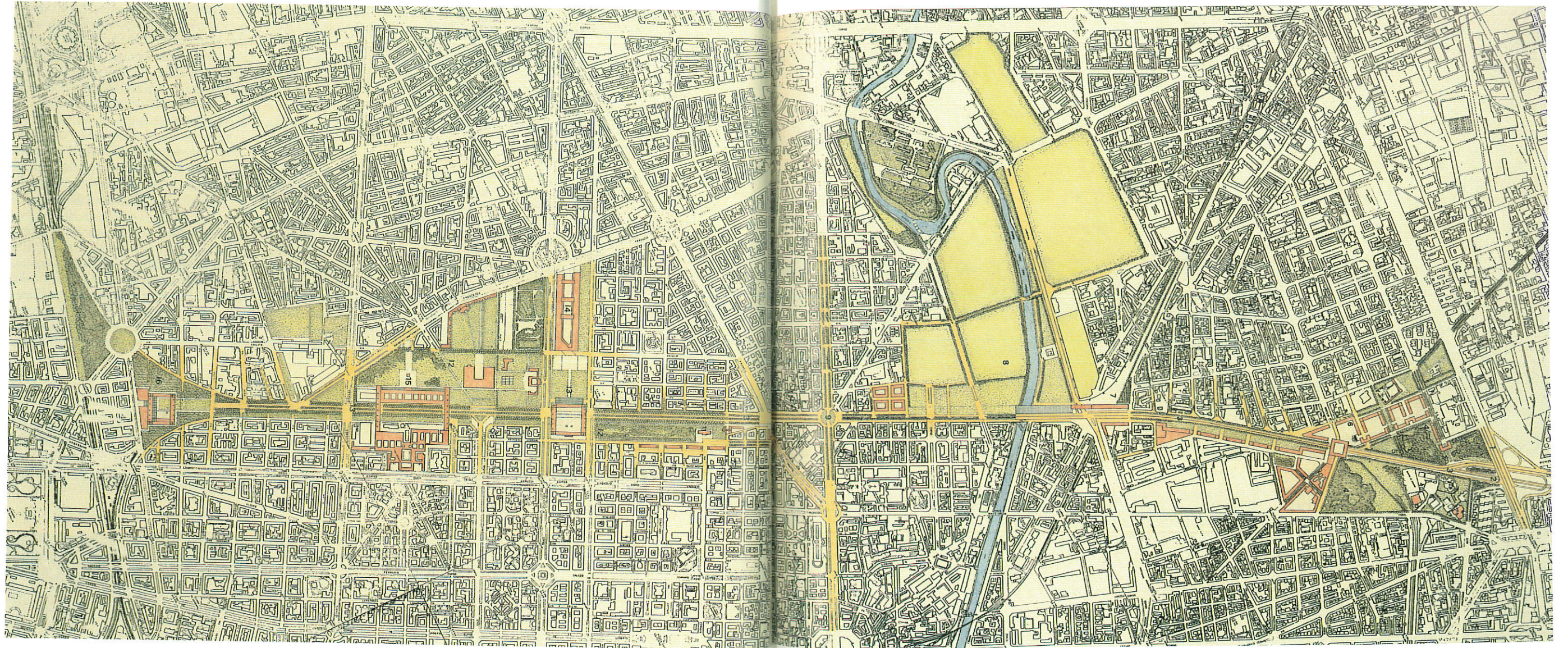


6

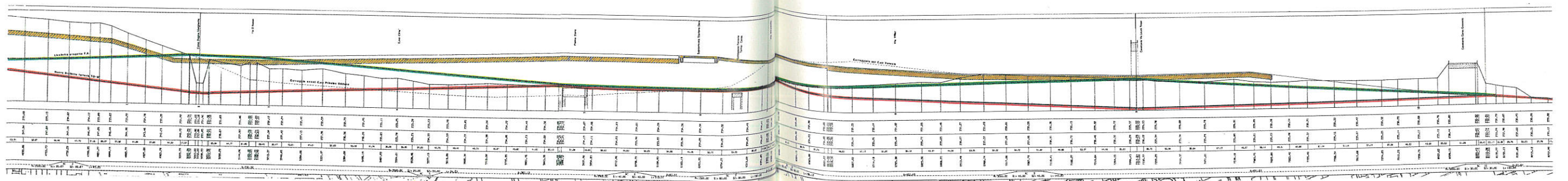


7

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1. Corso Grosseto | 9. Corso Regina Margherita |
| 2. Passante FS | 10. Piazza Statuto |
| 3. Asse stradale della Spina | 11. Stazione Susa attuale |
| 4. Parco Sempione | 12. Parco Susa |
| 5. Stazione Rebaudengo | 13. Stazione Susa Nuova |
| 6. Polo Terziario | 14. Palazzo di Giustizia |
| 7. Stazione Dora | 15. Ampliamento del Politecnico |
| 8. Area di trasformazione delle acciaierie | 16. Area di trasformazione Materferro |

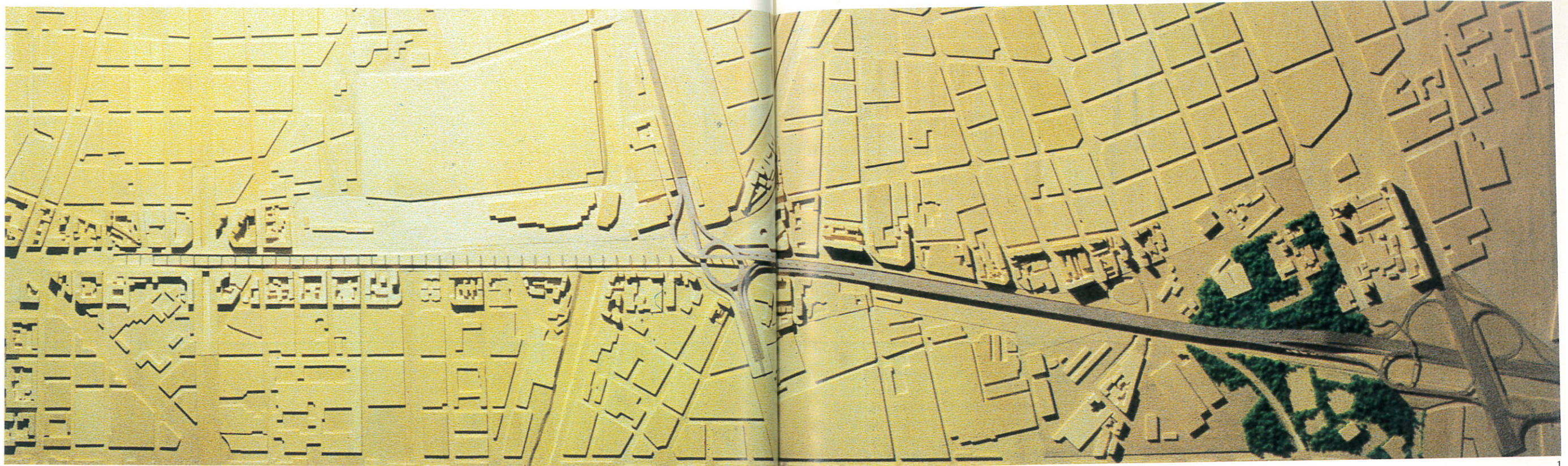


Tratto da via santa Chiara
a corso Grosseto.
Profilo longitudinale

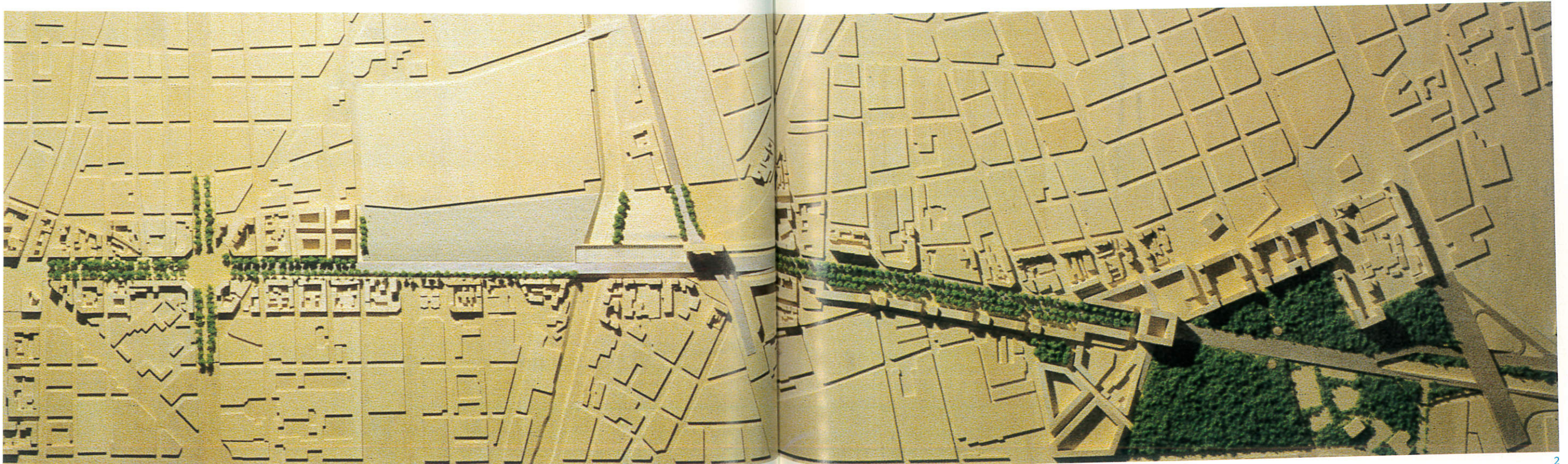


1. Progetto FS.
Progetto mirato del nodo
di interscambio Torino-Dora,
Asse di penetrazione Nord.
Plastico

2. Proposta PRG.
Asse della Spina tra corso Grosseto
e piazza Statuto.
Plastico



1



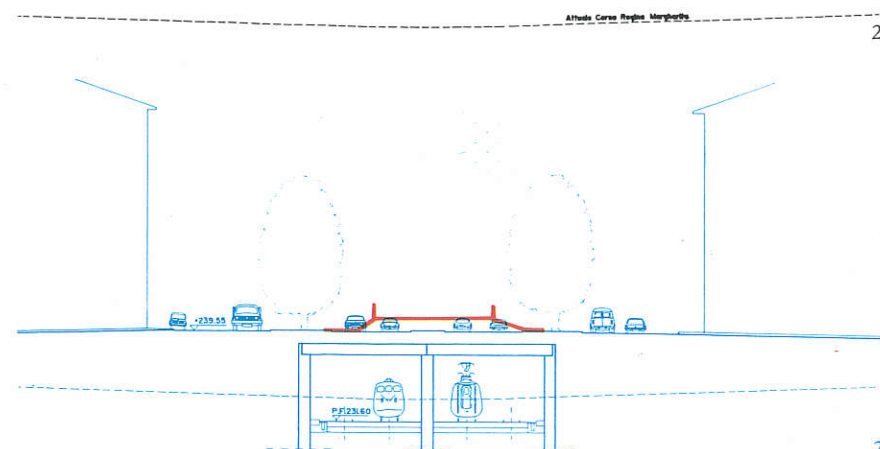
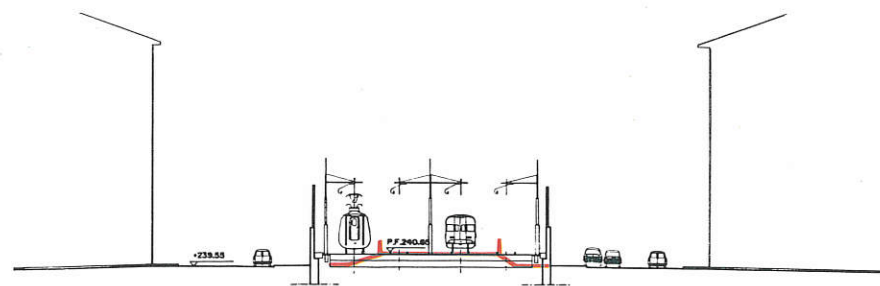
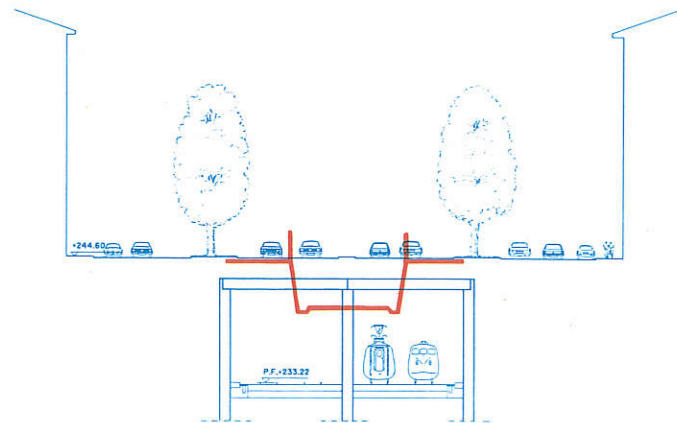
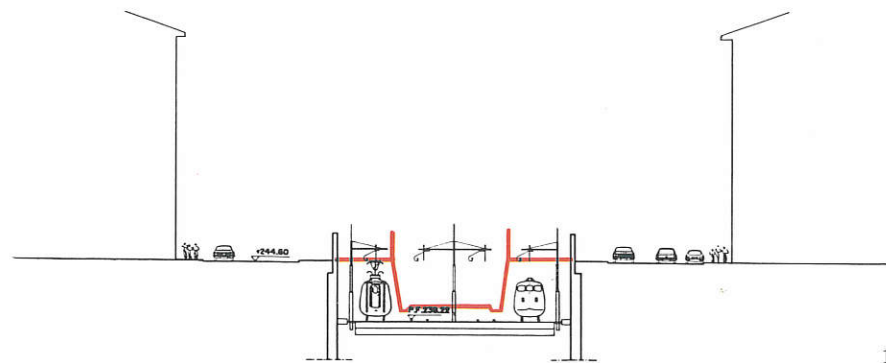
2

1. Progetto FS.
Sezione su via santa Chiara

1. Proposta PRG.
Sezione su via santa Chiara

2. Progetto FS.
Sezione su corso
Regina Margherita

2. Proposta PRG.
Sezione su corso
Regina Margherita



Proposte

Relativamente al tracciato ferroviario, sono previsti l'interramento e la copertura da largo Orbassano a corso Grosseto. Da piazza Statuto la ferrovia, si abbassa per sottopassare corso Regina Margherita sulla Dora. Questo tracciato consente la copertura della ferrovia e la realizzazione di tracciati stradali urbani. Il confronto tra il progetto che era stato avanzato e le proposte dello studio di fattibilità è eloquente. Nel primo l'asta ferroviaria viene irrobustita e consolidato il suo effetto di separazione nel tessuto urbano. La sovrapposizione dell'autostrada urbana ulteriormente aggrava e sancisce la situazione.

Lo studio di fattibilità avanza una proposta di nuova entrata a Torino attraverso un parco, che prosegue con un viale di grande larghezza, paragonabile per estensione al corso Sempione di Milano. Prevede poi la copertura della stazione Dora e la prosecuzione di un viale urbano fino a corso Regina Margherita. Questo viale lambisce ed alimenta l'area delle acciaierie ove è prevista una grande trasformazione urbana.

Tratto Statuto-Dora

Da piazza Statuto la ferrovia si abbassa e sottopassa corso Regina Margherita. Questa proposta cambia radicalmente la situazione urbana. La ferrovia scompare. Corso Regina torna alla configurazione primitiva. Scompare il sottopasso stradale. Non sono più necessarie le gallerie per la linea 3 della metropolitana. Lungo via Principe Oddone si riduce l'ingombro del terrapieno che diventa un viale alberato.

Sul lato verso le acciaierie quando si potrà eliminare lo scalo è previsto di dissimulare la quota alta del viale con un rilevato e quindi una modificazione della quota del terreno. La trasformazione del rondò sopraelevato, in seguito alla prosecuzione dell'asse stradale sopra la ferrovia, e la sua riduzione a semplice incrocio, consente di ampliare la copertura a tutte le banchine della stazione Dora. Questa ipotesi comporta la revisione della parte di copertura del fabbricato della stazione previsto nel progetto del nodo in rapporto anche alla trasformazione di via Stradella.

Tratto Dora-Lauro Rossi

La livelletta della ferrovia si abbassa fino ad una quota che consente la copertura al piano di campagna e dell'attuale corso Venezia. Ciò consente di mantenere in funzione il sovrappasso di via Lauro Rossi. La copertura connessa con le strade laterali esistenti si trasforma in un grande viale con controviali, con la sede centrale autonoma ed ininterrotta sino a via Stradella, dove si presenta per chi arriva dall'esterno il primo semaforo. Il viale si può allargare ulteriormente con il recupero dello scalo ferroviario, nel qual caso diventa possibile allineare lungo il viale una edificazione nuova, distanziata dall'asse stradale da un grande parterre.

Tratto Lauro Rossi-Grosseto

La ferrovia risale fino alla quota attuale sotto il ponte di corso Grosseto, perché prevede sotto di esso la fermata di Rebaudengo.

La proposta che era stata avanzata risultava particolarmente infelice con la ulteriore aggravante delle proposte stradali che inanellano raccordi ai livelli superiori. Soprattutto la fermata diventa inutile se non si dimostrano ragioni di opportunità urbane che ne motivino l'esistenza. La Deliberazione Programmatica prevede un polo terziario lungo il passante sia a nord che a sud per decongestionare e contenere le tensioni verso il centro storico.

Lo studio di fattibilità propone una revisione ed ampliamento del parco Sempione che consente di prevedere il polo terziario e residenze affacciate sul parco. Ciò giustifica la realizzazione della fermata, che potrebbe essere spostata sotto la copertura stradale. L'uscita della fermata emerge nel parco a breve distanza dalle utilizzazioni terziarie.

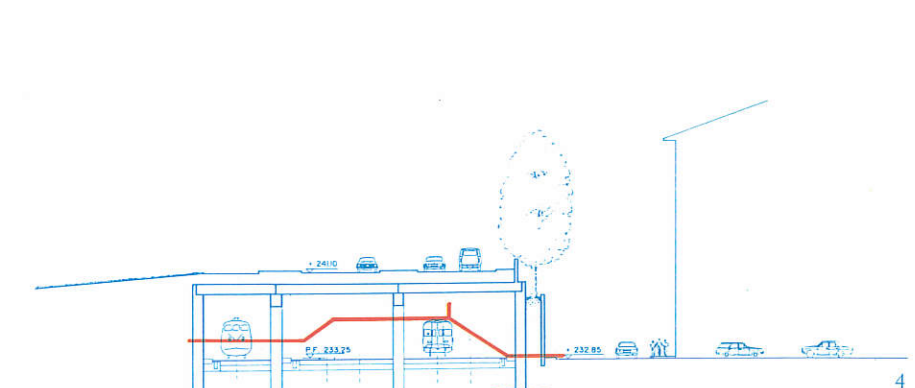
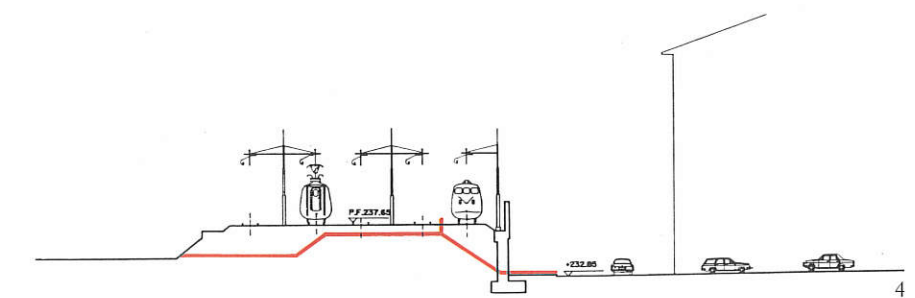
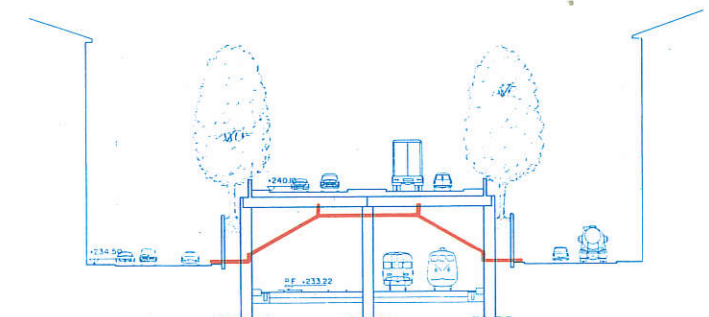
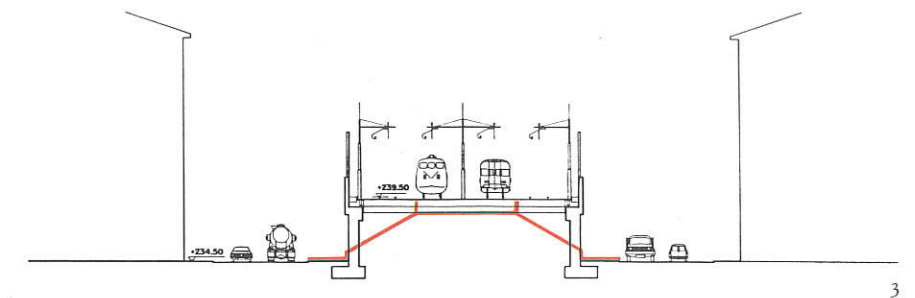
L'entrata a Torino si realizza attraverso una sequenza che vede in successione dopo il ponte di corso Grosseto l'emergere della strada nel parco, la prosecuzione attraverso un grande viale fino a via Stradella, al primo semaforo. Da qui in avanti si aprono con la sopraelevata le altre direzioni urbane e prosegue un viale urbano fino a piazza Statuto. L'interramento della ferrovia arricchisce la città di un ulteriore segmento della rete stradale urbana, necessario supporto per l'insediamento di funzioni e di servizi centrali.

3. Progetto FS.
Sezione su via don Bosco

3. Proposta PRG.
Sezione su via don Bosco

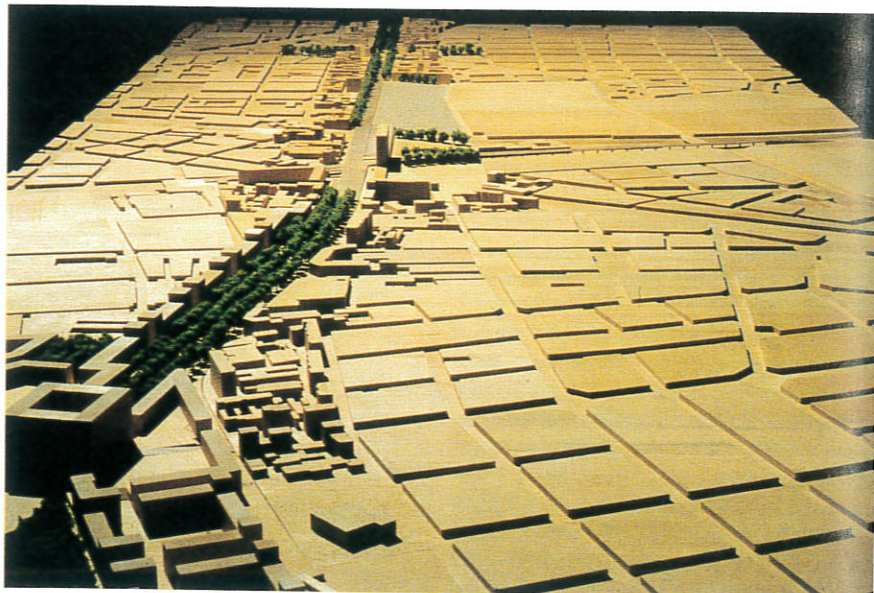
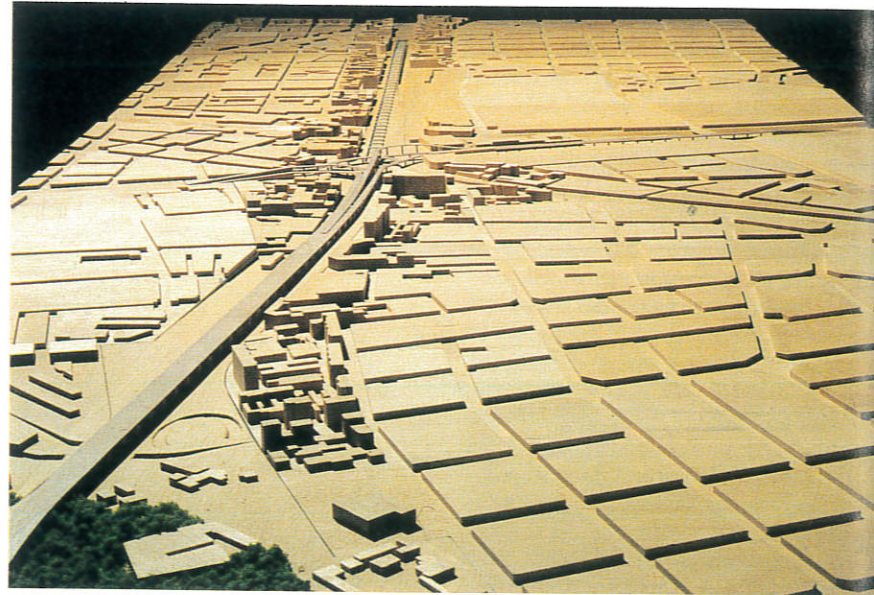
4. Progetto FS.
Sezione su corso Cirié

4. Proposta PRG.
Sezione su corso Cirié

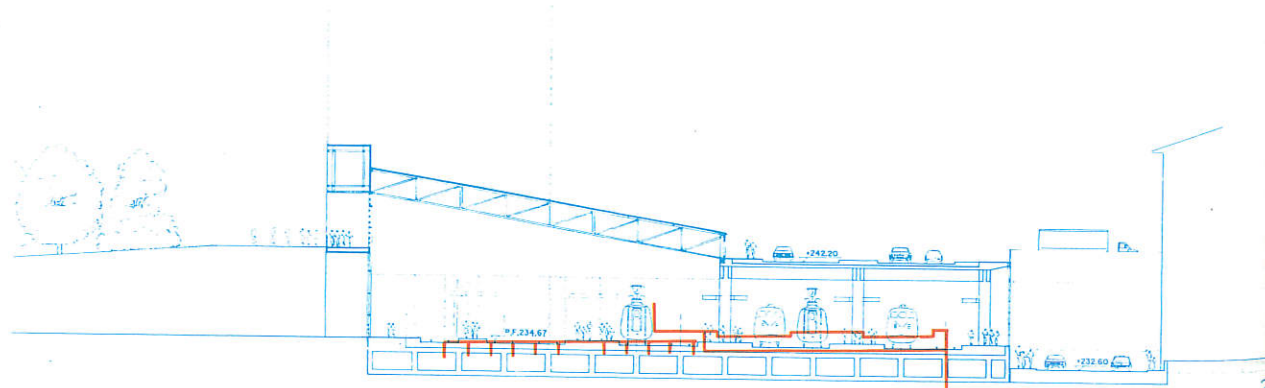


1. Progetto FS.
Asse di penetrazione Nord.
Ingresso alla città da Nord

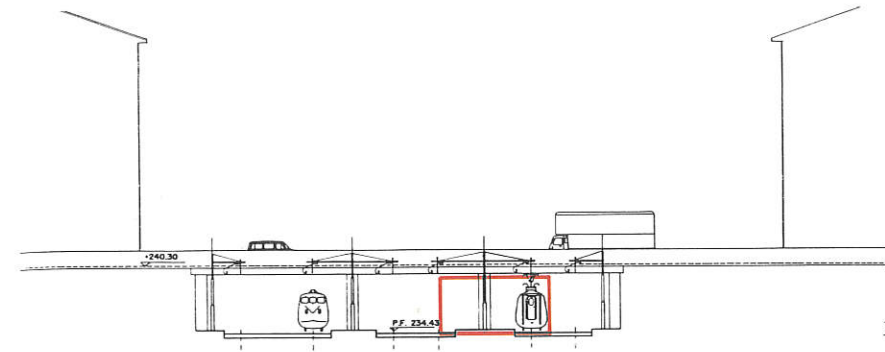
1. Proposta PRG.
Ingresso alla città da Nord



2. Proposta PRG.
Sezione sul fiume Dora



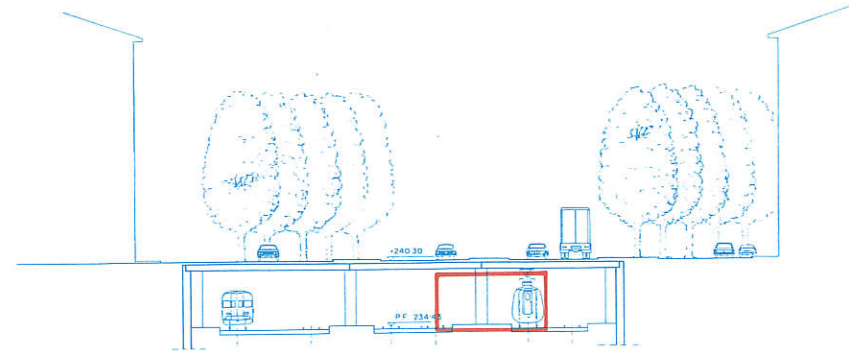
2



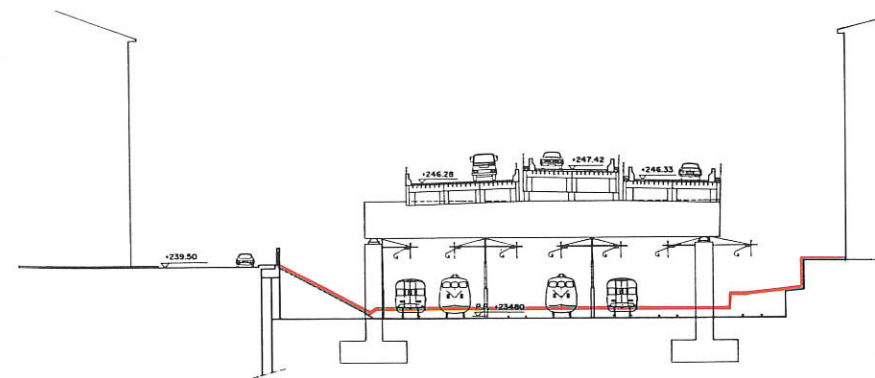
3. Progetto FS.
Sezione su via Stradella

3. Proposta PRG.
Sezione su via Stradella

3



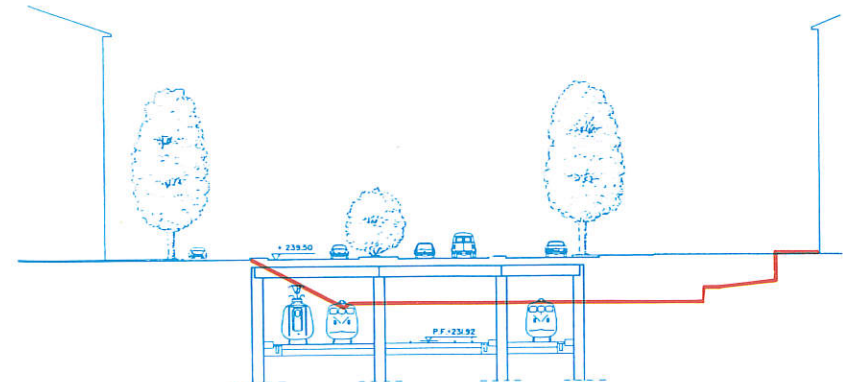
3



4. Progetto FS.
Sezione su via Villar

4. Proposta PRG.
Sezione su via Villar

4



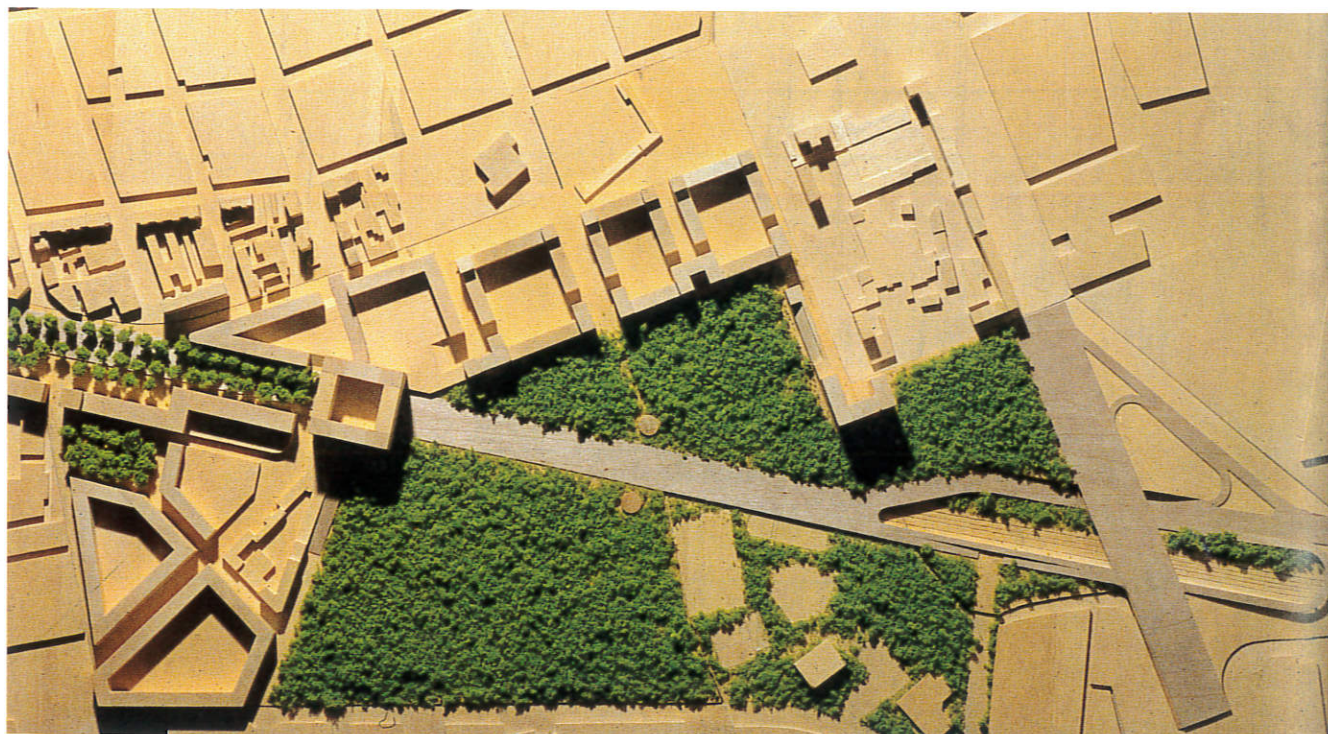
4

1. Progetto FS.
Asse di penetrazione Nord
e corso Grosseto

1. Proposta PRG.
Corso Grosseto e parco Venezia



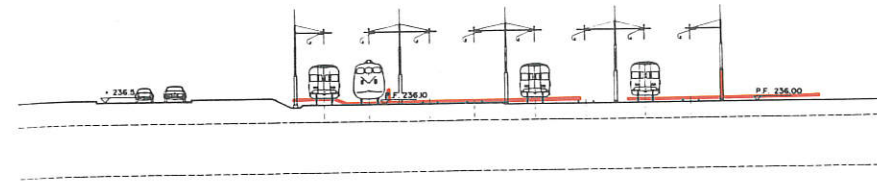
1



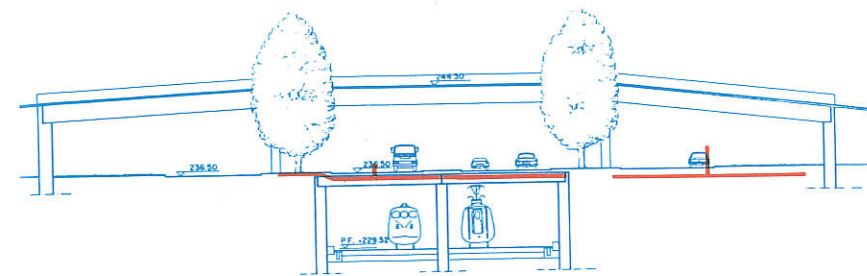
1

2. Progetto FS.
Via Lauro Rossi

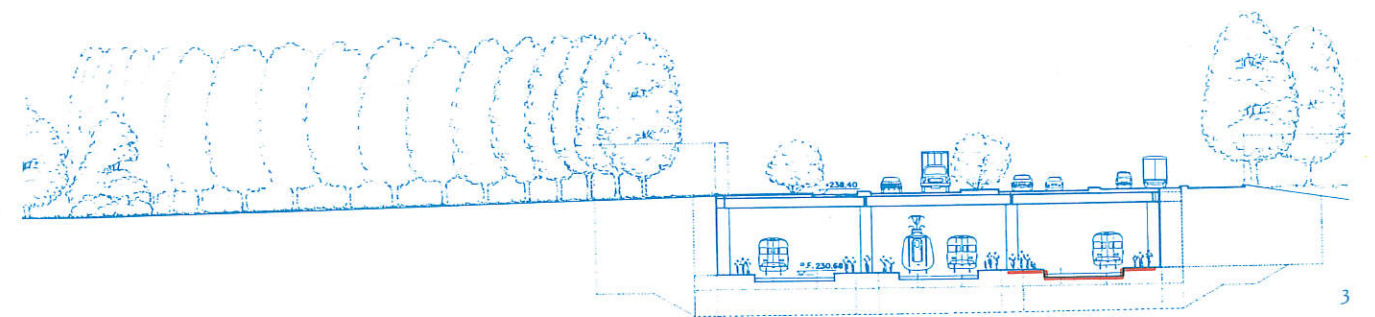
2. Proposta PRG.
Sezione sul cavalcavia
di via Lauro Rossi



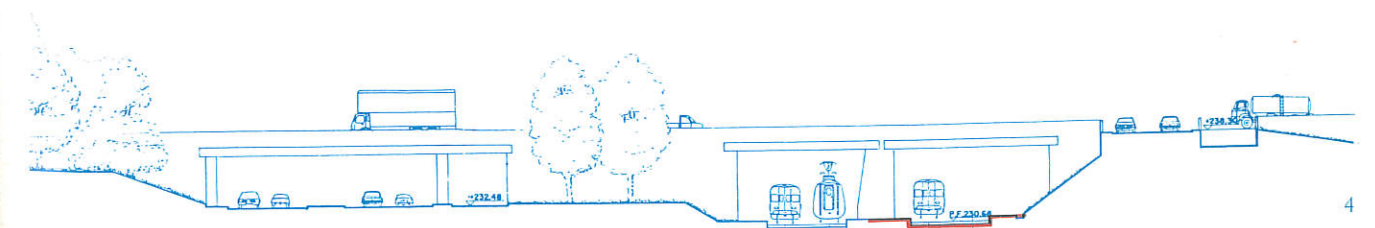
2



2



3

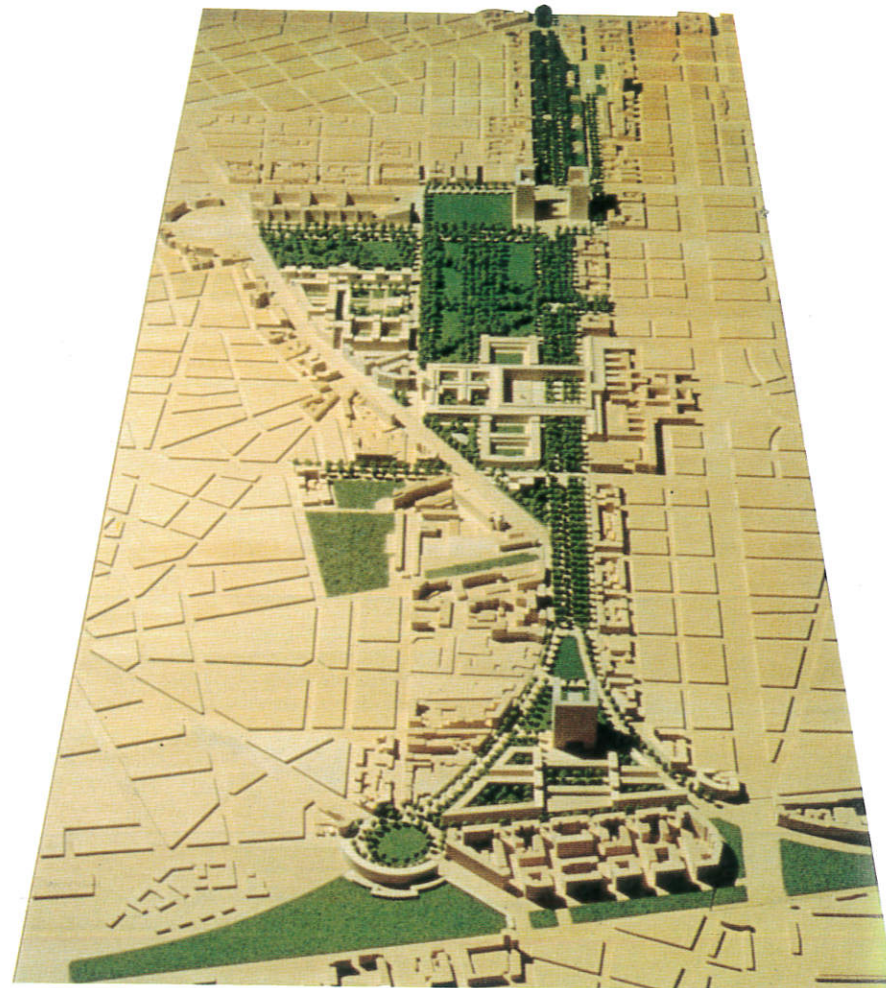


4

3. Proposta PRG.
Sezione sulla fermata Rebaudengo

4. Proposta PRG.
Sezione sul cavalcavia di corso Grosseto

La Spina Centrale.
Studi per le anticipazioni
e piano particolareggiato
Spina 2, 1990



Spina Centrale. Ambiti 1 e 2.
Veduta da Sud. Plastico

In seguito all'accoglimento da parte di Comune e FS dello studio di fattibilità della Spina Centrale che prevede la realizzazione e copertura del passante ferroviario e la trasformazione delle aree lungo la ferrovia, il Comune ha deciso di predisporre varianti anticipatrici del nuovo PRG sull'area della Spina Centrale. Nel corso dei dibattiti pubblici e delle consultazioni promosse dall'Amministrazione è emerso come non più procrastinabile il problema relativo al raddoppio del Politecnico sull'area delle attuali officine ferroviarie; questo in relazione sia all'attuale carenza di spazi in funzione del numero degli studenti previsti, sia in previsione dell'istituzione di un titolo di studio intermedio, prima della laurea. Contemporaneamente il Palazzo di Giustizia, già in fase di realizzazione, esige la contestuale predisposizione di strutture terziarie e di servizio. Si rende quindi indispensabile anticipare la realizzazione della parte centrale della Spina interessata dal raddoppio del

Politecnico, dalla realizzazione di nuovi spazi per ospitare le funzioni indotte dai nuovi Uffici Giudiziari, nonché dai volumi edilizi connessi con il fabbricato viaggiatori della stazione di Porta Susa, nell'ambito della più generale sistemazione legata all'interramento del piano del ferro e al passante ferroviario. Inoltre l'opportunità di allestire aree per il terziario privato e pubblico e l'urgenza di realizzare i parchi pubblici in concomitanza con la realizzazione del passante e della copertura della ferrovia, rendono necessario inserire tra le anticipazioni l'intera estensione della Spina, comprese quindi le aree delle acciaierie e quelle individuate nello studio di fattibilità del passante già approvato. Lo studio può partire verificando la capacità edificatoria di 2 mc/mq o meglio di 0,7 mq di superficie utile lorda per ogni mq di area, estesa a tutte le aree private e pubbliche, nonché la possibilità di concentrare ed elevare in altezza le edificazioni per consentire la realiz-

Spina Centrale. Ambiti 1 e 2.
Il viale della Spina e le tre torri.
Plastico

zazione di ampi spazi liberi e di parchi. Per l'elaborazione di queste varianti l'Amministrazione ha richiesto la collaborazione di professionisti torinesi, coordinati dai progettisti del Piano. L'area della Spina Centrale è stata suddivisa in 4 ambiti. Per l'ambito 1 lo studio della variante è affidato Franco Mellano e Attilia Peano. Per l'ambito 2 il progetto di piano particolareggiato è stato affidato ad un gruppo formato dalla Gregotti Associati Studio (Augusto Cagnardi, Pierluigi Cerri e Vittorio Gregotti coordinatori), da Paolo Erbetta, da Pierpaolo Maggiora e da Renato Vezzari. La trasformazione darà alla città due nuovi parchi pubblici: quello del Politecnico e quello dell'area Susa. Per l'ambito 3 il gruppo incaricato della consulenza è costituito da Pietro Derossi e Livio Dezzani. Infine, per l'ambito 4 la consulenza per la variante è stata affidata agli architetti Roberto Gabetti e Aimaro Isola.



Ambito 1

Per l'ambito 1 gli studi per la Variante anticipata propongono un'organizzazione imperniata su alcune componenti principali.

Un elemento «eccellente» di grande dimensione e di forte immagine, affacciato sulla Spina, le cui ragioni vanno ricercate nell'esigenza di costruire lungo il nuovo grande viale urbano alcune ricorrenze che dialogano a distanza tra di loro. Esso rappresenta la «conclusione» della Spina Centrale. Tale elemento è destinato ad una funzione «eccellente» di valore urbano, pubblica o privata. Un tessuto «ordinario», la cui dimensione ed immagine dialoga con il contesto costruito degli isolati e che svolge il ruolo di consentire un passaggio morbido fra città e Spina. In esso si inserisce, dove più leggibili erano i segni della fabbrica, una parte che cerca di reinterpretare i segni tipologici dei fabbricati industriali, come «memoria» del preesistente.

Nella parte dell'ambito che affaccia su piazza Marmolada, infine, il progetto ricerca, da un lato la ricostituzione del «sistema piazza» negli elementi costruiti e liberi, e dall'altro la formazione di un nuovo grande spazio libero verde come conclusione del costituendo Parco Ruffini-Rosselli, appoggiato al nuovo asse viario che collega Lago Orbassano e

i grandi corsi alberati con il nuovo corso Marche. Dal complesso delle tre componenti si vengono a formare, attraverso i rapporti fra costruito e spazi liberi, immagini e condizioni di fruizione nuove per Torino: e il «parterre» verde alla base della torre, prosecuzione del viale della spina; il «crescent», che chiude la rotonda di piazza Marmolada, si apre sul parco e completa l'affaccio su corso Racconigi. Altre immagini ripropongono, nel tessuto, condizioni più conosciute: le vie e le piazze, i portici ed i passaggi coperti, un insieme di spazi fra di loro strettamente collegati che filtrano nel costruito.

Ambito 2

La ristrutturazione dell'area della Spina 2 comporta la sostituzione radicale degli edifici industriali esistenti, la copertura della ferrovia e quindi un cambiamento radicale dell'ambiente urbano. Il lato verso le fabbriche della città diventa il lato verso il parco, la separazione tra la città storica e Borgo S. Paolo scompare, le strade interrotte dalla trincea ferroviaria si saldano.

L'asse stradale

La Spina è innanzitutto una strada. La giacitura è determinata dall'allineamento di corso Inghilterra con corso Leone.

Si viene così a configurare forse il più imponente dei viali alberati, positivamente inserito nella scacchiera ortogonale degli assi ottocenteschi. L'alberatura del viale, in parte ubicata sopra le solette di copertura, dovrà essere particolarmente curata per favorire la crescita in condizioni urbane e di suolo tutte particolari.

Il parco Susa si compone di due ambienti diversi. Il parco nuovo ricavato sulle aree delle officine ferroviarie e delle Carceri Nuove che si pone in continuità con le due aree a verde esistenti, i Giardini La Marmora ed i giardini presso il Palazzo di Giustizia.

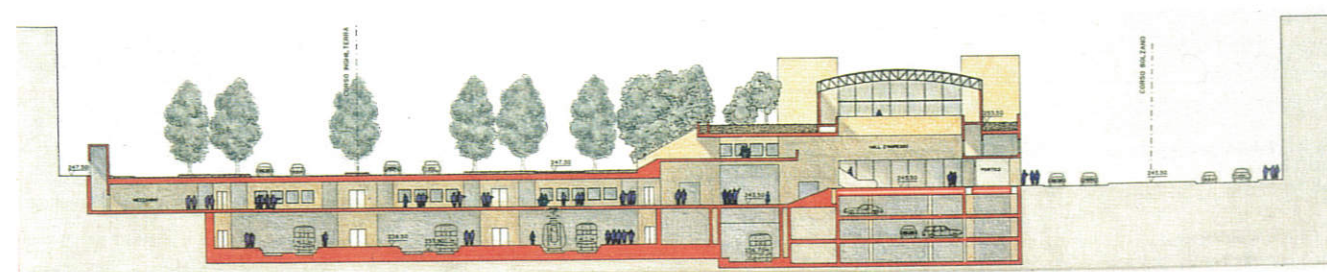
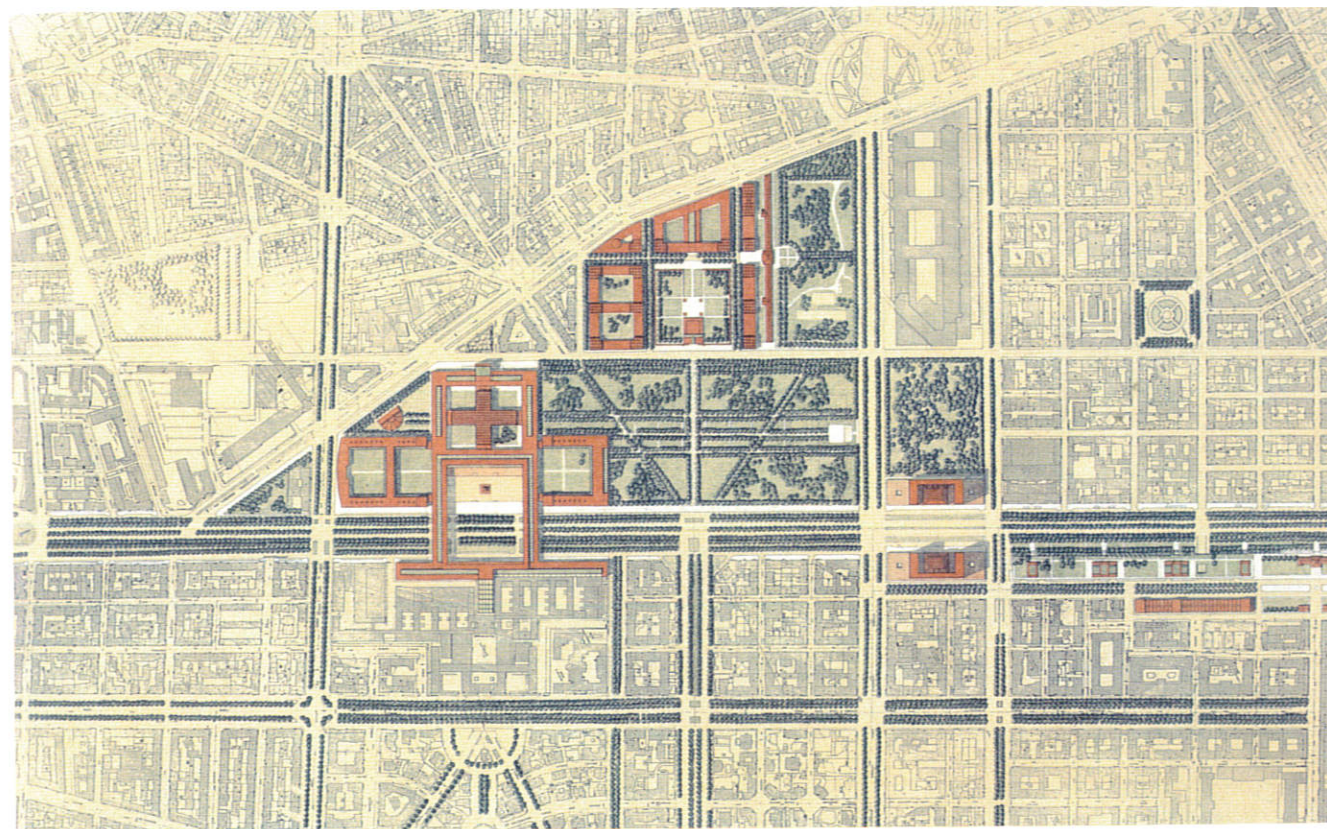
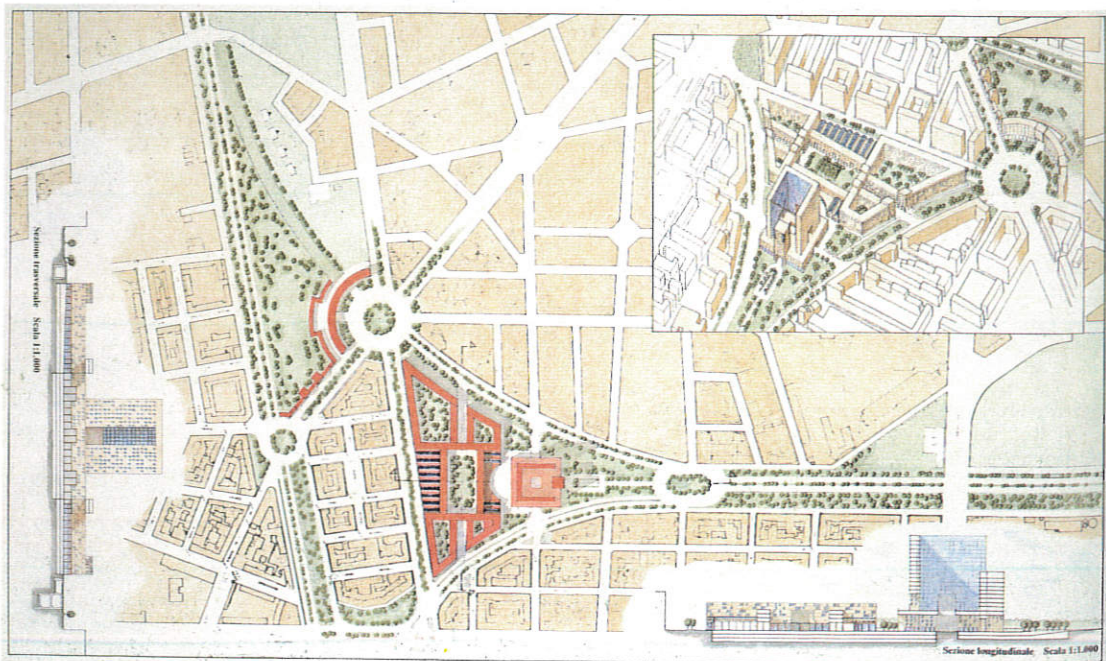
Una seconda area di giardini, tra corso Inghilterra e corso Bolzano, è posta sopra la copertura della nuova stazione di Porta Susa.

La stazione di porta Susa

L'impianto della stazione è abbassato ad una quota che consente alla copertura di allinearsi con corso Inghilterra. Ad una quota inferiore rispetto alla galleria ed alla hall si trova la stazione di metropolitana ed un ampio parcheggio.

Politecnico

L'ampliamento del Politecnico è previsto sull'area delle officine ferroviarie con una estensione dell'asse centrale del fabbricato esistente. Il dimensionamento proposto dal Politecnico si colloca ai



livelli europei ed è leggermente superiore a quello previsto per il raddoppio del Politecnico di Milano. Il piano particolareggiato prevede 160.000 mq per l'attività universitaria e 10.000 mq per l'incremento delle funzioni aperte alla cittadinanza e principalmente per l'istituzione con il Politecnico di una biblioteca tecnologica al servizio dell'intera città.

La disposizione degli edifici si articola intorno a grandi spazi interni. Le ali che collegano il vecchio edificio al nuovo sovrappassano con grandi portali l'asse stradale della Spina definendo una grande piazza pubblica interna. Rispetto a queste prospettive evolutive il progetto preliminare potrà portare si-

gnificativi chiarimenti. Il piano particolareggiato attuale non può che misurarsi con le esigenze oggi prevedibili affidando al futuro tutti gli atti utili per dare eventuale nuova coerenza e concretezza alla fase operativa.

Comparto 2. Uffici e residenza

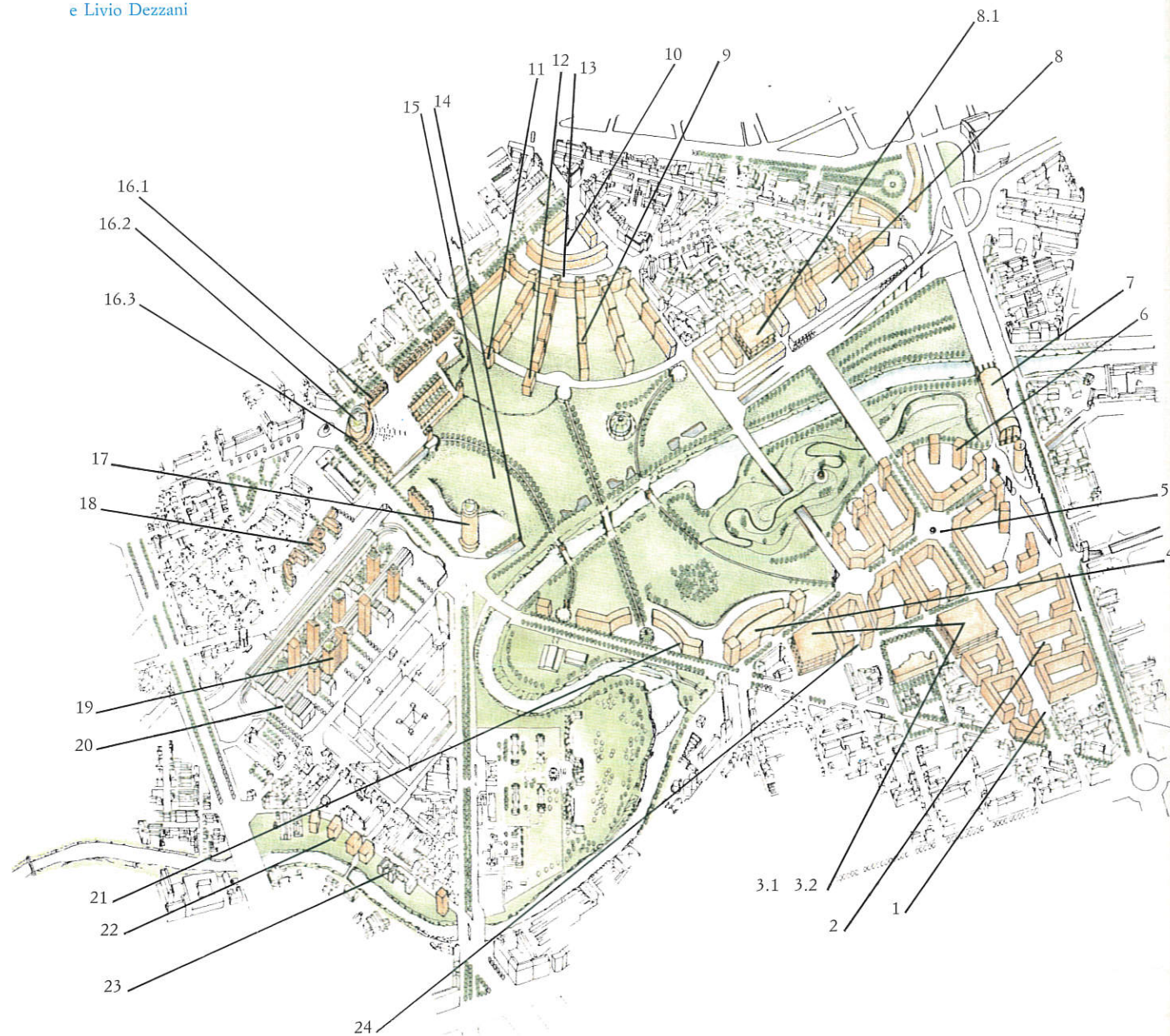
Tra le vie F. Ferrucci e Boggio viene collocato il secondo ambito per uffici e residenza. L'edificazione segue l'allineamento e le altezze di corso Ferrucci proiettandosi all'interno con una disposizione che definisce una grande piazza a giardino, aperta verso il parco ed allineata secondo l'asse di corso Stati Uniti.

Intorno alla piazza gli edifici sono por-

ticati con funzioni commerciali e di servizio per le persone ed una galleria coperta li collega con corso Ferrucci.

Uffici nelle torri gemelle

La collocazione al centro dei principali assi stradali in prossimità dell'incrocio tra la Spina e corso Vittorio, alla testata sud della stazione di Porta Susa, attribuisce agli edifici proposti una qualità urbana di altissimo livello. Queste due torri dialogano a distanza con una terza torre al termine della Spina, consentendo di segnalarne la presenza e l'orientamento nonché di misurarne l'estensione ed il campo urbano. A completamento dell'allineamento di corso Bolzano viene prevista una edi-



3.1-3.2 Edifici per parcheggi multipiano
 SLP mq. 69.750

2. Centro multi media
 con sale cinematografiche, discoteca, bar, ristoranti.
 SLP mq. 28.100

1. Isolati di completamento della maglia insediativa circostante con funzione sia residenziale, sia ad uffici ed Eurotorino.
 SLP mq. 127.000

4. Centro commerciale urbano edificio multipiano contenente un ipermercato, negozi ed uffici. Parcheggi interrati.
 SLP mq. 30.000.

5. Polo terziario per uffici di standard elevato in prossimità del nodo di interscambio della stazione passeggeri. L'edificazione verso il Parco Dora sarà destinata a residenze. Nella piazza centrale e nei viali limitrofi sono previsti negozi, ristoranti e un albergo di alta categoria. Parcheggi interrati.
 SLP mq. 175.800

6. Residenze con affaccio sul parco
 SLP mq. 42.000

7. Edificio stazione passeggeri per la linea Torino-Milano e per la linea Torino-Caselle, sovrapposta al sedime ferroviario. Nell'edificio sono previsti servizi ai passeggeri (negozi, ristoranti, informazioni, ...). Nella piazza prospiciente la stazione è collocata una torre «Teleport» che contiene le più avanzate tecnologie telematiche. Parcheggi interrati.
 SLP mq. 4.650

8. Parco d'affari 2 demolizione dei capannoni industriali e mantenimento della manica su corso Mortara e progettazione di spazi per la ricerca, lo sviluppo e la produzione con centro servizi (uffici in locazione, banche, servizi commerciali specializzati, spazi per esposizioni). All'interno di questo «Parco» potrà essere collocato un settore specializzato nella ricerca robotica (ROBTOR). Parcheggi interrati.
 SLP mq. 106.700

8.1 Edificio per parcheggio multipiano
 SLP mq. 25.000

9. Residenze nel parco
 SLP mq. 67.700

10. Centro commerciale di quartiere supermercato e negozi.
 SLP mq. 5.000

13. Residenze e uffici
 SLP mq. 41.500

12. Scuola elementare

11. Scuola media

14. Corso Mortara è interrata per tutta la lunghezza del Parco.

15. Parco Dora il Parco è diviso in quattro settori da tre percorsi pedonali interni corrispondenti a tre ponti sul fiume. Ciascun settore del parco sarà caratterizzato da specifiche funzioni (ricreative, sportive, ludiche, ...).
 Sup. mq. 455.000

16.1 Edifici con destinazione ad uffici
 SLP mq. 19.300

16.2 Edificio multipiano ad uffici
 SLP mq. 10.000

16.3 Centro commerciale di quartiere edificio multipiano contenente un ipermercato e negozi e nella piazza un mercato rionale (non conteggiato). Parcheggi interrati.
 SLP mq. 10.000

17. Torre con funzione ricettiva albergo, uffici in locazione, ristorante, sale riunioni.
 SLP mq. 10.500

18. Insediamenti residenziali con uffici di ricucitura e di completamento.
 SLP mq. 12.550

19. Parco d'affari 1 — Proposta A demolizione parziale dell'edificio Teksid e progettazione di spazi per la ricerca, lo sviluppo e la produzione con centro servizi (uffici in locazione, banche, servizi commerciali specializzati, spazi per esposizioni). Parcheggi sopraelevati a vari livelli.

— Proposta B mantenimento dell'attuale edificio Teksid da adibire a funzioni espositive e centro convegni, connesse alle attività del polo terziario Eurotorino. Parcheggi sopraelevati a vari livelli.
 SLP mq. 123.250

20. Centro convegni e manifestazioni
 SLP mq. 18.000

21. Residenze con uffici di rango elevato con affaccio sul fiume.
 SLP mq. 28.300

22. Residenze con uffici
 SLP mq. 14.800

23. Spazi industriali recuperati per attività produttiva, laboratori, magazzini.
 SLP mq. 10.500

24. Edificio con destinazione ad uffici
 SLP mq. 23.000

ficazione per collocare la nuova stazione degli autobus ed una quota di servizi commerciali, attività ricettiva: uffici. L'edificazione contribuisce a realizzare uno spigolo mancante della piazza di Porta Susa e nello stesso tempo a denunciare il carattere di connessione lineare tra la stazione vecchia e quella nuova.

Ambito 3

Gli studi per la predisposizione della variante anticipata dell'ambito 3 della Spina Centrale pongono l'accento sulla importanza della stazione della Dora (FS, Alta Velocità, collegamento con l'aeroporto di Caselle) nel ridisegno dei trasporti torinesi e nella definizione del ruolo e del disegno dell'intero ambito di trasformazione.

Il mix funzionale «Eurotorino» che caratterizza l'ambito è costituito dalle attività del «parco d'affari»: le attività terziarie e di ricerca al servizio del sistema produttivo, per costituire un polo urbano volto alla qualificazione delle attività produttive e al contatto con l'Europa.

Il Parco Dora si apre intorno al fiume, liberato dagli impianti industriali, a costituire il cuore di tutto l'ambito, l'esito più visibile della trasformazione urbana.

Ambito 4

I contenuti della variante anticipata proposta consistono essenzialmente: nell'accorpamento massimo possibile delle aree verdi in due « insulae » pressoché ellittiche, accostate tra loro sui due vertici opposti, proprio in corrispondenza della stazione Rebaudengo: questa in effetti verrà a costituire un polo, in cui, a fronte di edificazioni di contorno sparse e fitte (sui lati di via Cigna e corso Venezia) fanno riscontro due aree a parco poste lungo l'asse opposto perpendicolare a corso Grosseto. Così chi arriverà da Milano sarà accolto dalle braccia aperte lungo le aree di un grande parco (di cui l'attuale parco Sempione segna solo l'inizio), braccia che si riaprono poi verso la città, appena varcato il polo della stazione Rebaudengo (quasi a formare un primo piano verde che inquadri la vista sul centro antico). E' innovazione significativa, che contrasta con ogni preesistente assetto urbanistico della zona.

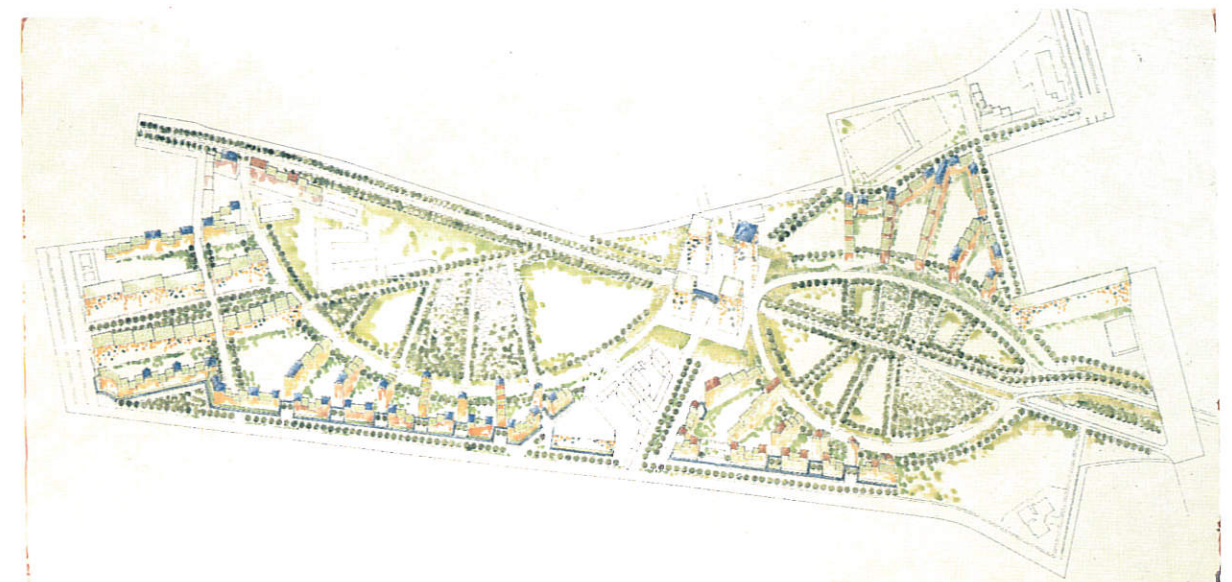
E ancora il disegno a raggiera tracciato attorno alla stazione Rebaudengo, tende ad estendere, nel tessuto delle residenze, le amenità del parco. Tutt'attorno altri insediamenti suddivisi ad isolati singoli, consentono il raccordo con l'esistente, attraverso processi graduali di qualificazione urbana, median-

te ricuciture e recuperi. Prevalge, parallelamente all'asse dalla Spina Centrale, l'asse di via Cigna, rafforzato dal controviale (con una fila di parcheggi e corsia di manovra). Prevalgono, sul lato opposto di via Cigna, estese presenze di edifici scolastici, nonché l'emergenza di restauro filologico dell'antica (e bellissima) Cascina della Fossata che dava segno di concreta architettura in questa remota parte del contado (segno da raccordare a quello del parco).

Minori strutture, a Sud del doppio giardino grande, riprendono particolari segni di qualità urbana (torri angolari, piccole esedre, ecc.) lungo articolati tracciati interni, ridisegnati dagli squares residenziali.

Un cenno ai principali tipi edilizi:

- 4 torri attorno al polo della stazione Rebaudengo: destinate a terziario: generatrici di base quadrata scalati diagonalmente;
- case in linea ad altezze variabili, poste radialmente attorno al parco con tetto a due falde sul livello più alto, terrazzi ai livelli degradanti, destinazione prevalentemente residenziale;
- case in linea continua o discontinua lungo le vie, con negozi al piano terreno, terrazzi a livelli degradanti, coperture piane a terrazze erbose sulle autorimesse private sotterranee poste nei cortili.



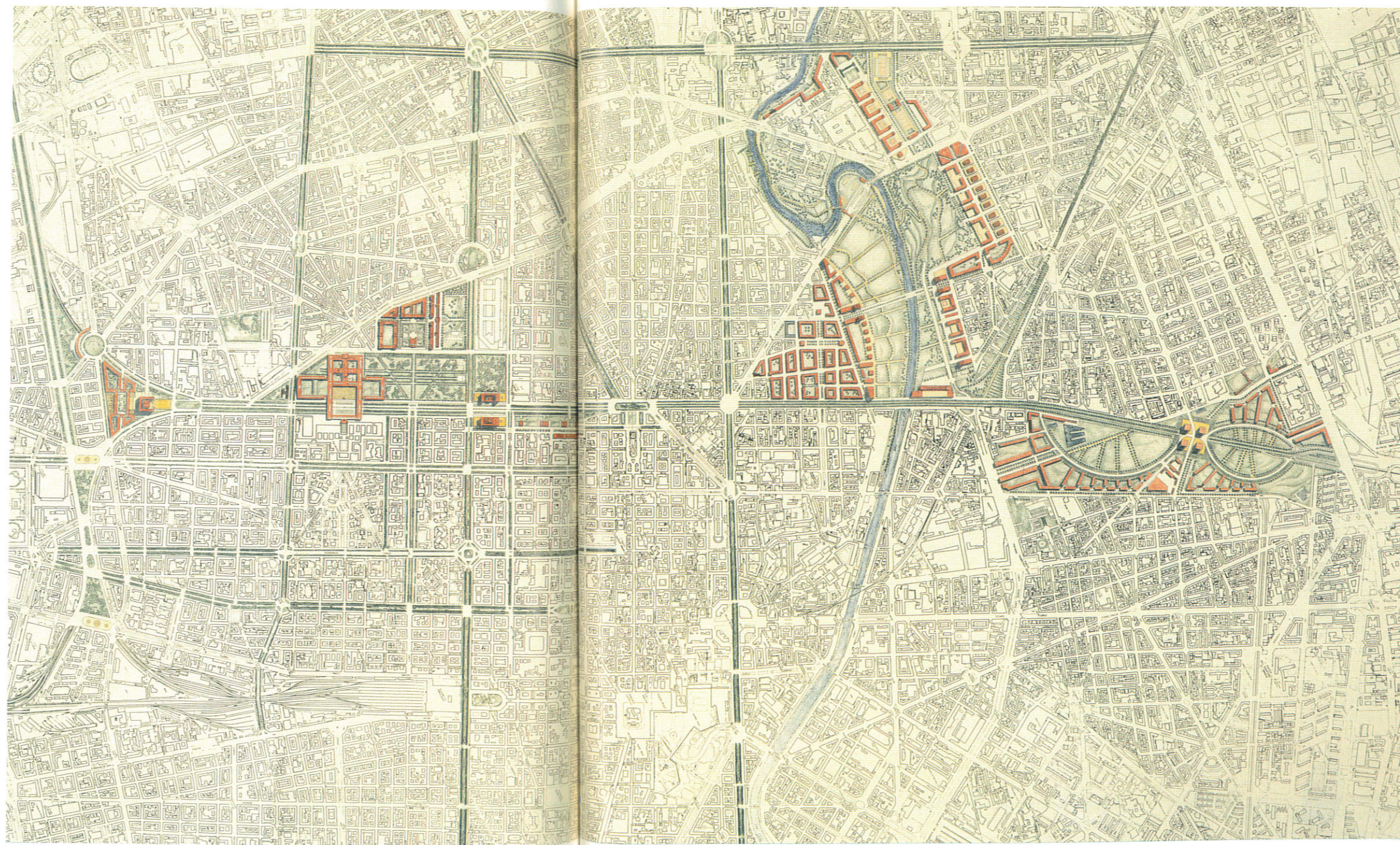
Lo studio unitario della Spina Centrale adegua gli studi per le Anticipazioni con le decisioni successivamente prese in Consiglio comunale; infatti il Progetto Preliminare adottato dal Consiglio comunale nel dicembre 1991 introduce alcune innovazioni rispetto agli studi condotti:

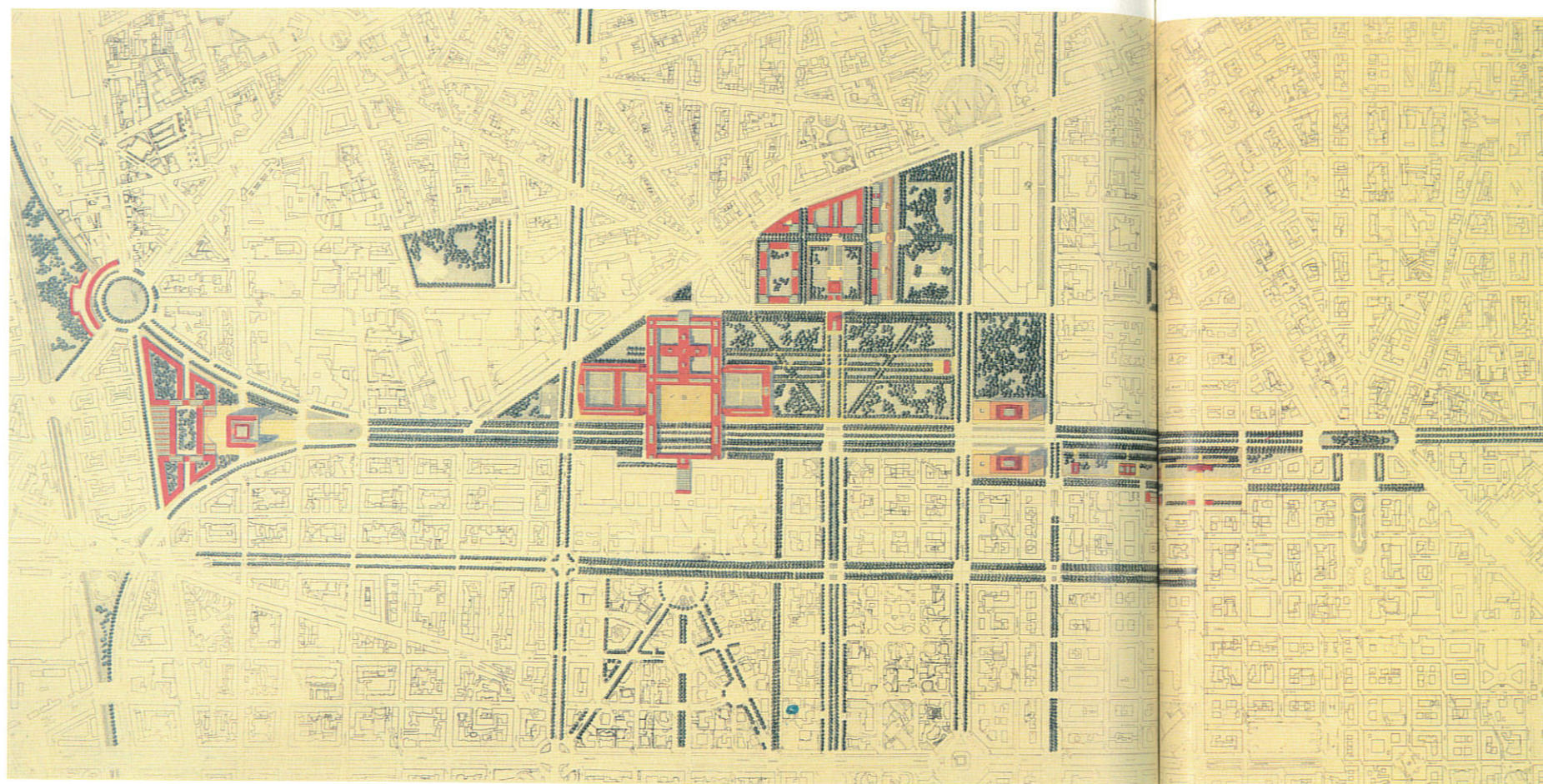
- aumenta la quantità relative alla destinazione d'uso «Residenza», mentre diminuisce quelle relative alle «Attività terziarie»;

- vengono modificate le modalità di calcolo della Superficie Lorda di Pavimento (SLP). In particolare sono esclusi dal computo le logge, i vani scala e i vani corsa degli impianti di sollevamento e di quelli diretti al superamento delle barriere architettoniche.

L'esclusione di logge e spazi di distribuzione dal calcolo della SLP ha imposto di modificare le modalità di calcolo delle sagome degli edifici di progetto. Nella redazione degli studi planivolumetrici le sagome degli edifici residenziali sono state incrementate nella misura del 15%, come quota massima non computabile per gli spazi di distribuzione (atrii e vani scale) e del 5% per consentire variazioni volumetriche del progetto (logge, per esempio). La SLP residenziale così disegnata negli studi planivolumetrici, con un incremento totale del 20% è stata definita SLP volumetrica.

Le norme di attuazione del Progetto Preliminare prevedono la possibilità di trasferire una quota della SLP residenziale e terziaria generata dalle aree di proprietà comunale dalle Spine 1 e 2 alle Spine 3 e 4. Lo studio unitario esteso ai quattro ambiti della Spina Centrale esplora e verifica l'ipotesi di trasferire la massima quota ammissibile di SLP comunale dalle Spine 1 e 2 alla Spina 3. La possibilità di realizzare sulle aree di ogni proprietario almeno la quota di diritti edificatori spettanti è stata verificata come possibile solo nell'ambito Spina 3, dove solo la SLP spettante all'amministrazione comunale (sia quella generata dall'ambito 3 che quella trasferita dagli ambiti 1 e 2) è stata localizzata su aree di altre proprietà.





Studio unitario, Spina 1

Il Progetto Preliminare del PRG adottato formula il seguente programma per l'ambito:

Residenza: minimo 38% del totale (63.000 circa).

Servizi privati, alle persone e alle imprese: massimo 7% del totale SLP (11.600 circa).

Attività terziarie: massimo 55% del totale SLP (91.300 circa).

Aree a servizi: minimo 182.000 mq.

Rispetto agli studi per le varianti anticipatrici si sono incrementate le quantità destinate alla residenza.

Lo studio unitario ha verificato la possibilità di insediare il Mix funzionale deliberato e la possibilità di realizzare in Spina 3 una quota del 50% dei diritti edificatori a destinazione residenziale e terziaria generati dalle aree di proprietà comunale. Tale quota è stimabile in quasi 31.000 mq di SLP (di cui quasi 12.700 mq destinati a residenza). Lo studio unitario ha inoltre verificato la possibilità di reperire le aree a standard prescritte, superiori al fabbisogno generato.

La localizzazione degli edifici permette la suddivisione in sub-ambiti con successive fasi di realizzazione; gli edifici da realizzare con i diritti edificatori di proprietà comunale e FS non possono essere costruiti su aree di proprietà pubblica.

Studio unitario, Spina 2

Il Progetto Preliminare ha modificato la distribuzione funzionale incrementando la destinazione residenziale (più che raddoppiata, passando da 40.000 a 95.000 mq SLP) a scapito della destinazione terziaria.

Lo studio unitario ha verificato l'agibilità delle scelte:

- modifica del mix funzionale;
- possibilità di trasferire in Spina 3 della massima quota ammissibile dei diritti edificatori comunali destinati a residenza e terziario (circa 68.000 mq SLP);
- reperimento delle aree a standard in misura superiore al fabbisogno, come prescritto dalla scheda normativa (minimo 460.000 mq);
- possibilità di suddivisione in sub-ambiti.

La localizzazione degli edifici sulle aree di proprietà non è possibile per tutti i proprietari.

Studio unitario, Spina 3

Rispetto agli studi per la variante anticipatrice sono aumentate le quote di residenza (da 200 a 253.000 mq SLP) e servizi privati alle persone e alle imprese e sono diminuite le quantità di terziario (da 100.000 a 81.000 mq SLP) e Eurotorino (da oltre 560 a circa 500.000 mq SLP).

Il Progetto Preliminare prevede la possibilità di edificare una quota dei diritti edificatori pubblici delle Spine 1 e 2 e nelle Spine 3 o 4. Lo studio unitario ha verificato la possibilità di realizzare la quota massima ammissibile nell'ambito 3 (circa 100.000 mq). Le aree a standard individuate dallo studio unitario sono superiori al fabbisogno e al minimo prescritto, è inoltre possibile reperire anche le aree per soddisfare il fabbisogno relativo ai diritti edificatori generati nelle Spine 1 e 2.

L'ambito 3 della Spina è il più ampio, coinvolge il numero maggiore di proprietari e rende necessario individuare aree per la realizzazione dei diritti edificatori comunali relativi alle Spine 1 e 2.

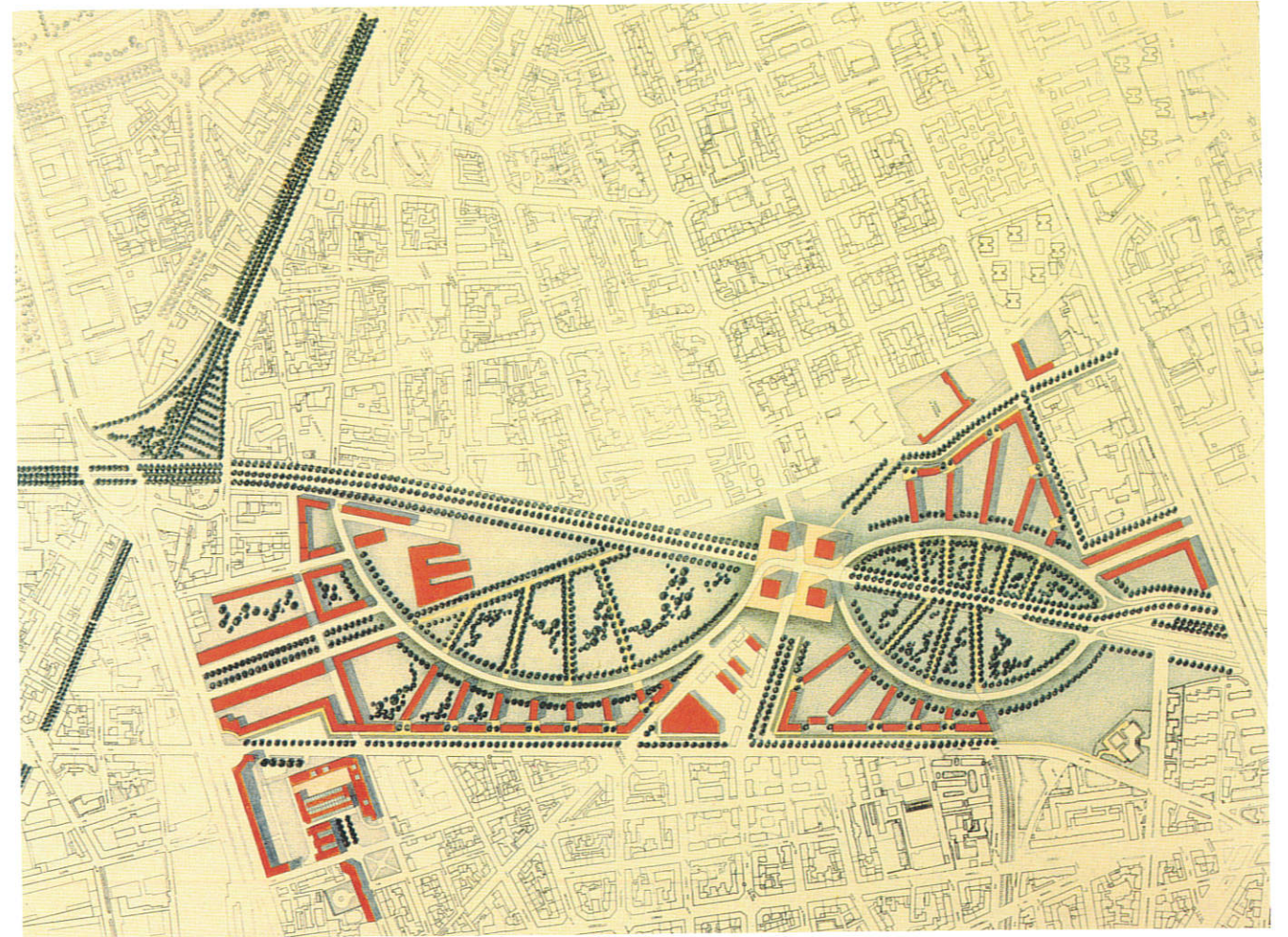
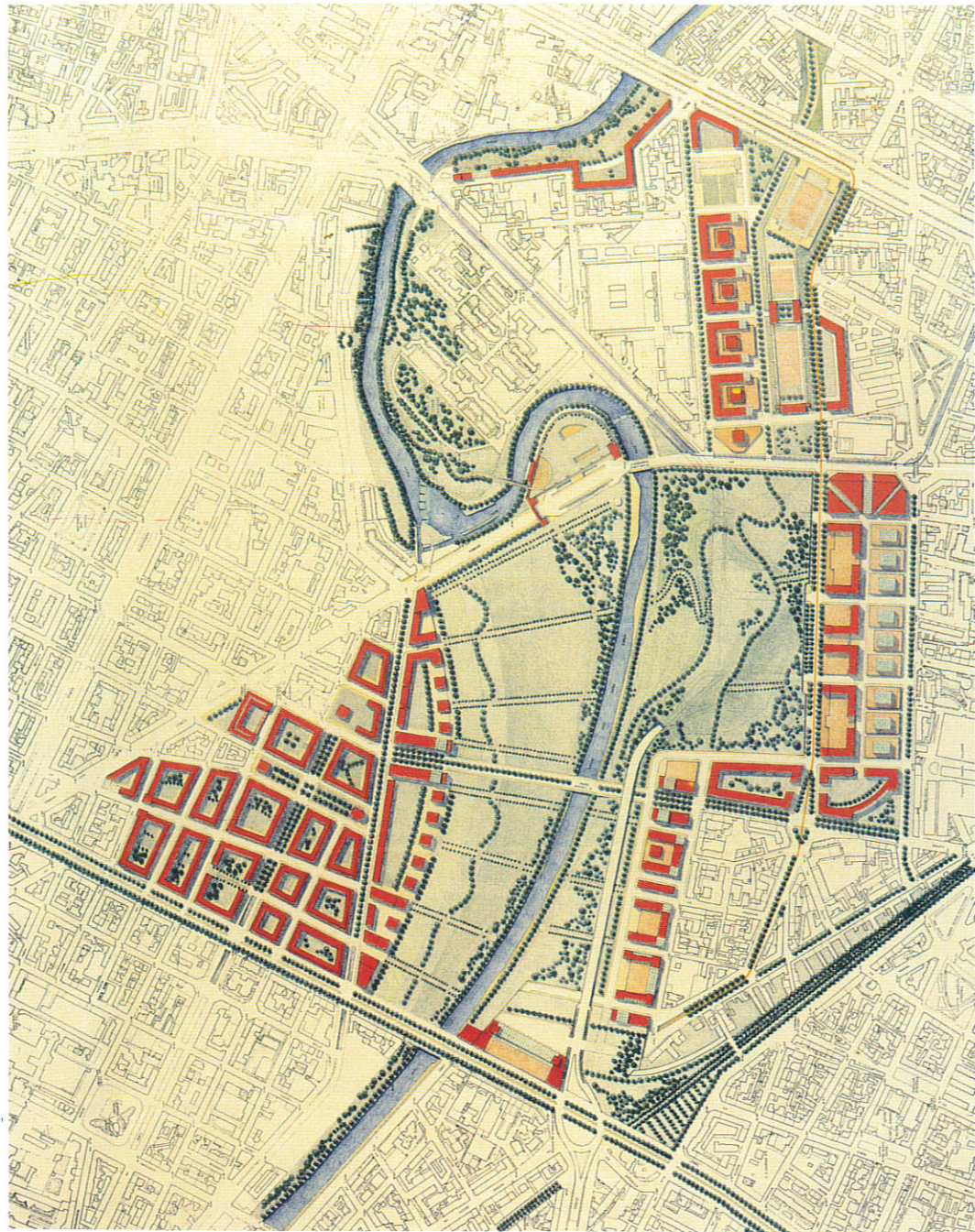
Lo studio unitario si è posto l'obiettivo di attribuire ad ogni proprietario la possibilità di realizzare i diritti edificatori sulle proprie aree, studiando sub-ambiti e fasi attuative coerenti con l'attuale assetto proprietario.

È risultato possibile, di massima, rispettare questo importante obiettivo: le localizzazioni dei diritti edificatori comunali (relativi alle Spine 1, 2 e 3) sono state distribuite su aree di terzi.

Tali aggiornamenti al progetto, finalizzati a migliorarne l'attuabilità, hanno mantenuto il grande Parco della Dora, cardine dell'impianto complessivo del progetto di trasformazione dell'area.

Studio unitario, Spina 4

I mutamenti nelle quote delle destinazioni d'uso introdotte dal Progetto Preliminare hanno incrementato la residenza dai 300.000 mq SLP degli studi per la variante anticipatrice a circa 358.000 mq SLP; in misura pari sono diminuiti gli uffici insediabili. Lo studio unitario ha verificato la possibilità di reperire aree a standard sopra il fabbisogno minimo di legge e la possibilità di suddivisione in sub-ambiti attuativi, non è stato possibile attribuire ad ogni proprietario la possibilità di realizzare i diritti edificatori sulla propria area.



Tratto stazione Susa - stazione Dora

L'occasione della realizzazione del quadruplicamento dei binari del passante ferroviario costituisce un momento di straordinaria importanza per la trasformazione urbana della grande area centrale della «Spina».

Il tracciato del passante ferroviario costituirà in superficie la sede per un nuovo grande viale urbano con funzione sia di ingresso all'area centrale che di distribuzione alle nuove aree di trasformazione.

La copertura della galleria ferroviaria permette di disegnare in superficie un nuovo spazio della città attraverso il quale stabilire nuove relazioni tra parti urbane precedentemente separate dalla trincea ferroviaria.

Il «viale della Spina» si inserisce nella struttura dei grandi assi torinesi con la doppia valenza della continuità nella

struttura urbana esistente e della connessione tra le nuove grandi aree di trasformazione (il Parco Dora, il Polo Tecnologico, la stazione Susa, il centro direzionale, il Politecnico, ecc.).

Il disegno complessivo della copertura della galleria ferroviaria è definito da alcuni principi unitari: la sezione del viale, con misura variabile nei diversi tratti urbani, è composta da carreggiata centrale a sei corsie e controviali laterali, l'alberatura costante lungo tutto il tracciato, allineamento, disposizione e disegno unitario degli arredi e degli elementi tecnici (illuminazione, segnali, rampe, scale, griglie di aereazione).

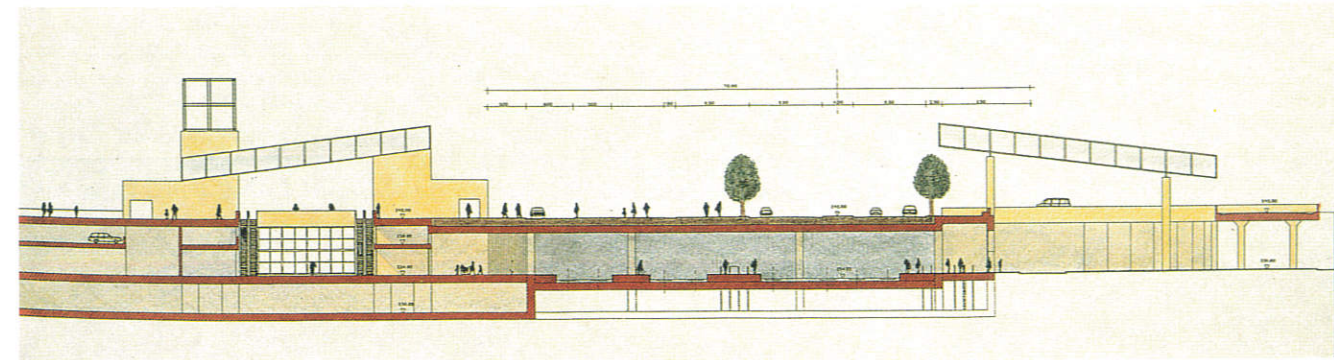
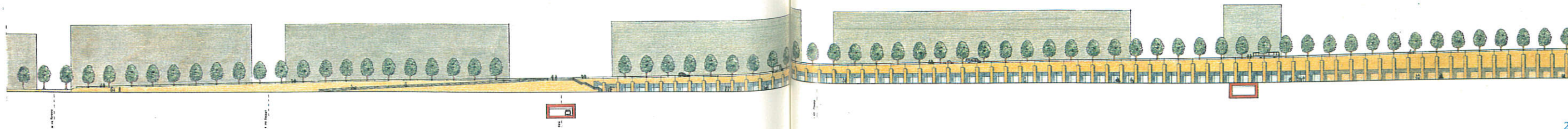
Nel tratto stazione Susa - stazione Dora vi sono tre situazioni particolari del contesto urbano che determinano caratteristiche diverse:

1. Il nodo di interscambio stazione Susa - piazza Statuto.

2. piazza Statuto - corso Regina Margherita.
3. corso Principe Oddone da corso Regina Margherita fino alla stazione Dora.

Il nodo di interscambio
 Stazione Susa - piazza Statuto

Il disegno di superficie di piazza Statuto permette oltre allo svincolo della circolazione dalle diverse direzioni anche una soluzione di cerniera fra i due assi prospettici di corso Principe Oddone e corso Inghilterra. La soluzione a rotatoria prevede una fontana che potrà essere utilizzata per i dispositivi antincendio del parcheggio nella galleria ferroviaria. La stazione della metropolitana viene collegata ad un parcheggio interrato e, attraverso una zona di raccordo laterale al tunnel ferroviario, alla galleria commerciale della stazione Susa, alla quota di corso Bolzano.



1. Stazione Dora e piazza coperta. Sezione
 2. Passante Ferroviario. Prospetto.
 Tratto da via Ravenna a Fiume Dora

Piazza Statuto - corso Regina Margherita

Nel tratto da piazza Statuto a corso Regina Margherita il profilo altimetrico del piano del ferro permette di realizzare all'interno della galleria ferroviaria un parcheggio lineare per circa 400 posti auto. Gli ingressi e le uscite sono state localizzate in modo da distribuire gli accessi in più direzioni possibili dal nodo di piazza Statuto. Il mezzanino della stazione metropolitana viene utilizzato come principale accesso pedonale sfruttando le uscite meccanizzate e normali già previste in corrispondenza della fermata dei tram di superficie.

Le altre uscite pedonali e di sicurezza sono previste nelle aiuole del controviale con misure e disposizione che permettono di non interrompere l'alberatura.

Corso Principe Oddone da corso Regina Margherita fino alla stazione Dora

Nel tratto da corso Regina Margherita alla stazione Dora il profilo altimetrico è fissato dalla quota del ponte sulla Dora e determina una progressiva emergenza della copertura della galleria ferroviaria rispetto alla quota di corso Principe

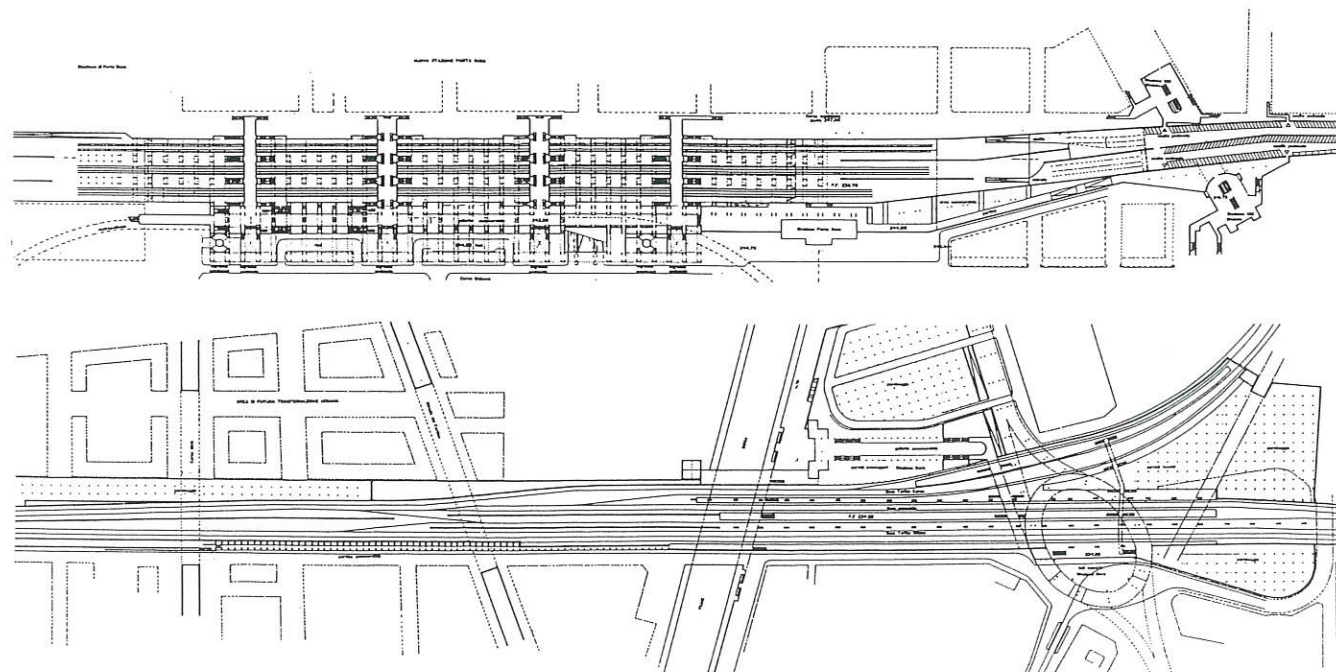
Oddone fino a raggiungere il dislivello massimo di 9 metri e mezzo in corrispondenza della stazione Dora (piano del ferro 234.22) dove la nuova viabilità si raccorda con l'anello sopraelevato esistente (quota stradale 242.00).

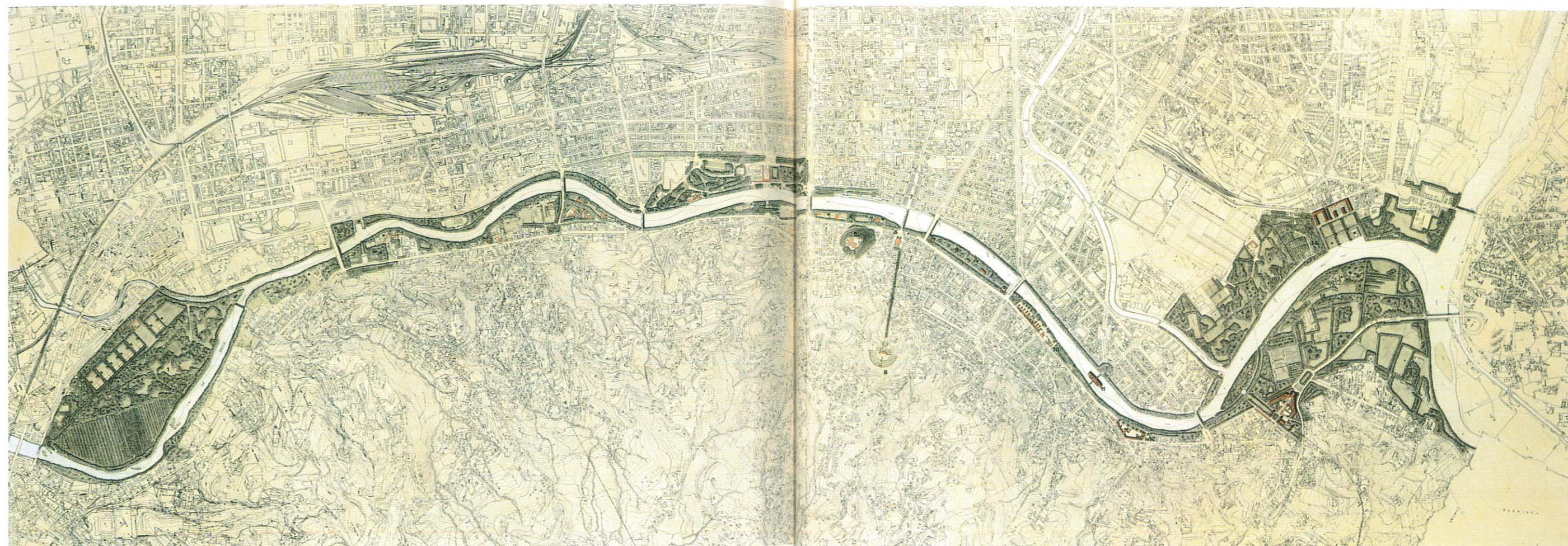
Il salto di quota tra il nuovo viale e la città viene risolto sul lato dello scalo ferroviario con un raccordo dolce del piano della città nella prevista area di trasformazione urbana e con il disegno del muro su corso Principe Oddone la cui dimensione e importanza dal punto di vista ambientale richiede particolare attenzione nella definizione architettonica.

Il progetto prevede la realizzazione di un portico con piccoli negozi che si estende dalla stazione Dora fino all'incrocio con corso Ciriè dove, attraverso scale e rampe si è previsto un punto privilegiato di attraversamento pedonale in corrispondenza dell'incrocio semaforizzato.

Per la circolazione automobilistica si è prevista la realizzazione di due nuovi sottopassaggi (corso Ciriè - strada del Fortino) in grado di stabilire la massima possibilità di connessioni con la nuova area di trasformazione nell'area dello scalo merci e del Parco Dora.

Progetto Po





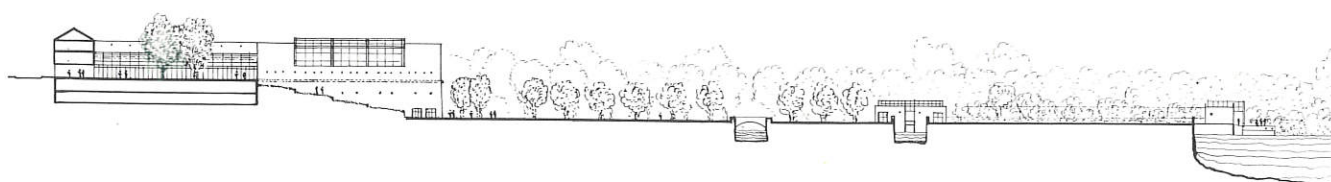
1. Parco delle Vallere
3. Parco del Valentino
4. Borgo medioevale
5. Chiesa dei Cappuccini
6. Gran Madre di Dio
7. Piazza Vittorio Veneto
8. Villa della Regina
9. Isola del giardino zoologico

10. Barriera di Casale
11. Isola Antonelli
12. Madonna del pilone
13. Borgata Sassi
14. Regio Parco
15. Parco Colletta
16. Parco Meisino
- Impianti sportivi

Area Regio Parco.
 1. Veduta del plastico
 2. Profili
 3. Planivolumetrico



1

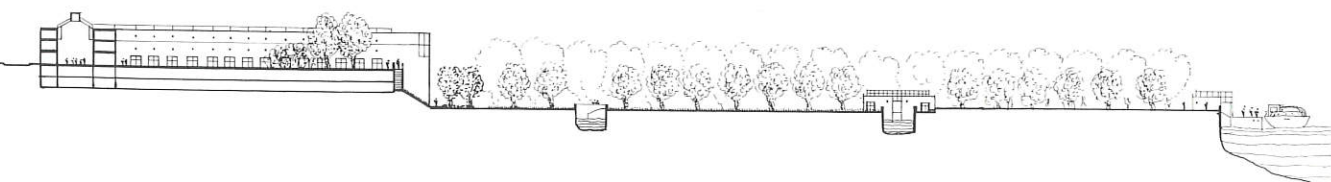


CIRCOLI CULTURALI E RICREATIVI

CANALE REGIO

ATTRACCO MEZZI PUBBLICI

2



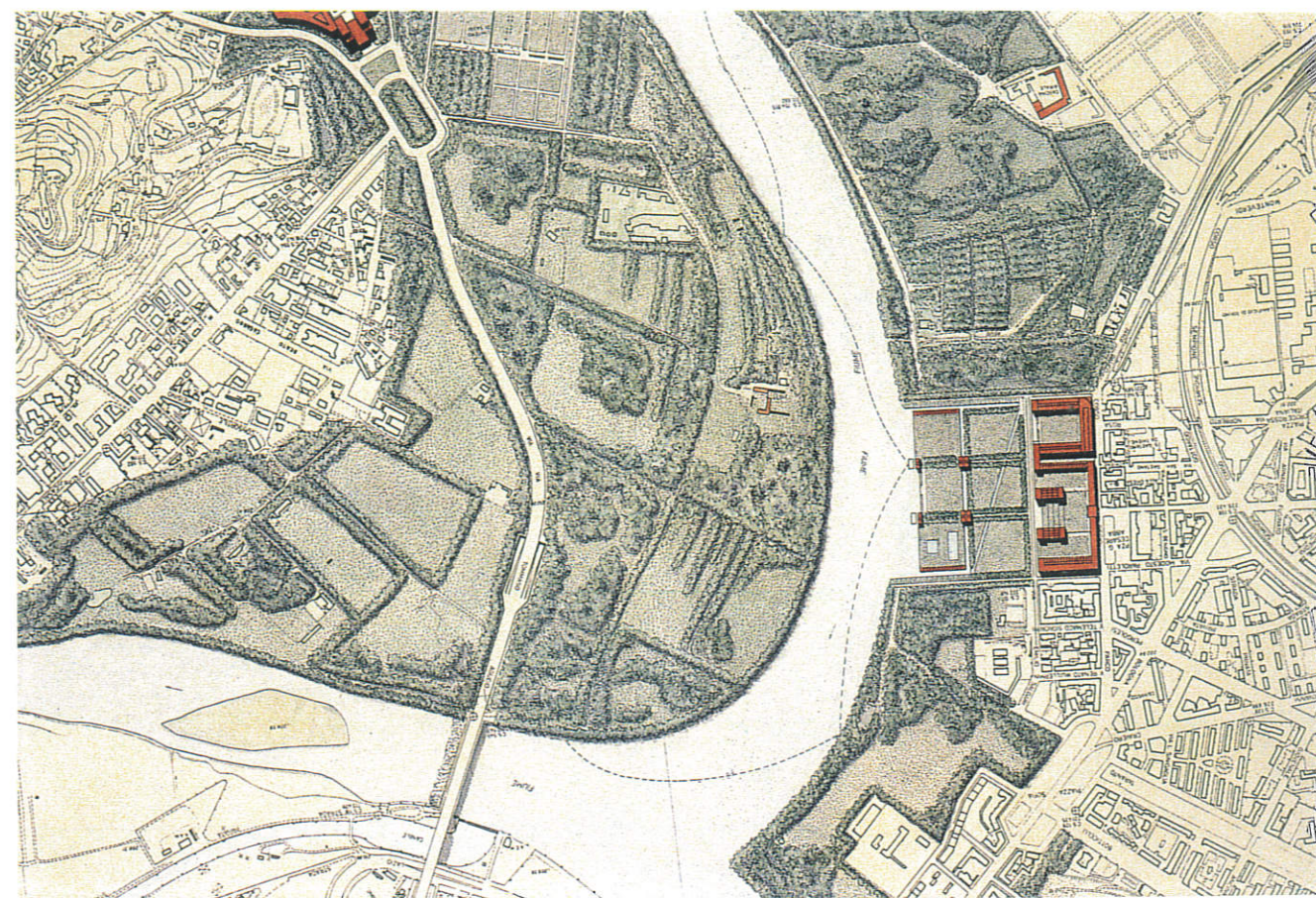
GALLERIA COMMERCIALE

ALBERGO

CANALE REGIO

CIRCOLO SPORTIVO

2



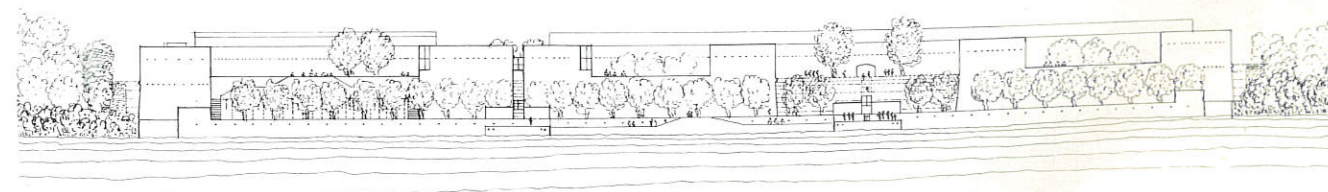
3



ALBERGO

CIRCOLI CULTURALI E RICREATIVI

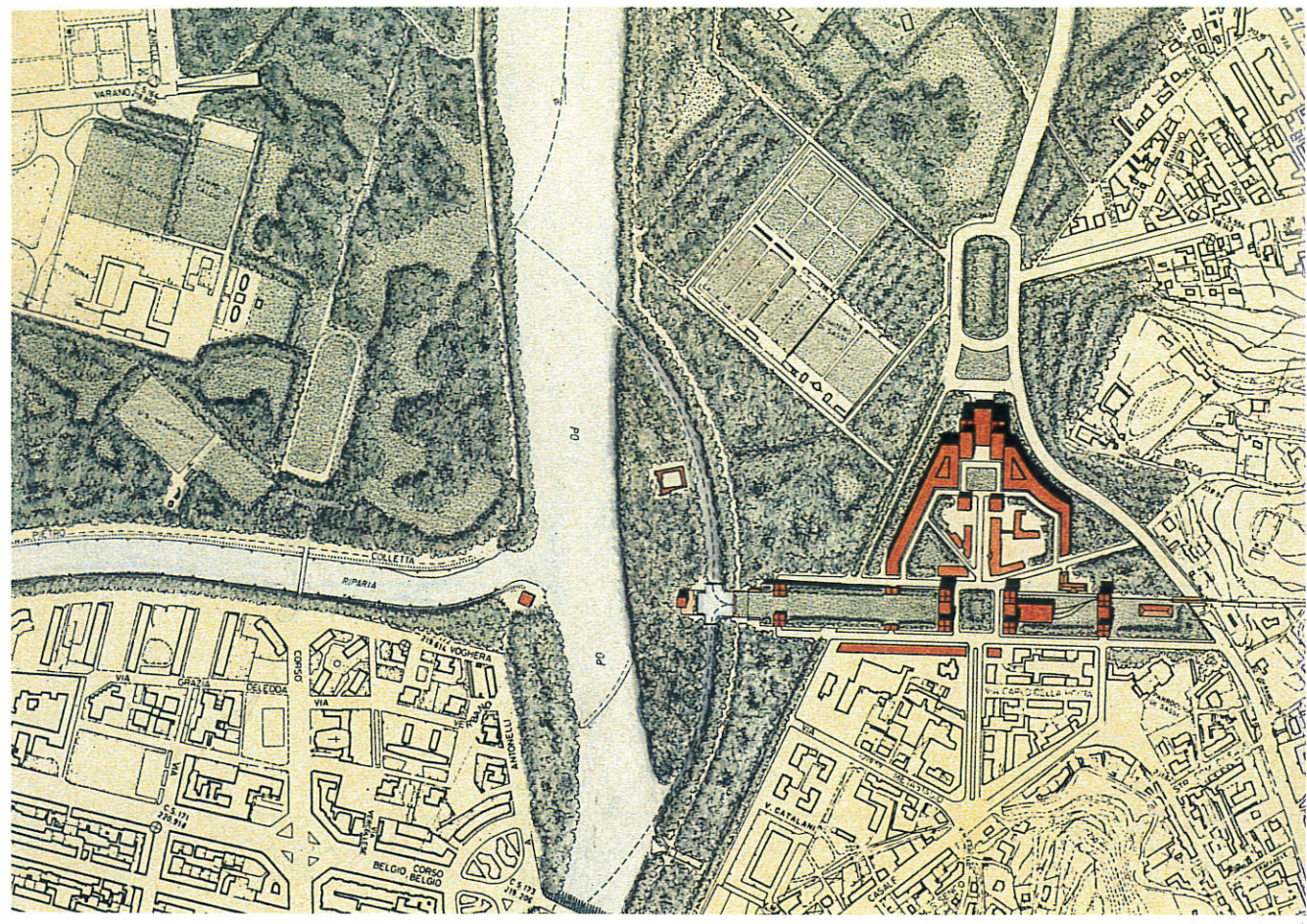
2



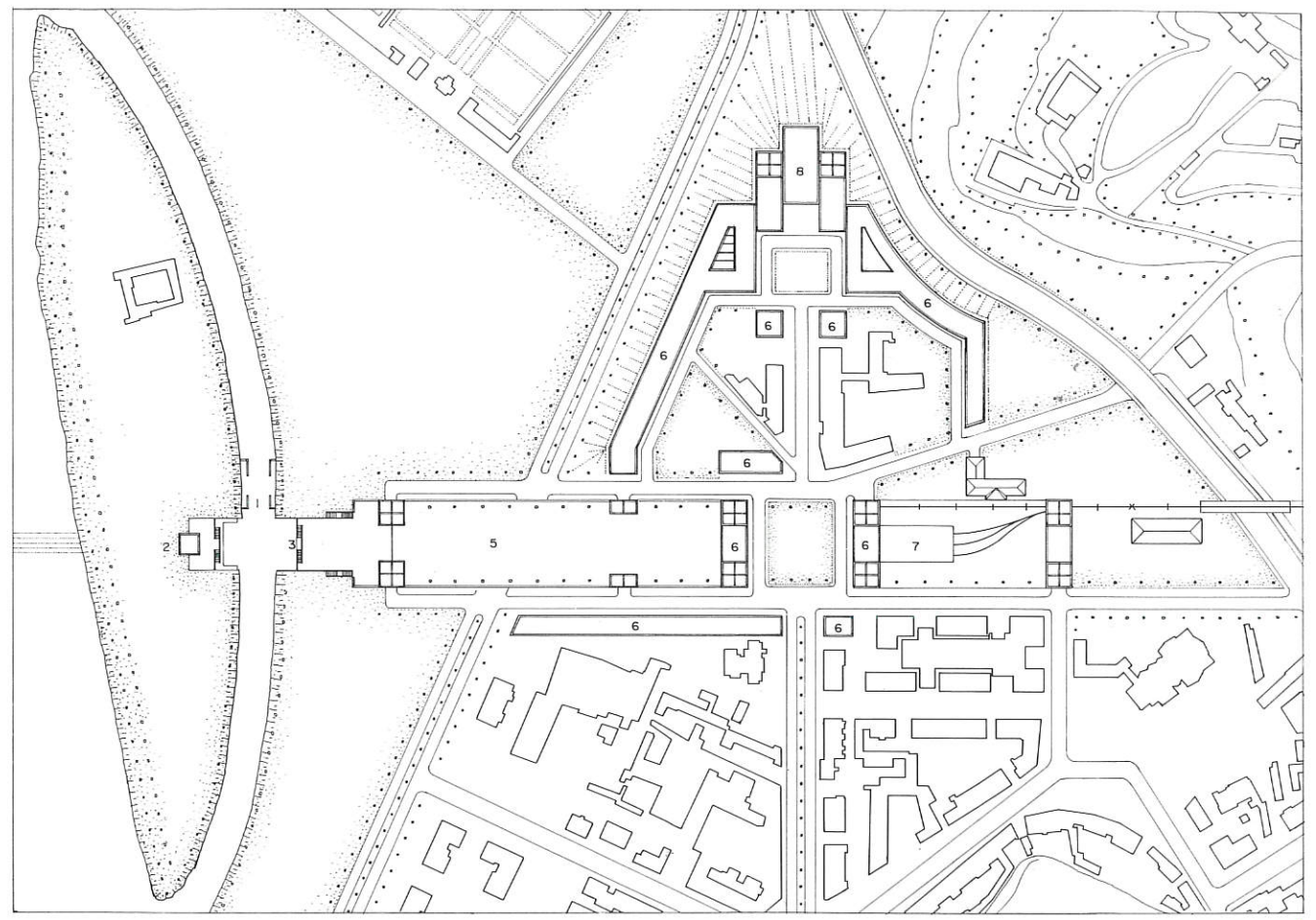
2

Borgata Sassi.
 1. Planivolumetrico
 2. Profili
 3. Planimetria

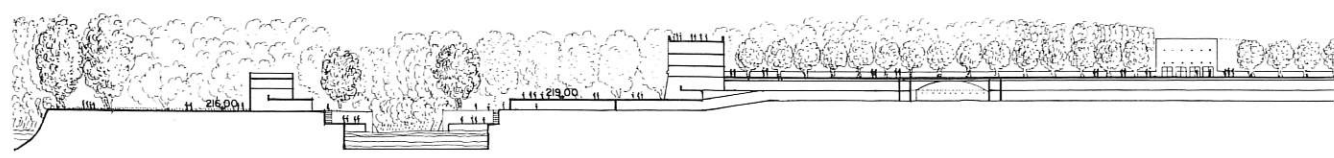
1. Chiesa
2. Bar ristorante
3. Attracco mezzi pubblici e turistici - chiesa
4. Ristorante e negozi
5. Parcheggio coperto
6. Uffici e residenza
7. Stazione cremagliera di Superga
8. Albergo



1

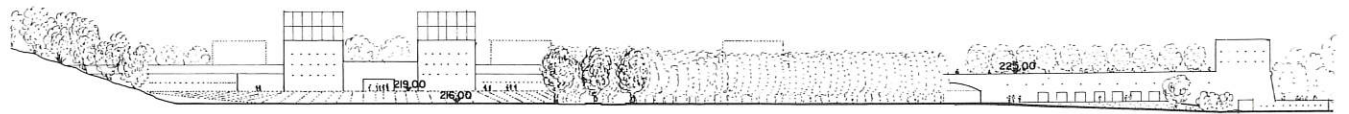


3



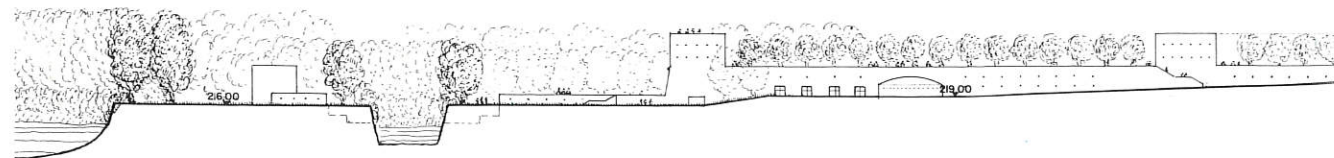
FUME PO BAR /RISTORANTE ATTRACCO MEZZI PUBBLICI E TURISTICI RISTORANTI E NEGOZI PARCHEGGIO PARCHEGGIO

2



HOTEL VIA TOMMASO AGUDIO

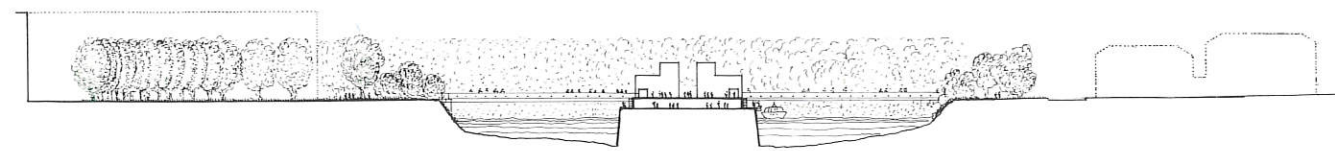
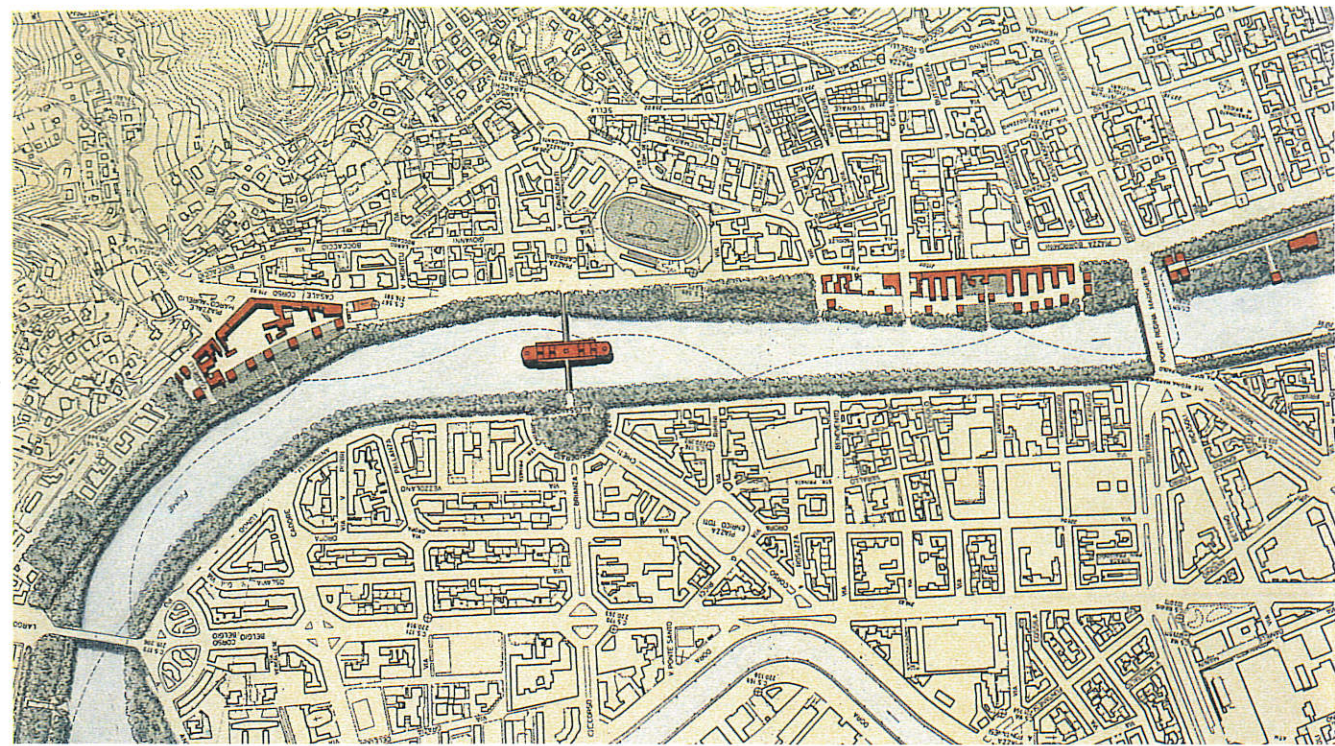
2



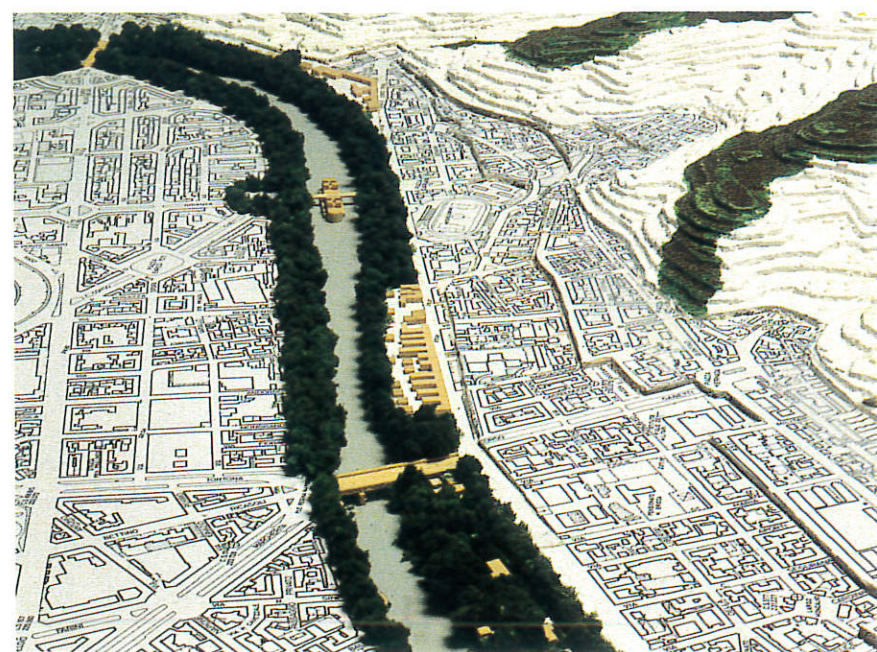
FUME PO CANALE ARTIFICIALE VIA TOMMASO AGUDIO

2

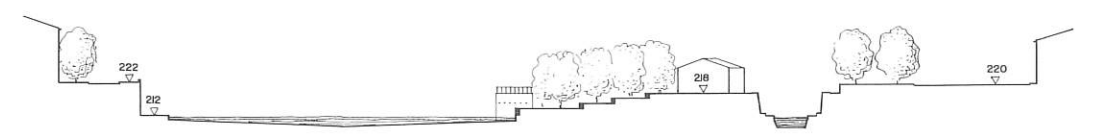
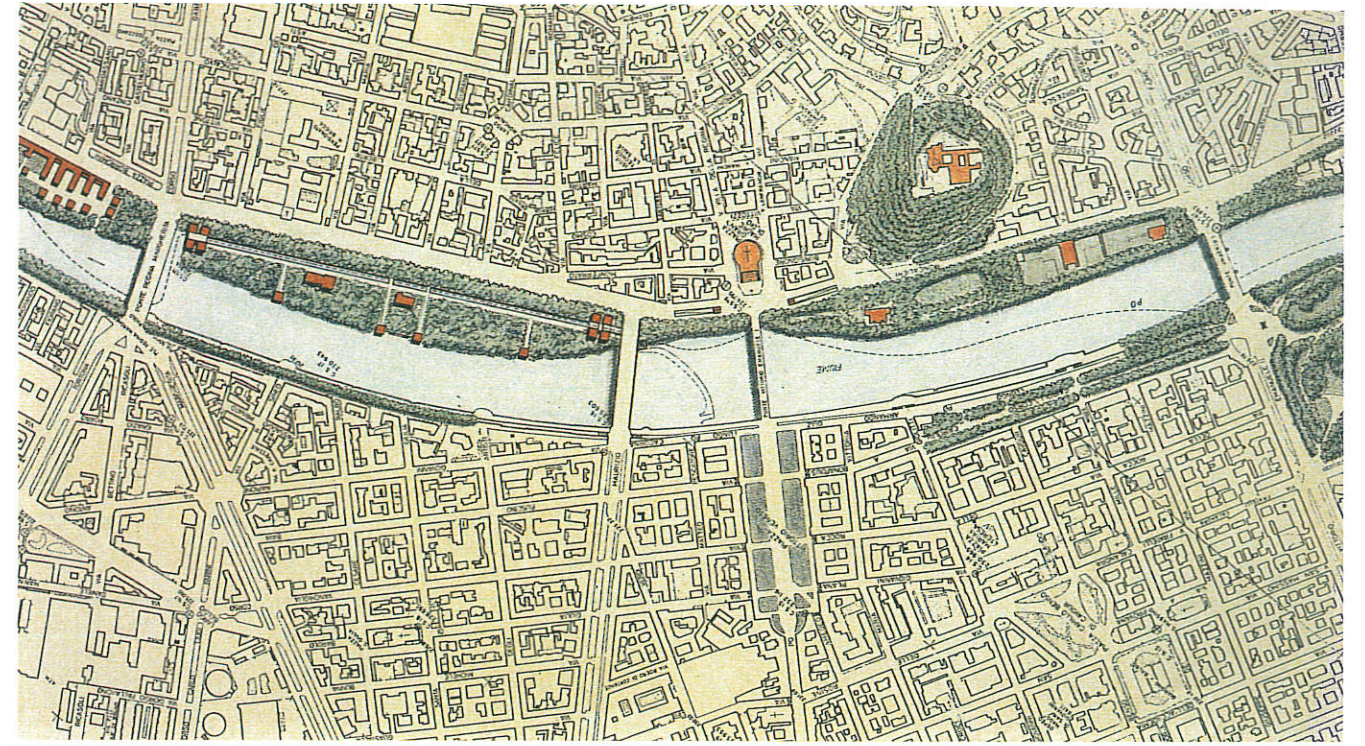
Isola Antonelli.
 1. Planivolumetrico
 2. Profilo
 3. Veduta del plastico



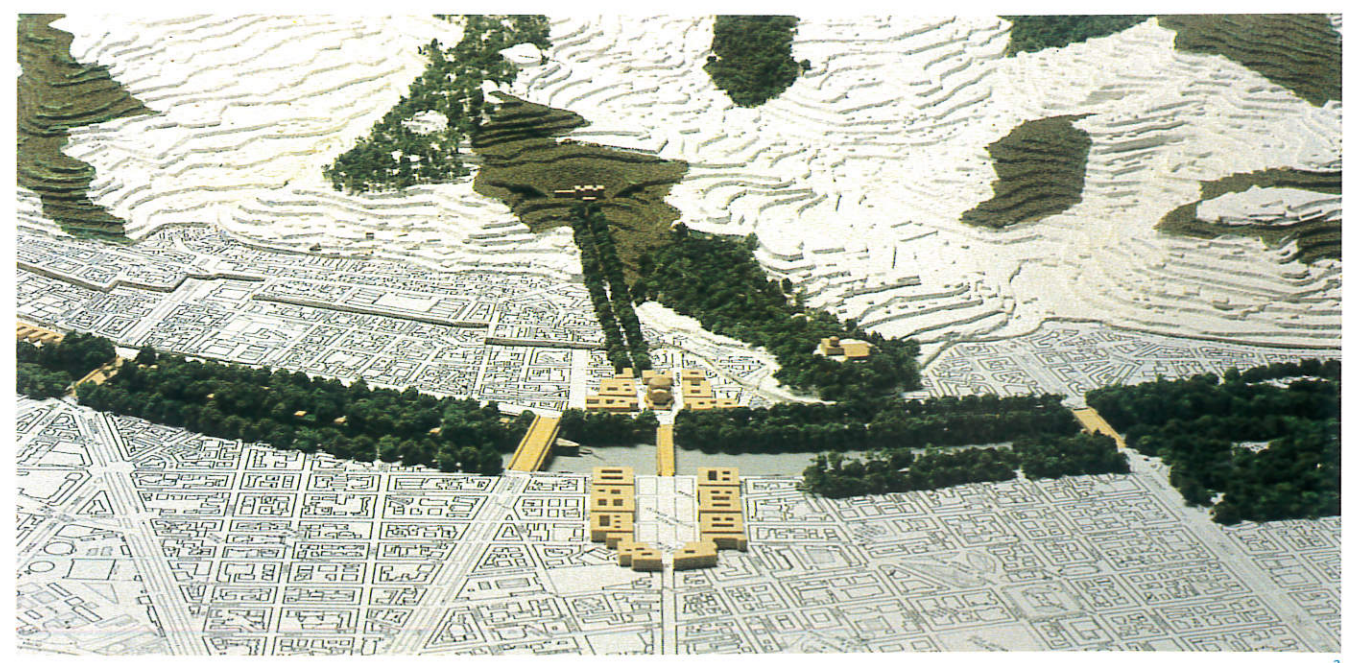
PIAZZA DESIDERATO CHAVES PONTE PEDONALE ISOLA ARTIFICIALE PONTE PEDONALE CORSO CASALE PIAZZA CARRARA 2



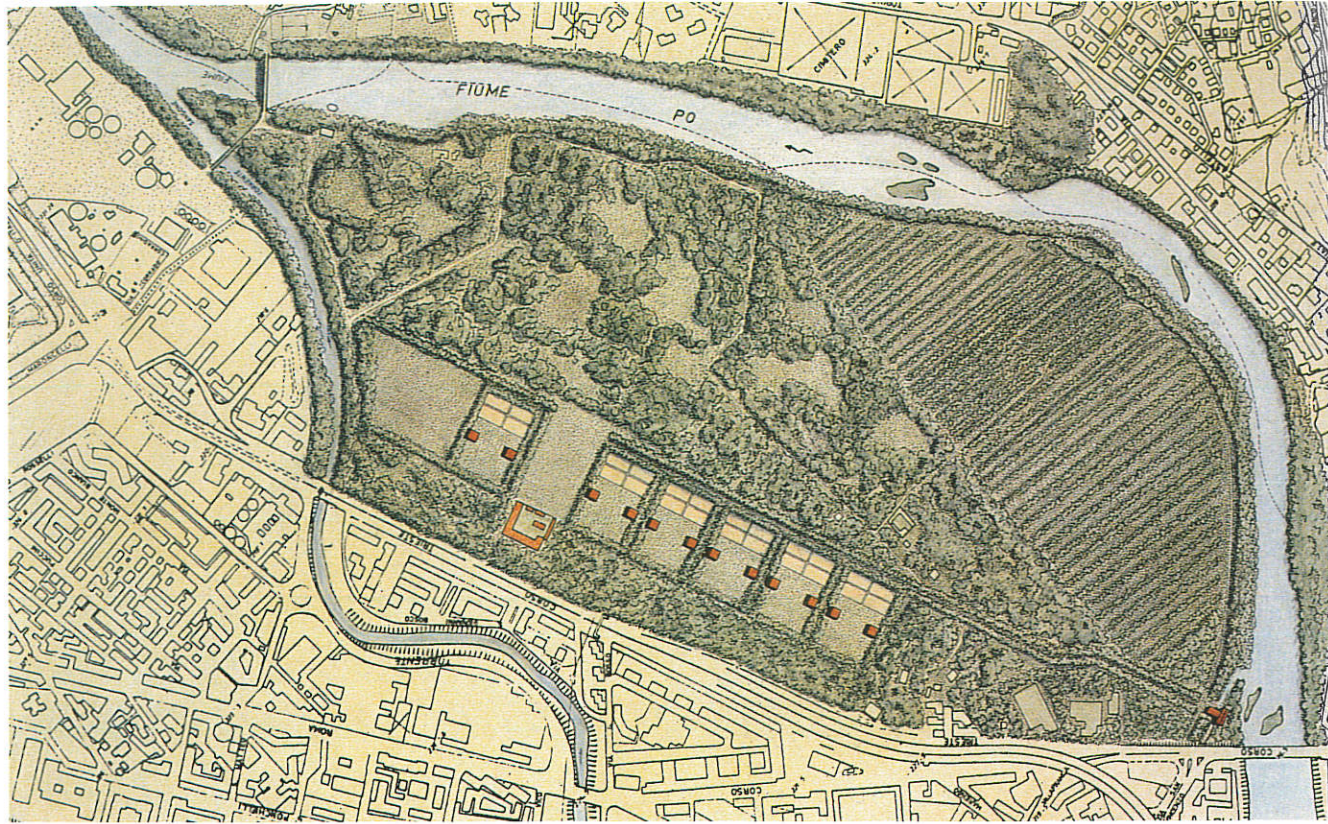
Murazzi, Borgo Po,
 Isola del giardino zoologico.
 1. Planivolumetrico
 2. Profilo
 3. Veduta del plastico



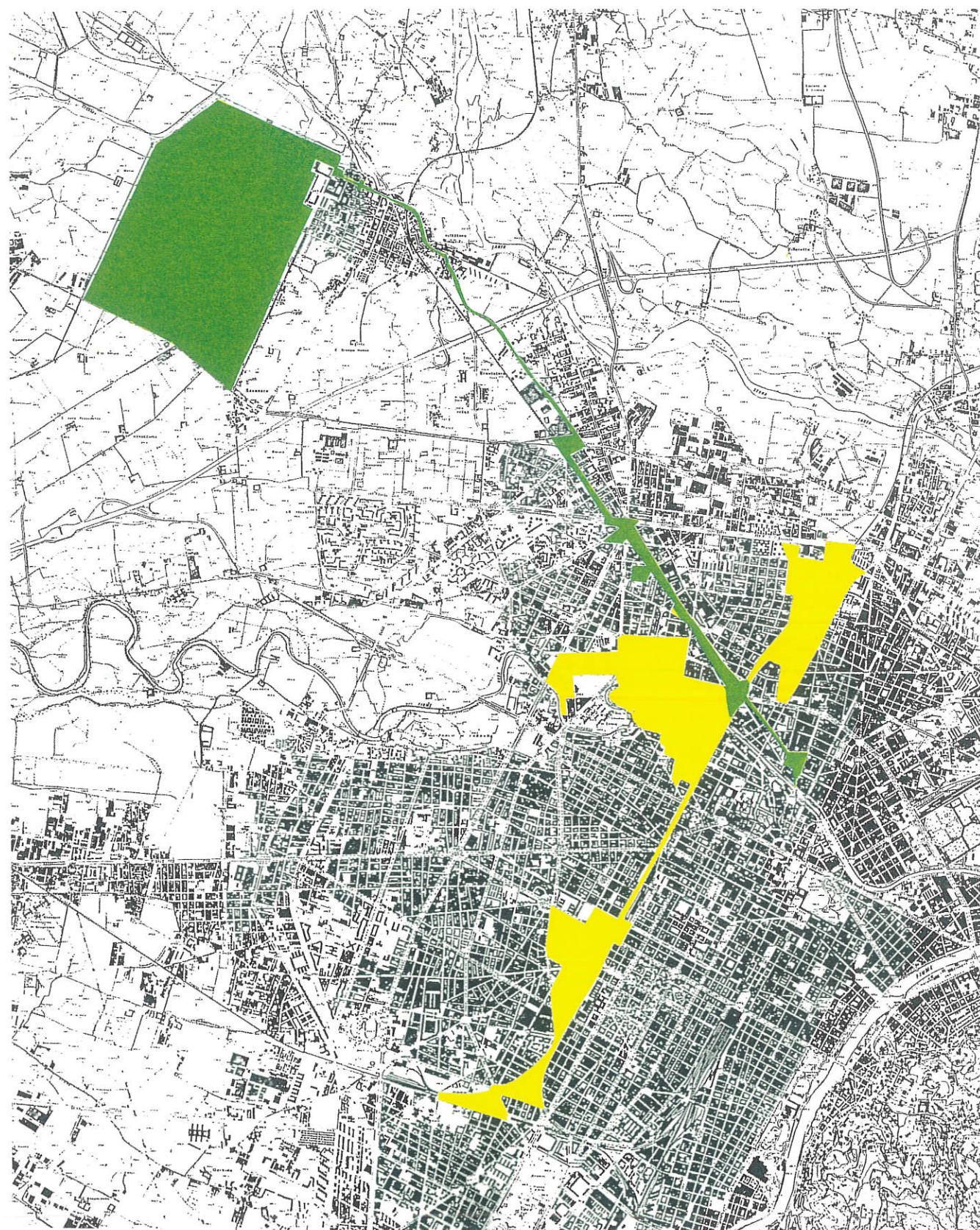
LUNGO PO NICCOLO MACHAVELLI FAME PO ATTRACCO MEZZI PUBBLICI E TURISTICI CANALE ARTIFICIALE CORSO CASALE 2



Parco delle Vallere.
1. Planivolumetrico
2. Veduta del plastico



La Spina Reale



La copertura della ferrovia Torino-Ceres rende disponibili per la città di Torino nuovi spazi aperti per uso pubblico. Si tratta di una porzione di territorio di larghezza variabile — dai quindici ai quaranta metri circa — lunga quattro chilometri, che parte dal cuore di Torino — dalla stazione dietro Porta Palazzo — e si estende fino ai confini comunali verso Venaria.

Uno studio redatto dagli uffici comunali prevedeva di attrezzare questi spazi a strada, ma nello spirito degli studi per il nuovo Piano regolatore si è avanzata una proposta incentrata sul miglioramento dell'ambiente urbano. Lo studio di fattibilità propone di realizzare sulla copertura e sugli spazi contigui recuperabili un giardino lineare attraversato da un percorso ciclabile che consente di ristabilire l'itinerario tra Torino e Venaria Reale. Da qui la definizione di Spina Reale.

La condizione urbana

Il sito lungo cui scorre la ferrovia si scosta di poco dal tracciato storico di collegamento tra Torino e il castello e il parco di Venaria Reale, intersecandosi con esso presso largo Giachino.

L'antica strada per Venaria era un tracciato rettilineo alberato che definiva un asse prospettico di collegamento rappresentativo tra Torino e la *maison de plaisance* di Venaria, simile agli altri insediamenti monumentali situati a raggera intorno alla città. Questi tracciati rettilinei rispondevano ad esigenze di monumentalità e la realizzazione degli assi alberati si sovrapponeva alla trama dei tracciati agricoli.

Lungo questi assi — oltre la cinta daziaria — sono venuti formandosi quei borghi che caratterizzano l'espansione «extra moenia» della città.

Il tracciamento della ferrovia ha sortito effetti ben diversi: se noi oggi ne percorriamo il tracciato attraversiamo un paesaggio popolato da retri di edifici, baracche e autorimesse: sono i cortili delle case, una sorta di «rispostiglio» urbano.

Il progetto Satti e la proposta comunale

La Satti, società concessionaria dell'esercizio della ferrovia Torino-Ceres, nel

1984 ha redatto un progetto di ammodernamento della ferrovia che prevede il raddoppio del binario da bivio Dora a Borgaro Torinese nonché l'abbassamento del piano del ferro da via Cambiano a via Druento e la sua copertura da Dora al confine comunale.

Alla società Satti pertanto è stata commissionata la realizzazione delle opere strettamente connesse all'esercizio della ferrovia ed alla sua copertura: il tunnel ferroviario, i torrioni d'areazione e le uscite di sicurezza, le stazioni ferroviarie. Il comune di Torino — settore viabilità e trasporti — ha in un primo tempo predisposto un progetto per l'utilizzo della copertura ferroviaria, finalizzato alla realizzazione di una nuova strada con aiuole e parcheggi e di una corsia protetta per il tram.

In tal modo si rendevano possibili opere che istituissero un collegamento tra via Druento e via Sansovino, il miglioramento della circolazione a raso in largo Grosseto, la riorganizzazione della viabilità in largo Giachino e il raddoppio in via Stradella.

Questi progetti privilegiano le esigenze di tipo trasportistico pubblico e privato, a detrimento della qualità dell'ambiente urbano.

La Spina Reale

Questa porzione di territorio — le diverse parti di «non città» che la ferrovia ha contribuito a generare — necessita maggiormente di un riassetto che inneschi un processo di riurbanizzazione. Invece di un canale di traffico attraverso cui passare velocemente per raggiungere la città o la propria abitazione, lo studio di fattibilità propone un giardino lineare con diverse articolazioni lungo il percorso, luoghi di sosta e di passeggio, servizi pubblici e privati.

Il percorso monumentale alberato che conduceva da Torino al parco della Venaria viene in tal modo ripristinato non come strada per le automobili, ma come trasporto pubblico in sotterraneo e come strada pedonale e ciclabile in superficie.

L'area da utilizzare come giardino è quella risultante dallo spazio di copertura della ferrovia e di tutte le aree esistenti o trasformabili in aree pubbliche nell'immediato intorno.

Ad esse si possono aggiungere nel tempo le aree che diventeranno pubbliche in seguito a trasformazioni urbane delle aree affacciate sulla ferrovia. Entro questo ambito, i cui margini hanno la forma dei recuperi possibili, viene proposto un percorso lineare costruito con gli stessi caratteri di architettura civile riscontrabili nella tradizione torinese ottocentesca come nel caso del muro di delimitazione dell'aiuola Balbo.

Uno zoccolo in mattoni e pietra di Luserna, alto 1 mt. e largo 10, definisce il percorso sopraelevato con alberi, che potrà inglobare le strutture di servizio alla sottostante ferrovia (torrioni di areazione e scale di soccorso), ed accogliere le attrezzature destinate ad arricchire il percorso: chioschi, edicole, panchine, ed altro. Naturalmente il percorso è interrotto laddove sono indispensabili gli attraversamenti stradali ed in largo Grosseto dove l'intrico di tracciati a terra ed aerei impone di trovare continuità con un percorso sotterraneo che consente di collegare gli accessi alla stazione di Madonna di Campagna.

Contestualmente alla realizzazione del giardino lineare, il piano prevede una modificazione di tipo ampio delle parti di città che vengono interessate.

Un intervento di riqualificazione ambientale come quello proposto innescherà processi di trasformazione degli ambienti così nuovamente definiti.

Le diverse declinazioni che assume il progetto dell'asse lineare saranno così integrate con i caratteri urbani dei diversi tratti.

Carattere dell'alberata

Il duplice filare alberato da realizzarsi sopra la copertura della ferrovia presenta delle caratteristiche particolari in quanto la piantumazione si troverà in una condizione estrema — potendo ancorarsi ad uno spessore di 1.5 mt. di terra — e necessiterà pertanto di un'adeguata manutenzione futura.

La realizzazione di filari alberati in condizioni di limitata disponibilità di terreno è già stata praticata con successo in Europa, anche per alberi di dimensione considerevole, come platani o tigli. È necessario tuttavia adottare tec-

niche di coltivazione appropriate, preparando il suolo in modo che l'innaffiatura, l'aerazione e il drenaggio possano essere mantenuti e controllati con tecniche di gestione particolari. Peraltro il ricorso a modalità operative appropriate è giustificato dalla eccezionale rilevanza delle alberature in queste situazioni.

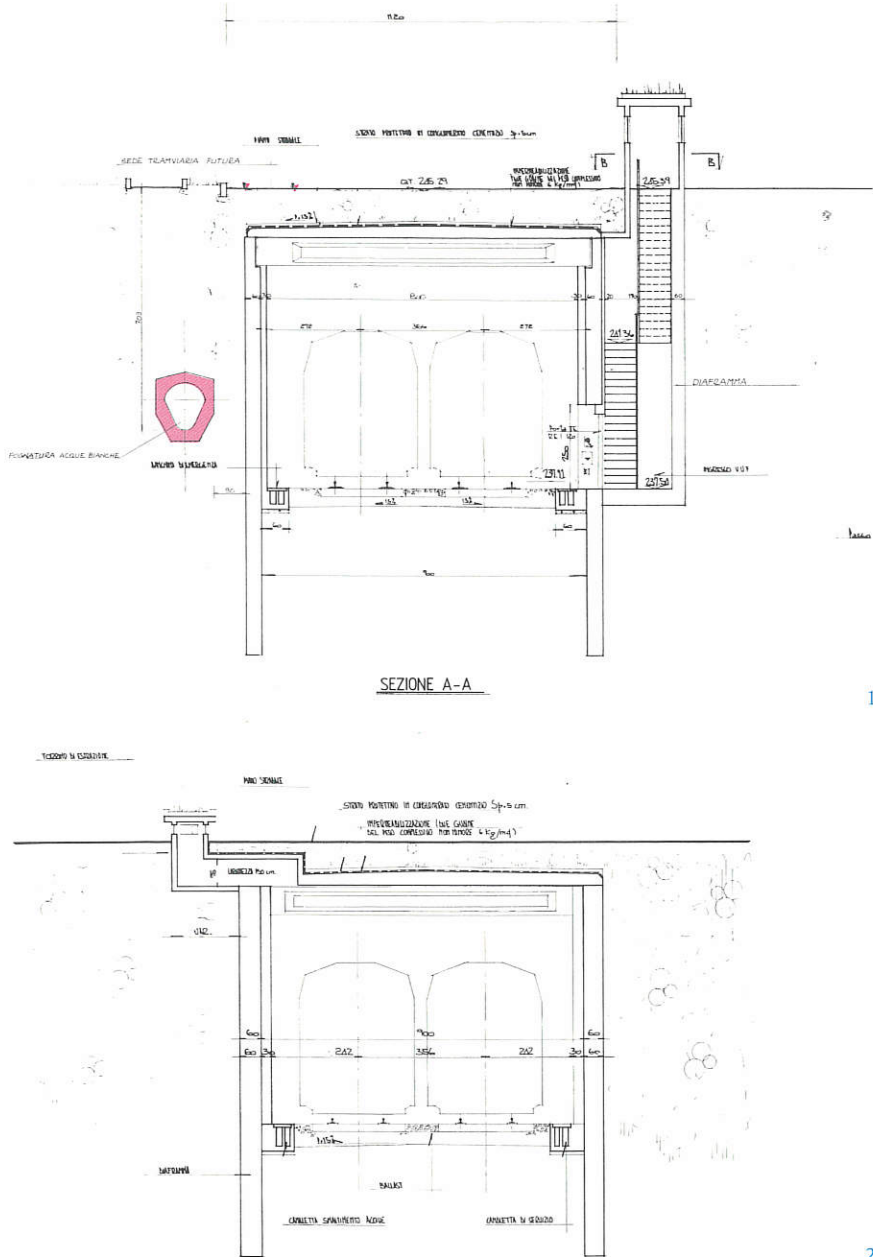
Le alberate proposte per la Spina Reale permetteranno di individuare un asse rettilineo di ragguardevoli dimensioni — circa 4 Km —, caratterizzato dalla presenza di due ordini di doppi filari di alberate. Vi sono infatti due diverse condizioni di giacitura degli alberi: un doppio filare e sopra il tunnel della ferrovia, e scandisce con un ritmo costante tutto il tracciato; l'altro doppio filare si trova affiancato al tunnel ad una distanza di circa 2 mt. dalle paratie, ma non può mantenere la regolarità nel tratto dell'attuale via Cesalpino per lo meno fintanto che non verrà innescato un processo di trasformazione delle aree adiacenti.

Vengono pertanto avanzate due diverse soluzioni:

— Il doppio filare che conferisce unitarietà all'intervento è quello esterno, e deve essere realizzato utilizzando specie arboree a forma piramidale, come il Pioppo cipressino, (oppure: Carpino, Quercia, Robinia Piramidale, Faggio). l'alberatura sopra lo zoccolo interno varia invece al variare dei paesaggi urbani lungo la spina ed assume un carattere minore.

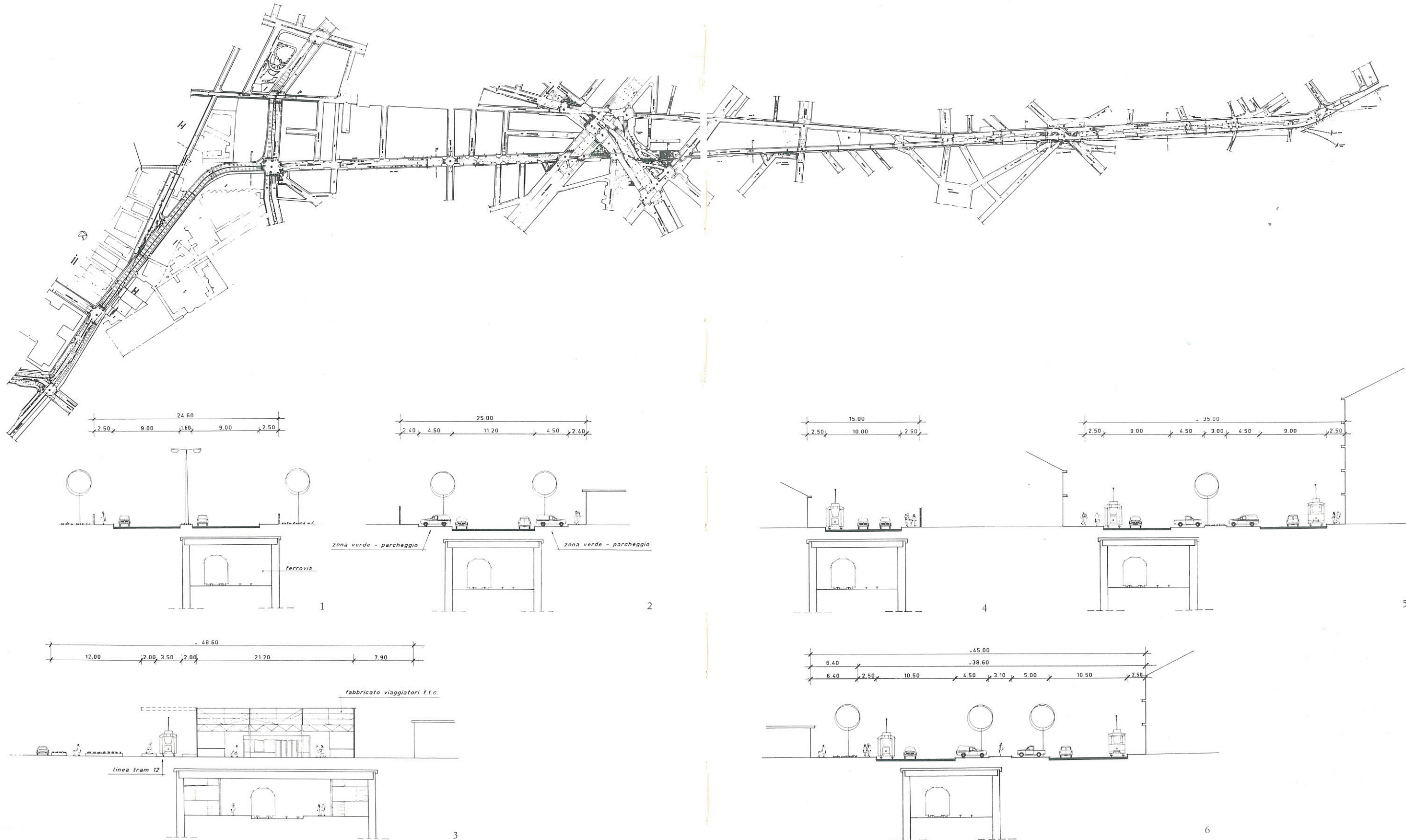
— Il filare omogeneo è quello interno, sullo zoccolo, ed è costituito da specie del tipo: Crataegus, Sorbus, Acer platanoides globosum, Albizzia.

In questo secondo caso le variazioni in rapporto alle aree di trasformazione sono ai lati, e non hanno necessariamente il carattere di una seconda alberata, ma potrebbero divenire macchie arboree conformate in accordo con la disponibilità di suolo che si presenterà lungo il percorso.



- Ferrovia Torino-Ceres. Tratto in superficie
- - - - - Ferrovia Torino-Ceres. Tratto in galleria
- ==== Il passante
- • • • • Metropolitana leggera. Linea 3
- Area nuovo stadio
- Stazioni esistenti
- Stazioni proposte dal PRG
- Stazioni sul passante

1. Tratto da via Sansovino a via Druento. Sezione
2. Via Badini Confalonieri. Sezione
3. Stazione Madonna di Campagna. Sezione
4. Via Cesalpino. Sezione
5. Tratto da via Cesalpino a via Stradella. Sezione
6. Via Stradella. Sezione



I retri di via Giachino

Attualmente il paesaggio dietro via Giachino è composto da depositi, capannoni e baracche di varia natura.

L'area interessata dall'intervento è situata tra questi retri e via Stradella. La larghezza della fascia da trasformare in giardino lineare è di un'ampiezza tale (dai 40 ai 26 metri) da consentire la realizzazione di un vero e proprio parco pubblico attrezzato. Sullo zoccolo sopraelevato, all'ombra del doppio filare alberato, è la pista ciclabile, mentre lo spessore dello zoccolo stesso si modifica per inglobare sedili in pietra e zone per la sosta. Per separare il giardino dai retri di via Giachino si propone la realizzazione di un porticato, mentre un'alta siepe attutisce i rumori del traffico di via Stradella.

La ristrutturazione delle aree adiacenti è prevista dagli studi del nuovo Piano regolatore generale, prefigurando uno scenario futuro di trasformazioni innescate dalla realizzazione del giardino lineare della Spina Reale.

La riqualificazione ambientale di questo tratto può essere perseguita mantenendo il fronte lungo via Giachino, ma sostituendo i capannoni e le baracche che attualmente ne occupano i cortili retrostanti con degli edifici alti tre piani da disporre perpendicolarmente alla Spina Reale. Si realizzerebbe in tal modo un fronte alternato di vuoti — cancellate che aprono alla visione di giar-

dini privati — e pieni — le testate degli edifici che si affacciano sul giardino lineare.

Largo Giachino: interferenza di due sistemi

La stazione di largo Giachino — presente almeno come predisposizione in tutti i progetti della Satti — è attualmente scomparsa —. È necessario prevedere il ripristino di questa fermata, vista la sua collocazione altamente strategica: siamo infatti adiacenti all'area delle ex acciaierie la cui trasformazione è prevista nello studio della Spina Centrale.

Questa stazione deve avere il carattere di fermata di linea metropolitana cui si accede tramite sottopassi collocati su marciapiedi.

Anche sotto l'aspetto della morfologia urbana questo è un luogo notevole: qui avviene l'intersezione tra l'antica strada di Venaria Reale e il tracciato della ferrovia Torino-Ceres.

Il tracciato pedonale e ciclabile scorre separato dal traffico, mantenendo il carattere di viale alberato.

Si prevede in quest'area la realizzazione di due edifici «a fetta di polenta» sui lotti triangolari ritagliati dell'intersezione tra i due assi.

È questa una tipologia ricorrente a Torino, dove il sovrapporsi di segni e progetti che prevedono diversi allineamenti dà luogo a reliquati di terre-

no con la parte appuntita rivolta verso slarghi e piazze.

Questi due edifici si fronteggeranno diventando il riferimento tridimensionale che permette di leggere e misurare il sistema del parco lineare per Venaria Reale.

Il quartiere di Madonna di Campagna

Attualmente il quartiere di Madonna di Campagna è una realtà più sociale che fisica. Si tratta infatti di un nucleo suburbano in cui si identificano gli abitanti di questa parte di città, ma che è difficilmente leggibile nella morfologia dei luoghi, che risultano essere definiti da residui degradati di preesistenze agricole e isolati incompiuti.

La proposta si arricchisce dell'intersezione del sistema del parco lineare che qui ha la possibilità di allargarsi per una più consistente disponibilità di spazi aperti con il sistema delle aree a verde dell'intervento ex Cir.

La proposta di trasformazione è localizzata lungo l'asse che porta alla chiesa di Madonna di Campagna. Si prevede di realizzare un'edificazione continua che si appoggia alla geometria dei tracciati esistenti, stabilendo un bordo interno che definisce un ampio spazio aperto. La collocazione di attrezzature e servizi consente di offrire una nuova definizione fisica della parte centrale di questo quartiere.

La Collina dei tigli, largo Grosseto e la stazione di Madonna di Campagna

Il progetto redatto dalla Satti prevedeva una stazione di tipo ferroviario, nonostante fosse auspicabile una soluzione di tipo più urbano, come una fermata di metropolitana. L'urgenza con cui sono stati condotti i lavori ha imposto la realizzazione di opere provvisorie che permettessero l'agibilità immediata della stazione, ma il rapporto di collaborazione con la Satti ha consentito che le opere compiute non inficiassero la possibilità di successive modifiche.

Lo studio di fattibilità propone la stazione come una variazione del giardino lineare così articolata: due setti in muratura di mattoni accolgono le strutture della stazione (scale fisse e mobili, ascensori); la biglietteria e le zone per l'attesa sono collegate a quota -4 mt. dal piano stradale, e si affacciano su un piazzale triangolare gradonato che si apre alla medesima quota. La vivibilità di questa piazza trae giovamento da due fattori essenziali: l'essere crocevia di una ragnatela di sottopassaggi pedonali e ciclabili e l'affacciarsi su una nuova condizione urbana — la Collina dei tigli. largo Grosseto è attualmente un gigantesco incrocio su cui convergono una decina di strade di diverso rango e un cavalcavia a due livelli. Gli edifici che si affacciano su di esso si trovano in una condizione urbana «limite», che ha suggerito di predisporre una proposta «li-

mite»: trasformare questo incrocio in una collina alberata.

L'intreccio delle strade a raso, accuratamente semplificato e razionalizzato, viene trasformato in un sistema di gallerie automobilistiche che attraversano la collina. La strada sopraelevata acquista quindi il valore di un percorso a raso, immersa in un bosco costituito da varie essenze, ma in prevalenza tigli, che si sostituisce alla barriera fisica e visuale che oggi questo svincolo costituisce.

Via Badini Confalonieri

In questo tratto la sezione dello zoccolo pedonale e ciclabile alberato si modifica in alcuni punti dando luogo alla formazione di isole sopraelevate in cui vengono concentrati chioschi, edicole e attrezzature di quartiere.

Una sola strada — la via Riccardo Aronò — attraversa la via Confalonieri, mentre le altre strade che attualmente si attestano su di essa si affacceranno su un prato erboso, su cui vengono realizzate delle fasce di selciato per consentire l'accesso ai passi carrai.

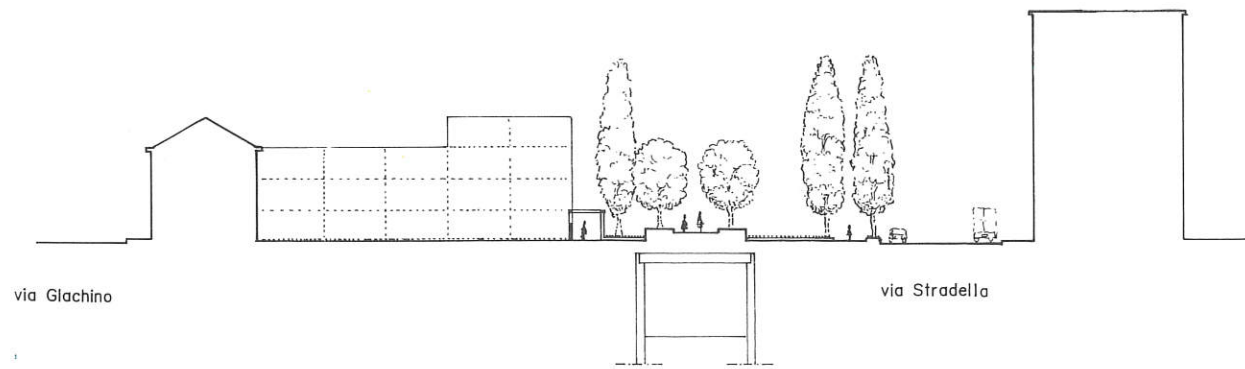
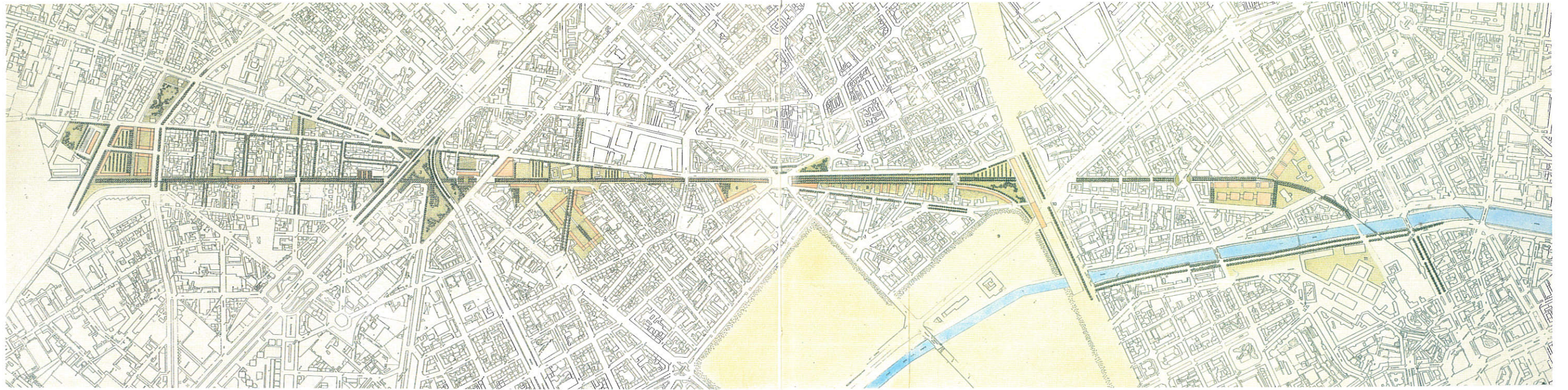
Le piazze sopraelevate, le alberature e il trattamento erboso nel suolo impediscono l'utilizzo di questo asse verde come strada di traffico e per il parcheggio. La riambientazione di questa parte di città viene così realizzata mediante un intervento finalizzato alla ridefinizione della gerarchia dei tracciati.

Spina Reale.
Veduta del plastico

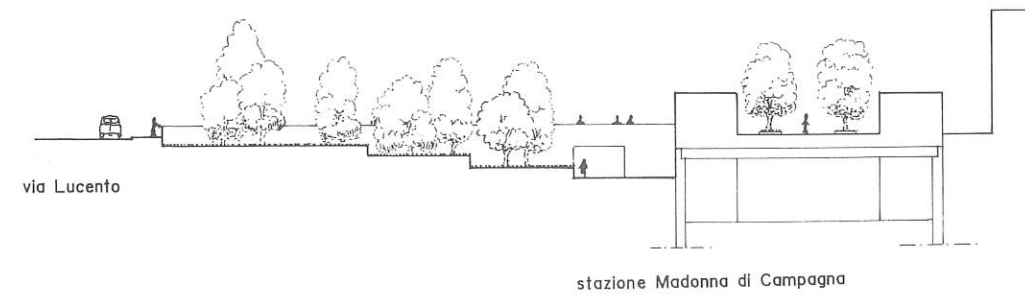


1. Area di trasformazione ex Veglio
2. Il mercato di via Badini Confalonieri
3. La collina dei tigli
4. La stazione di Madonna di Campagna
5. Area di trasformazione Madonna di Campagna

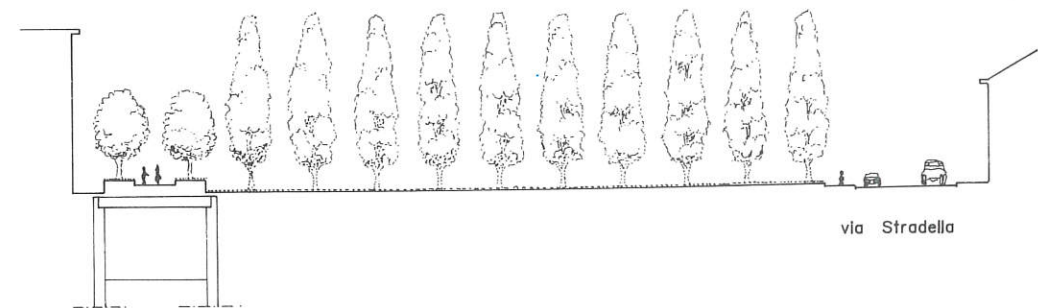
6. Area di trasformazione largo Giachino
7. La futura stazione di largo Giachino
8. Area di trasformazione via Giachino
9. L'area delle acciaierie
10. Stazione Dora
11. Area di trasformazione Arsenale



1



2



3

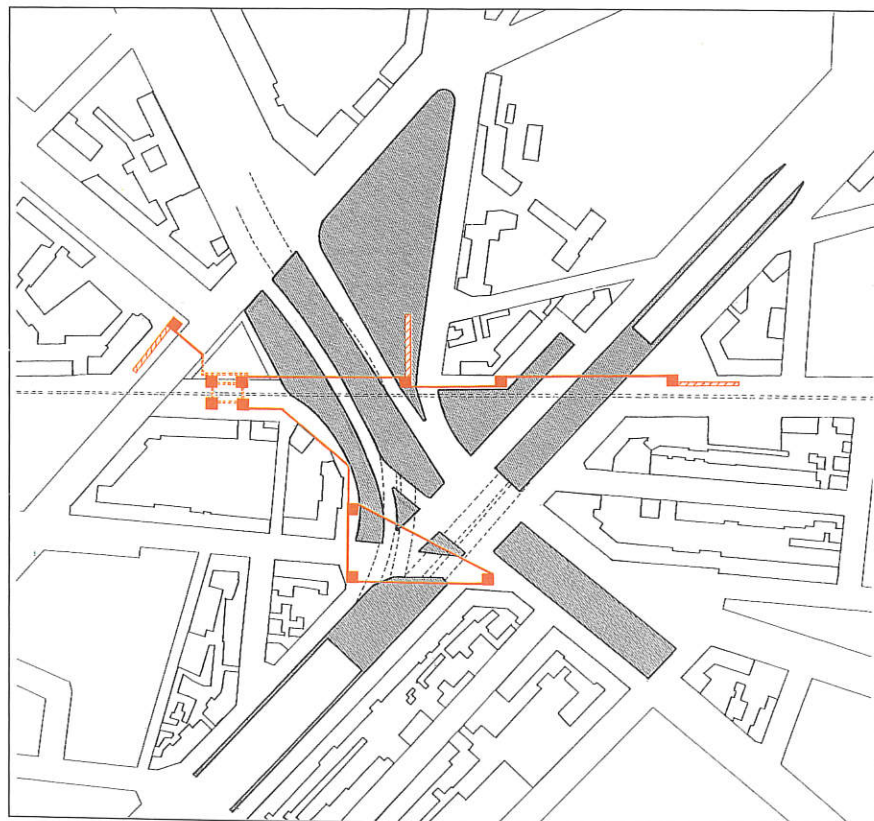
1. Sezione su via Stradella
2. Sezione sulla stazione Madonna di Campagna
3. Sezione su via Cesalpino

1. Collina dei tigli.
Planivolumetrico.

2. Sistema dei percorsi
sotterranei e a raso



1

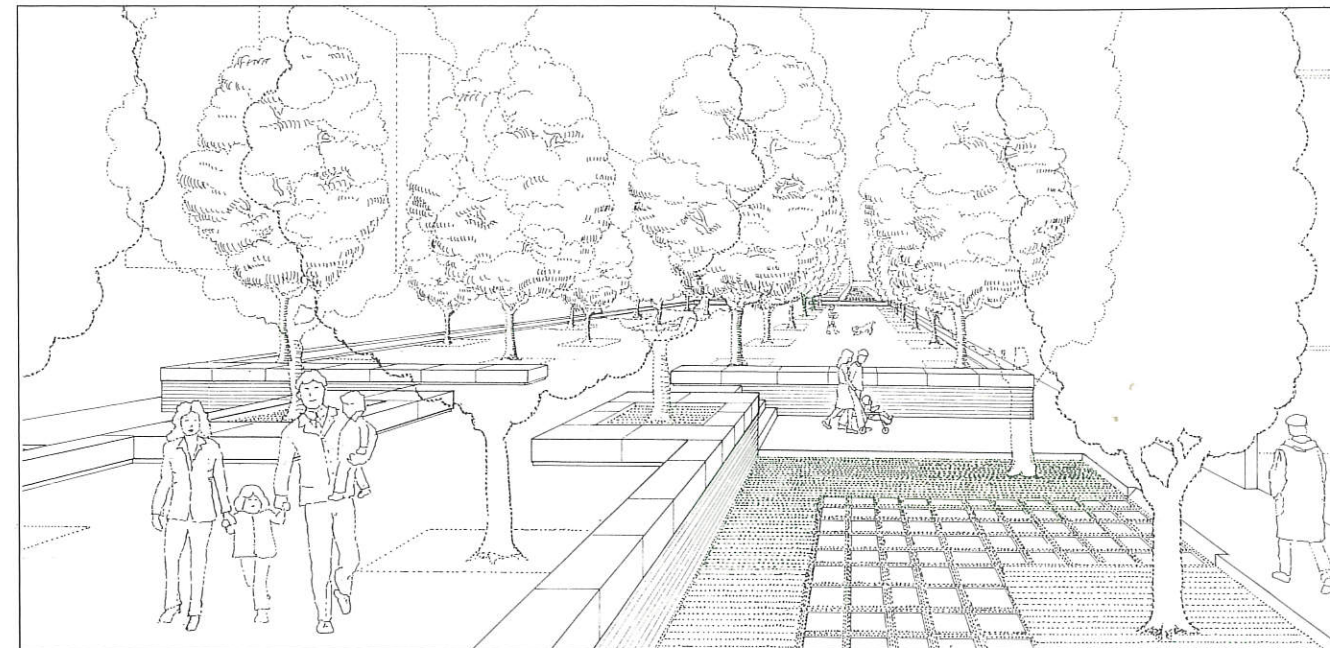


2

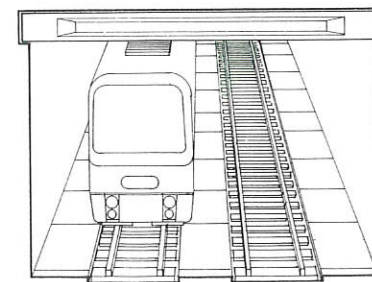
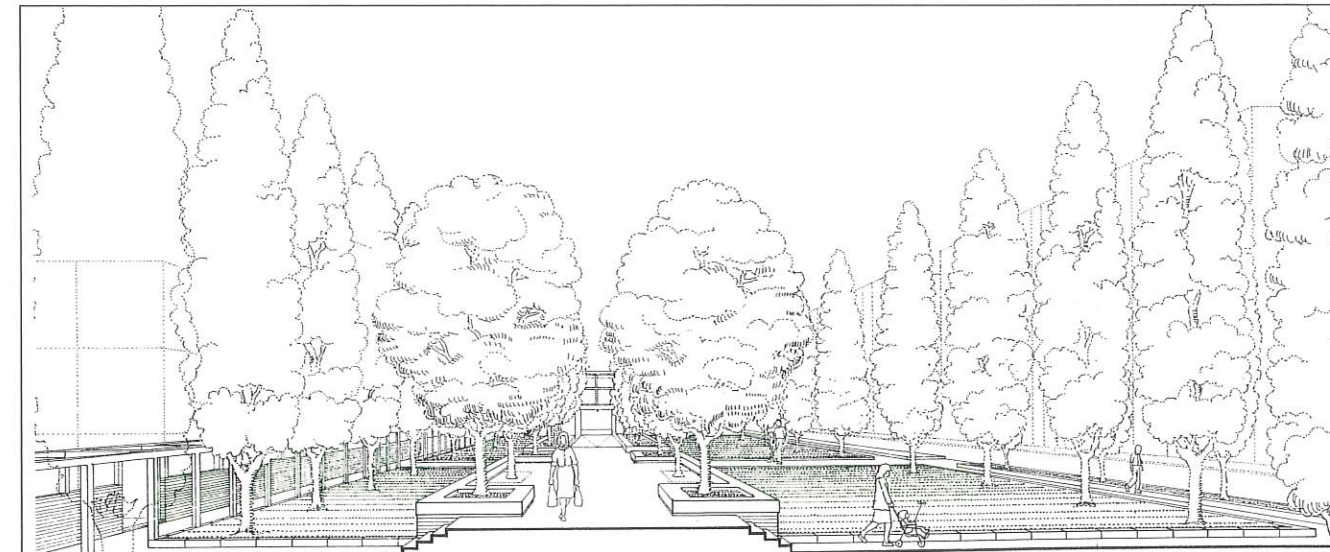
- Percorsi sotterranei pedonali e ciclabili
- Rampe ciclabili
- Accessi pedonali ai percorsi sotterranei
- Tracciato ferroviario sotterraneo
- Sezione della collina

3. Via Badini Confalonieri.
Le piazze pedonali e gli accessi carrai

4. I retri di via Giachino.
Il nuovo porticato
e il percorso ciclo-pedonale



3



4