

CITTA' di TORINO

DIREZIONE CENTRALE AMBIENTE, SVILUPPO, TERRITORIO e LAVORO
DIREZIONE URBANISTICA

SERVIZIO STRATEGIE URBANE

DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE CONTENENTE LE LINEE GUIDA DELLA TRASFORMAZIONE URBANISTICA SULL'ASSE DEL CORSO ROMANIA.

OBBIETTIVI DI QUALITA' INSEDIATIVA PER IL QUADRANTE TORINESE ATTORNO A CORSO ROMANIA: IPOTESI DI LAVORO (Urban Center)

DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE CONTENENTE LE LINEE GUIDA DELLA TRASFORMAZIONE URBANISTICA SULL'ASSE DEL CORSO ROMANIA

A novembre del 2011 il Consiglio Comunale ha adottato i Programmi Integrati delle aree Michelin e Cebrosa.

La trasformazione di queste aree si colloca in un contesto metropolitano di grande interesse ed assume valore di completamento del Passante a Nord attorno alla stazione Stura, "la Spina 5" collocata in una posizione di straordinaria accessibilità, alla confluenza delle due autostrade da Aosta e da Milano nel loro innesto sulla tangenziale nord, in un comprensorio territoriale al confine con il comune di Settimo e l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano connota la stazione Stura come nodo importante della mobilità pubblica.

Questo scenario di trasformazione e, soprattutto, di abbandono o ridimensionamento di ampie aree industriali ha, negli ultimi anni, condotto i Comuni di Torino e Settimo a confrontarsi sulle prospettive che si offrono per le attività economiche e per il mercato immobiliare dei rispettivi territori ed il 20 dicembre 2010 è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa (deliberato dalla G.M. di Torino il 23 novembre) tra la Regione, la Provincia ed i Comuni di Torino, Settimo, San Mauro e Borgaro con cui si definiscono le modalità per proseguire un lavoro di riflessione che dovrà condurre alla redazione di un Piano di Struttura che fornisca indicazioni condivise in merito al telaio infrastrutturale ed ambientale ed alle azioni utili alla riqualificazione fisica e funzionale del quadrante Nord Est dell'area metropolitana.

La riqualificazione urbana indicata dai PR.IN. per le aree lungo il fronte Sud di corso Romania ha ora la possibilità di completarsi e valorizzarsi con l'ipotesi di trasformazione avanzata per le aree comprese tra il corso e la ferrovia, opportunità che permette di dare finalmente visibilità alla stazione Stura e organizzare un importante nodo di intermodalità con le linee su gomma.

L'esigenza di ripensare la configurazione di questo quadrante è nata dalle condizioni che si sono storicamente determinate e, soprattutto, dalle opportunità di cambiamento che si stanno manifestando. L'ambito Nord – Est del territorio del comune di Torino si è nel tempo caratterizzato come zona "di bordo" della città, non leggibile come tessuto urbano consolidato e compatto ma piuttosto definito da episodi con funzioni differenti e non integrate. Sono infatti presenti la zona industriale che dagli stabilimenti Iveco si estende fino a corso Romania ed oltre, il quartiere residenziale Falchera ed ampi spazi liberi attraversati da infrastrutture stradali e ferroviarie.

L'insediamento è avvenuto senza un disegno urbano di riferimento seguendo logiche legate principalmente alla presenza di aree libere a basso costo e di una rete di collegamenti stradali funzionali all'insediamento dell'industria. Negli anni la riorganizzazione della produzione manifatturiera ha prodotto, tra l'altro, la dismissione di impianti o il loro ridimensionamento, determinando fenomeni di degrado fisico e funzionale di quel territorio, mentre contemporaneamente nasceva l'esigenza di rompere l'isolamento dei quartieri di edilizia pubblica.

Lo schema di riorganizzazione della zona Nord Est che aveva fatto da cornice ai PRIN muoveva da queste premesse al fine di superare la situazione attuale di monofunzionalità e delineare criteri e linee guida per la progettazione di una parte della Città caratterizzata, secondo le logiche contemporanee, da un mix di destinazioni d'uso integrate tra loro all'interno di un sistema ambientale riconoscibile. L'opportunità di trasformazione delle aree tra il corso e la ferrovia rafforza le linee guida dello schema.

Gli obiettivi del progetto di trasformazione complessivo sono così individuati:

- 1) la messa a sistema delle ampie aree verdi ancora disponibili in un contesto di opportunità paesaggistiche rappresentate dal fiume Po, dalla collina torinese e dalla campagna coltivata;
- 2) la riorganizzazione e ridefinizione del ruolo della rete stradale per mitigarne l'impatto e renderla funzionale ai nuovi insediamenti;
- 3) la creazione di un ambiente urbano vivace e gradevole attraverso l'incremento delle destinazioni residenziali e dei servizi connessi nel quadro di un nuovo mix sociale e conseguente aumento della domanda che renda possibile l'insediamento di servizi sia pubblici che privati;
- 4) la riqualificazione e riorganizzazione delle aree industriali per rispondere alle nuove esigenze del sistema produttivo ed economico (secondo quanto indicato con le varianti n.115 e 151 al P.R.G.).

Nodo della trasformazione può essere ora a maggior ragione la stazione Stura, che offrirà nuove potenzialità di servizio con l'attivazione a regime del sistema del passante ferroviario di Torino ed, in prospettiva, con l'ammodernamento del tratto fino a Settimo Torinese, sarà inoltre possibile raggiungere velocemente la stazione Rebaudengo ed utilizzare la linea due della metropolitana in progetto.

Attualmente il fabbricato non è particolarmente visibile dal corso Romania ed è isolato all'interno di un'area in buona parte non edificata. Occorre quindi ipotizzare la costruzione di nuovi servizi funzionali alla stazione e la localizzazione di attività che ne definiscano la centralità ed un fronte del corso Romania che abbia caratteristiche urbane.

Falchera

Si propone il declassamento dell'ultimo tratto dell'autostrada Torino-Milano per ridisegnare l'arteria di ingresso in città con caratteristiche di viale urbano che colleghi invece di separare le parti del territorio che attraversa.

L'isolamento del quartiere può ora essere più facilmente superato con un nuovo accesso (da anni gli abitanti si battono per un secondo accesso, attualmente però molto complicato) e parallelamente la funzione esclusivamente residenziale e socialmente connotata si arricchirebbe con l'intervento definito dalla variante n.101 del 2006 già approvata ed inserita nell'accordo con la Società Borsetto che permetterà l'insediamento di funzioni di servizio e la creazione di una nuova centralità servita

dalla linea 4. Una seconda area con potenzialità di trasformazione, collocata nel territorio confinante del comune di Settimo, potrà offrire un'ulteriore possibilità di espansione del quartiere dotandolo anche di strutture di servizio al parco dei laghetti.

Le aree industriali

Gli insediamenti produttivi lungo corso Romania si sono già progressivamente riconvertiti (Auchan ora in ulteriore ampliamento, parte della aree Michelin già alienate e in corso di trasformazione), ora si prospetta la riorganizzazione degli ambiti Michelin e TNT Traco, nonché dell'area Basic Net di strada Cebrosa. La Società Michelin ha programmato di ridurre progressivamente l'utilizzo manifatturiero dei propri immobili per concentrare nell'area la logistica del Nord Italia, riconvertendo quindi il 50% dell'attuale stabilimento ed offrendo anche opportunità di localizzazione ad altre attività produttive.

La rimanente parte dell'area, lungo corso Romania, sarà destinata alla costruzione di un nuovo tessuto urbano con pluralità di funzioni. Un quartiere che troverà naturale proseguimento nell'area limitrofa, ex TNT Traco, oramai dismessa da molti anni e con problemi di degrado.

La trasformazione delle aree tra il corso Romania e la ferrovia consolideranno il nuovo volto dell'insediamento urbano lineare lungo il corso, che sarà ridisegnato per superare l'attuale esclusiva funzione di grande asse di scorrimento, si congiungerà al quartiere Olimpia in Settimo, ora un'isola residenziale in un panorama industriale, e proseguirà nella trasformazione delle aree ex Pirelli.

La rilevanza di questa trasformazione necessita di grande attenzione progettuale per superare alcuni limiti che si riscontrano nelle aree di espansione della Città. I nuovi quartieri dovranno offrire un mix di funzioni ed una articolazione di momenti di centralità che ne definiscano la morfologia disegnando un fronte continuo sul corso dove saranno localizzate funzioni di servizio, terziarie e commerciali di rilevanza cittadina e metropolitana mentre la parte più interna dell'insediamento sarà costituita da isolati residenziali e servizi pubblici e privati in affaccio su spazi prevalentemente pedonali che dovranno offrire la vivibilità e la centralità delle strade storiche della Città.

Il carico urbanistico che si ipotizza con questa trasformazione è di circa 5000 nuovi abitanti cui vanno sommati gli addetti delle attività che si localizzeranno, nonché di quelle già in progetto o presenti. La sfida è di riuscire ad offrire una pluralità di servizi, non solamente pubblici e in applicazione degli standard urbanistici, che permetta la nascita di un ambiente urbano attento alla qualità dell'abitare anche in considerazione dei nuovi bisogni e delle risposte più articolate che occorre dare alla domanda dei cittadini.

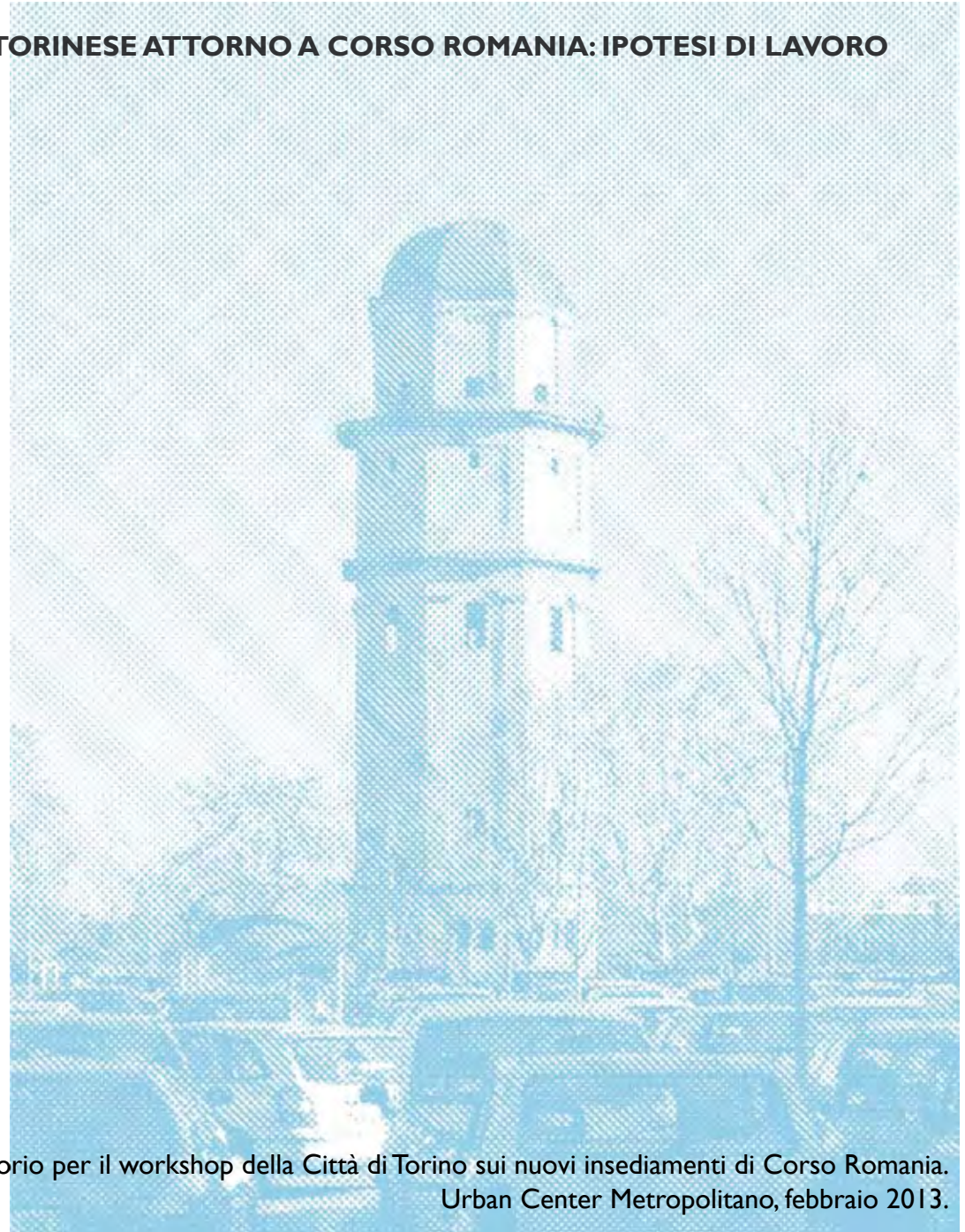
Il sistema del verde

L'ambito metropolitano Nord è già ora connotato da parchi di rilievo territoriale con forte valenza paesaggistica: quello del Po e di Tangenziale Verde. Il nuovo schema insediativo dovrà appoggiarsi

a queste significative presenze naturali per valorizzarle e progettare la rete di collegamento. Il progetto del parco di Tangenziale Verde contenuto nel PRUSST 2010 ha indicato la rete di percorsi ciclo pedonali che collegano Torino, Borgaro e Settimo e sono stati in parte realizzati offrendo la possibilità di fruire di un contesto ancora in larga parte agricolo che, partendo da Borgaro e limitrofo a Torino arriva al parco del Po. Il parco del Po inoltre offre un'ulteriore possibilità di fruire di un contesto naturalistico che si sta progressivamente valorizzando grazie al Progetto Corona Verde. A Est si presenta il fondale visivo della collina.

La possibilità di progettare il completamento della trasformazione pone la necessità di rivisitare ed adeguare lo schema generale che si era definito per inquadrare le precedenti ipotesi, gli elementi di struttura per garantire coerenza agli interventi: il telaio viabilistico, il nodo della stazione, il disegno dello spazio pubblico e l'individuazione di nuove centralità.

OBIETTIVI DI QUALITA' INSEDIATIVA PER IL QUADRANTE TORINESE ATTORNO A CORSO ROMANIA: IPOTESI DI LAVORO



Quaderno istruttorio per il workshop della Città di Torino sui nuovi insediamenti di Corso Romania.
Urban Center Metropolitano, febbraio 2013.

il territorio



il telaio



l'ambito



i progetti in corso



VIABILITA'.

L'impianto di nuovo insediamento del quadrante compreso tra Corso Giulio Cesare (ovest), la linea ferroviaria Torino-Milano (nord), la SS 11 (est) e la strada Cascinette (sud) necessita di essere completato e riorganizzato a partire dal sistema della viabilità, considerata non come semplice elemento di infrastrutturazione funzionale, ma come vera e propria infrastruttura MORFOLOGICA. La costruzione di gerarchia degli assi e dei nodi deve essere fortemente integrata con una complessiva considerazione delle nuove vocazioni di accessibilità, di residenzialità e di servizio che questa parte di territorio si appresta ad ospitare e articolare fisicamente. La viabilità diviene dunque l'impianto guida per il disegno del suolo degli spazi pubbliche del costruito.

1. VIABILITA'

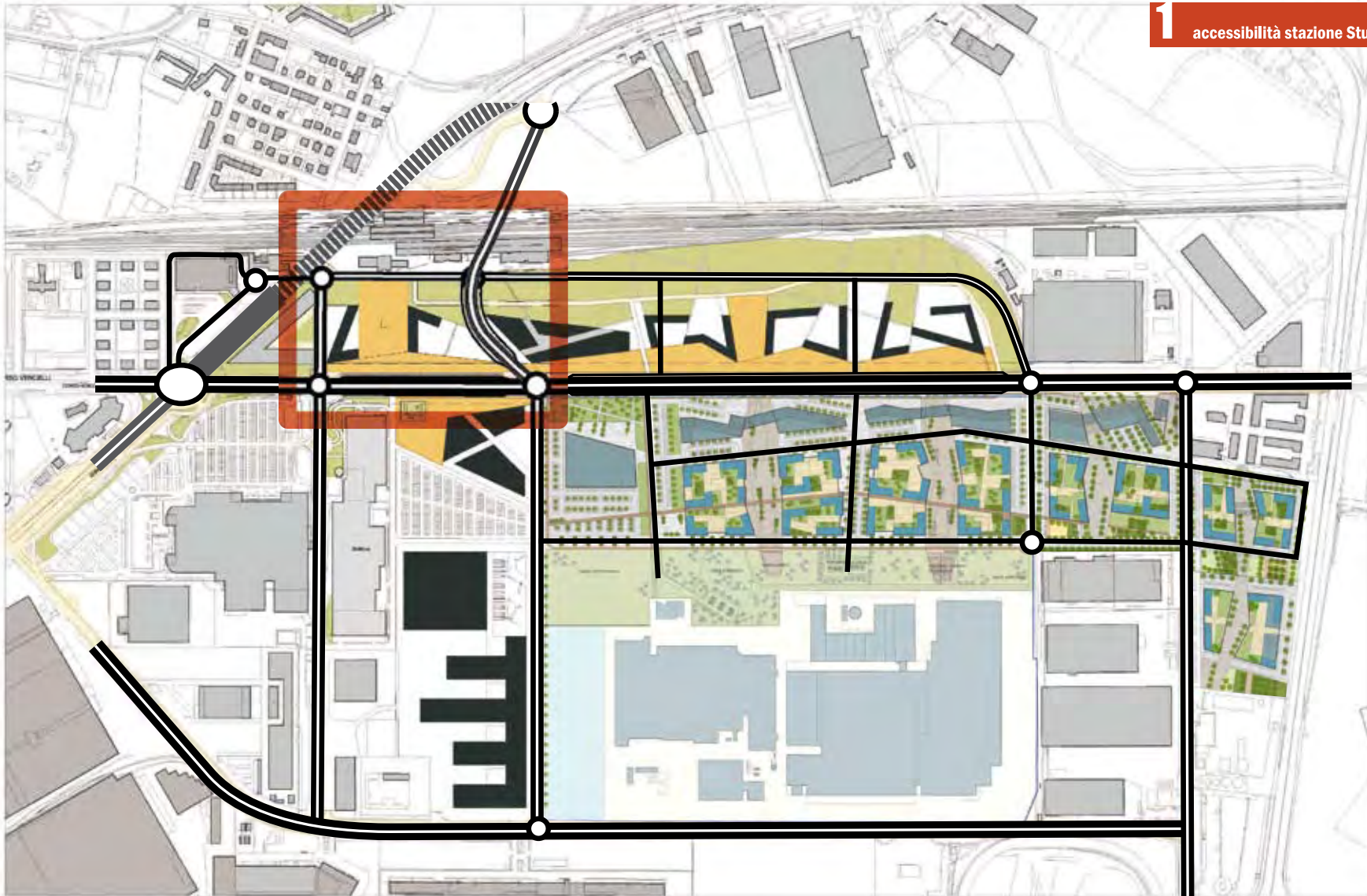
accessibilità alla Stazione ferroviaria Stura.

Gli accessi alla stazione Stura dall'autostrada e da Settimo devono garantire una circolazione fluida in entrata e uscita al trasporto pubblico, ma anche ai mezzi privati (stop & go).

viabilità .01

viabilità

1 accessibilità stazione Stura



PLANIMETRIA PROGETTO

viabilità .02

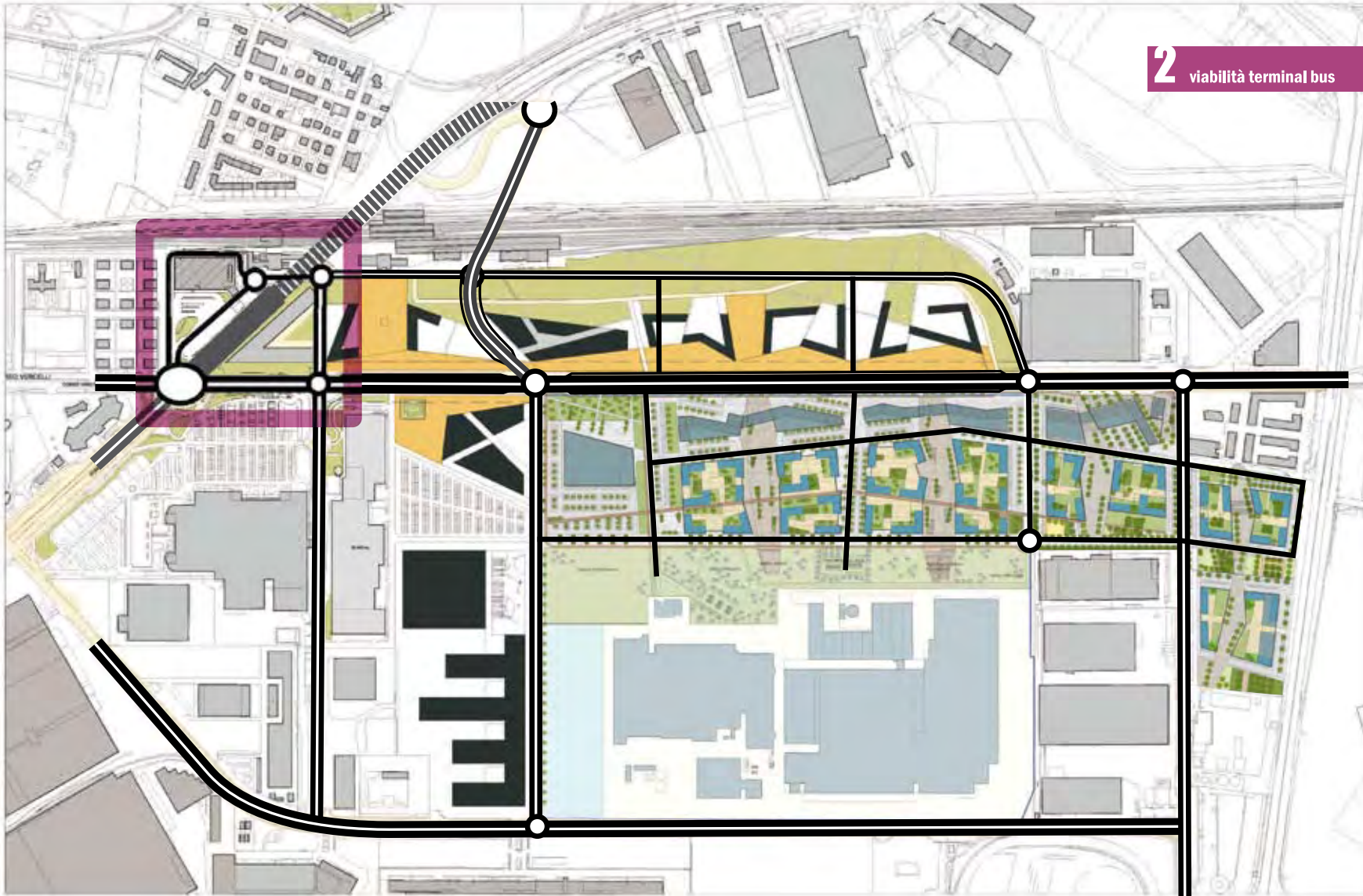
2. VIABILITA'

distribuzione ingresso e uscita del terminal bus.

Il terminal degli autobus potrebbe occupare alcune aree residuali a ridosso della rotonda di Corso Giulio Cesare. L'anello di accesso e di uscita, dedicato ai bus, potrebbe integrare le fermate esistenti e il parcheggio di interscambio dentro una circolazione che connette ferrovia, trasporto pubblico su gomma e mezzi privati. Da questo punto di vista la stazione bus deve connotarsi come un luogo urbano in stretta continuità con la stazione e la piazza e non come una enclave funzionale separata.

viabilità

2 viabilità terminal bus



PLANIMETRIA PROGETTO

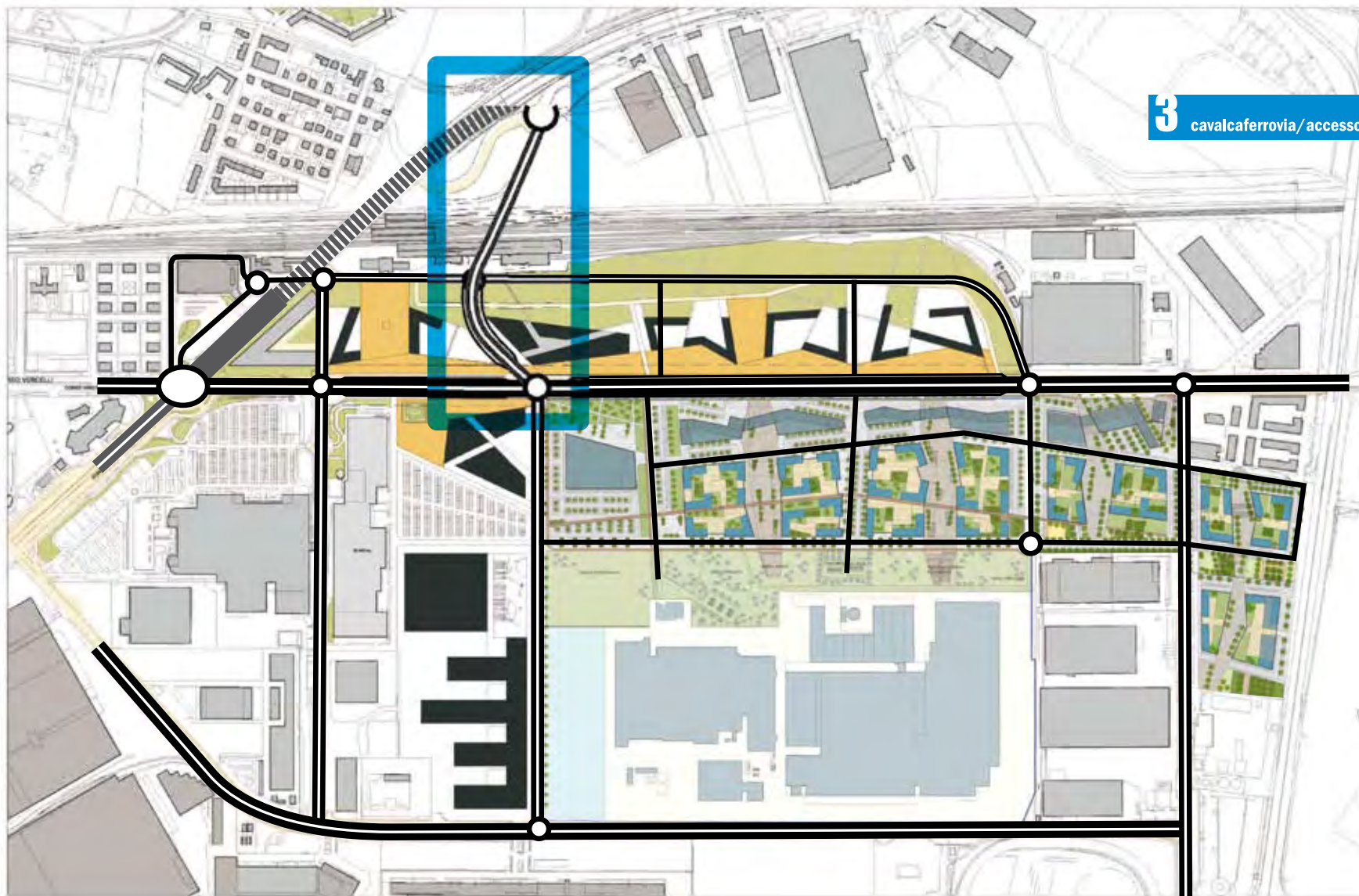
3. VIABILITA'

cavalcaferrovia e connessione nord-sud.

L'attraversamento viario del sedime ferroviario costituisce l'unico varco diretto tra il quadrante in oggetto e il quartiere Falchera. La sua realizzazione pone il tema di un radicale riassetto dei pesi di accessibilità e delle opportunità di sviluppo di aree fino ad oggi rimaste intercluse tra grandi infrastrutture. L'intersezione del nuovo scavalco con il Corso Romaniacostituisce, lungo il boulevard, una discontinuità importante tra le aree occidentali della piazza e della stazione e il sistema orientale del nuovo insediamento.

viabilità

3 cavalcaferrovia/ accesso N-S



PLANIMETRIA PROGETTO

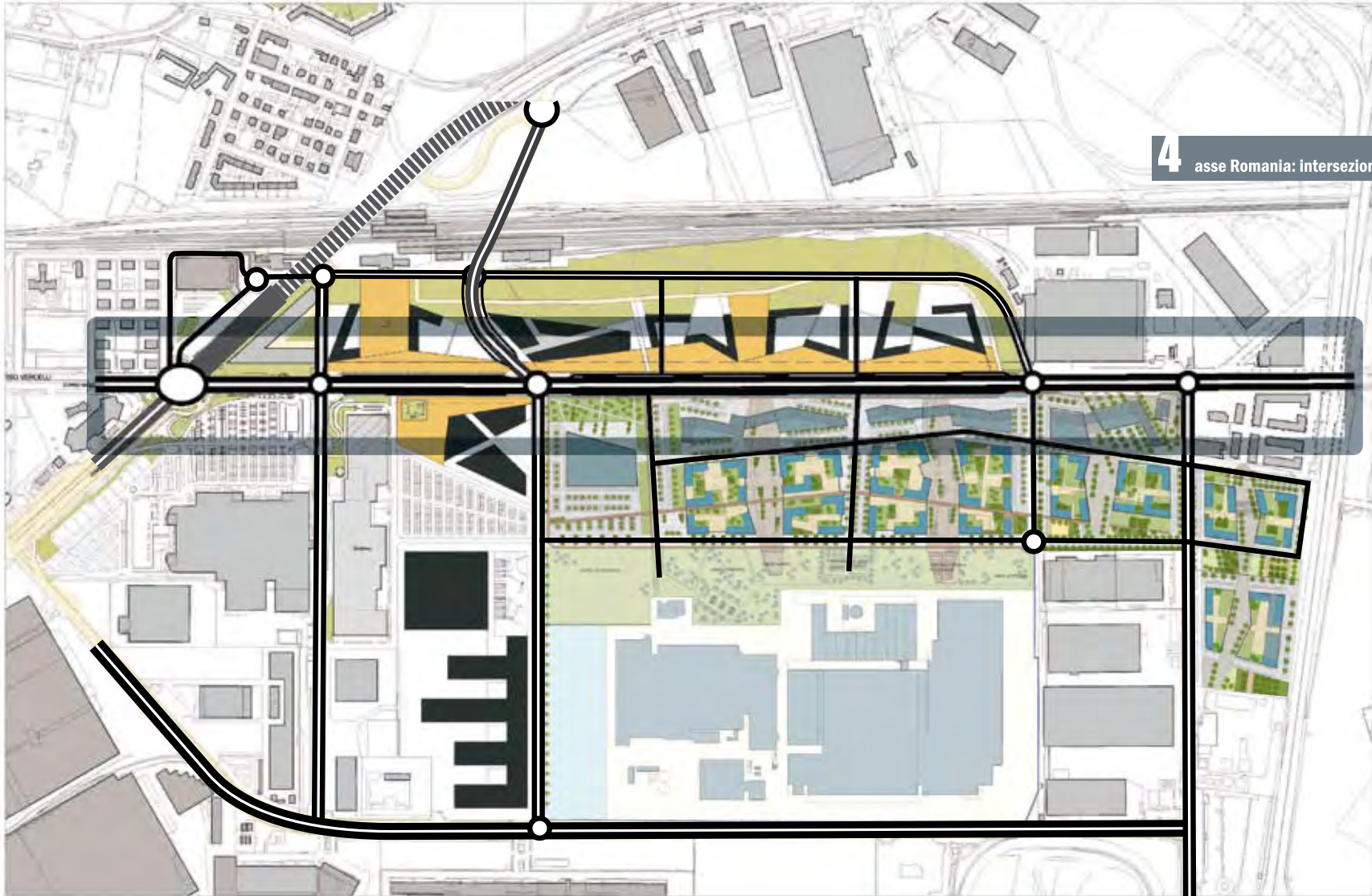
4. VIABILITA'

asse del viale di Corso Romania, sezioni e intersezioni viarie.

La sequenza e la tipologia delle intersezioni lungo Corso Romania rappresenta un tema non solo di efficienza viabilistica, ma anche di qualità urbana e paesaggistica. E' quindi importante che la sezione dell'asse possa variare e caratterizzarsi (specialmente per ciò che concerne il sistema dei parcheggi e del verde) in rapporto alle diverse situazioni insediative previste al contorno. Le cinque intersezioni vanno considerate nella loro combinazione con i sistemi di controviali, con le alberature, i parcheggi, i sistemi di illuminazione e segnaletica privata, le quinte costruite, ecc. Ha importanza fondamentale la progettazione della pista ciclabile longitudinale di collegamento Torino-Settimo, dalla quale dipartiranno percorsi ciclabili secondari di servizio a tutto il nuovo quartiere.

viabilità

4 asse Romania: intersezioni e sezione



PLANIMETRIA PROGETTO

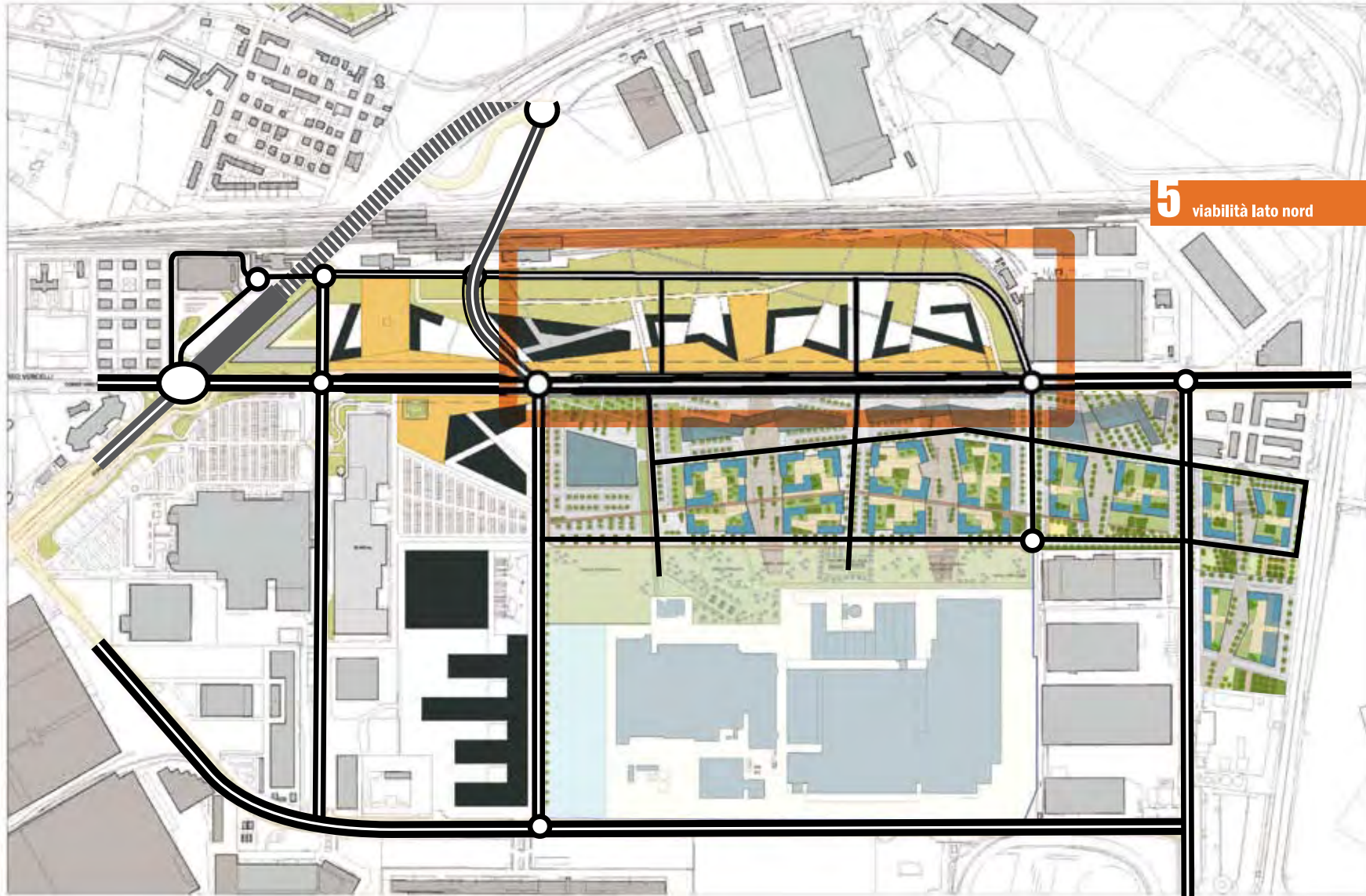
5. VIABILITA'

viabilità secondaria tra Corso Romania e il sedime ferroviario.

L'ipotesi più condivisa pare essere la realizzazione di una dorsale interna, parallela a Corso Romania, che consenta di servire la sequenza dei nuovi lotti e al contempo scandire il nuovo paesaggio secondo uno schema riconoscibile.

viabilità .05

viabilità



5 viabilità lato nord

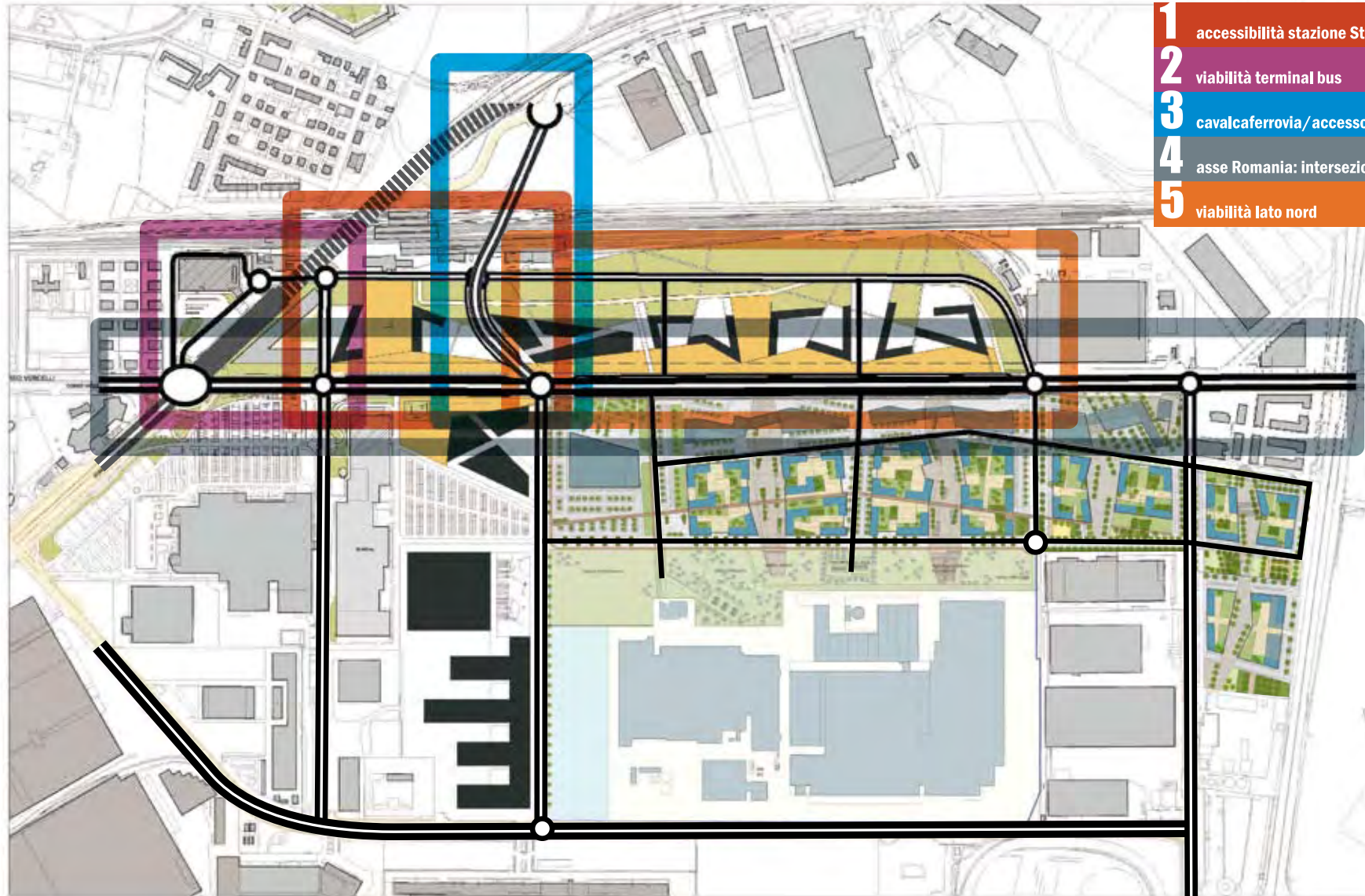
PLANIMETRIA PROGETTO

viabilità

VIABILITA'
RICOMPOSIZIONE DEI TEMI



viabilità



- 1** accessibilità stazione Stura
- 2** viabilità terminal bus
- 3** cavalcaferrovia/accesso N-S
- 4** asse Romania: intersezioni e sezione
- 5** viabilità lato nord

PLANIMETRIA PROGETTO

MORFOLOGIA E SUOLI.

Tutto il nuovo quartiere deve caratterizzarsi tramite un disegno del costruito e degli spazi aperti capace di definire un vero e proprio tessuto edilizio di densità media dai caratteri urbani. In pratica si tratta di mettere a punto una immagine e un carattere urbano “intermedio”, in grado di portare senso di urbanità in queste aree periferiche, e quindi a metà strada tra l’urbano consolidato ad alta-media densità e i sistemi di edilizia aperta che hanno costruito le periferie nella seconda metà del Novecento. Si tratta quindi di evitare la presenza di soli elementi architettonici ed edilizi isolati e collocati al centro di lotto di pertinenza (un modello che oramai come insegnano le recenti esperienze architettoniche europee ha segnato il suo tempo), per dar vita a tessuti articolati caratterizzati da elementi di continuità (edilizi, di percorsi, di spazialità pubbliche, ecc.) sottolineati da alcuni elementi architettonici puntuali, in grado di fornire riconoscibilità e gerarchia al nuovo quartiere.

1. MORFOLOGIA&SUOLI

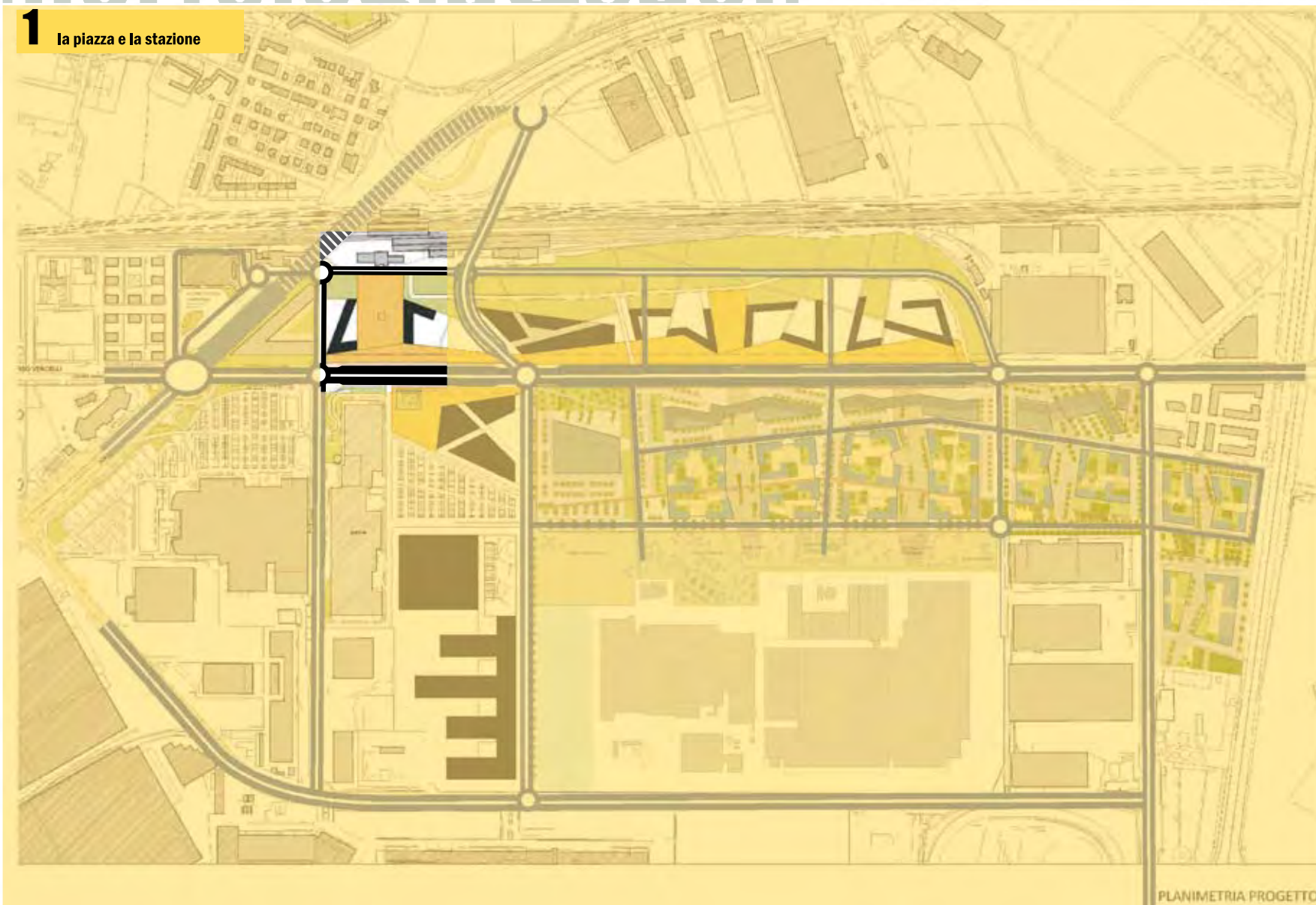
la piazza e la stazione Stura.

L’opportunità di costituire una piazza in corrispondenza della stazione e del sistema intermodale degli accessi a Torino nord dovrebbe incoraggiare la definizione anche morfologica di un luogo urbano nuovo. Un simile intento necessita da un lato di un programma di vocazioni funzionali e simboliche adeguato, dall’altro di una definizione riconoscibile della sua forma fisica: obiettivo che non può che passare da una forte integrazione tra margini del costruito e disegno dei suoli e delle separazioni tra pubblico e privato. Dal punto di vista delle destinazioni d’uso, sarà parimenti necessario garantire una mixité di funzioni capace di garantire l’utilizzo e il presidio della piazza in orari estesi del giorno e della settimana.

morfoologia&suoli .01

morfologia & suoli

1 la piazza e la stazione



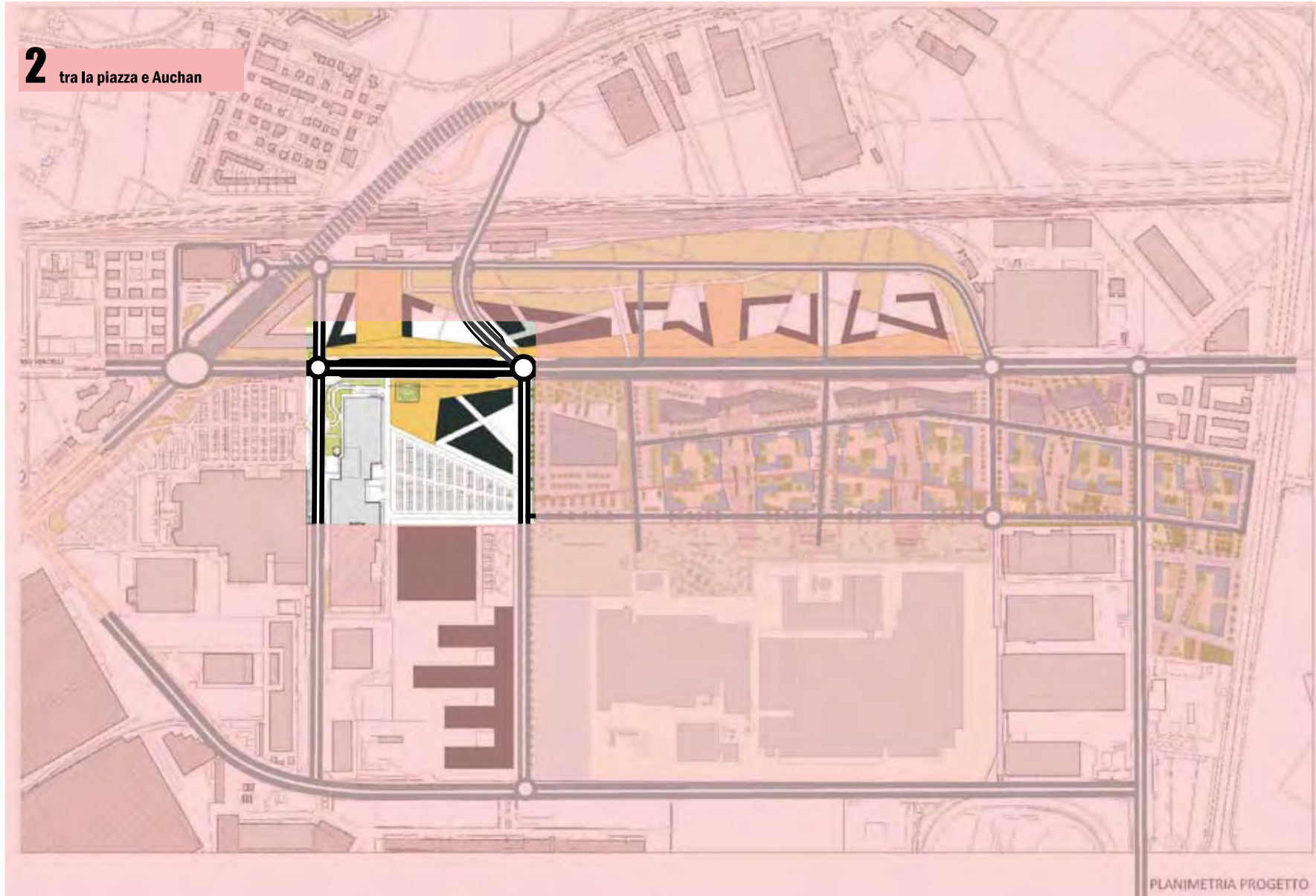
2. MORFOLOGIA&SUOLI

tra la piazza e Auchan, gli spazi aperti.

Date le condizioni attuali dell'insediamento il sistema della piazza si confronterà con una combinazione di elementi costruiti, spazi aperti e attrezzature urbane che, al momento, si pongono in modo del tutto incongruo sul lato sud del corso. La possibilità di intervenire sul margine sud del viale e sulle aree in trasformazione tra il centro commerciale e le aree Michelin in dismissione andrebbe interpretata come veicolo di una progettazione coerente a cavallo di corso Romania. L'obiettivo è di articolare un primo tassello di attestamento all'estremità occidentale del boulevard – a nord con la piazza, a sud con gli interventi commerciali – capace di costituire una stanza urbana e un primo polo di condensazione. A questo scopo, una strategia efficace dal punto di vista del disegno sarebbe quella di prevedere un assetto che garantisca una forte continuità delle facciate rispetto al vuoto centrale – inteso come bacino limitato dai fronti a nord e a sud del boulevard.

morfologia & suoli

2 tra la piazza e Auchan



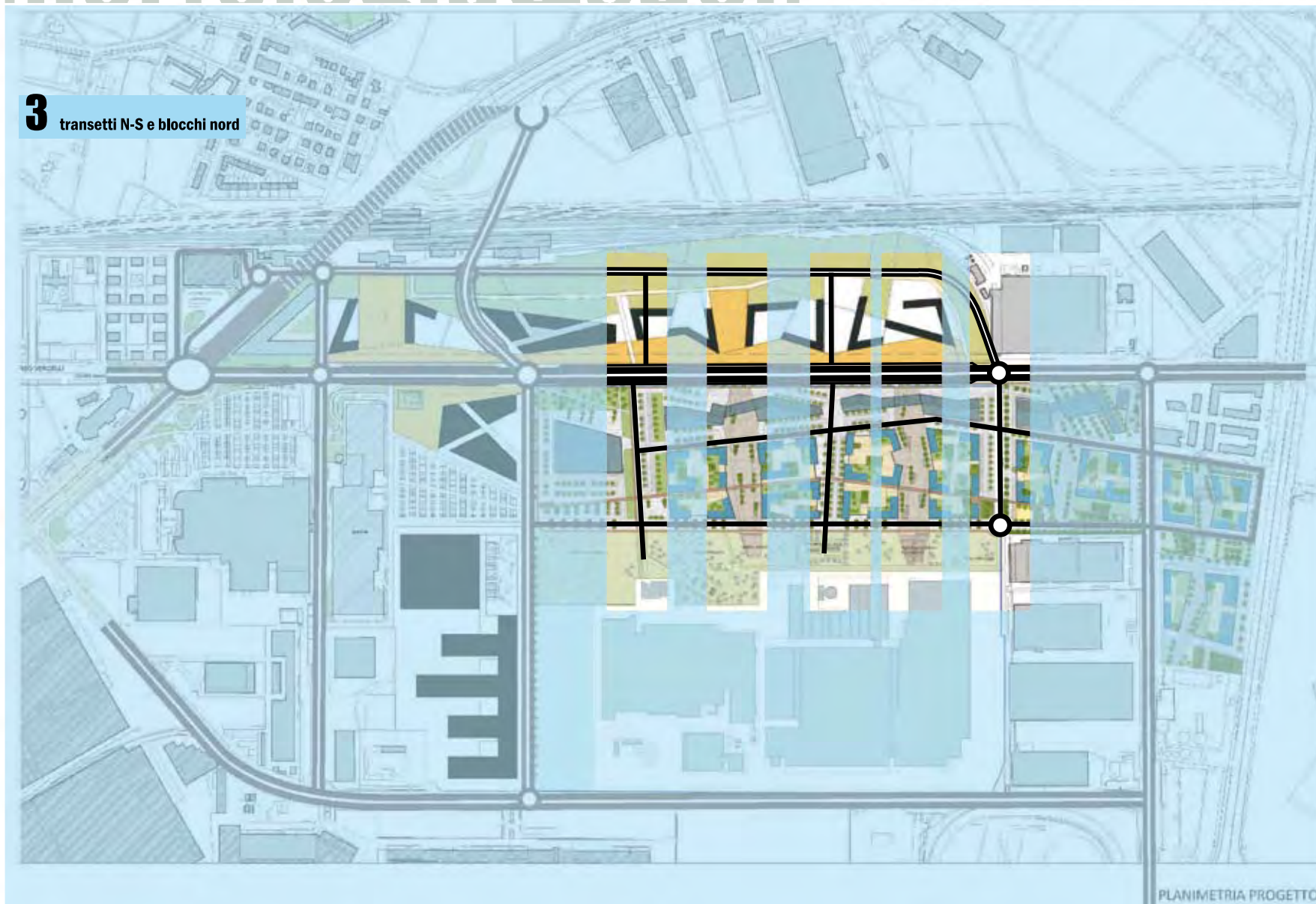
3. MORFOLOGIA&SUOLI

i transetti pedonali e ciclabili di connessione nord-sud.

Considerando la sezione nord-sud dell'impianto che si articola lungo corso Romania si rendono evidenti, nelle proposte attuali, sviluppi insediativi piuttosto indipendenti sul piano dell'organizzazione al suolo, delle tipologie edilizie, delle reti di viabilità locale. Se da un lato si può ammettere che le matrici dei vari tasselli non debbano necessariamente rispondere a criteri omogenei – né tantomeno simmetrici sul piano morfologico – è altresì auspicabile che alcuni elementi di continuità possano garantire la relazione tra le aree a nord e a sud del viale. Per ricavare dei “transetti” di attraversamento è necessario definire sia gli eventuali vincoli morfologici a cui gli interventi potrebbero adeguarsi, sia le specificità di ciascuna di queste linearità pubbliche – circa la natura degli attraversamenti, le vocazioni d'uso e di concentrazione di destinazioni, ecc.

mortologia & suoli

3 transetti N-S e blocchi nord



PLANIMETRIA PROGETTO

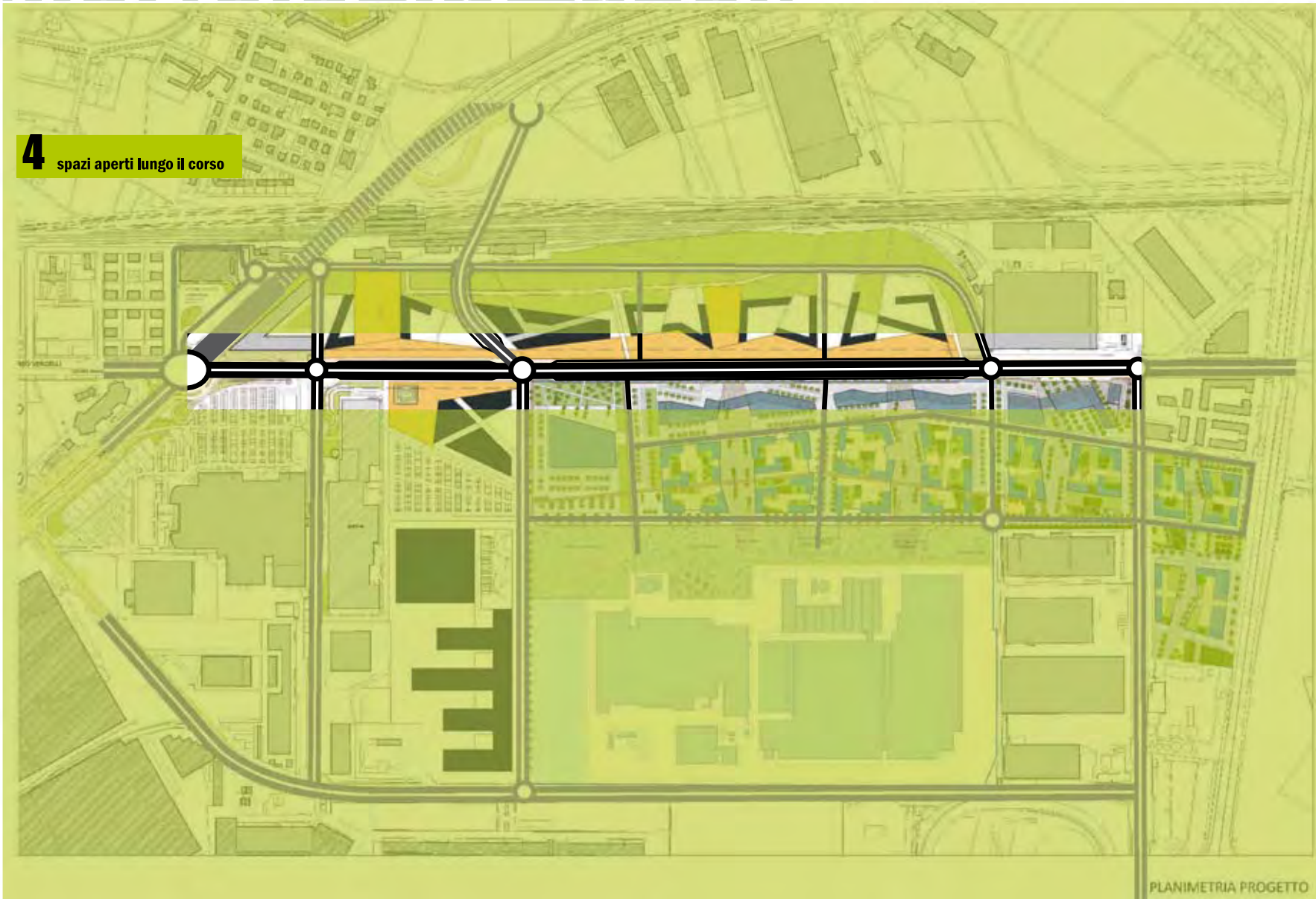
4. MORFOLOGIA&SUOLI

la forma degli spazi aperti lungo Corso Romania.

La proposta di arretrare le cortine edilizie su entrambi i fronti del viale genera un sistema di spazi aperti la cui larghezza – da un fronte all'altro delle cortine edilizie – raggiunge frequentemente i 100 metri. Si tratta pertanto di estensioni molto vaste, la cui forma urbana è difficilmente percepibile, dal basso, come insieme unitario. Questi luoghi potrebbero in effetti costituire un insieme di ambienti urbani, fruibili più dai pedoni che non dagli automobilisti che attraversano il viale: situazione auspicabile in termini di qualità urbana, a condizione però che le aree in questione non si trasformino in piastre di parcheggi e che il progetto di questi suoli sia fortemente integrato con la logica distributiva e l'assetto morfologico dei sistemi edilizi prospicienti.

morfologia & suoli

4 spazi aperti lungo il corso



PLANIMETRIA PROGETTO

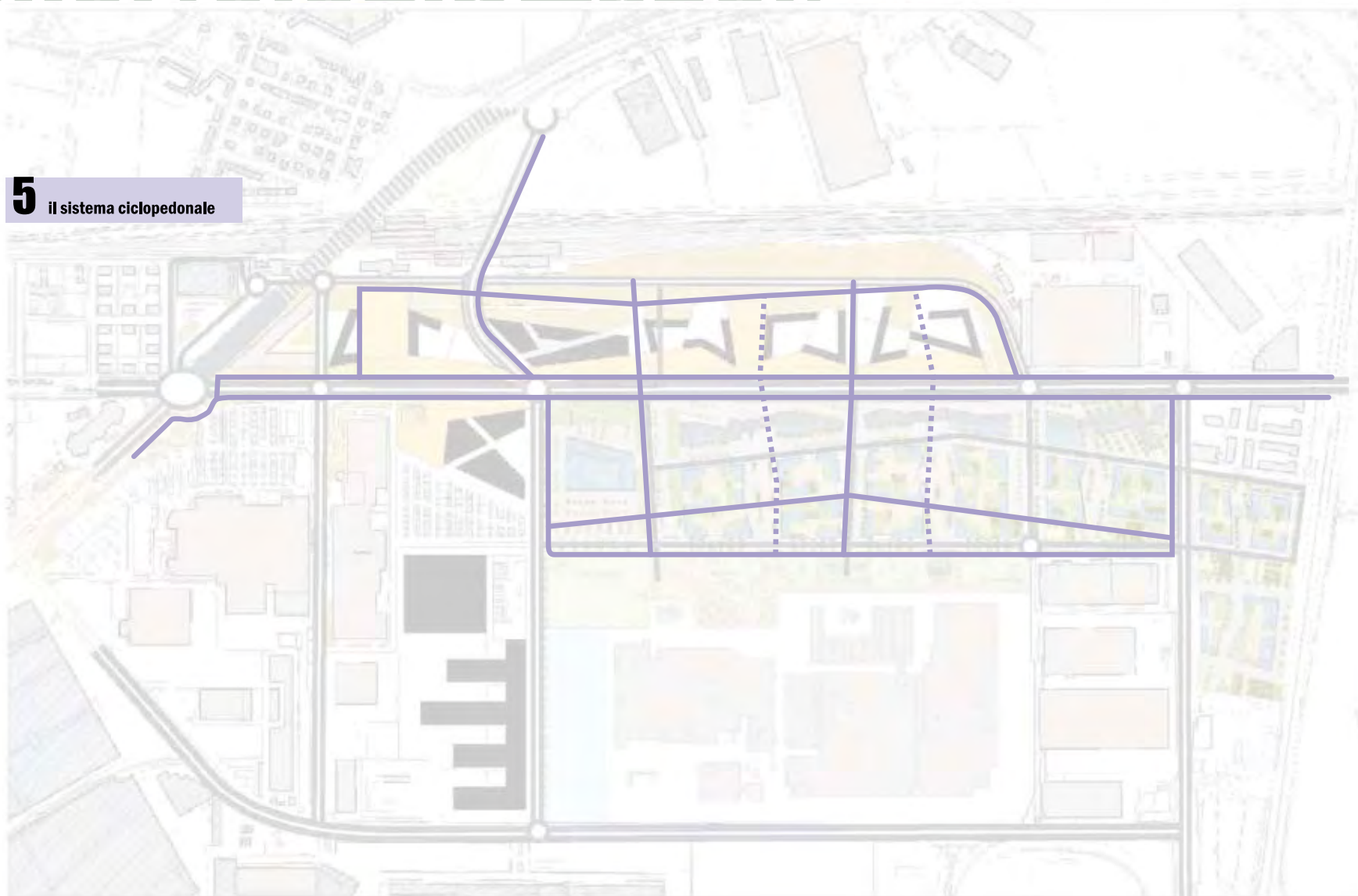
5. MORFOLOGIA&SUOLI

il sistema ciclopedonale.

La rete locale di accessi e attraversamenti non costituisce soltanto un telaio a cui sovrapporre le aree di intervento, o la mera struttura della viabilità secondaria. Al sistema delle strade si affianca, sovrappone e alterna la maglia minuta ed estensiva delle linearità pedonali e ciclabili, che dovranno essere organizzati secondo impianti chiusi, evitando per quanto possibile che i percorsi destinati a ciclisti e pedoni inizino e finiscano nel vuoto, in aree residuali e magari di difficile accesso. Questi tessuti minori, oltre a definire il grado di accessibilità e distribuzione degli spostamenti lenti, possono costituire l'occasione per un progetto puntuale delle sezioni stradali, delle organizzazioni dei suoli e del verde e persino della forma dell'impianto insediativo. (Si pensi, a questo proposito, all'incidenza che ha avuto sull'organizzazione degli isolati dei Pr.in. Michelin e Cebrosa la definizione del percorso ciclopedonale in quota, integrato con i basamenti residenziali).

morfologia & suoli

5 il sistema ciclopedonale



10 CRITERI LOCALIZZATI PER LA QUALITA' URBANA.

- a. *Maglia insediativa (connessione tra i livelli di viabilità)*
- b. *Intersezioni notevoli*
- c. *Gerarchia delle accessibilità*
- d. *Attestamento ovest come luogo urbano: la piazza della stazione, il terminal bus e i parcheggi di interscambio, il primo segmento di spazi aperti lungo il viale.*
- e. *Il cavalcaferrovia come margine di lotti di insediamento (a ovest il centro ortodosso, a est il commercio?)*
- f. *Coerenza tra confini pubblico/privato e limiti del costruito/spazi aperti: nuovo costruito realizzato secondo blocchi compatti*
- g. *Transetti come luoghi predefiniti e con vocazioni dedicate*
- h. *Disegno delle aree lungo il boulevard: continuità est-ovest (nella successione degli spazi), declinazione nord-sud (nel rapporto col costruito)*
- i. *Le fasce verdi a nord (ferrovia) e a sud (Michelin) come luoghi attrezzati e presidiati, connessi alla viabilità secondaria e principale mediante i transetti.*
- j. *La sezione del boulevard costante, con alberature, illuminazione, insegne, ecc. regolati secondo un principio unitario / elementi emergenti.*

6 OBIETTIVI DI QUALITA' INSEDIATIVA:

TESSUTO, DENSITA' INTERMEDIA, URBANITA', CONTINUITA' e INTEGRAZIONE, GERARCHIA e ARTICOLAZIONE, MIXITE'

1. TESSUTO

- Maglia insediativa (connessione tra i livelli di viabilità)
- Il cavalcaferrovia come margine di lotti di insediamento (a ovest il centro ortodosso, a est il commercio?)

2. DENSITA' INTERMEDIA

- Coerenza tra confini pubblico/privato e limiti del costruito/spazi aperti: nuovo costruito realizzato secondo blocchi compatti
- Organizzazione del tessuto edilizio secondo elementi chiusi e permeabili
- Continuità del costruito (facciate, percorsi, suoli, bordi e recinti) rispetto alla definizione fisica degli spazi pubblici.

3. URBANITA'

- Attestamento ovest come luogo urbano: la piazza della stazione, l'anello del terminal bus e dei parcheggi di interscambio, il primo segmento di spazi aperti lungo il viale.
- Transetti come luoghi di relazione, distinti per vocazione e assetto dei percorsi e delle polarità, anche nel rapporto con i due grandi ambiti verdi a nord e a sud.

4. CONTINUITA' e INTEGRAZIONE

- Disegno delle aree lungo il boulevard: continuità est-ovest (nella successione degli spazi), declinazione nord-sud (nel rapporto col costruito)
- Le fasce verdi a nord (ferrovia) e a sud (Michelin) come luoghi attrezzati e presidiati, connessi alla viabilità secondaria e principale mediante i transetti.

5. GERARCHIA e ARTICOLAZIONE

- Intersezioni notevoli
- Gerarchia delle accessibilità
- La sezione del boulevard costante, con alberature, illuminazione, insegne, ecc. regolati secondo un principio unitario. (Necessità di individuare delle emergenze sull'asse?)

6. MIXITE'

- La piazza: integrazione delle destinazioni per garantire il presidio dello spazio nella giornata e nella settimana.
- I transetti: definizione dedicata di ciascun corridoio nella dotazione di usi e nella vocazione urbana specifica.