

SETTE AREE FERROVIARIE A TORINO

a cura di Urban Lab

GLI ESITI
DEL WORKSHOP
DEL 29-30-31
MAGGIO 2019



CITTA' DI TORINO

I NUMERI

OLTRE
300

PARTECIPANTI

60%
40%

uomini

donne

3

GIORNI
DI WORKSHOP



3

TAVOLI
DI LAVORO

7

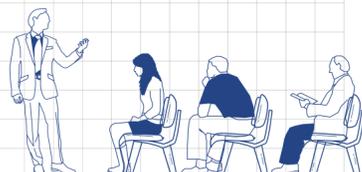
SESSIONI
DI LAVORO

2

PLENARIE

12

INTERVENTI
ISTITUZIONALI

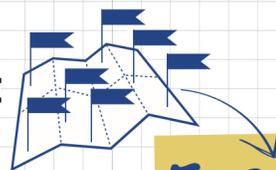


9

ESPERTI

7

AREE



500.000 MQ

3

COORDINATORI
AI TAVOLI



SETTE AREE FERROVIARIE A TORINO

GLI ESITI DEL WORKSHOP DEL 29-30-31 MAGGIO 2019

Nel marzo del 2019 Ferrovie Sistemi Urbani e la Città di Torino hanno sottoscritto un protocollo di intenti finalizzato al "completamento della trasformazione e valorizzazione delle aree ferroviarie non più strumentali": sette aree ferroviarie dismesse per oltre 500mila mq di superficie tra Lingotto, Borgo San Paolo e le Spine. All'interno del documento si metteva in evidenza il reciproco interesse a esplorare nuove ipotesi di trasformazione, in grado di valorizzare le aree in coerenza con l'interesse pubblico generale.

Tra le attività indicate era previsto un workshop: un primo momento seminariale all'interno del quale strutturare una discussione aperta e costruttiva, che permettesse il dialogo tra soggetti pubblici e privati, coinvolgendo il mondo accademico e delle professioni, in particolare gli operatori della progettazione, dell'immobiliare e dell'investimento.

Nel protocollo si indicavano inoltre le tematiche cui far riferimento nei lavori del workshop: la città del Vivere, la città delle Connessioni, la città della Sostenibilità.

È a partire da questa cornice di riferimento che Torino Urban Lab ha costruito per Ferrovie Sistemi Urbani la proposta metodologica e operativa che il 29, 30 e 31 maggio 2019 ha guidato il workshop "Rail City Lab".

Le tre giornate hanno coinvolto oltre 300 partecipanti tra professionisti, operatori economici, rappresentanti delle istituzioni pubbliche, che si sono confrontati, entrando nel merito delle possibili trasformazioni delle aree e provando a inquadrare e descrivere alcune questioni cruciali per lo sviluppo futuro della città.

INDICE

- 5 - IL CAMPO DI LAVORO
- 6 - REGOLE DEL GIOCO
- 7 - RUOLI E COMPETENZE

ORIZZONTI STRATEGICI

- 9 - VIVERE
- 10 - CONNESSIONI
- 11 - SOSTENIBILITÀ
- 15 - SCENARI DI TRASFORMAZIONE

LE AREE FERROVIARIE

- 16 - PORTA SUSÀ / SEXY TOWER
- 17 - ODDONE / ABITARE IBRIDO
- 18 - REBAUDENGO / DOCKS 211
- 19 - LINGOTTO FS+CITTÀ DELLA SALUTE
LA SALUTE DELLA CITTÀ
- 20 - SAN PAOLO / START-T PARK
- 21 - BRUNELLESCHI / GREEN BOX



IL CAMPO DI LAVORO

La discussione è stata anticipata e supportata da una documentazione descrittiva delle sette aree – analisi territoriali, mappature, raccolte di dati e indicatori – che, coerentemente con quanto delineato nel protocollo, hanno offerto ai partecipanti alcune **cornici interpretative all'interno delle quali poter collocare il lavoro progettuale.**

La documentazione sintetizzava le caratteristiche e le attuali vocazioni di queste parti di città, descritte attraverso **ventuno indicatori socioeconomici e urbani e sei mappe tematiche:** numeri, per comprendere dal punto di vista quantitativo alcuni tratti della società torinese di oggi e alcuni caratteri del nostro sistema urbano; cartografie, per collocare nello spazio i fenomeni urbani e apprezzarne le qualità.



Accanto al lavoro di carattere analitico, con il supporto di AI Studio e dell'agenzia di comunicazione Bellissimo è stata infine messa a punto e fornita ai partecipanti una **istruttoria di progetto** che per ognuna delle sette aree ha sinteticamente restituito lo stato dell'arte rispetto alla pianificazione urbanistica, mettendo in sequenza consistenze territoriali ed edilizie, destinazioni d'uso, vincoli e prescrizioni in corso di validità, eventuali orizzonti di sviluppo, potenziali processi in corso, ecc. in maniera tale da poter fornire uno sfondo reale ai ragionamenti.



REGOLE DEL GIOCO

Nelle tre giornate di workshop si sono alternate **presentazioni pubbliche, sessioni di lavoro ai tavoli e restituzioni in plenaria**. La discussione è stata organizzata attorno a **tre gruppi multidisciplinari e sette sessioni di lavoro**, con l'obiettivo di strutturare e accompagnare un ragionamento capace di tenere assieme elementi di strategia alla scala urbana e di lungo periodo con l'approfondimento di alcune ipotesi operative per ciascuna delle aree.



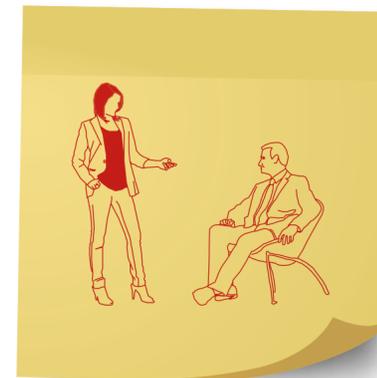
Per favorire una discussione che tenesse conto delle indicazioni fornite dal protocollo, si è scelto di associare ad ognuno dei tre gruppi di lavoro una tematica di riferimento. Le tre città – del Vivere, delle Connessioni e della Sostenibilità – sono state intese come altrettanti filtri attraverso i quali i partecipanti al workshop hanno provato a immaginare nuovi sviluppi per le sette aree ferroviarie.

La prima attività proposta a ciascun gruppo è stata proprio quella di descrivere, articolare e declinare la tematica di riferimento.

L'intenzione è stata quella di offrire punti di partenza volutamente laschi, suscettibili di interpretazioni diverse (in alcuni casi

potenzialmente conflittuali), la cui successiva definizione e articolazione permettesse ai partecipanti di "appropriarsi" dei vari temi, richiedendo loro di arrivare ad alcune descrizioni condivise.

Una volta stabiliti i "contorni" delle questioni – le caratteristiche delle scatole all'interno delle quali ognuno dei tre gruppi ha lavorato –, è stato possibile affrontare ragionamenti progettuali più specifici e contestuali, delineando soluzioni e proposte per ogni area.



RUOLI E COMPETENZE

tre gruppi di lavoro sono stati accompagnati da alcune figure professionali chiamate a ricoprire ruoli diversi. Ogni gruppo di partecipanti è stato guidato da un **coordinatore, esperto della materia urbanistica e della tematica affrontata, ma allo stesso tempo outsider rispetto al contesto torinese**.

A ciascun tavolo tematico erano presenti anche: tecnici della Città di Torino (Urbanistica, Verde, Mobilità, Rigenerazione Urbana) rispetto alle politiche, i piani e i programmi dell'Amministrazione; Ferrovie Sistemi Urbani per questioni nel merito delle singole aree; Ai Group rispetto all'istruttoria di progetto; Urban Lab per i dati socioeconomici e le mappature.

Il workshop ha coinvolto un gruppo eterogeneo di soggetti. Le professionalità di architetto e ingegnere sono state quelle rappresentate in misura maggiore, anche se numerosi sono stati gli esponenti del mondo economico, delle imprese e del mercato immobiliare, dell'accademia e della ricerca.

Ai tavoli ha prevalso un clima di collaborazione e confronto, in ottica additiva piuttosto che oppositiva, con temi man mano sviluppati da voci diverse, senza particolari contrasti.



COME VIVERE
MEGLIO
A TORINO?

ORIZZONTI STRATEGICI

Lo spazio pubblico è stato interpretato come generatore di valore e come terreno sul quale sperimentare modelli temporanei e incrementali, che garantiscano accessibilità pubblica alle aree.

“Come vivere meglio a Torino?”. È questa la domanda iniziale che ha guidato la discussione. La vivibilità della città è stata associata a una **ridefinizione degli “standard dei servizi”** alla luce di **nuovi bisogni** e a fronte dell'emergere di nuove criticità (cambiamenti climatici, crescente attenzione per la salute pubblica, ecc.). **Verde, acqua, energia e qualità ambientale** sono stati indicati come elementi centrali per il futuro, da valorizzare attraverso funzioni e servizi pubblici elaborati attraverso la co-progettazione e la co-produzione tra istituzioni e cittadini. Si sono immaginate **funzioni flessibili, ibride, ad alto livello di mixité**, capaci di intercettare le necessità – oggi difficilmente identificabili – degli abitanti e utilizzatori futuri; si prevedono dinamiche di uso e fruizione del territorio in continua evoluzione. Lo spazio pubblico è stato interpretato come generatore di valore e come terreno sul quale sperimentare **modelli temporanei e incrementali**, che garantiscano accessibilità pubblica alle aree. Procedure, modalità e meccanismi di gestione e accompagnamento delle dinamiche di trasformazione urbana sono stati identificati come centrali e riguardano le aree ferroviarie come tutto l'insieme di aree in transizione a disposizione del sistema locale. Anche in questo caso, ci si è immaginati più spazio per gli approcci sperimentali e aperti, capaci di verificare in corsa la propria efficacia, dove l'autorità pubblica giochi un ruolo forte, di regolamento e messa in coerenza delle diverse azioni. ■

COME
RENDERE
TORINO PIÙ
ACCESSIBILE?



La trasformazione delle aree ferroviarie è stata vista come un'occasione per migliorare l'offerta di trasporto pubblico locale (TPL). Il TPL è stato pensato come un servizio capillare e accessibile, all'interno del quale ogni singolo nodo fosse luogo di attrazione e aggregazione per fruitori di tipo diverso, caratterizzato da intermodalità, polifunzionalità e poliutenza.

Le connessioni sono state declinate come elemento fisico attorno al quale si organizza la città e come sistema immateriale nel quale si mettono a regime e in relazione tra loro servizi e funzioni di prossimità. In questo quadro più ampio, il ruolo delle sette aree ferroviarie è stato rivisto alla luce di alcune definizioni, distinzioni e gerarchizzazioni, che ne hanno esplorato il ruolo e le potenzialità alla scala urbana. Una parte importante della discussione ha riguardato il rapporto tra "nodo" e "rete". La trasformazione delle aree ferroviarie è stata vista come un'occasione per migliorare l'offerta di trasporto pubblico locale (TPL). Il TPL è stato pensato come un servizio capillare e accessibile, all'interno del quale ogni singolo nodo possa diventare luogo di attrazione e aggregazione per fruitori di tipo diverso, caratterizzato da intermodalità, polifunzionalità e poliutenza. Nel rapporto con le sette aree ferroviarie, il miglioramento delle funzionalità della rete ha giocato un ruolo fondamentale, sia a livello locale – con l'obiettivo di aumentare il numero di punti di accesso –, sia alla scala urbana – completando e ispessendo il sistema esistente. Per muoversi in questa direzione le sette aree ferroviarie rappresentano un ambito concreto nel quale provare a mettere in pratica soluzioni nuove, capaci di porre in tensione gli strumenti legislativi attualmente a disposizione. Occasione per ragionare secondo un'ottica sistemica che tenga in considerazione requisiti e bisogni dei nodi/località in esame, la trasformazione delle sette aree ferroviarie torinesi può proporsi come banco di prova per far dialogare tra loro scale di intervento diverse e distribuire in maniera più appropriata i valori generati dai processi di riqualificazione.

COME
RENDERE
TORINO PIÙ
SOSTENIBILE?



È emersa con forza la necessità di lavorare su una dimensione culturale allargata, che vada dall'incoraggiamento di comportamenti virtuosi per l'ambiente alla strutturazione di iniziative volte a integrare la sfida dei cambiamenti climatici nella progettazione delle nuove aree ferroviarie.

Il tavolo ha lavorato su una duplice accezione del termine sostenibilità, mettendo in evidenza come una relazione efficace tra dimensione ambientale ed economica sia centrale per qualsiasi intervento e si debba necessariamente articolare in modi diversi a seconda dei contesti sociali, spaziali ed economici di riferimento. Il tema maggiormente affrontato è stata la qualità degli spazi aperti, asse strategico della riqualificazione fisica e strumento fondamentale di trasformazione anche culturale (relativa a immaginari, significati e valori sociali condivisi) degli spazi ferroviari. Tra gli elementi più significativi sono stati indicati la mobilità ciclopedonale, il miglioramento della camminabilità degli spazi pubblici o aperti al pubblico, l'incremento della superficie verde e del patrimonio arboreo. Ci si è immaginati che il perseguimento di questi obiettivi possa avvenire mediante il coinvolgimento di aziende interessate a sostenere la realizzazione di opere progettuali e di manutenzione, pur riconoscendo la dimensione critica delle bonifiche (costi, passaggi legislativi, incidenza sui tempi della trasformazione, ecc.). Infine, è emersa con forza la necessità di lavorare su una dimensione culturale allargata, che vada dall'incoraggiamento di comportamenti virtuosi per l'ambiente alla strutturazione di iniziative volte a integrare la sfida dei cambiamenti climatici nella progettazione delle nuove aree ferroviarie. Cruciale in questo senso diventa la creazione, anche attraverso la sperimentazione pratica di soluzioni progettuali alternative, di nuovi modi di pianificare e di fare la città alla luce dei quali ricomprendere prassi, regole, procedure, meccanismi e protocolli operativi.

RAIL CITY-LAB

ODDONE SPINA 3



SCENARI DI TRASFORMAZIONE

- A valle della definizione e declinazione delle tematiche, il lavoro dei tavoli si è concentrato sullo sviluppo di una serie di ipotesi che entrassero nel merito della trasformazione delle singole aree.
- La sintesi qui riportata integra quanto emerso rispetto alle tre prospettive del "Vivere", delle "Connessioni" e della "Sostenibilità", raggruppando le posizioni proposte secondo alcune macrocategorie
- // ELEMENTI DI PROGETTO:**
Indicazioni riconducibili alla dimensione morfologica, architettonica e urbana degli interventi di trasformazione delle aree;
 - // ELEMENTI DI PROCESSO:**
Spunti e proposte che riguardano strumenti, attori e risorse da mettere a sistema per favorire un più efficace avvio delle operazioni di trasformazione;
 - // FUNZIONI:**
Indicazioni relative a mix, usi futuri che interesseranno le aree e alcuni modi possibili di aggregarli tra loro con l'obiettivo di creare "nuovi ibridi" e nuovi modelli;
 - // RACCOMANDAZIONI:**
Indicazioni di carattere trasversale e migliorativo per rendere le operazioni di trasformazione più efficaci, virtuose e radicate localmente;
 - // STRATEGIE ALLA SCALA URBANA:**
Orientamenti che riguardano al contempo le singole aree e l'intera città (innovazioni di processo, elementi di strategia, integrazione di politiche alle diverse scale, ecc.);
 - // QUESTIONI APERTE:**
Criticità e problematiche cruciali per lo sviluppo delle aree, ma indipendenti dallo specifico processo progettuale (per ragioni di scala, titolarità, processo decisionale, ecc.).



PORTA SUSAS

SEXY TOWER

// PROGETTO

Importanza della **dimensione paesaggistica**: il progetto di trasformazione dovrà prestare attenzione al contesto, valutando le visuali e le relazioni tra il nuovo intervento e gli edifici circostanti (torre Rai, torre Intesa, Carceri Nuove, OGR, ecc.)

Attenzione alla **camminabilità** e **continuità degli spazi pubblici**: l'attacco a terra del nuovo edificio dovrà garantire continuità alle percorrenze verso la stazione (piazza coperta), in maniera tale da favorire (tra le altre cose) anche l'attrattività degli spazi commerciali

Due **alternative alla torre "monolitica"**: una prevede di impostare la nuova torre su di uno "zoccolo" che concentri alcune funzioni pubbliche; l'altra propone di "sdoppiare" la torre, per ridurre le altezze. In entrambi i casi si sottolinea come la scelta morfologica debba necessariamente confrontarsi con il mix funzionale

// PROCESSO

Prevedere raggruppamenti multistakeholders/**multioperatori**

Flessibilità nella definizione dei mix funzionali

Attribuire all'operatore (futuro) la facoltà di **negoziare direttamente con l'Amministrazione** la composizione del mix funzionale

// FUNZIONI

Funzioni di alto rango/alto livello (giustificabili per localizzazione e appetibilità dell'operazione di trasformazione)

Funzioni pubbliche di alto livello e **destinazioni commerciali e terziarie** (tra le idee proposte anche un parcheggio bici pubblico e protetto) nel basamento

Funzioni abitative "luxury" (residenza, ma anche studentato con tipologie innovative), che si possano associare a funzioni ricettive di alto livello, entrambe ritenute di forte attrazione

HUB multimprese o modello simile alla torre, che permetta di aggregare soggetti economici diversi e al contempo si proponga come un dispositivo per attirare a Torino nuovi business (per "favorire flussi migratori professionali")

// RACCOMANDAZIONI

Permeabilità fisica **degli spazi**

Continuità delle **percorrenze pedonali**

// STRATEGIE

Approfittare della grande accessibilità dell'area tramite il trasporto pubblico per praticare una politica di **riduzione dei parcheggi**

Ammettere la possibilità di avere un **processo** realizzativo **incrementale** (affinché gli spazi si possano utilizzare via via che vengono costruiti)

// QUESTIONI APERTE

Alta disponibilità di **contenitori già esistenti**, sottoutilizzati o in corso di dismissione (Grattacielo Rai, Carceri Nuove)

NOTE



ODDONE

ABITARE IBRIDO

// PROGETTO

Tenere assieme la scala di quartiere e la scala urbana nella progettazione degli spazi collettivi, dando un valore al **ruolo** (potenzialmente) **metropolitano dell'area**, rappresentato dalla prossimità al sistema di trasporto pubblico locale (SFM)

Lavorare alla produzione di una **fitta trama di spazi pubblici**, massimizzando la permeabilità fisica e lavorando per ricucire i tessuti urbani in direzione est-ovest e nord-sud, guadagnando un migliore rapporto con il Parco Dora

Potenziare le **infrastrutture verdi e blu** su strada e all'interno degli isolati (continuità e contiguità dell'ombra, sistemi di raccolta/riuso delle acque di prima pioggia attraverso sistemi di drenaggio urbano sostenibile e nature based solutions, tetti verdi, giardini della pioggia)

Ripensare le **altezze** degli edifici e ridefinire la **profondità** di manica da PRG (18 metri), lavorando alla definizione di nuovi isolati con corti permeabili e ombreggiate, a gestione semi-pubblica, dotati di servizi per l'abitare integrati agli edifici e accessibili dai piani terra (es. asili, ambulatori di base, sale studio...)

// PROCESSO

Identificare un **operatore unico** che possa occuparsi di sviluppare in maniera integrata servizi, housing, dotazioni ecologiche, ecc.

Attrarre in quest'area **aziende e imprese** attraverso un sistema di incentivi; attuare uno **sviluppo incrementale dell'intervento** secondo un masterplan strategico che lavori per lotti

// FUNZIONI

Mix funzionale, definendo meglio la funzione residenziale (residenze per studenti, abitare collaborativo ecc.) e incrementando la

diversificazione dei servizi di prossimità all'interno degli edifici

Funzioni economiche, incluso il **terziario avanzato** approfittando dell'esistenza di Envipark (e provando a potenziare l'HUB tecnologico esistente)

Ibridare funzione residenziale e **lavorativa**, e **favorire l'abitare collaborativo**, immaginando la realizzazione in quest'area di un quartiere modello e sostenibile, accessibile economicamente

// RACCOMANDAZIONI

Prevedere il riuso dell'edificio vincolato dalla Soprintendenza, con l'avvio di una sperimentazione pilota sugli **"usi temporanei"**

Avviare **sperimentazioni di protocolli** con indicatori di **sostenibilità ambientale** per le dotazioni pubbliche ecologico-ambientali e l'efficienza energetica degli edifici

// STRATEGIE

Potenziare le stazioni ferroviarie come strategia per avviare un processo di riduzione delle emissioni

Ripensare il ruolo della stazione Dora (in superficie) e del sistema di infrastrutture ferroviarie interrate attualmente disconnesse dalla rete (SFM)

// QUESTIONI APERTE

Viabilità del viale **della Spina** da migliorare, con l'obiettivo di gestire meglio flussi, velocità e approdo sulla rotonda Baldissera

Interventi di **mitigazione** sulla Spina con fascia verde di mitigazione polveri sottili e mitigazione isola calore

Accessibilità alle reti del trasporto pubblico metropolitano e regionale da migliorare

NOTE



REBAUDENGO DOCKS 211

// PROGETTO

Caratterizzare l'area come **porta nord della città** e come punto di connessione di un **sistema di parchi e di verde fruibile** anche a livello locale (infrastrutturazione verde)

Potenziare l'accessibilità attraverso la combinazione di diversi sistemi di trasporto interconnessi - l'area si connota quale **nodo intermodale fortissimo** che però deve irrobustire il proprio rapporto con i quartieri attigui (Borgo Vittoria, Barriera di Milano)

Incrementare l'**offerta abitativa** attraverso la realizzazione di una serie di residenze protette nel verde

// PROCESSO

Avviare un **dialogo con gli abitanti** per definire assieme il fabbisogno locale di servizi, anche a partire dal ruolo che si immagina per la nuova stazione Rebaudengo

Immaginare **incentivi e condizioni per l'accesso alla casa** che favoriscano l'attrazione e il mantenimento in città **delle famiglie giovani**

// FUNZIONI

Mix di funzioni da ripensare a partire da alcuni punti di forza dell'area: **sport e loisir** (da combinare con funzioni di carattere più urbano) che valorizzino il sistema ambientale e la rete ecologica

Funzioni di presidio e funzioni culturali/ricreative da integrare, contenendo le attività commerciali medie e aumentando le attività legate all'industria creativa e alle attività ricettive, anche come strategia per migliorare le relazioni tra i due quartieri posizionati a est e a ovest della Spina

Si alla **residenza per famiglie** e all'**abitare protetto**, ma con una possibilità di revisione della quota di residenziale attuale (80%) in favore di altri tipi di destinazioni e di **ibridazioni** (casa-bottega)

Creazione di un **polo di interscambio logistico "ultimo miglio"** (di supporto ad attività di e-commerce e simili)

// RACCOMANDAZIONI

Lavorare sulla **permeabilità** e sulle **connessioni tra le funzioni** come strategia di riduzione della frammentarietà dell'area

// STRATEGIE

Sviluppare i **nodi intermodali come aggregatori di funzioni integrate** (di servizio anche locale)

// QUESTIONI APERTE

Ruolo urbano della **stazione Rebaudengo** (permeabilità sull'asse est ovest)

Riqualficazione del **trincerone** di corso Sempione-Gottardo

NOTE



LINGOTTO FS + CITTÀ DELLA SALUTE LA SALUTE DELLA CITTÀ

// PROGETTO

La **stazione ponte come sistema di servizi integrati**: una struttura unica che metta a sistema lavoro, mobilità e tempo libero e che sia capace di dialogare con la città circostante

La nuova **piazza** antistante la stazione come spazio pubblico che qualifica e **serve il quartiere**, collocando le automobili al livello interrato e recuperando nuove continuità pedonali

La **Città della Salute come luogo aperto e permeabile**

// PROCESSO

Costruzione di strumenti urbanistici capaci di accogliere, considerare e anticipare i futuri sviluppi dell'area, lavorando anche a partire dalle progettualità in itinere

// FUNZIONI

Servizi a supporto di chi lavora e lavorerà nell'area (conciliazione vita/lavoro, ristorazione, ecc.)

Campus e incubatori che si relazionino con la Città della Salute

Attività di supporto ai day surgery e residenzialità temporanea per personale ospedaliero e universitario nella porzione ovest dell'area

Servizi di prossimità in misura maggiore

Spazi per aziende, imprese, start-up e servizi legati all'università e al futuro nuovo ospedale

Giardini terapeutici integrati con la Città della Salute

Parcheggi protetti per le biciclette in prossimità della stazione

// RACCOMANDAZIONI

Garantire l'**efficientamento energetico degli edifici**

// STRATEGIE

Aprire alla possibilità di attivare degli **usi temporanei** delle aree in attesa di trasformazione

Promuovere lo spostamento verso sistemi di **mobilità dolce**

// QUESTIONI APERTE

Orizzonti temporali di sviluppo e attuazione delle progettualità di rango metropolitano previste per l'area (completamento linea 1 metropolitana, stazione ponte Lingotto, Città della Salute, ecc.)

NOTE



SAN PAOLO

START-T PARK

// PROGETTO

Disegnare nuove vocazioni, data la sua maggiore accessibilità dell'area – con la realizzazione della **nuova fermata dell'SFM nel 2021** – che assumerebbe anche il **ruolo di polo metropolitano** (orientato verso la valle di Susa) e di crocevia intermedio tra diversi luoghi importanti della Torino Universitaria (Grugliasco, Lingotto)

Rafforzare il **collegamento tra i due parchi (Ruffini e Mennea)** e favorire la connessione nord-sud del nuovo sviluppo urbano con il tessuto esistente

// PROCESSO

Costruzione di strumenti urbanistici in grado di **rafforzare una possibile vocazione high-tech dell'area**, capace di attrarre nuovi tipi di utenze (giovani professionisti, studenti, start-up, ecc.)

// FUNZIONI

Spazi per start-up high tech da introdurre nelle destinazioni d'uso

Funzioni di servizio agli studenti e più in generale ai sistemi dell'educazione e della formazione da prevedere

Offerta ricettiva da ampliare (anche in rapporto a eventi sportivi importanti spesso ospitati presso il Palasport e il Parco Ruffini)

Attività a cavallo tra produzione e ICT da favorire

// RACCOMANDAZIONI

Attivare le necessarie **infrastrutture digitali** per supportare la vocazione high tech dell'area

Evitare il fenomeno di "studentification", ma lavorare su **target e utenti più diversificati**

// STRATEGIE

Rafforzare le **connessioni verdi e ciclabili** come strategie per ricucire tessuti urbani frammentati e disconnessi tra loro

// QUESTIONI APERTE

Tempi e modi dell'attivazione della **nuova fermata ferroviaria San Paolo**

NOTE



BRUNELLESCHI

GREEN BOX

// PROGETTO

Sviluppare un'area aperta e accessibile in connessione e **continuità con il Parco Ruffini**, promuovendo uno spazio aperto 'abitato' e ricco di servizi che accresca la dotazione a verde di questa parte di città

Riuso delle strutture esistenti

Dato l'importante valore ambientale dell'area, realizzare interventi di **mitigazione** degli impatti del traffico sul cavalcavia De Santis e di protezione delle presenze arboree importanti sull'area

// PROCESSO

Individuare un **operatore privato unico** che possa investire nell'area, mantenerla e renderla aperta e fruibile alla collettività

Legare la trasformazione di quest'area a quella **San Paolo** per mantenere una quota più ampia dei suoli disponibili a verde e a uso pubblico

// FUNZIONI

Vocazione sportiva da irrobustire prevedendo strutture legate all'intrattenimento, all'area aperta e al loisir

Residenzialità di pregio che tragga valore dall'immersione nel verde

Funzioni legate all'**agricoltura urbana innovativa** (serre bioclimatiche, orti urbani, vivai, mercato degli ortolani, ecc) da immaginare

Funzioni che **integrino dimensione tecnologica, economia circolare, riciclo e sostenibilità** da prevedere

// RACCOMANDAZIONI

Mantenimento del **filare di alberi** esistenti
Apertura verso la città dei bordi dell'area (che oggi è inaccessibile)

// STRATEGIE

Consolidare la **dotazione verde** cittadina e messa a sistema di spazi aperti di alto valore ecologico

// QUESTIONI APERTE

Tempi e modi dell'attivazione della fermata SFM San Paolo

NOTE



Alle plenarie del 29 e 31 maggio 2019 sono intervenuti:

Chiara Appendino – *Città di Torino*

Ada Rosa Balzan – *ARB Start up innovativa*

Davide Canavesio – *Environment Park*

Sabina Carucci – *AI Group*

Luca Davico – *Rapporto Rota/Centro di ricerca Einaudi*

Carlo De Vito – *FS Sistemi Urbani*

Franco Fiumara – *FS Italiane*

Rosa Gilardi – *Città di Torino*

Massimo Lapucci – *OGR Torino*

Umberto Lebruto – *FS Sistemi Urbani*

Chiara Lucchini – *Urban Lab*

Guido Montanari – *Città di Torino*

Federico Filippo Oriana – *ASPESI*

Cristina Pronello – *FS Italiane*

Facilitatori dei gruppi di lavoro esperti di rigenerazione urbana selezionati da AUDIS - Associazione Aree Urbane Dismesse per Urban Lab:

Elena Farnè

Andrea Mariotto

Lucio Rubini

Rapporteur:

Lucilla Barchetta

Magda Bolzoni

Francesca Lacqua

Alle sessioni di lavoro, insieme ai professionisti di Urban Lab e di Ai Group, ai tecnici della Città di Torino di diverse divisioni – verde, mobilità, rigenerazione urbana, urbanistica – e ai referenti di Ferrovie Sistemi Urbani, hanno partecipato: liberi professionisti, comunicatori, amministratori, operatori economici e delle imprese, accademici, ricercatori ed è stato fatto un lavoro di confronto e dibattito che ha coinvolto oltre 300 persone

Si ringraziano:

Luca Ballarini, Attilio Bastianini, Pier Paolo Bréan, Sabina Carucci, Alessandra Cautillio, Emma Cavigliasso, Elena Dellapiana, Michele D'Ottavio, Marina Dragotto, Laura Sinagra Brisca, Norberta Valentino



Questa pubblicazione è stata prodotta da Urban Lab per **presentare i risultati** del workshop “Rail City Lab. Tre giorni per il futuro sviluppo urbano delle aree ferroviarie” del 29, 30 e 31 maggio 2019, un progetto di Sistemi Urbani, in collaborazione con la Città di Torino.

coordinamento generale

Valentina Campana

coordinamento scientifico

Chiara Lucchini

coordinamento editoriale

Roberta Balma Mion, Antonella Massia

hanno collaborato

Marta Bariolo, Chiara Duch, Giulietta Fassino, Lorenzo Pessotto, Maurizia Pignatelli, Vittoria Tunno, Marta Ugolotti

design

Lorenza Marcello

stampa

RBS Srl

foto di copertina

marcelkessler - Pixabay

foto all'interno

Urban Lab

ISBN 9788861730090

© Urban Lab 2019

iniziativa realizzata nell'ambito di



MOLOC - Low Carbon Urban Morphologies” esplora il ruolo che i processi di trasformazione della città possono avere nello sviluppo di sistemi urbani più resilienti, capaci di contribuire al contenimento delle emissioni, al risparmio energetico e alla sostenibilità ambientale. MOLOC è un progetto europeo finanziato con fondi INTERREG coordinato dalla Città di Lille, che coinvolge anche Città di Torino, Central Mining Istitute Katowice, Città di Amburgo, Città di Suceava, Energy Cities.



Urban Lab è un'associazione autonoma voluta e sostenuta da Città di Torino e Compagnia di San Paolo.

Nata per raccontare i processi di trasformazione di Torino e dell'area metropolitana, ha tra i suoi obiettivi principali la comunicazione, la ricerca e la promozione delle tematiche che riguardano la città, oltre a essere un luogo di confronto e informazione a disposizione di cittadini, professionisti e istituzioni.

www.urbancenter.to.it

