



# SETTE AREE FERROVIARIE A TORINO

A cura di Urban Lab



Questa pubblicazione è stata prodotta da Urban Lab a supporto 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**

mappe e georeferenziazioni  
**Marta Ugolotti, Vittoria Tunno**

hanno collaborato  
**Chiara Duch, Antonella Massia, Giulietta Fassino**

design  
**Lorenza Marcello**

stampa  
**RB stampa e grafica**

foto di copertina  
**Michele D'Ottavio**

ISBN 9788861730083  
© Urban Lab 2019

# SETTE AREE FERROVIARIE A TORINO

*UNA LETTURA DEL TERRITORIO PER MAPPE E INDICATORI*

Raccontare i processi di trasformazione urbana a Torino facendo emergere la loro dimensione economica e sociale è uno dei tanti mestieri di Urban Lab, e si fonda sulla messa a sistema di divulgazione scientifica, promozione del territorio e costruzione di analisi urbane ibride, trasversali e contestuali. Un'attività che ha tra i suoi obiettivi principali l'attivazione di un confronto a livello locale che sia consapevole e informato, nel quale questioni aperte e orizzonti di sviluppo possano essere affrontati in maniera generativa e concreta, costruendo linguaggi e strumenti accessibili ai diversi interlocutori.

È in questa chiave che abbiamo articolato il complesso di analisi territoriali, mappature, raccolte di dati e di indicatori volto a supportare la discussione sulle prospettive del pacchetto di sette aree torinesi a disposizione di Ferrovie Sistemi Urbani.

A partire dal quadro operativo condiviso da Ferrovie e dalla Città di Torino, l'esplorazione del "potenziale urbano" delle sette aree ferroviarie si organizza secondo tre orientamenti principali: la città del Vivere, la città delle Connessioni, la città della Sostenibilità.

All'interno di queste cornici, volutamente ampie e capaci di accogliere prospettive e sguardi anche molto diversi tra loro, il lavoro di lettura territoriale ha provato a sintetizzare le caratteristiche e le attuali vocazioni di queste parti di città, descrivendole attraverso un sistema di ventuno indicatori socioeconomici e urbani e sei mappature tematiche: Cultura, turismo e tempo libero; Welfare, educazione e formazione; Accessibilità; Attività economiche; Verde e sport; Opportunità di trasformazione.

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. Le sette aree - nell'ordine Porta Susa Spina 2; Oddone Spina 3; Rebaudengo Spina 4; Lingotto Parco della Salute - FS; San Paolo; Brunelleschi - sono inquadrate entro un tassello di 2kmx2km, che definisce allo stesso tempo l'intorno urbano e la cornice di riferimento per il calcolo degli indicatori.

Speriamo che i contenuti raccolti all'interno di questa pubblicazione possano offrire ai partecipanti al workshop "Rail City Lab. Tre giorni per il futuro sviluppo urbano nelle aree ferroviarie" una buona base di partenza per discutere assieme.

# SAN PAOLO

**CULTURA, TURISMO E TEMPO LIBERO**

**2** MUSEI  
pari al 4,5% dell'offerta cittadina

**6%** di residenti di origine straniera

**18%** di laureati

**WELFARE E SERVIZI**

**2** componenti per famiglia

**24** istituti scolastici  
pari al 6,1% dell'offerta cittadina

**33%** popolazione over 64

**ATTIVITÀ ECONOMICHE**

Reddito medio pro-capite:  
**15.652 €**

**14** MULTINAZIONALI  
pari al 2,7% dell'offerta cittadina

**1.678** NEGOZI DI VICINATO  
pari al 5,6% del totale

**ACCESSIBILITÀ**  
Distanze e tempi di percorrenza

**AEROPORTO**  
26 km/29 min  
in auto

**PORTA SUSA (TAV/SFM)**  
3,1 km/39 min  
a piedi

**RIVOLI (METRO 1)**  
2,4 km/31 min  
a piedi

**AUTOSTRADA**  
6 km/13 min  
in auto

**OPPORTUNITÀ DI TRASFORMAZIONE**

**EPOCA DI COSTRUZIONE**  
dell'intorno urbano: 1971

**RESIDENZE** sul totale degli edifici: 59%

**FAMIGLIE IN AFFITTO:** 17%

**PREZZI** delle abitazioni usato: 1.707 €/mq (-28% dal 2011)  
nuovo: 3.042 €/mq (-8% dal 2011)

**VERDE E SPORT**

**0,61 kmq** VERDE PUBBLICO  
pari al 2,4% dell'offerta cittadina

**22** AREE GIOCO  
pari al 7,7% dell'offerta cittadina

**0** POSTAZIONI BIKE SHARING

**8,8 km** PISTE CICLABILI  
pari al 7,7% dell'offerta cittadina

# LA CITTÀ DEL VIVERE

## CULTURA, TURISMO E TEMPO LIBERO

A dispetto di una caratterizzazione più residenziale che creativa, in San Paolo hanno trovato casa due grandi realtà culturali legate all'arte contemporanea: la Fondazione Sandretto Re Rebaudengo e la Fondazione Merz, che distano pochi isolati dall'area. Per quanto riguarda lo svago, qui il grande punto di riferimento per famiglie e sportivi è il parco Ruffini, dove si corre, si gioca, si pratica sport.

### LEGENDA

- Musei
- Cinema e teatri
- Impianti per eventi (per capienza)
- Biblioteche
- Ristoranti e bar
- Alberghi (n° posti letto)
- Esercizi extralberghieri



## WELFARE, EDUCAZIONE E FORMAZIONE

Scarsa in questa zona la concentrazione di servizi socio-sanitari, ma si segnala a pochi isolati a nord-ovest l'Ospedale Martini. Sia a nord che a sud della ferrovia, l'area presenta una buona distribuzione di servizi educativi, ben articolati rispetto ai diversi gradi di istruzione (infanzia, primaria, secondaria). A tre isolati dall'area si trova la residenza universitaria Campus San Paolo, che offre 550 posti letto e servizi per gli studenti. A parte questa esperienza, non si registrano nell'area iniziative di co-housing e significativi interventi di edilizia residenziale pubblica.

### LEGENDA

- Ospedali (per n° di posti letto)
- Presidi sanitari e strutture socioassistenziali
- Istruzione
- Nidi e altri servizi
- Poli universitari principali
- Residenze universitarie (per n° di posti letto)
- Altri servizi universitari
- ERP
- Abitare condiviso



# LA CITTÀ DELLE CONNESSIONI

## ACCESSIBILITÀ

Con la nuova stazione San Paolo (SFM3) la zona avrà il proprio punto d'accesso privilegiato al Servizio Ferroviario Metropolitano, che corre tangenzialmente al lato sud dell'area. La futura fermata, in corrispondenza del cavalcavia vicino al parco, potrebbe cambiare in maniera radicale le dinamiche di accesso e fruizione del settore cittadino, diventando un nodo strategico sulla linea fra il centro e l'ospedale San Luigi a Orbassano.

### LEGENDA

- Sistema ferroviario
- Linea Metro 1
- Linea Metro 2
- Principali strade d'accesso
- Autostrada
- ZTL
- Parcheggi in struttura
- Stazioni ferroviarie
- Stazioni metropolitana

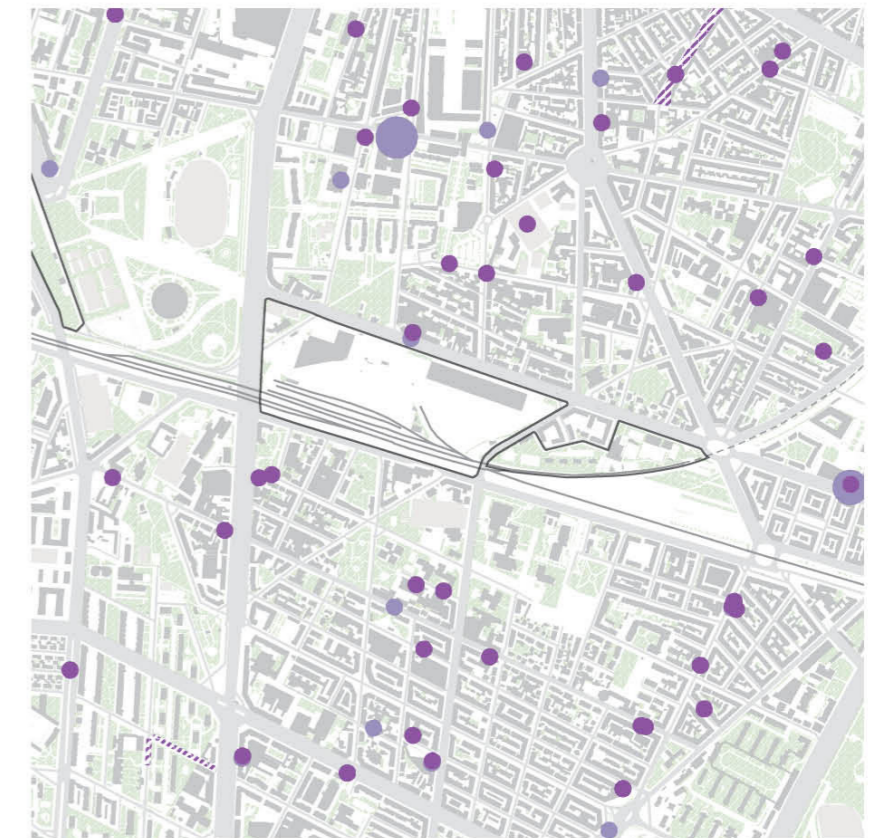


## ATTIVITÀ ECONOMICHE

Sebbene il territorio presenti una scarsa concentrazione di aree a carattere produttivo, si registra, oltre ad alcune multinazionali minori, la presenza di Deltatre, polo di eccellenza nella gestione informatica legata allo sport. L'offerta commerciale è ben distribuita, e comprende anche una grande struttura di vendita lungo via Caraglio.

### LEGENDA

- Principali aree industriali
- Multinazionali
- Centri commerciali
- Grandi e medie strutture di vendita
- Mercati ambulanti



# LA CITTÀ DELLA SOSTENIBILITÀ

## VERDE E SPORT

Con gli impianti del parco Ruffini a pochi passi, qui praticare sport è facile tradizione. Nel parco si corre, si gioca a calcio, a tennis, si pattina. Il palazzetto e lo stadio comunali ospitano gare di livello urbano/metropolitano. Ma il Ruffini è solo il più grande di una serie di piccoli parchi urbani, spazi verdi e giardini, sparsi fra le vie e i palazzi della zona. Inoltre, l'area è molto ben collegata al sistema delle piste ciclabili della città.



### LEGENDA

- Parchi e giardini
- Piste ciclabili
- Impianti sportivi
- Aree pedonali
- Aree gioco

## OPPORTUNITÀ DI TRASFORMAZIONE

L'area è vicina agli sviluppi più recenti di questa parte di città: basta camminare pochi minuti per attraversare il nuovo quartiere ai piedi di Palazzo Lancia. Nella porzione est dell'area, verso corso Lione, sono ancora presenti due aree di trasformazione, gli ambiti "Malta" e "Marmolada".



### LEGENDA

- Aree industriali dismesse
- Zut
- Ats
- Aree in transizione

## NOTA METODOLOGICA

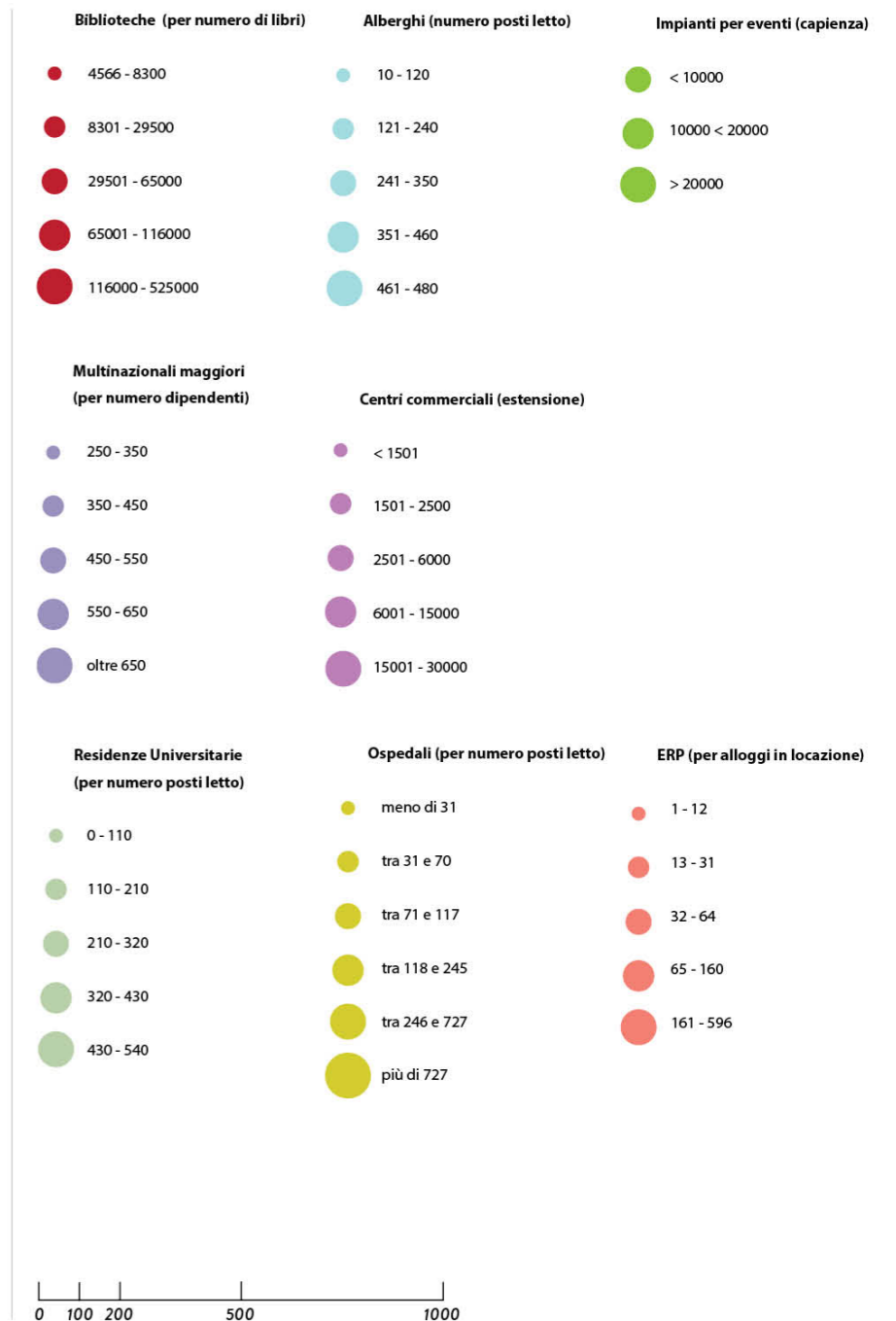
Le analisi territoriali contenute in questa pubblicazione fondano le proprie premesse su "Torino Atlas. Mappe del territorio metropolitano", il lavoro di territorializzazione e messa a sistema di dati e indicatori socioeconomici relativi a Torino e al suo intorno urbano sviluppato tra 2017 e 2018 da Urban Lab (allora Urban Center Metropolitano) e dal Centro di Ricerca Luigi Einaudi/Rapporto Rota.

"Sette aree ferroviarie a Torino" descrive ognuna delle aree (trattandole in maniera autonoma) e al contempo giustappone i diversi intorni urbani di riferimento, aprendo a ragionamenti anche di carattere complessivo a supporto di una discussione collettiva e orientata.

È questo il significato dei sei quadranti di due km per due che abbiamo tracciato sulla mappa della città: sei e non sette, poiché i due ambiti di trasformazione riguardanti l'area di Lingotto vengono trattati assieme per poterne meglio apprezzare le qualità. Le porzioni di territorio selezionate collocano al proprio centro le aree ferroviarie, e diventano il filtro rispetto al quale vengono individuati gli intorni urbani e restituiti gli indicatori quantitativi che aprono ogni sezione della pubblicazione.

Il livello di dettaglio, i criteri di classificazione, la scelta delle fonti, le classi utilizzate per sintetizzare e restituire graficamente i fenomeni urbani riprendono coerentemente le scelte metodologiche principali operate con Torino Atlas. La suddivisione per ACE (Aree di censimento) è quella utilizzata per buona parte delle mappe e degli indicatori, e solo in alcuni casi specifici sono state adottate altre delimitazioni, in ragione della struttura dei dati a disposizione (reddito procapite per zone statistiche e valori immobiliari per microzone censuarie).

Rimandando chi fosse interessato a una trattazione più estesa di questi temi alla pubblicazione completa scaricabile dal sito web ([www.urbancenter.to.it](http://www.urbancenter.to.it)), riportiamo qui solo l'elenco sintetico delle fonti e alcune indicazioni di dettaglio sulle classi dimensionali via via utilizzate nelle varie mappature.



### FONTI

- Capacità ricettiva:** Rapporto Giorgio Rota su Torino 2016, Città Metropolitana di Torino 2016
- Commercio:** Rapporto Giorgio Rota su Torino 2015, 2017
- Produzione:** Rapporto Giorgio Rota su Torino 2015, 2018
- Accessibilità:** Città di Torino 2019, Rapporto Giorgio Rota su Torino 2018, 5T 2019
- Istruzione:** Rapporto Giorgio Rota su Torino 2014, 2016
- Welfare:** Rapporto Giorgio Rota su Torino 2011, 2012, 2015, Città di Torino 2016
- Sport e Tempo Libero:** Città di Torino 2017, Indagine Cuervo, Leal, Realmuto, Saracino, Savina, Solli, corso innovazione Politecnico di Torino 2016

- Cultura:** Rapporto Giorgio Rota su Torino 2017, Indagine Franco, Manieri, Manfra, Obregon, Panichi, Toro, corso innovazione Politecnico di Torino 2017
- Università:** Università degli Studi di Torino 2018, Politecnico di Torino 2018, Rapporto Giorgio Rota su Torino 2016
- Città Condivisa:** Rapporto XIV Comune di Torino 2017, Osservatorio sistema insediativo residenziale Città Metropolitana di Torino 2017, Ricerca rete Case del Quartiere 2019
- Aree in trasformazione:** Dansero, Spaziante in "Postfordismo e trasformazione urbana" 2016, Urban Lab 2019
- Sistema ambientale:** Geoportale Città di Torino 2017, Geoportale Regione Piemonte 2017, Città di Torino 2017
- Costruito:** Geoportale Città di Torino 2017