



## **POLITECNICO DI TORINO**

Corso di Laurea in Pianificazione Territoriale, Urbanistica e  
Paesaggistico - ambientale

**TESI DI LAUREA TRIENNALE**

# **L'EREDITA' DELLA CITTA' FORDISTA: RIFLESSIONI SULLE DISMISSIONI INDUSTRIALI E SUL RIUSO**

**Relatori:**

prof. Luca Davico

prof. Luca Staricco

**Candidate:**

Elena Piaia *matricola 213107*

Maurizia Pignatelli *matricola 214287*

26 Febbraio 2018

## INTRODUZIONE

## NOTA METODOLOGICA

**PARTE 1 - RICOGNIZIONE STORICA**

CAPITOLO 1 - Ascesa e declino del monopolio industriale a Torino - excursus storico.....	10
1.1 L'industria tra fine '800 e inizio '900.....	10
1.2 Dal 1920 al 1950.....	19
1.3 Torino città della <i>FIAT</i> .....	24
1.4 Anni '80: la dismissione.....	30
 CAPITOLO 2 - La pianificazione dagli anni '80 ad oggi .....	34
2.1 Torino a fine '900 e le analisi preliminari del nuovo PRG.....	34
2.2 Le realizzazioni del PRG 1995.....	39
2.3 Le Olimpiadi invernali Torino 2006.....	50
2.4 I piani strategici per l'area torinese.....	53

**PARTE 2 - ANALISI CRITICA**

CAPITOLO 3 - Il concetto di dismissione industriale e le analisi svolte nel comune di Torino.....	57
3.1 Definire il fenomeno della dismissione industriale.....	57
3.2 L'importanza dei censimenti.....	61
3.3 Il censimento di fine anni '80.....	68
3.4 Il contributo del progetto "Immagini del Cambiamento".....	77
 CAPITOLO 4 - Aggiornamento dell'analisi delle aree industriali dismesse a Torino..	80
4.1 Introduzione, fonti e metodologia di analisi.....	80
4.2 L'analisi .....	83

4.3 Esempi di trasformazioni.....	94
CAPITOLO 5 - Il fenomeno della dismissione industriale in ambito metropolitano....	104
5.1 Le ricerche svolte in ambito metropolitano.....	104
5.2 Deboli e diffusi tentativi di costruire un sapere completo dopo il 2007.....	110
5.3 Analisi dello stato attuale della conoscenza sulle aree industriali dismesse in ambito metropolitano.....	111
CAPITOLO 6 - Tentativo di costruzione di un quadro aggiornato delle aree industriali dismesse nell'AMT.....	118
6.1 Introduzione.....	118
6.2 I risultati dell'analisi su Torino.....	120
6.3 I risultati dell'analisi sull'Area Metropolitana Torinese.....	121
6.4 Sintesi e riflessioni sulle aree industriali dismesse al 2017.....	123

### **PARTE 3 - L'INDUSTRIA INNOVATIVA**

CAPITOLO 7 - L'industria 4.0 sul territorio torinese e i rapporti di benchmarking.....	126
7.1 Torino: da città industriale a città dell'innovazione.....	126
7.2 Le analisi di benchmarking.....	132

BIBLIOGRAFIA

SITOGRAFIA

## INTRODUZIONE

Il fenomeno della dismissione industriale ha caratterizzato il territorio torinese per un arco di tempo considerevole, ha segnato sia il suo declino sia la sua rinascita sfruttando come punto di forza proprio quegli stabilimenti industriali liberati che a partire dagli anni '80 avevano costituito uno dei principali fattori di dequalificazione della città capoluogo la quale, travolta dalle diseconomie da congestione, non era più in grado di gestire la sua principale risorsa, ovvero il settore produttivo e nello specifico l'industria metalmeccanica.

La città di Torino ha saputo sfruttare questi punti di debolezza facendo sì che diventassero le prime risorse su cui puntare per rinnovarsi e rigenerarsi, ma soprattutto per rispondere alle esigenti richieste di innovatività e sostenibilità che, oggi più che mai, vengono imposte a tutti i più grandi contesti urbani. Ad esempio uno degli immediati risvolti positivi che ha mostrato il riuso di suddetti luoghi è stato il risparmio di consumo di suolo, presente ormai da anni tra gli obiettivi cardine di tutte le politiche urbanistiche e territoriali. Dunque, è stato realizzato concretamente il passaggio da problema a risorsa come teorizzavano Egidio Dansero, Carolina Giaimo e Agata Spaziante nel 2001 all'interno del volume "Se i vuoti si riempiono".

Questo lavoro di ricerca, di analisi e approfondimento del tema contiene sia le fasi salienti dell'ascesa e del declino del monopolio del settore industriale nella città di Torino e dintorni, sia il modo in cui, attraverso strumenti di pianificazione urbanistica *tout court* e altri, più recenti e meno istituzionalizzati di pianificazione strategica e territoriale, questo settore sia riuscito comunque a mantenere un ruolo importante d'eccellenza e qualificazione su tutto il territorio metropolitano.

Al di là del fatto che i risvolti pratici delle politiche siano stati positivi e tutt'ora si stia lavorando per migliorare l'attrattività e la competitività di questo territorio, ciò che cerca di mettere in luce suddetto approfondimento riguarda la mancanza di una conoscenza complessiva, integrata e completa del fenomeno della dismissione industriale il quale, benché ad oggi sia meno rilevante a livello d'impatto visivo, urbano ed ambientale, è ugualmente presente e diffuso. Le politiche che fondano i propri interventi guida proprio sul riuso e sulla riqualificazione di aree industriali dismesse lo stanno facendo su una base conoscitiva che o non è aggiornata, o è incompleta, o mancante di coerenza metodologica.

Le due esperienze di tirocinio effettuate l'ultimo anno del Corso di Laurea Triennale in Pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico-ambientale, nonostante



fossero di natura diversa, unite hanno fatto emergere un'interessante possibilità di applicazione in relazione a questo tema.

Da un lato c'è stata la partecipazione al progetto di "Immagini del Cambiamento" (si vedano i Capitoli 3 e 4) in cui è stato richiesto di contribuire all'arricchimento del patrimonio fotografico e del relativo database che documentano le continue trasformazioni a livello urbanistico di Torino. Dall'altro è stato svolto un tipo di tirocinio che ha previsto principalmente attività di spazializzazione e comunicazione dei dati attraverso diverse tipologie di cartografia partecipando alla definizione delle mappe dei progetti "Open For Business" per l'Urban Center Metropolitano e "Torino Atlas - mappe del territorio metropolitano" per il Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi.

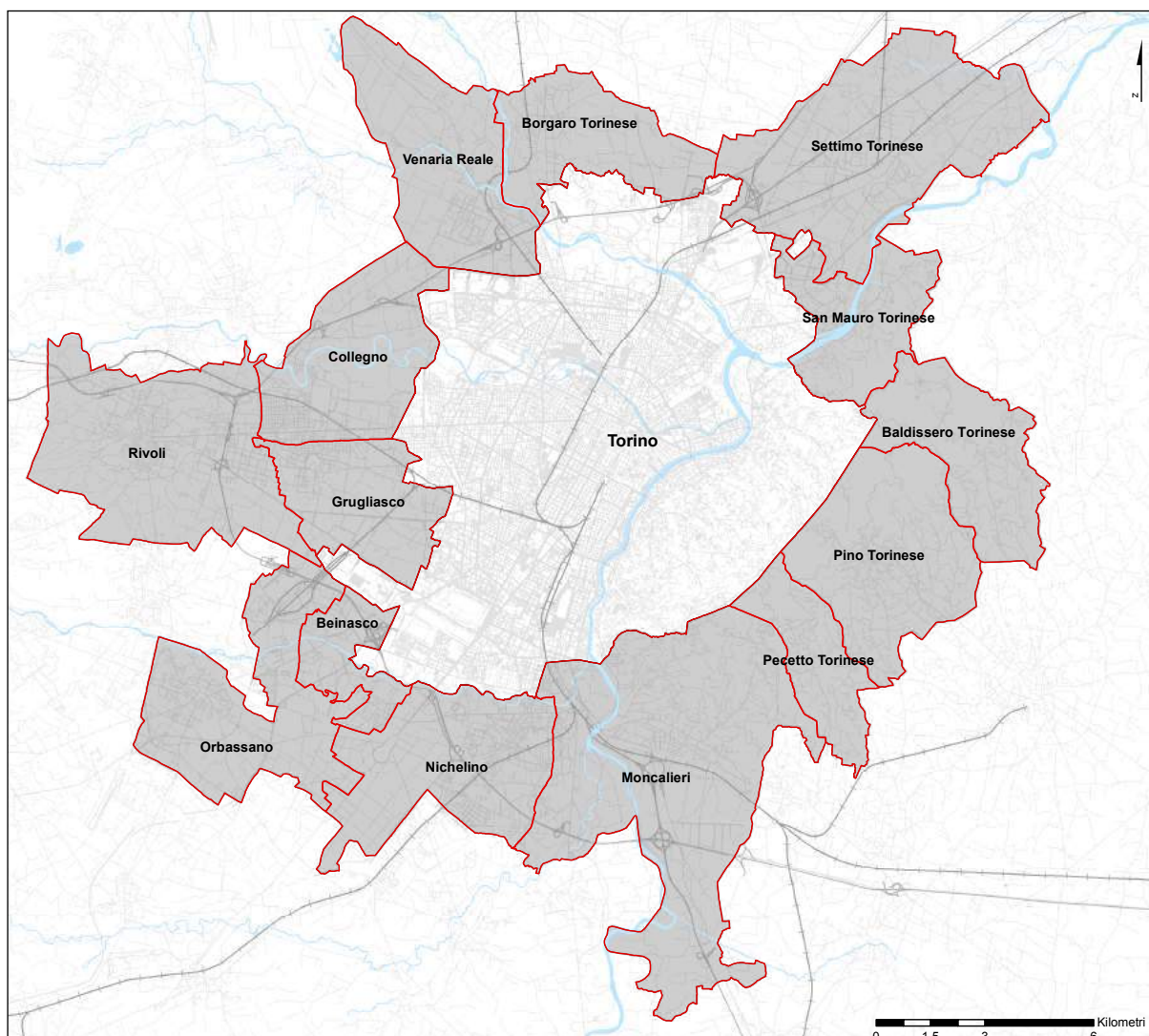
L'unione delle due esperienze ha permesso di costruire un lavoro di approfondimento, ma anche di ricerca, più completo rispetto a come sarebbe stato se sviluppato individualmente, sia per quanto riguarda gli aspetti conoscitivi, sia dal punto di vista dei risvolti pratici.

La scelta di analizzare l'ostico tema delle aree industriali dismesse sul territorio torinese è stata effettuata proprio confrontando le due attività sopracitate: durante il processo di costruzione dei materiali per le mappe del progetto di "Torino Atlas" è stata riscontrata la mancanza oggettiva di dati aggiornati, oppure vetusti e allo stesso tempo incompleti dato che ad oggi non è possibile solo più considerare il comune di Torino se si affronta questo tema ormai diffuso in egual modo anche in area metropolitana; inoltre il progetto di "Immagini del Cambiamento" era in grado di mettere a disposizione un'ampissima quantità di dati "nuovi" e aggiornati non ancora rielaborati ed analizzati riferiti al tema qui considerato.

Pertanto, sfruttando al meglio tutte le informazioni ricavate dalle attività di tirocinio svolte, il nostro intento è quello di provare a definire una quadro complessivo dello stato attuale del fenomeno della dismissione industriale il quale, benché incongruente sotto alcuni punti di vista metodologici (si veda Capitolo 6), possa restituire una visione d'insieme delle dinamiche spaziali che oggi esso assume nel modo più preciso ed aggiornato possibile.

## NOTA METODOLOGICA

L'area su cui sono state svolte le analisi comprende il comune di Torino e quelli ad esso confinanti che insieme formano l'Area Metropolitana Torinese. La scelta di dare questa ampiezza allo studio e di non limitarsi quindi ai confini della città capoluogo è dipesa dal fatto che risultava interessante cercare di comprendere se le tendenze che è possibile leggere all'interno del comune di Torino possono essere riportate anche nei limitrofi, data la reciproca influenza che vi intercorre. Inoltre questo taglio è lo stesso che è stato utilizzato per le analisi del Rapporto "Giorgio Rota" 2017 e per il progetto "Torino Atlas - mappe del territorio metropolitano", perciò la scelta è derivata anche dal fatto che, venendo preso in considerazione anche da numerosi progetti già esistenti, è possibile leggere i risultati, confrontarli e integrare le informazioni.



*Carta d'inquadratura territoriale  
Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia*

L'indagine è stata suddivisa principalmente in tre fasi: due prettamente di ricerca bibliografica e una di analisi critica.

La prima parte ha riguardato l'inquadramento storico dell'argomento: data l'importanza del settore industriale per la città di Torino, per come ha influito su essa e in particolare sul suo sviluppo, è parso opportuno approfondire il passato del settore manifatturiero per comprendere al meglio la situazione odierna di Torino in riferimento ai "contenitori" che costituiscono l'eredità lasciata dalla città fordista.

La seconda parte corrisponde a quella di analisi critica e di aggiornamento dati ed è quella in cui si è tentato di definire un quadro aggiornato del fenomeno della dismissione industriale: la pianificazione urbanistica torinese degli ultimi vent'anni ha concentrato l'attenzione sui vuoti urbani e soprattutto sugli studi per un loro efficace riutilizzo, ciò senza tuttavia avere una chiara immagine della situazione riguardante la dismissione e quindi anche senza avere un censimento completo delle aree dismesse. Questo porta al problema della mancanza di un'unica fonte sempre aggiornata che elenchi i vuoti e li spazializzi e che viene invece sostituita da altre ricerche che però non sono mai né complete né continue.

I problemi dai noi riscontrati durante l'analisi per quanto concerne i dati a disposizione, si riferiscono proprio al fatto che essi derivano da fonti diverse che lavorano anche su aree diverse: il progetto di Immagini del Cambiamento ha infatti il pregio di offrire dati "nuovi", aggiornati e facilmente spazializzabili (grazie alla presenza dell'indirizzo) ma la pecca di avere come confini quelli della città di Torino e di non tenere conto, talvolta, di informazioni relativamente importanti quali la superficie e l'anno preciso di dismissione; al contrario i dati reperiti da Confindustria riguardano tutta la regione e si è potuto quindi allargare l'analisi all'intera Area Metropolitana Torinese. Tuttavia il metodo di selezione dei dati utilizzato in questa ultima analisi non viene reso noto ed essendo essa volta a soddisfare fini strategici e non accademici risulta troppo restrittivo per la realizzazione di un censimento completo che non escluda determinati elementi sulla base di categorie predefinite.

La terza parte, nuovamente di carattere bibliografico, non ha riguardato nello specifico la tematica dei vuoti urbani ma più in generale il settore industriale e come questo è cambiato e come si è evoluto in relazione alla pianificazione di Torino degli ultimi 20 anni. La vocazione manifatturiera infatti non è andata del tutto persa ma si è sviluppata in relazione ai nuovi punti forza della città: dal confronto con altre città europee è emerso come Torino sia stata in grado di capire quali fossero gli ambiti su cui puntare per mantenere alta la competitività e trovarsi al livello di svariate capitali

d'Europa. Questi ambiti sono l'innovazione e la ricerca: sono due campi con molte possibilità di applicazione, il connubio tra esse e l'industria ha dato vita alla cosiddetta Industria 4.0.

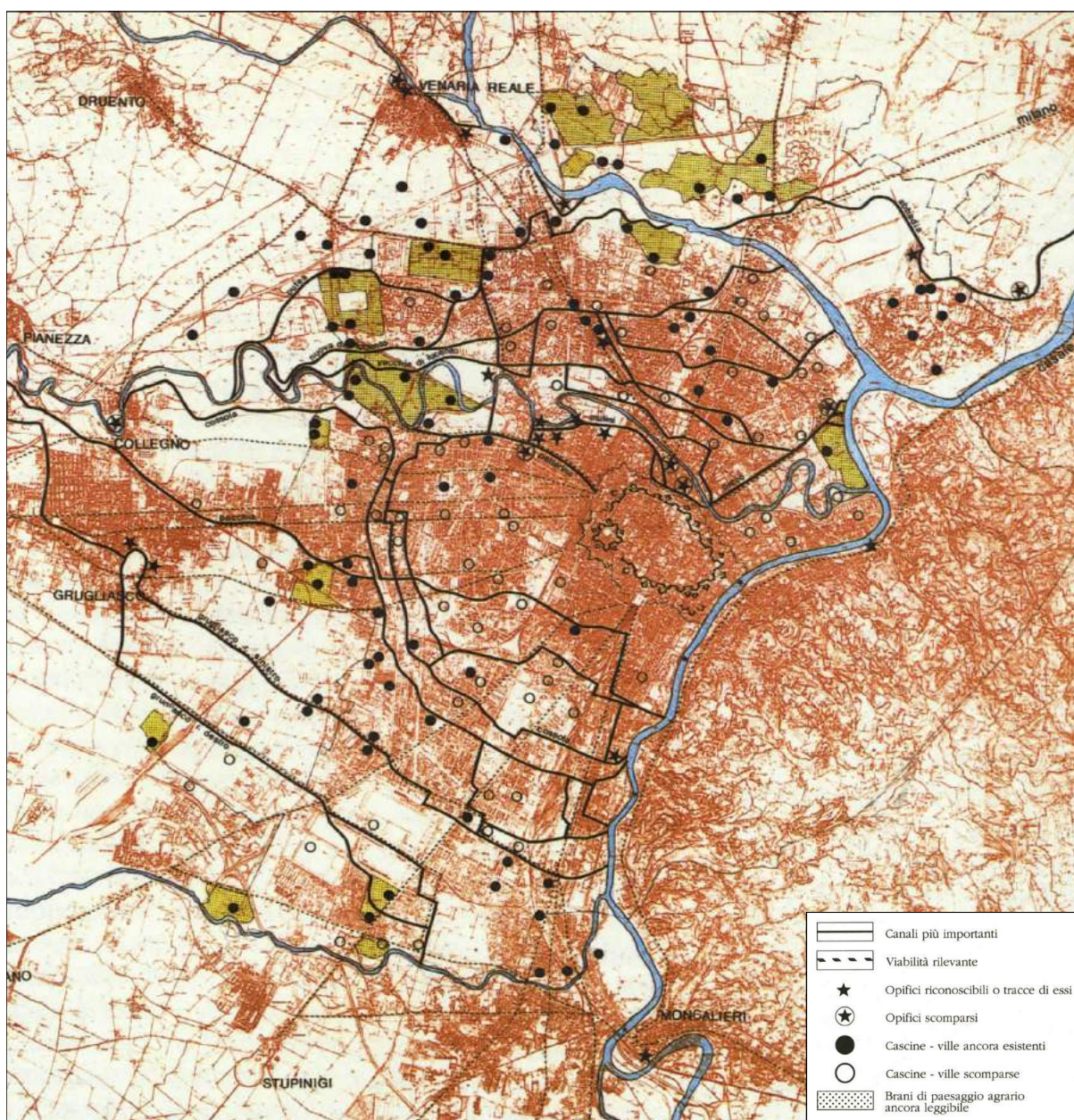
## **PARTE 1 - RICOGNIZIONE STORICA**



# CAPITOLO 1

## 1.1 L'industria tra fine '800 e inizio '900

Torino iniziò a costruire la sua identità di città industriale a partire dalla seconda metà dell'800; i grandi stabilimenti che precedettero questo periodo erano prettamente opifici appartenenti alle "Regie Manifatture", oppure le *Officine Ferroviarie*, le quali progressivamente si espansero diventando grandi concessionarie di proprietà dello Stato (Musso, 1994); le altre erano piccole aziende ancora di stampo artigianale in particolare improntate sulla produzione alimentare e tessile indirizzata alle forniture regie di lusso. Veramente pochi erano gli stabilimenti di iniziativa privata.



Il territorio produttivo alla fine del XVIII secolo

Fonte: PRG Torino (1993), *Qualità e valori della struttura storia di Torino*

Negli anni che seguirono l'Unità d'Italia iniziarono a diffondersi le prime importanti officine meccaniche (Musso, 1994) tra cui (**Carta 1** a fondo del paragrafo):

- *Savigliano*: insediata a Torino nel 1880, si occupava della costruzione e riparazione di materiale ferroviario, di ponti metallici, di tettoie, di costruzioni meccaniche, elettriche ed aeronautiche, nonché della lavorazione dei legnami;
- *Nebiolo*: piccola fonderia nata nel 1878, con gli anni si espanse e si specializzò nella produzione di macchine grafiche, attività che si rivelò uno dei suoi principali punti di forza;
- *Ansaldo*: fondata nel 1884 come officina meccanica, in seguito siglò un accordo con la FIAT e si specializzò nella produzione di vetture leggere;
- *Ferriere Piemontesi*: il complesso torinese divenne operativo nel 1907 ed era specializzato il modo particolare nella lavorazione dell'acciaio;
- *Elli Zerboni*: venne fondata nel 1911, si occupava della produzione di utensili, calibri e strumenti di controllo;
- *Emanuel*: insediata a Torino nel 1899, inizialmente era specializzata nella riparazione di macchine agricole.

Altre erano piccole fabbriche che si occupavano principalmente del completamento o della realizzazione dell'ampia rete di infrastrutture di cui Torino aveva iniziato a dotarsi, come ad esempio il prolungamento della rete tramviaria verso le zone più periferiche a seguito della sua parziale municipalizzazione (Castagnoli, 1999).



*Posa binari per tram elettrici, 1898*  
*Fonte: Archivio storico ENEL*

Tuttavia i grandi stabilimenti presenti sul territorio come: la *Manifattura Tabacchi*, le *Officine Ferroviarie*, l'*Opificio*

*Arredi Militari*, l'*Arsenale*, la *Fabbrica d'Armi*, il *Laboratorio Pirotecnico*, l'*Officina Carte Valori* (**Carta 1**) e gli svariati laboratori alimentari/dolciari mostrano come non si fosse ancora stabilita una monofunzionalità produttiva, anzi il settore industriale era ancora molto variegato (**Tabella 1.1**), tipico di quella che era stata fino a poco prima una città capitale.



SETTORE	ADDETTI	% SUL TOTALE
Abbigliamento	31730	39,2
Metalmeccanico	14120	17,5
Tessile	9840	12,2
Lavorazione legno e mobili	8016	9,9
Edilizia	7200	8,9
Alimentazione	7010	8,7
Lavorazione cuoio, pelli	2990	3,7
<b>TOTALE</b>	<b>80906</b>	<b>100</b>

Tabella 1.1: Addetti nei settori industriali, 1898

Fonte: ARCC di Torino (1994), *Il sogno della città industriale, Torino, Fabbri Editori - pag.11*

Sono gli anni in cui Torino pose le fondamenta alla repentina industrializzazione che caratterizzò in seguito il suo territorio. Questo fenomeno fu possibile per tre principali ordini di motivi: in primo luogo Torino fu spinta dalla necessità di trovare una nuova vocazione per non perdere la sua importanza a seguito dello spostamento della capitale a Firenze; in seconda istanza essa ebbe la capacità di interpretare preventivamente l'andamento del nuovo ciclo economico investendo nel settore automobilistico-meccanico, in anticipo rispetto alla fase di piena espansione, e nei servizi decisivi per lo sviluppo delle nuove fabbriche; inoltre questa grande fortuna derivò anche dal fatto che il "sapere" manifatturiero aveva già acquisito competenze diffuse sul territorio; infatti la terza motivazione fa riferimento al solido know-how territoriale che si era già dimostrato in grado di resistere ai momenti di difficoltà economica e politica e che affonda le sue radici nell'articolato tessuto di antiche fabbriche tessili e opifici che iniziarono a sorgere sul territorio, in particolare vicino alla Dora, alla fine del 1600 (Palmucci, Chierici, 1992).

Al di là di ciò, all'inizio del nuovo secolo tutti gli avvenimenti preludevano ad un'imminente e duratura crescita economica di questa città, persino le scelte politiche si dimostrarono favorevoli allo sviluppo del settore industriale: sotto l'amministrazione Frola (1903-1909) e per mezzo della legge del marzo 1903<sup>1</sup> sull'assunzione diretta dei servizi da parte dei comuni, si iniziarono a progettare una serie di impianti municipali per la produzione e distribuzione dell'energia elettrica i quali permisero, a seguito della costituzione dell'Azienda elettrica municipale e della costruzione di numerose centrali idroelettriche nelle valli montane, di abbassare notevolmente il prezzo dell'energia elettrica (Castagnoli, 1999). Ciò modificò le

<sup>1</sup> Questa legge favorì anche la realizzazione dell'acquedotto comunale e la totale municipalizzazione della rete tranviaria, ormai del tutto elettrificata.



dinamiche di espansione di questo settore poiché se ad inizio secolo la principale fonte d'energia di cui disponevano le industrie era quella idraulica e perciò la sua presenza influenzò fortemente sia la dislocazione degli impianti sia le espansioni del tessuto urbano; invero, nei primi anni del '900 la zona Nord del comune era considerata area d'eccellenza per l'insediamento di stabilimenti industriali, costituiva quasi una scelta obbligata poiché vantava la presenza del fiume Dora e una significativa infrastrutturazione delle sue acque (si veda immagine che segue) che si presentava come una fitta rete di canali di origine settecentesca (Palmucci, 1992). In seguito gli stabilimenti, non essendo più vincolati dalla presenza dell'acqua, cominciarono ad espandersi anche a Sud-Ovest in prossimità della cinta daziaria e delle nuove direttrici ferroviarie le quali divennero i veri elementi di indirizzo della crescita del tessuto produttivo-industriale (si veda di nuovo **Carta 1**).



*Canale dei Molassi e fabbriche connesse, area Balon/Borgo Dora, 1898  
Fonte: foto Gabinio*

Dopo questo periodo di transizione fu tra il 1895 e il 1910 che avvenne la vera e propria rivoluzione dell'economia in cui l'industria automobilistica si affermò fortemente come settore trainante e simbolo di modernità per la città di Torino. In particolare fu fondamentale il 1911, quando la città ospitò l'Esposizione Universale la quale gli permise di mettere in luce la propria avanguardia in campo elettrico ed automobilistico, attribuendo definitivamente a Torino l'etichetta di grande capitale industriale italiana. Non a caso in quest'occasione venne mostrato solamente il suo volto trionfale, a fianco delle eccellenze ingegneristiche si mise in luce come in meno di vent'anni Torino avesse saputo rispondere alle esigenze della società industriale e come fosse stata in grado, più di tutte le altre città italiane, di promuovere l'igiene

pubblica, la manutenzione urbana, l'investimento in infrastrutture comunali e, a livello sociale, la lotta all'analfabetismo e alla mortalità infantile (Bassignana 1999); vennero sottaciuti i problemi sociali presenti anche perché la trasformazione che la città stava subendo aveva rilevanza ben più ampia.



*Esposizione Internazionale. Il padiglione FIAT, 1911  
Fonte: Bassignana P. L., Rosso M. (1999), Torino all'alba della Fiat*



*Esposizione Internazionale. Galleria delle lavorazioni meccaniche, 1911  
Fonte: Bassignana P. L., Rosso M. (1999), Torino all'alba della Fiat*

Negli anni successivi l'industria automobilistica non fece altro che rafforzarsi, favorì la costruzione e l'espansione delle grandi imprese a discapito del pulviscolo di medi stabilimenti caratteristici del territorio torinese (Musso, 1994); anche se in posizione subordinata riuscirono a sopravvivere alcune piccole aziende che lavoravano i materiali su commissione delle prime (si veda l'immagine a pag.15).

In pochi anni tale settore della produzione influenzò non solo la città nelle sue componenti fisiche, ma anche i fenomeni economici, demografici e le relazioni socio-culturali ad essa legati; poiché la costruzione di grandi stabilimenti portò inevitabilmente a nuove espansioni del tessuto urbano, ospitanti a loro volta ampie fasce di popolazione appena inurbata, in particolare di origine operaia e derivante da realtà molto diverse; ciò non avvenne senza causare problematiche sociali specialmente nei quartieri in cui i censimenti segnalavano le più alte percentuali di variazione della popolazione: Molinette, Regio Parco, Lingotto, Lucento, Madonna di Campagna e Campidoglio. (Musso, 1994)

Questa nuova realtà operaia costituiva all'epoca un fenomeno non ben definito, ma dinamico, in cui si intrecciavano instabilità occupazionale, residenziale e mobilità professionale; in quegli anni l'incremento di popolazione all'esterno della cinta



daziaria<sup>2</sup> toccò quasi il 120% per via dei minori costi d'affitto e del minor costo dei beni di prima necessità.

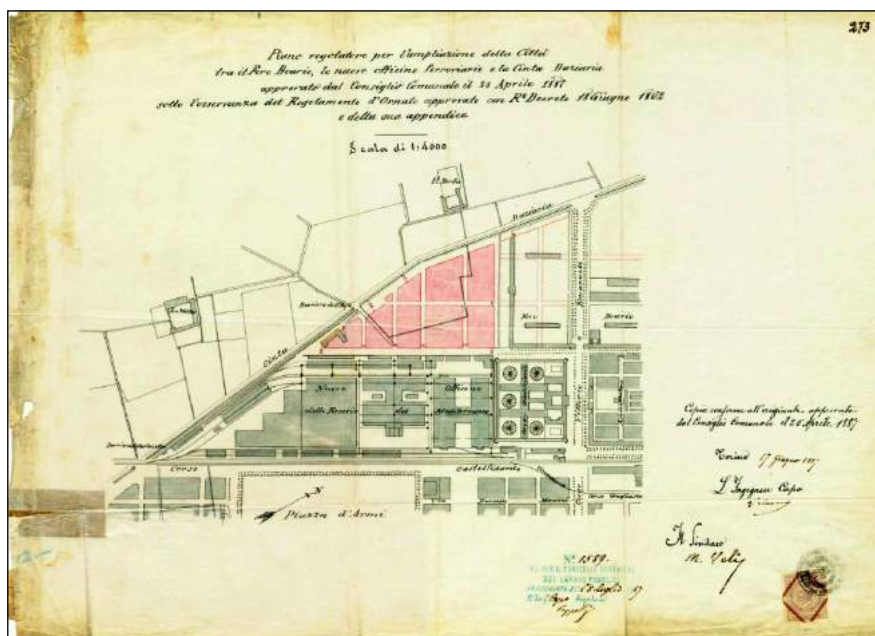


*I principali stabilimenti automobilistici insediati nel comune di Torino (in rosso), 1914  
Fonte: Bassignana P. L., Rosso M. (1999), Torino all'alba della Fiat*

<sup>2</sup> La prima cinta daziaria venne costruita fra il 1853 ed il 1858 come strumento per implementare le risorse fiscali della città, imponendo dazi sulle merci in ingresso destinate al consumo locale. Il percorso corrispondeva agli attuali corsi Bramante, Lepanto, Pascoli, Ferrucci, Tassoni, Svizzera, Mortara, Vigevano, Novara e Tortona, con chiusura a est del fiume Po. Questo perimetro non racchiudeva l'intera area comunale, creando così un doppio regime fiscale che favoriva le zone esterne per quanto riguarda costi di costruzione e prezzi.

La situazione demografica sottolineò l'effettiva transizione verso un nuovo modello urbano e sociale che Torino stava affrontando, superando definitivamente quello preindustriale: in via generale la società si stava stratificando e il contatto tra classi che c'era precedentemente affievolendo, dato che la classe operaia venne per lo più spinta verso le aree periferiche. Tuttavia è necessario sottolineare che al di là del modello sociale e urbano di tipo "orizzontale" che si stava delineando, il centro città continuò a rimanere a composizione mista (Palmucci, 1992).

Il tessuto urbano, quindi, a inizio '900 si sviluppò sia all'interno sia all'esterno delle mura della cinta daziaria del 1853 (**Carta 1**). Nel primo caso occupò le aree agricole, ancora estese, sotto la spinta dell'iniziativa edilizia privata affiancata da piani di ampliamento comunali, i quali imponevano il proseguimento della maglia stradale ortogonale preesistente<sup>3</sup> in virtù del mantenimento del "decoro urbano". Pertanto in pochi anni venne raggiunto il perimetro della cinta daziaria dalle cosiddette "barriere" che si erano sviluppate ad una velocità senza eguali; le prime furono quella di Milano, di Ponte Mosca, di Lanzo, di Vanchiglia e di Po (**Carta 1**). Appena successive quelle di Francia (a Nord e Sud dell'attuale corso Francia) e di Nizza. In direzione Sud-Ovest dove venne consolidato il nucleo delle grandi infrastrutture per iniziativa pubblica grazie alla collocazione delle carceri nuove, del foro boario, del mattatoio, delle caserme e delle *Officine Ferroviarie*.



Progetto urbano per l'ampliamento della città dopo la costruzione delle carceri nuove, del foro boario, del mattatoio, delle caserme e delle Officine Ferroviarie, 1862  
Fonte: Archivio Storico Città di Torino

<sup>3</sup> Nel 1887 vennero progettati importanti prolungamenti stradali, oltre la cinta daziaria, in linea retta di strade presenti e già consolidate all'interno della città; ciò anticipò le direzioni d'espansione di Torino che si manterranno anche nel corso del '900.



Importanti anche le espansioni più a Nord dei borghi già a pieno titolo “industriali” di San Donato e del Martinetto lungo la Dora.

Per lungo tempo l’espansione urbana fu gestita da investimenti privati puramente sulla base del profitto, inoltre, date le agevolazioni rappresentate da costi minori e ampi spazi liberi, questi luoghi attirarono svariate tipologie della stratificazione sociale a partire dagli imprenditori appartenenti sia al campo industriale, sia edilizio, fino a giungere alla classe operaia.

Le prime tra queste borgate che iniziarono la loro espansione furono quelle di Campidoglio e delle Molinette, entrambe adiacenti a due barriere importanti ancora rientranti all’interno della cinta daziaria come quelle di Martinetto e di Nizza (**Carta 1**). Importante sottolineare che anche lo sviluppo di queste ultime fu influenzato dalla presenza di infrastrutture quali canali, industrie già presenti e in attività, oltre che di strade ferrate; in particolare per la borgata di Campidoglio fu determinante la vicinanza all’area industriale *Valdocco - Martinetto - San Donato*.

Furono proprio le nuove industrie insediate che permisero a queste borgate di espandersi e soprattutto di collegarsi col centro città tramite una linea telefonica e le prime nuovissime linee tramviarie mettendo in moto un circolo espansione che ha portato successivamente alla formazione di una grande conurbazione.

Oltre alle borgate contermini la cinta daziaria, anche quelle più in aperta campagna, tra cui Madonna di Campagna e Lucento, iniziarono ad ingrandirsi; al contrario Mirafiori e Bertolla mantennero ancora a lungo la propria vocazione agricola.



*Quartiere Lucento centro, attuale via Foglizzo  
Fonte: Archivio MAU Torino*



*Barriera di Francia - attuale piazza Bernini  
Fonte: Archivio MAU Torino*

In generale il tessuto urbano oltre la cinta appariva particolarmente eterogeneo: prevalentemente agricolo, parzialmente urbanizzato da una schiera di piccole case gravitanti attorno alle nuove industrie che spesso facevano diventare i vecchi borghi grandi insediamenti monofunzionali operaio-industriali. Le infrastrutture erano ancora scarse: poche direttrici principali, su cui poggiavano le reti di servizio pubblico, si

affiancavano alle molte strade sterrate; gli unici servizi pubblici erano essenzialmente i cimiteri e le scuole, le quali tuttavia erano considerate dotazioni d'avanguardia per l'epoca soprattutto se paragonate con quelle del resto della nazione; questo perché Torino investì particolarmente nell'ambito dell'istruzione pubblica come predetto.

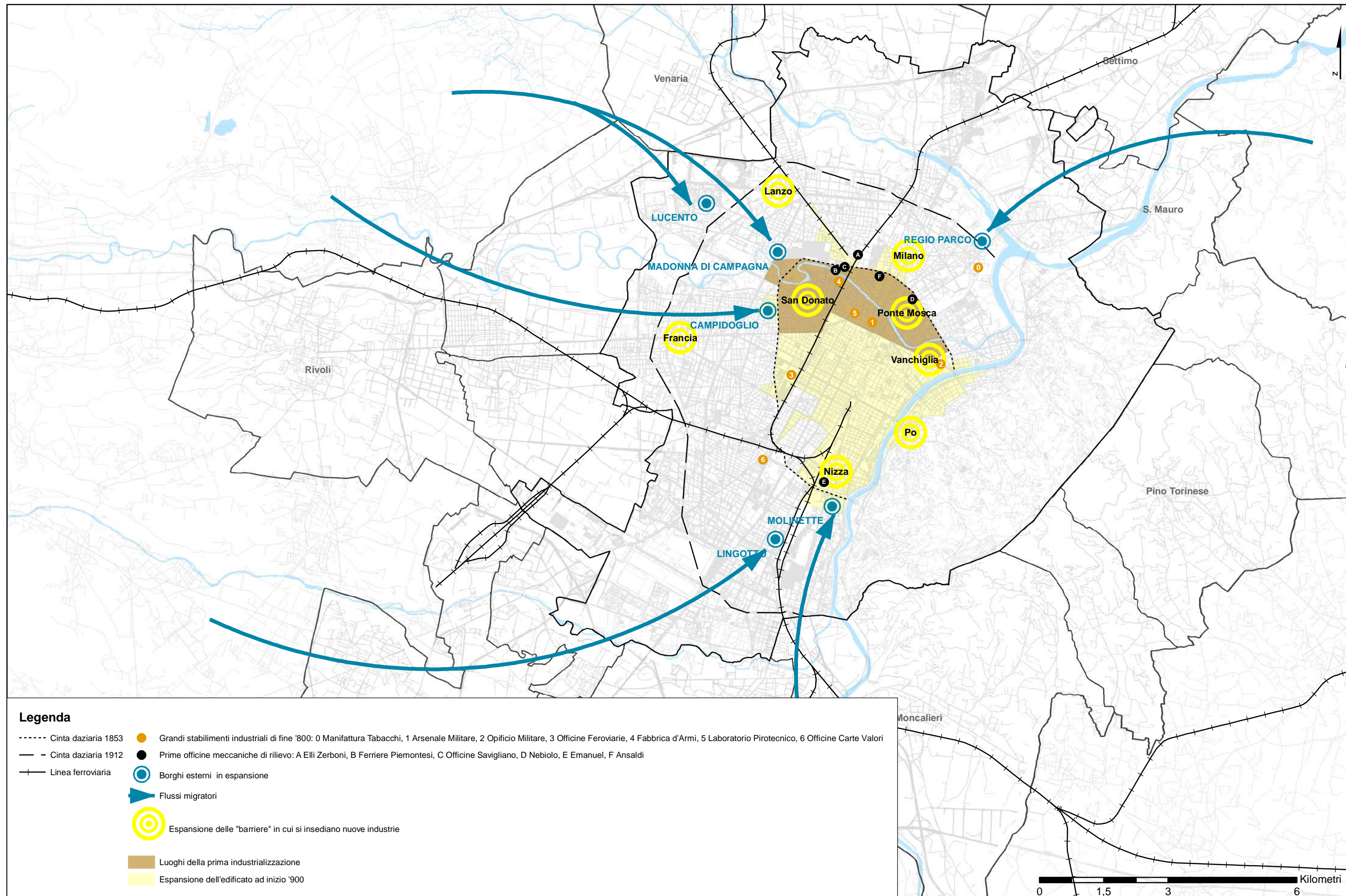
L'inarrestabile crescita e trasformazione dei suddetti sobborghi hanno fatto sì che nel 1912 venne stabilita la nuova cinta daziaria, molto più ampia rispetto alle aspettative: era lunga più di 32 Km e poteva inglobare quasi la totalità del territorio comunale; lo scopo principale di questa espansione era dovuto alla necessità di stabilire una nuova e unica legislazione per l'espansione del tessuto urbano dato che il quel momento veniva gestito diversamente dentro la cinta rispetto a fuori. Questa inclusione non ebbe grande favore né tra gli impresari, né tra i commercianti, ancor meno tra le classi operaie che avevano scelto di abitare al di fuori della cinta, principalmente perché ciò significava un aumento generale dei costi dovuti al pagamento dei dazi d'importazione.

Proprio negli anni successivi al 1912 l'espansione delle borgate, ormai incluse dentro cinta, subirono una battuta d'arresto, diversamente da quanto accadde nelle aree esterne in cui esplose la crescita demografica, raddoppiando in poco meno di un decennio e distribuendosi in modo poco omogeneo. Furono anche gli anni in cui proprio nelle borgate appena incluse si andarono ad insediare le vere e proprie industrie moderne fondate sul modello fordista, principalmente perché disponevano di ampi spazi liberi su cui costruire ed espandere liberamente la produzione.

Nel contempo questi nuovi cambiamenti diedero inizio ad un processo d'espulsione verso le periferie delle classi più povere occupanti il centro della città perché impiegate ancora nelle fabbriche di più antico retaggio, quasi ancora artigianale.



# CARTA 1 - Dinamiche del sistema produttivo di inizio '900



Fonte:  
 Berta G. (a cura di, 2003), *Torino Industria. Persone, lavoro, imprese, Archivio Storico della Città di Torino*  
 ARCC di Torino (1994), *Il sogno della città industriale, Torino, Fabbri Editori*  
 Istoretto (2003), *Torino 1938/1945 - La città delle fabbriche*, [http://www.istoreto.it/to38-45\\_industria/schede\\_idx.htm](http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede_idx.htm)

Centro Einaudi, IED, UCM (2018), *Torino Atlas - mappe del territorio metropolitano*  
 Elaborazione:  
 Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



## 1.2 Dal 1920 al 1950

Gli anni '20 a Torino corrisposero a un periodo di continua espansione industriale con una crescita del numero degli impianti e un aumento degli occupati nelle fabbriche, in parte lavoratori pendolari provenienti dai comuni limitrofi a Torino, che comportò una parallela espansione dell'edificato nelle barriere e nelle aree libere, talvolta ancora coltivate.

L'industria automobilistica pesante andava configurandosi come la protagonista del panorama economico e industriale: la *FIAT* poteva ormai essere considerata un colosso dell'industria meccanica italiana. Nell'arco di un cinquantennio vennero costruiti i principali stabilimenti produttivi *FIAT* che segnarono le conseguenti fasi di espansione della città di Torino rivolte verso zone dell'area metropolitana diverse e di volta in volta più periferiche.

Con la costruzione del primo stabilimento in corso Dante a inizio '900 si assistette all'affermazione delle scelte localizzative di tipo funzionale: essa disponeva, a sud, di vasti terreni non urbanizzati che avevano un costo relativamente basso; a questo si accompagnava la possibilità di godere dei vantaggi derivanti dalla vicinanza al centro (Gabert, 1965). In questi anni le ingenti commesse belliche alimentavano la produzione a tal punto che al termine del conflitto risultò impellente la necessità di costruire un nuovo stabilimento più grande e "al passo con i tempi". Nel 1923 fu così inaugurato il secondo stabilimento avveniristico e multifunzionale del *Lingotto* localizzato nella parte meridionale della città, immediatamente fuori dell'area di sviluppo urbano, lungo la linea ferroviaria, in cui venne spostata tutta la produzione: comprendeva l'officina di smistamento, le "officine nuove" e una pista di prova realizzata sul tetto, lunga circa 1,5 km, concepita per sostenere il collaudo simultaneo di 50 automobili (Miletto, Sasso, 2015).



Stabilimento *FIAT* Lingotto,  
1928  
Fonte: <http://www.bbc.com/autos/story/>



Questa scelta localizzativa ebbe effetti immediati sullo sviluppo residenziale di Torino che, invece di spingersi verso nord e verso ovest, prese una direzione meridionale seguendo quello che, in quel momento, era il motore di sviluppo, ovvero lo stabilimento della *FIAT* (**Carta 2**).

Nel 1935, con lo scoppio della guerra d'Etiopia, diverse industrie torinesi concentrarono la loro produzione sulle commesse statali per produzioni militari. Il settore metalmeccanico, ormai affermato nucleo trainante dell'economia cittadina, annoverava 95.000 addetti, ovvero il 45,3% del totale. La metà circa degli addetti alle produzioni meccaniche lavorava negli stabilimenti *FIAT* (Miletto, Sasso, 2015).

Forte di questa crescita esponenziale, nel 1939 la *FIAT* inaugurò il terzo stabilimento di *Mirafiori*, destinato a sostituire gradualmente quello del Lingotto, ormai obsoleto rispetto alle nuove tecnologie e alle richieste di una produzione in costante aumento. Il nuovo complesso, collocato all'estrema periferia meridionale della città, si sviluppava su una superficie di 100 ettari e divenne il più grande edificio industriale d'Italia (Castronovo, 1971).



*Stabilimento FIAT Mirafiori,  
1940  
Fonte: MuseoTorino*

Oltre al settore metalmeccanico monopolizzato dalla *FIAT*, negli anni '20 e '30, si svilupparono a Torino anche il tessile tradizionale, il settore delle fibre sintetiche, il comparto dell'abbigliamento, l'industria alimentare e quello della gomma; conobbero così una crescita esponenziale anche altre industrie quali la *Italgas* (Società italiana per il Gas), la *Snia Viscosa* e i marchi *Venchi Unica*, *Michelin* e *Superga* (**Carta 2**) dai quali si formarono degli "imperi industriali".

Il sistema produttivo piemontese assunse così una struttura fortemente polarizzata e centralizzata in pochi grandi impianti.



*Snia Viscosa, scorcio da corso Giulio Cesare angolo strada Cascinette, 1950*  
Fonte: MuseoTorino



*Venchi Unica, via Francesco De Sanctis ang. Piazza Massaua, anni '80*  
Fonte: MuseoTorino

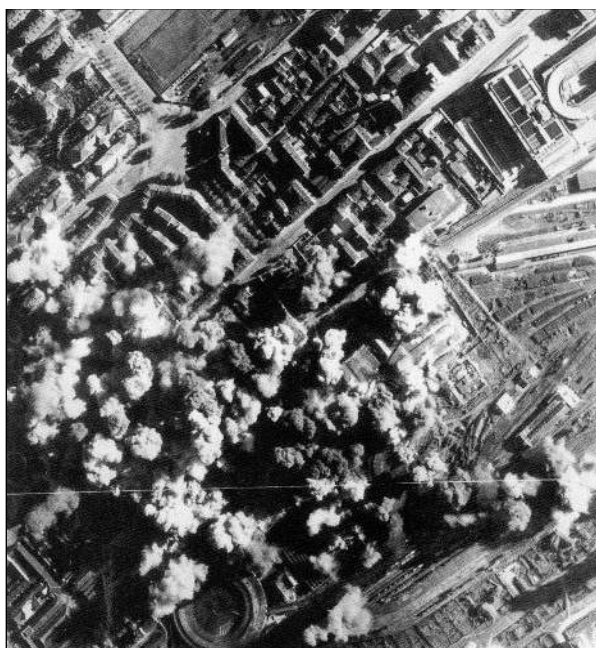
Con l'ingresso dell'Italia nel secondo conflitto mondiale si rafforzò ulteriormente la vocazione industriale della città di Torino la cui industria risultava particolarmente adatta a soddisfare le esigenze della produzione bellica, che si dimostrarono però altalenanti in quanto strettamente connesse all'andamento del conflitto.

Tra il 1940 e il 1945 Torino venne colpita dai bombardamenti degli alleati i quali danneggiarono indifferente case, scuole, chiese, binari dei trasporti tranviari ma soprattutto fabbriche, bersaglio privilegiato e obiettivo principale.



*Via San Massimo, vettura tranviaria colpita dai bombardamenti, 1942*  
Fonte: MuseoTorino

*Bombardamento dello scalo ferroviario dello stabilimento Lingotto, 1945 (A destra)*  
Fonte: Alberto Bracco Fotografie



Le incursioni risparmiarono ben pochi stabilimenti, abbattendosi, in maniera spesso devastante, soprattutto su quelli di dimensioni maggiori. Furono in tutto 1018 le attività industriali danneggiate: 223 totalmente distrutte, 315 riportarono danni parziali e 480 risultarono sinistrate (Miletto, Sasso, 2015).

In questo scenario gran parte delle aziende furono costrette a sospendere le lavorazioni in modo temporaneo, talvolta anche definitivo; ciò determinò un calo progressivo della produzione in tutti i settori manifatturieri. Al contrario, le imprese decentrate, i cui impianti erano ubicati in aree lontane dalle città e di conseguenza meno esposte ai pericoli dei bombardamenti, resistettero alle incursioni e continuarono a operare a ritmo sostenuto (Miletto, Sasso, 2015).

Per la popolazione, i disagi causati dalle bombe furono consistenti: in questo delicato frangente, la fabbrica, attraverso l'attivazione di varie iniziative assistenziali, divenne un prezioso punto di riferimento per i cittadini procurando agli operai e alle loro famiglie generi di prima necessità; le mense e gli spacci aziendali assicuravano infatti a molti torinesi il sostentamento necessario a mantenere le essenziali condizioni di vita.



Scioperi, 1943

Fonte: Archivio Storico Città di Torino

Tuttavia la congiuntura economica caratterizzata da sperequazione tra il costo della vita, in costante aumento, e la consistenza dei salari, rimasti quasi del tutto bloccati, insieme agli elementi di complessità e precarietà che accompagnavano il vivere quotidiano, portarono gli operai torinesi a maturare un sentimento di diffuso malcontento, che successivamente sfociò nei primi,

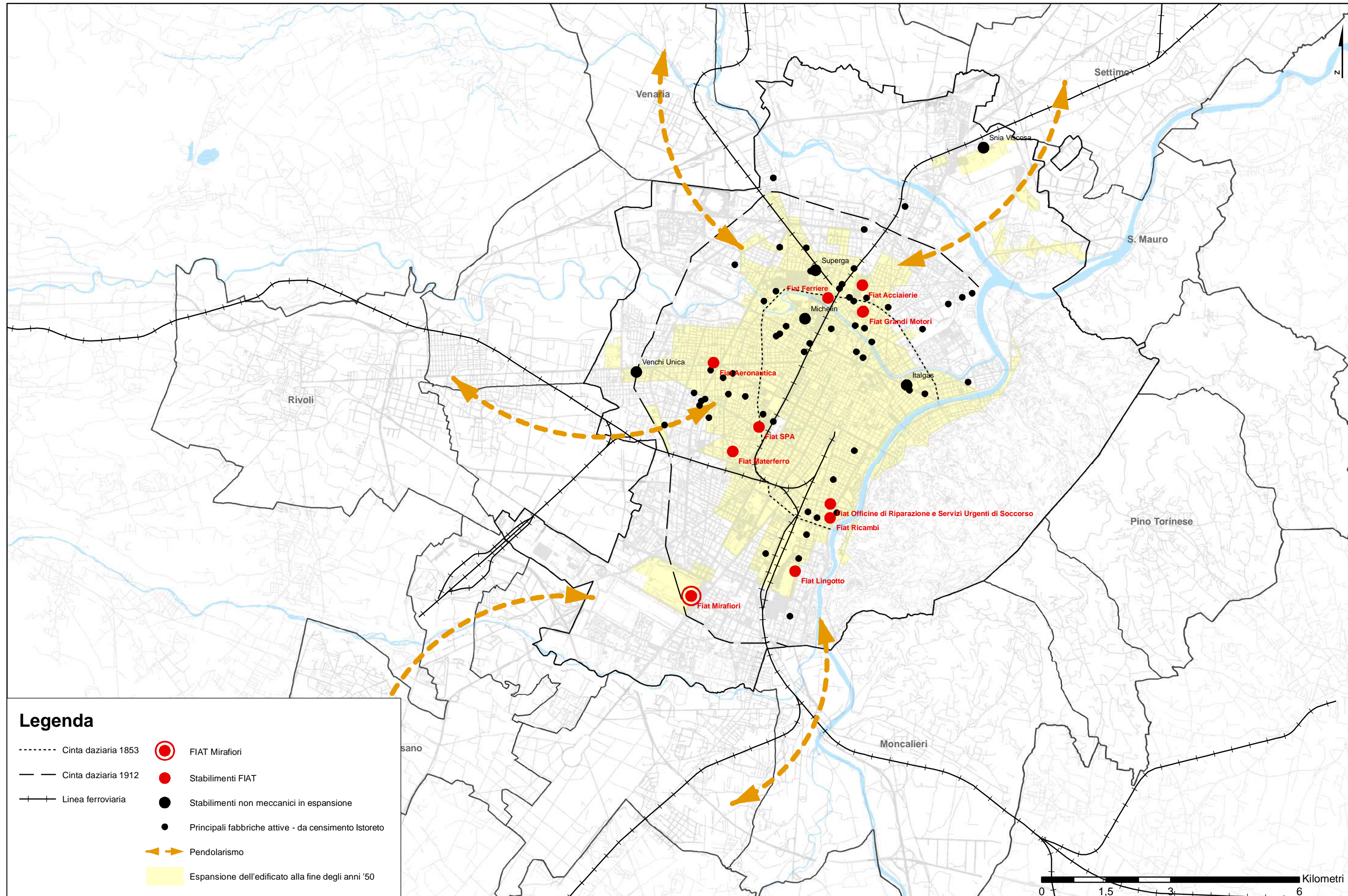
concreti, segni di dissenso. Tra l'agosto del 1942 e il primo bimestre dell'anno successivo, si assistette in città alle prime grandi agitazioni, che coinvolsero le maestranze di svariati stabilimenti, tra i quali *Fiat Mirafiori*, *Ferriere Fiat*, astenutesi dal lavoro per protesta contro le paghe inadeguate al crescente costo della vita (Miletto, Sasso, 2015). Ebbe così inizio un percorso all'interno del quale la fabbrica si pose come fulcro di attività politica e di opposizione al fascismo, diventando l'epicentro della ribellione a un regime che si faceva ogni giorno più oppressivo. All'inizio del 1943, la fermata dei macchinari in un numero sempre maggiore di stabilimenti evidenziò come i tempi fossero ormai maturi per promuovere un'azione

di portata più vasta in grado di interessare gran parte dei lavoratori cittadini: un'agitazione contro la guerra, la fame e il regime, che culminò nei grandi scioperi del marzo 1943, durante i quali le fabbriche torinesi furono bloccate da una protesta che coinvolse circa 100.000 operai. Questi scioperi non rimasero un episodio isolato, ma anzi posero le basi per le altre imponenti manifestazioni operaie degli anni successivi, che ebbero nello sciopero generale del 1° marzo 1944 e in quello del 18 aprile 1945 i momenti più simbolici e rappresentativi. Dopo la Liberazione l'unità delle forze antifasciste tentò di proseguire la sua strada con la nascita dei Consigli di Gestione nelle fabbriche e la partecipazione comune dei rappresentanti delle varie tendenze politiche e di quelli dell'azienda. La partecipazione operaia alla gestione dell'azienda trova la sua motivazione nel contributo che i lavoratori diedero alla lotta di liberazione attraverso opere di sabotaggio e scioperi; nei giorni dell'insurrezione infatti, la classe operaia aveva occupato e salvaguardato le fabbriche da eventuali distruzioni, preservando il patrimonio industriale e garantendo una rapida ripresa del lavoro a liberazione avvenuta (Miletto, Sasso, 2015).

La fine del secondo conflitto mondiale trovò una Torino stremata da numerose perdite nella popolazione che concorsero ad interrompere e invertire bruscamente la tendenza alla crescita demografica; inoltre, ereditò dalla guerra un deserto di macerie. Gli edifici industriali infatti non furono i soli a essere stati colpiti dai bombardamenti; anche i negozi e le piccole imprese artigianali scontarono una devastazione che rese molto gravoso il ritorno alla normalità e ai ritmi produttivi prebellici. Ciò nonostante a Torino la ricostruzione procedette velocemente grazie a una forte volontà di rinascita e al sostegno dei primi finanziamenti internazionali (fra il 1948 e il 1951, l'Italia ricevette 1.204.000 \$ stanziati dal piano Marshall) da investire in edilizia popolare, in opere infrastrutturali (aeroporto di Caselle) e nell'industria, all'interno della quale i comparti legati alla produzione automobilistica erano quelli maggiormente in grado di recuperare i livelli produttivi dell'anteguerra (Miletto, Sasso, 2015). Al contrario, altri settori tradizionali dell'attività produttiva cittadina come quello tessile, unico significativo contrappeso alla meccanica, quello dell'abbigliamento e della trasformazione alimentare, stentavano a riprendersi, principalmente a causa della minore flessibilità degli impianti (utilizzo di macchinari molto diversi per produzioni altrettanto differenti da quella meccanica) che risultava decisiva per una riconversione rapida dalla produzione bellica.



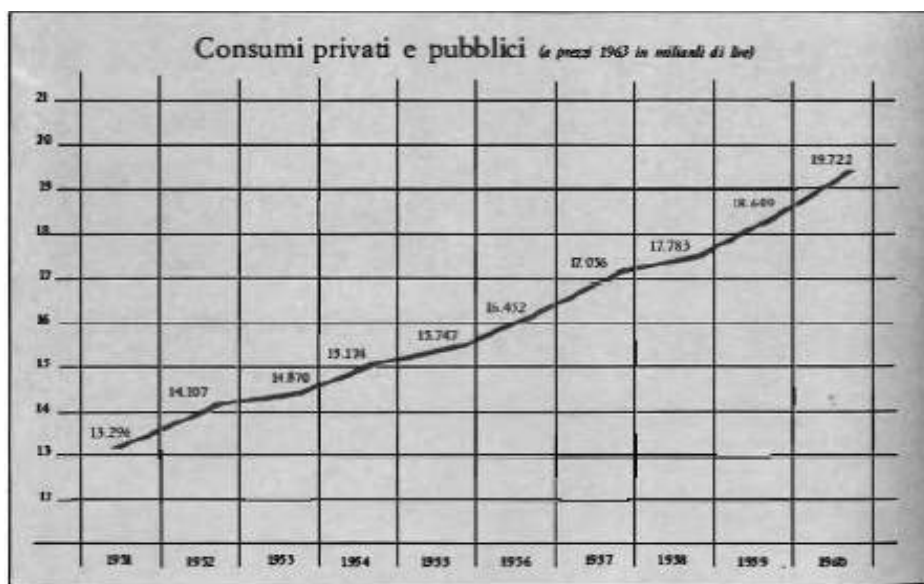
# CARTA 2 - Dinamiche del sistema produttivo tra 1920 e il 1950



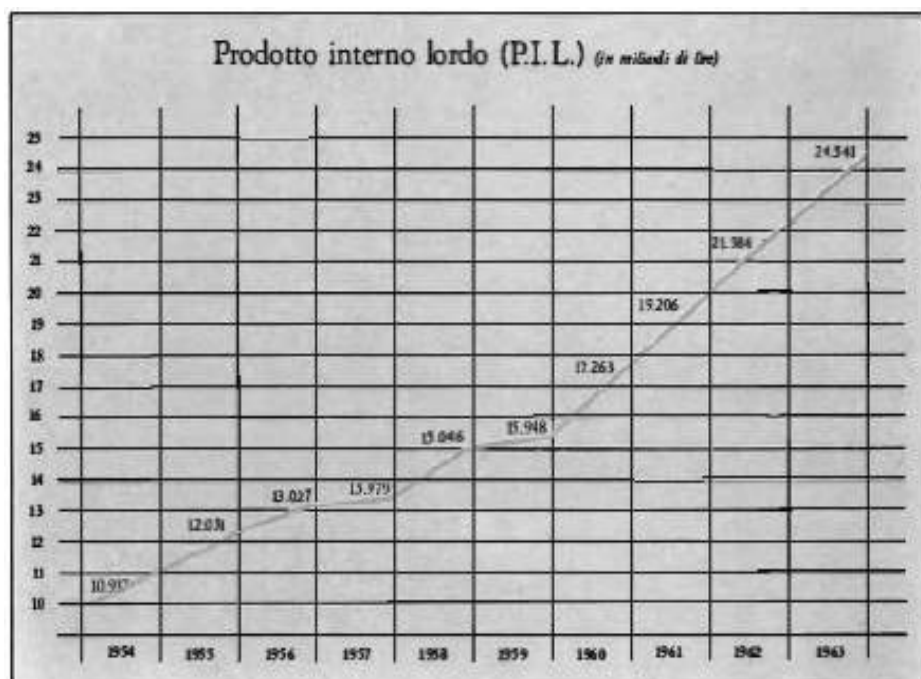


### 1.3 Torino città della FIAT

Il periodo successivo alla seconda guerra mondiale, compreso tra la fine degli anni '40 e l'inizio degli anni '70, costituì una fase di crescita e trasformazione definita "boom economico" o "miracolo economico", in cui si rasentò la piena occupazione con stipendi non solo adeguati alla conduzione di una vita più che dignitosa ma anche in grado di corrispondere ai consumi che la nuova società metteva a disposizione; l'aumento del potere d'acquisto della popolazione determinò infatti un maggiore acquisto di beni durevoli e fu all'interno di questo contesto che ebbe inizio un periodo di motorizzazione di massa tanto che, nel 1965, la *FIAT* festeggiò la produzione annua di un milione di automobili (Miletto, Sasso, 2015).



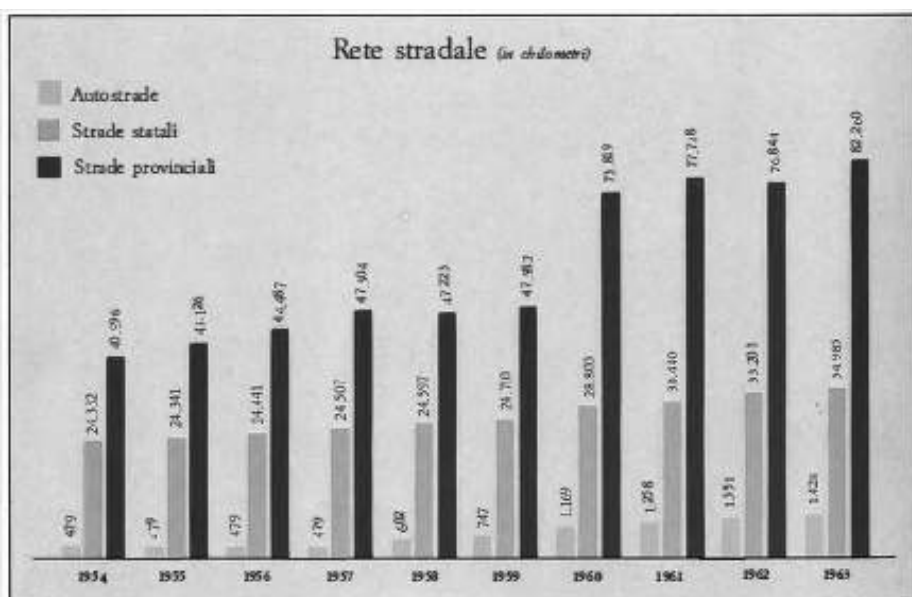
Fonte: Istituto Luigi Sturzo, Roma. 1963



Fonte: Istituto Luigi Sturzo, Roma. 1963



Fonte: Istituto Luigi Sturzo, Roma, 1963



Fonte: Istituto Luigi Sturzo, Roma, 1963

L'effetto diretto dell'epoca della motorizzazione di massa fu lo sviluppo della rete autostradale che permise di spostarsi rapidamente da un luogo all'altro e garantì una fruibilità del mezzo automobilistico impensabile appena un decennio prima.

Grazie alla diffusione del mezzo automobilistico si ingrandì anche la *Lancia*, nel 1950 uscì il primo dei numerosi modelli della "Lancia Aurelia", simbolo di eleganza unita a una moderna tecnologia. In parallelo crebbero anche le aziende di altri comparti produttivi non legati al settore della meccanica come la *Superga*, acquistata dal gruppo Pirelli, la Fabbrica Pneumatici *Michelin*, la *Società Anonima Calzificio Torinese*, la *Venchi Unica*; industrie in grado di emergere grazie alla qualità e all'innovazione nelle modalità di produzione (**Carta 2**).

Ai cospicui investimenti industriali conseguì un necessario cambiamento del modello produttivo che ormai si avvicinava sempre più a quello taylorista-fordista orientato alla produzione di massa di beni standardizzati, sempre più lontani da quei beni industriali simili ai prodotti artigianali che avevano caratterizzato il periodo precedente. Con esso cambiò anche la figura dell'operaio che, a causa della parcellizzazione del lavoro, era costretto a ripetere la stessa operazione minima lungo il nastro trasportatore diventando una parte della catena di montaggio; la manodopera di professionalità venne espropriata entro i confini di una manualità sempre più alienata e ripetitiva. La nuova organizzazione dell'attività produttiva necessitava sempre meno di operai specializzati, l'operaio di massa divenne uno dei maggiori fattori competitivi in quanto permise l'immissione nel ciclo produttivo di manodopera neo assunta, e spesso neo immigrata, con una riduzione fortissima dei tempi e dei costi per la formazione del personale; al fine di compensare la perdita di qualità del lavoro operaio vennero concessi salari migliori ed una riduzione dell'orario di lavoro.



*La catena di montaggio negli stabilimenti FIAT, 1962*  
Fonte: <http://ruoteclassiche.quattroruote.it>

In questi anni la città di Torino, polo industriale trainante, divenne sempre più attrattiva di flussi migratori producendo il fenomeno del “gigantismo metropolitano”; la necessità di dare alloggio a nuovi immigrati, provenienti per lo più dal Sud Italia, causò obbligatoriamente un cambiamento dell'aspetto della città, soprattutto dal punto di vista urbanistico; Torino fu una delle prime città a tradurre in pratica la legge del 1962 finalizzata al reperimento a buon mercato di aree per l'edificazione di quartieri a edilizia popolare: si impegnò a realizzare in dieci anni 120.000 vani, vincolando a tale scopo più di 600 ettari (**Carta 3**) (Miletto, Sasso, 2015). La *FIAT* stessa, grazie ai contributi concessi nell'ambito del piano *INA-Casa*, realizzò diversi agglomerati di abitazioni destinati ai propri dipendenti.

Si espansero così sia la periferia sia la cintura industriale torinese caratterizzate da un edificato ad alta densità e a bassa qualità ambientale: nacquero sobborghi e



quartieri satellite aventi una funzione quasi esclusivamente residenziale che quindi comportò uno svuotamento durante l'orario di lavoro e un ripopolamento nelle ore notturne, fenomeno da cui deriva l'appellativo "quartieri dormitorio".



Case Fiat inquadrate da corso Grosseto, anni '50  
Fonte: Immagini del Cambiamento

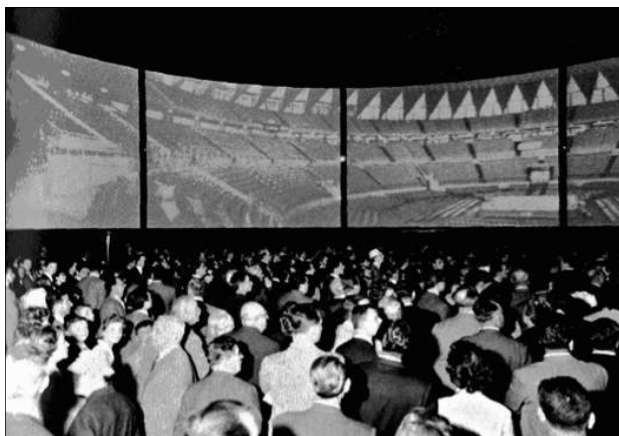


Corso Giambone, case Fiat, banchine sterrate e tram, 1960  
Fonte: Immagini del Cambiamento

Il monopolio della *FIAT* sulla città di Torino si affermò con l'acquisizione della *Lancia*, impresa che in un primo momento sembrava essere in grado di generare concorrenza alla *FIAT* ma che poi, a causa della crescita imponente del fatturato di quest'ultima, fu costretta a cedere l'attività.

Grazie a questa cessione Torino divenne la città della *FIAT*, una "one company town", ovvero una città fabbrica in cui il ruolo dell'azienda predominante risultava decisivo nell'orientare tutti gli aspetti dello sviluppo cittadino, influenzando non solo le sfere economica e politica, nelle quali, in linea di massima, per le decisioni più importanti, il Comune non prendeva iniziativa senza la tacita approvazione del vertice aziendale, ma anche quella culturale, dei mass media e dei servizi urbani. Non solo il tempo libero dei dipendenti era totalmente condizionato dalla *FIAT*, ma gli stessi orari e i tempi della città, dei trasporti e dei servizi venivano scanditi dai turni della fabbrica, la chiusura estiva degli stabilimenti determinava una corrispondente "chiusura" di Torino, le attività culturali torinesi venivano finanziate dall'azienda, che nel periodo estivo organizzava anche numerose Colonie FIAT per i figli dei dipendenti. Esempi evidenti dell'influenza economica e politica di questa imponente azienda e della famiglia Agnelli si ebbero durante le celebrazioni del primo centenario dell'Unità d'Italia per le quali vennero costruiti il *Palazzo del Lavoro*, il *Palazzo a Vela*, la *Monorotaia*, il padiglione per il *Circarama*, il *museo dell'Automobile*; Giovanni Agnelli accolse come padrone di casa molte personalità importanti dell'epoca tra cui Walt Disney, Edward Kennedy, la regina Elisabetta e

molti altri. Questo evento attrasse milioni di visitatori e pose per molti mesi Torino al centro delle attenzioni nazionali.



*Il Circarama di Italia '61, 1961*  
Fonte: <http://www.italia61.it>



*Giovanni Agnelli con la regina Elisabetta, 1961*  
Fonte: <http://www.italia61.it>

La *FIAT*, essendo l'impresa più forte nel panorama torinese, fu in grado di strutturare i comparti ausiliari alla produzione automobilistica (gomma, vernici, materie plastiche, vetreria, metallurgia, cuscinetti a sfera e macchine utensili) instaurando numerose relazioni con altre attività industriali (il cosiddetto indotto *FIAT*) quali la *Ceat*, la *Riv* e altre piccole imprese, attività complementari a cui si rivolgeva, tra l'altro, anche per la produzione di articoli di cancelleria e arredamento d'ufficio e che in cambio ottenevano la protezione dai rischi della libera concorrenza (Miletto, Sasso, 2015).

Vi furono inoltre alcuni settori che, anche se non al livello di quello automobilistico, mantennero un ruolo di rilievo nell'ambito dell'apparato produttivo torinese: il settore tessile grazie alla *Snia Viscosa* e alla specializzazione nel tessile artificiale; quello conciario, settore storico torinese, con le *Concerie Italiane Riunite*, la *Salp* e la *Conceria di Borgaro*, fondamentali nel mercato delle calzature, e infine il settore alimentare che vide l'affermazione di alcune medie imprese come la *Cinzano*, la *Martini e Rossi*, la *Carpano* e la *Cora* nell'ambito dei vini e degli alcolici; la *Venchi Unica*, la *Wamar*, la *Baratti & Milano* e la *Caffarel* nell'industria dolciaria.

A caratterizzare la Torino degli anni '60, oltre l'egemonia della *FIAT*, fu anche la localizzazione delle nuove unità produttive al di fuori dell'area conurbata, fenomeno che definì la rottura del precedente legame tra fabbriche e residenze tipico delle espansioni a "macchia d'olio" delle città: il nuovo stabilimento inaugurato a Rivalta

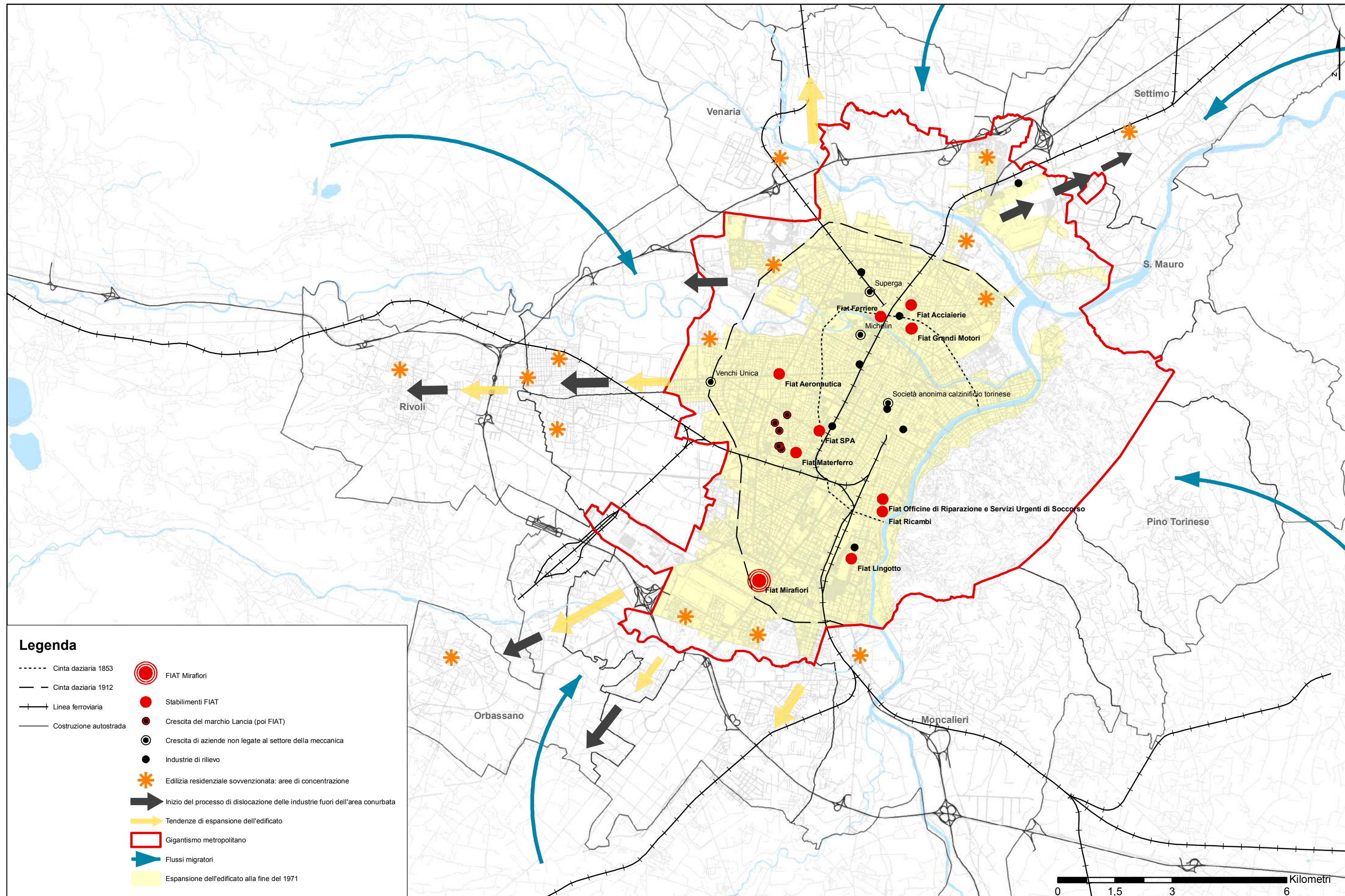
nel 1967 ne fu un esempio lampante e venne inserito all'interno di una strategia di sviluppo volta ad accelerare i processi di mobilità e ricambio della forza lavoro sul territorio.

La fine degli anni '60 fu caratterizzata da un diffuso malcontento del mondo operaio causato dall'alienazione sempre crescente e dai salari che, in Italia, erano ancora tra i più bassi dell'Europa occidentale, nonostante la condizione operaia fosse molto migliorata rispetto a dieci anni prima (Miletto, Sasso, 2015). Questo portò ad una serie di scioperi e lotte sindacali operaie, per ottenere condizioni lavorative migliori, che si unirono ai movimenti studenteschi; il sistema scolastico e universitario italiano, infatti, era molto arretrato e inadatto a una società in rapida evoluzione. Inoltre, chiusosi ormai il "miracolo economico", molti giovani operai del Sud, immigrati nelle grandi città del Nord, vivevano in condizioni di grave disagio. In tale contesto quindi, si innescò un'ondata di contestazione politica e sociale prevalentemente operaia e studentesca in cui le rivolte non furono più provocate dalla povertà ma dall'espandersi di fermenti ideologici.

Questo periodo, comunemente noto come "Autunno caldo", favorì la fuga dei capitali verso l'estero e contribuì alla nascita di un decennio caratterizzato da una forte recessione. Dagli anni Settanta ebbe infatti inizio il processo di "dismissione industriale" (segue Par. 1.4). Quest'ultima tendenza alla delocalizzazione manifestò le conseguenze delle "diseconomie da congestione" dovute alla crescita eccessiva degli impianti: l'area di *Fiat Mirafiori*, negli anni '70, era grande quanto il centro storico di Torino e ciò comportava notevoli costi del sistema dei trasporti, numerosi problemi di accessibilità e, più in generale, organizzativi, oltre a una elevata vulnerabilità del sistema (bastava bloccare un unico punto della catena di montaggio per bloccare l'intera fabbrica). Questa prima fase di dismissione, che sarebbe poi esplosa negli anni '80, esprime l'affermarsi di un nuovo modello di sviluppo, fondato su aziende di piccole dimensioni, a localizzazione diffusa sul territorio, sostenute da una nuova imprenditorialità legata ai luoghi di origine, nonché dal basso costo del lavoro nelle aree periferiche o marginali.



# CARTA 3 - Dinamiche del sistema produttivo tra il 1960 e il 1970 e il gigantismo metropolitano



Fonte:  
 Miletto E. Sasso D. (2015), *Torino '900 - La città delle fabbriche*, Edizioni Capricorno  
 Istoretto (2003), *Torino 1938/1945 - La città delle fabbriche*, [http://www.istoreto.it/to38-45\\_industria/schede\\_idx.htm](http://www.istoreto.it/to38-45_industria/schede_idx.htm)  
 Corsico C. Peano A. (1991), *Torino: metropoli in transizione*, Celid

Berta G. (a cura di, 2003), *Torino Industria. Persone, lavoro, imprese*, Archivio Storico della Città di Torino  
 Centro Einaudi, IED, UCM (2018), *Torino Atlas - mappe del territorio metropolitano*  
 Osservatorio sistema insediativo residenziale Città Metropolitana di Torino, su dati ATC (Agenzia Territoriale per la Casa), 2017

Elaborazione:  
 Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



## 1.4 Gli anni '80: la dismissione

Tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli anni '80 avvenne una sostanziale ristrutturazione dell'industria automobilistica guidata dalla rivoluzione informatica che portò progressivamente a introdurre nelle fabbriche torinesi sistemi automatizzati e tecnologici per la produzione, i quali, poco per volta, richiesero sempre meno la presenza di manodopera.

Conseguenza di questo fenomeno fu la diffusione di tecniche di "produzione snella" (lean production), ovvero un modello di produzione flessibile ed integrato sperimentato per la prima volta in Giappone: si basa su una riorganizzazione della fabbrica che modifica alle fondamenta i presupposti sociali e organizzativi del modello precedente proponendo una diversa combinazione tra lavoro e tecnologia, l'appiattimento dei livelli gerarchici, una maggiore partecipazione dei lavoratori, nonché la loro formazione (Fortunato, 2003). Strettamente legato ad essa ci fu lo sviluppo delle politiche di "Just in time" (Davico, Mela, 2002) le quali sono finalizzate alla riduzione di tutte le forme di spreco della fabbrica a partire dai rapporti di fornitura sia del materiale da lavorare, sia dei prodotti finiti; la logica che si pone alla base prevede che si produca solo quanto realmente è chiesto dal cliente, nei tempi dettati dal cliente. Il risvolto spaziale di questa riorganizzazione della produzione industriale si tradusse principalmente nella riduzione al minimo degli spazi per uso industriale e alla diminuzione dei costi di produzione.

In tal modo si decretò il superamento del modello taylorista e venne inaugurata ufficialmente l'epoca post-fordista delle fabbriche "ad alta automazione". Come predetto, questa comportò una drastica diminuzione degli occupati in fabbrica, ma non una riduzione della produttività; ad esempio la *FIAT* rimase ancora l'impresa portante dell'economia torinese riuscendo a sostenere la crisi del vecchio modello, trasformando in poco tempo il suo apparato produttivo basandolo sui nuovi materiali "high tech": i suoi dipendenti passarono da 139.000 a poco più di 78.000 tra il 1979 ed il 1987 mentre la produttività crebbe di oltre 10 vetture/operaio in meno di un decennio (tra il 1979 e il 1987).

Diversamente dalle imprese metalmeccaniche, gli altri settori si ritrovarono in gravi difficoltà: le fabbriche tessili e quelle chimiche ebbero un forte periodo di crisi, il quale raggiunse anche la produzione alimentare segnando il fallimento della *Venchi Unica* e il lento declino della *Cinzano*.

Al di là della trasformazione del tessuto produttivo dettata serratamente dalle nuove tecnologie, si andò a definire anche un fenomeno spaziale di rilevante importanza poiché segnò le dinamiche urbane degli anni '80: la deconcentrazione urbana. Le fabbriche che nel corso del tempo erano state costruite a ridosso dell'area centrale della città di Torino videro in quegli anni una crescita considerevole del valore dei terreni e dei costi di ristrutturazione; inoltre l'apposizione di numerosi vincoli normativi e la presenza di nuovi ostacoli fisici dovuti allo sviluppo del tessuto urbano centrale, bloccarono l'espansione delle fabbriche che erano sopravvissute alla rivoluzione informatica. Non vanno nemmeno trascurati quei casi in cui l'obsolescenza di alcuni grandi vecchi impianti ottocenteschi, il cui ammodernamento avrebbe richiesto risorse tecniche e finanziarie ingenti affiancate da politiche urbane forti, che nel caso di Torino sono rimaste a lungo deboli e confuse, produsse una grande quantità di capannoni abbandonati e aree degradate attorno a cui la città è cresciuta progressivamente.

Per questi motivi iniziò un periodo di dislocazione degli impianti produttivi nelle nuove "zone strategiche", ovvero le zone rurali e periferiche delle prime due cinture contermini, altamente accessibili grazie alla crescente e diffusa infrastrutturazione del territorio (Gorla, 1988), in particolare con la costruzione della Tangenziale alla fine degli anni '70. Tale rilocalizzazione ha contribuito notevolmente a modificare lo spazio fisico e funzionale del territorio torinese intensificando le relazioni tra il comune capoluogo e i comuni contermini.

Il segno dominante del fenomeno della deconcentrazione si fece più intenso quando la perdita di posti di lavoro si riflettè chiaramente sulle dinamiche demografiche che mostrarono un netto spostamento della popolazione fuori dalla città di Torino, ma non solo, anche dai comuni della prima cintura poiché ormai la motorizzazione di massa permetteva alle persone di scegliere dove vivere senza essere particolarmente vincolate dal luogo di lavoro.

Nel complesso gli anni '80, per via di questa perdita generale di popolazione che coinvolse l'intera area metropolitana, si caratterizzarono anche per un altro fenomeno parallelo: la "disurbanizzazione" o, se letta su una scala maggiore, la "controurbanizzazione" la quale si manifestò come crescita della popolazione secondo un rapporto di proporzionalità inversa tra i centri minori e i grandi comuni dell'area metropolitana (Davico, Mela, 2002).

Tuttavia tale fenomeno fisico fu conseguenza, diretta o meno, di alcune assai più rilevanti e permanenti trasformazioni socioculturali che ebbero inizio quando si

dissolse il legame tra produzione industriale e struttura urbana, quando il settore terziario si ampliò in modo preponderante nel nucleo centrale della città, tra aziende private e uffici della pubblica amministrazione; ma anche quando ai problemi di congestione residenziale e di sovraffollamento si sostituirono i problemi di rarefazione, specialmente nelle zone di alto degrado che si prestavano molto bene ad azioni immobiliari di recupero spesso culminanti con fenomeni di cosiddetta “gentrification”.

Altro fenomeno che contribuì alla “disurbanizzazione” fu l’apparizione dei primi cosiddetti “vuoti urbani” in città, ovvero grandi spazi impermeabilizzati, invasivi e abbandonati derivanti dallo spostamento delle produzioni industriali in aree ritenute più proficue (obsolescenza localizzativa), oppure dalle mutate esigenze di spazio legate al cambiamento della produzione e delle tecnologie (obsolescenza degli immobili). Inoltre anche l’incompatibilità ambientale di alcune tipologie di industrie ha influito sul loro spostamento in zone esterne meno sensibili, in modo particolare negli anni ‘70 quando si iniziarono ad affrontare le tematiche riguardanti lo sviluppo sostenibile e la qualità ambientale (Davico, Mela, 2002).

Questi luoghi, benché fatiscenti, sono spazi che hanno caratterizzato Torino e l’area metropolitana nell’ultimo ventennio del ‘900 e sui quali ancora oggi si discute. Non a caso il PRG del 1995 focalizzò l’attenzione proprio su di esse, quando alla fine degli anni ‘80 si resero disponibili in totale quasi 2 milioni e mezzo di metri quadrati di superficie industriale dismessa.

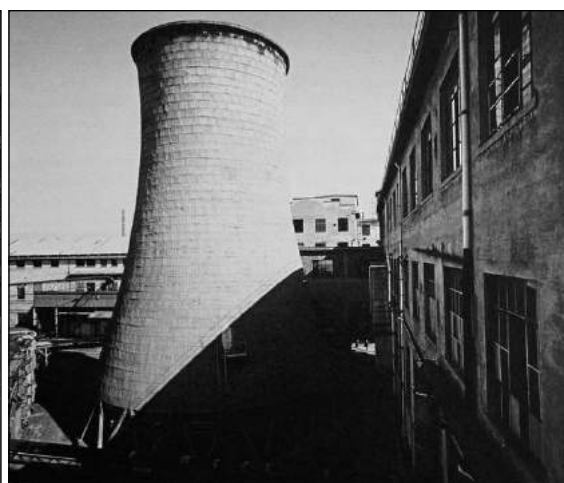
Tale fenomeno venne definito genericamente di “dismissione industriale”, sebbene si articoli in modo complesso al suo interno (segue Capitolo 3); è possibile suddividerlo temporalmente in due periodi.

Il primo grande blocco di rilocalizzazioni si ebbe tra il 1966 e il 1977 e coinvolse principalmente le imprese medio-piccole (circa 293) ad eccezione di alcuni stabilimenti storici tra cui la *FIAT* di Borgo San Paolo, la *CIR*, la *Ceat*, la *Nebiolo* e l’*Utita*; che alla fine degli anni ‘70 resero territorialmente evidente questo fenomeno e le sue logiche di redistribuzione (**Carta 4**). Infatti non avvenne per corone, partendo da quelle più vicine al centro storico per poi allontanarsi, ma per settori, coinvolgendo maggiormente quelli dei quartieri a ovest e le zone della prima industrializzazione. Il settore settentrionale, invece, subì tendenzialmente un processo di sostituzione dei grandi stabilimenti storici con altri di minori dimensioni (Dansero, 1993).

In questo primo periodo, i progetti di sostituzione e riuso sono stati per la maggior parte conclusi; ciò mette in luce come la pubblica amministrazione riuscì a tenere

sotto controllo il fenomeno, cosa che non riuscì a fare negli anni '80 quando ebbe inizio la seconda stagione di dismissione, ancora oggi definita dei “grandi vuoti industriali”. Coinvolse principalmente i tre grandi stabilimenti del *Lingotto*, la *Teskid* e la *Michelin* a cui seguì la chiusura della *Framtek*, della *Materferro*, delle restanti aree *Teksid*, degli stabilimenti siderurgici della zona *Vitali* e dalla zona *Valdocco* (**Carta 4**). Questo repentino processo di trasformazione coinvolse circa il 65% delle industrie torinesi in poco meno di 10 anni, e si prolungò negli anni successivi coinvolgendo anche aree non prettamente industriali (dismissione di seconda generazione).

Un'approfondimento relativo al tema della dismissione urbana e al censimento delle aree industriali dismesse segue nel Capitolo 3.



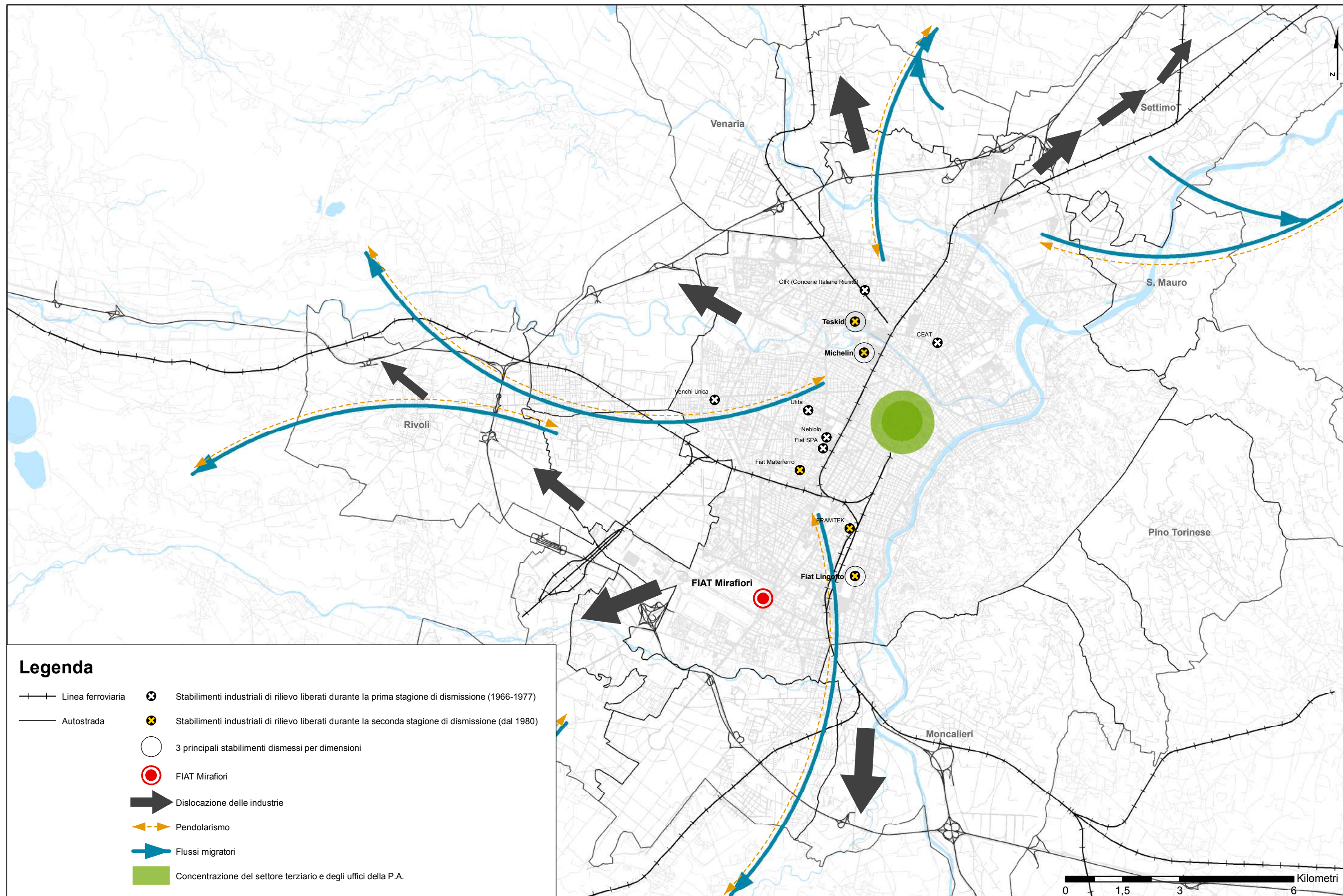
*In alto a sinistra*  
*Chiusura dello stabilimento Lingotto, 1982*  
*Fonte: Urban center Metropolitano*

*In alto a destra*  
*Ex stabilimento Michelin, 1990*  
*Fonte: Archivio Storico Città di Torino*

*Ex stabilimento Teksid, 1990*  
*Fonte: MuseoTorino*



# CARTA 4 - Dinamiche del sistema produttivo tra il 1970 e il 1989: la dismissione industriale



Fonte:  
 Davico L., Mela A. (2002), *Le società urbane*, Carocci  
 Istoretto (2003), *Torino 1938/1945 - La città delle fabbriche*, [http://www.istoretto.it/to38-45\\_industria/schede\\_idx.htm](http://www.istoretto.it/to38-45_industria/schede_idx.htm)  
 Corsico C. Peano A. (1991), *Torino: metropoli in transizione*, Celid

Dansero E. (a cura di 1993), *Dentro ai vuoti*, edizioni libreria cortina Torino  
 Centro Einaudi, IED, UCM (2018), *Torino Atlas - mappe del territorio metropolitano*  
 Elaborazione:  
 Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



## CAPITOLO 2

### 2.1 Torino a fine '900 e le analisi preliminari del nuovo PRG

Il rapido ed esteso processo di dismissione industriale a Torino può essere certamente attribuito alla crisi che ha agito nel ventennio '70-'80, colpendo in particolare il settore della siderurgia, predominante a Torino (dove costituiva il 40% delle superfici industriali), e all'impatto dell'automazione e innovazione organizzativa (just-in-time, lean-production) che hanno ridotto l'esigenza di grandi superfici per la produzione e la commercializzazione dei prodotti ed hanno modificato la domanda di suolo urbano anche per i settori non colpiti da crisi. Inoltre non va trascurata l'obsolescenza di alcuni grandi vecchi impianti ottocenteschi il cui ammodernamento avrebbe richiesto risorse tecniche e finanziarie ingenti e soprattutto lungimiranti politiche pubbliche, che nel caso del Comune di Torino sono rimaste invece per lungo tempo deboli e confuse, determinando una inerzia quasi totale nei processi di riqualificazione, in attesa di decisioni urbanistiche (Dansero, Spaziante, 2016).

Questi fattori hanno quindi prodotto una enorme eredità di capannoni abbandonati e aree degradate, attorno a cui la città si è man mano sviluppata fino a farle trovare in una posizione centrale o semicentrale.



*Esterno delle officine FIAT Lingotto, 1982  
Fonte: Archivio privato Bruna Biamino*

Nonostante la situazione di Torino non fosse dissimile da quella di altre città europee colpite dalla crisi (Glasgow, Lille, Lyon, Barcellona, Bilbao, Manchester, Dusseldorf), la tematica relativa al riuso dei "vuoti" industriali e le riflessioni sulla crisi industriale e sui suoi effetti territoriali si sono manifestate con un certo ritardo rispetto al resto d'Europa e le si può far risalire all'improvvisa chiusura dello stabilimento *FIAT* del Lingotto nel 1982 (Dansero, Spaziante, 2016).

In Italia la discussione sull'argomento ha assunto caratteri peculiari derivati dalla tradizione culturale notevolmente diversa, su questo terreno, dagli altri Paesi che si sono confrontati con la stessa questione; nello specifico si possono individuare due componenti significative della via italiana al dibattito sul riuso dei vuoti industriali che sono la grande tradizione maturata nella valorizzazione e nel recupero dei centri storici<sup>1</sup> e, per contro, il difficile equilibrio tra conservazione e innovazione, convivenza tra memorie del passato e opere dell'architettura contemporanea (Dansero, Spaziante, 2016).

Queste due componenti hanno dato vita ad altrettanti schieramenti la cui contrapposizione in alcuni casi ha salvato importanti esempi dell'ingegneria industriale e delle tecnologie costruttive dalla demolizione sommaria, in altri ha bloccato, per il rifiuto dei valori dell'architettura moderna, progetti di alta qualità, capaci di rinnovare i luoghi della città-fabbrica.

Tuttavia, un problema che prescinde da questo dibattito ma che ne comprende entrambe le parti, riguarda la scarsa riflessione sulla quantità e qualità di questo processo che stava immettendo improvvisamente sul mercato delle risorse urbane un enorme patrimonio di aree ed edifici vuoti e disponibili per altri usi: non sono mai stati impostati un censimento e un monitoraggio del processo di dismissione e futura valorizzazione di queste risorse, strumenti atti a governare in modo consapevole e trasparente l'evoluzione del loro utilizzo.

È in questo contesto che, alla fine degli anni '80, si collocano gli studi per l'avvio dell'elaborazione del nuovo Piano Regolatore Generale: le analisi preliminari per il nuovo PRG, pianificando e progettando la rigenerazione della città, affrontano inevitabilmente il dibattito in atto, interrogandosi sui percorsi da seguire per intervenire sui siti e sui manufatti industriali del XX secolo ormai in larga misura abbandonati.

La sfida era la ricerca del compromesso fra rilancio del sistema urbano e salvaguardia della sua identità. E in questa sfida un peso determinante assumeva l'“eredità” del suo passato, fortemente segnata in termini politici, culturali, sociali, testimoniali dai resti di quello sviluppo industriale che l'aveva trasformata, modernizzata, trainata, innovata nel corso del XIX -XX secolo, nel bene e nel male, e che ora si presentava nella forma di “rovine e macerie”, svuotate di funzioni,

---

<sup>1</sup> La rilevanza della componente storica nella nostra cultura ha da sempre sviluppato una particolare sensibilità alla conservazione della memoria del passato e della identità dei luoghi, e l'ha correttamente affidata non solo a singoli monumenti prestigiosi ma anche a parti significative della struttura urbana (Dansero, Spaziante, 2016).

degradate, relegate al ruolo di una angosciata memoria fisica e sociale (Dansero, Spaziante, 2016).

Nelle analisi preliminari si dichiara apertamente l'impossibilità "di impegnarsi in una improbabile scommessa su uno sbocco finale in un unico modello omogeneo" (*Relazione illustrativa analisi preliminari PRG*, 1993) in quanto il contesto in cui il PRG andrà ad agire è un composto di vari fattori e modelli produttivi (decentramento produttivo, tendenza alla terziarizzazione dell'industria e all'industrializzazione del terziario, allargamento internazionale degli orizzonti della competizione, nuovi impatti della coniugazione tra meccanica e informatica) tra loro interagenti e condizionati dalla storia di una vecchia cultura. Il PRG si propone di essere un contenitore di infrastrutture normative e guidelines atte a favorire nuove esternalità richieste per far coesistere questi diversi modelli produttivi, in modo da non accentuarne gli aspetti di disarmonia e, allo stesso tempo, di ridurre gli aspetti socialmente negativi (*Relazione illustrativa analisi preliminari PRG*, 1993). È importante sottolineare la necessità di pensare ad un PRG che tenda a contemperare le esigenze di una programmazione di lungo termine della città con le esigenze, di medio periodo, di accresciuta flessibilità per consentire sufficienti gradi di libertà alla espansione di molteplici e diverse potenzialità.

Vengono di seguito elencati gli obiettivi delle linee programmatiche le quali hanno individuato i principali problemi strutturali che Torino avrebbe dovuto affrontare negli anni '90 e in particolare i problemi della riconversione industriale e produttiva (*Relazione illustrativa analisi preliminari PRG*, 1993):

- I. Promuovere la qualità ambientale del sistema metropolitano e delle sue componenti mediante la valorizzazione della collina e della sua tutela da ulteriori compromissioni, limitando gli interventi allo stretto completamento; favorire il recupero sociale, formale e funzionale del centro storico; progettare il miglioramento delle aree destinate a servizi, puntando alla loro riqualificazione e integrazione;
- II. Rispondere alle carenze effettive di abitazioni e alla domanda addizionale, che risulta dalla moltiplicazione dei nuclei familiari anche in una fase di popolazione totale decrescente, e dalle trasformazioni delle destinazioni d'uso inevitabilmente connesse con la crescente richiesta di spazi per le attività terziarie mediante una offerta aggiuntiva di residenza capace di rispondere, per localizzazione e tipologie, alle seguenti esigenze: decongestionare il centro storico, soddisfare la domanda di edilizia sociale



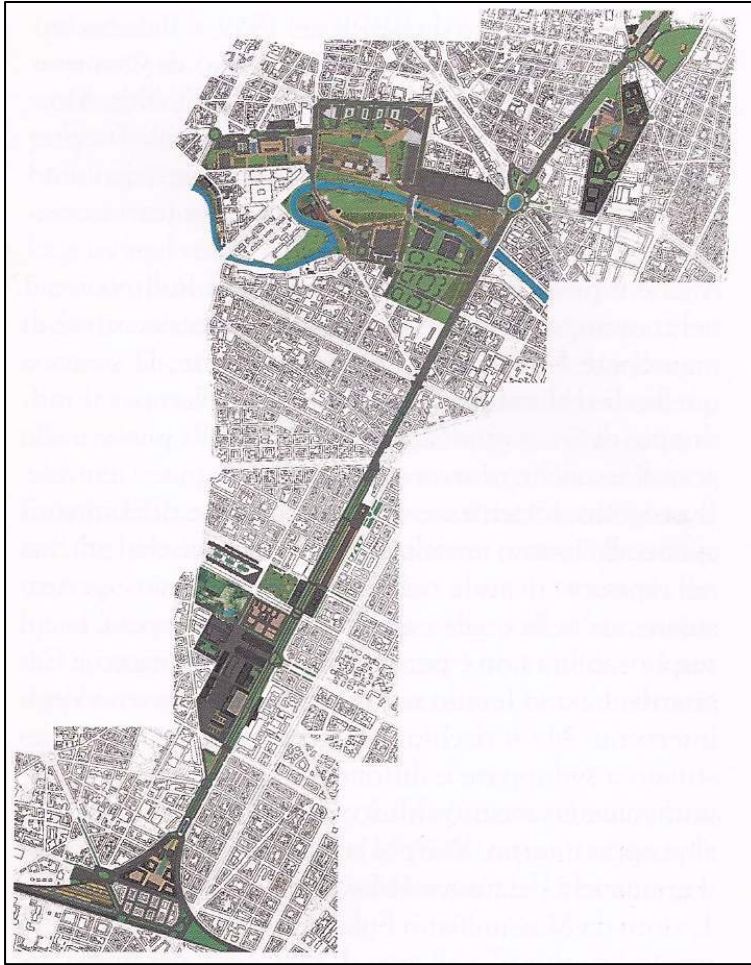
- (pubblica e privata convenzionata), elevare l'offerta di abitazioni di edilizia privata;
- III. Assicurare un'offerta, certa nelle previsioni urbanistiche e organica nelle localizzazioni, per gli insediamenti di attività terziarie emergenti e dei centri a sostegno delle attività produttive;
  - IV. Regolare la permanenza nella città delle attività produttive compatibili, per tipo di lavorazione e organizzazione degli impianti;
  - V. Assicurare aree per l'insediamento di nuove attività produttive ad alto contenuto tecnologico, che è opportuno si concentrino in zone ben servite e ad alta intensità di servizi, sulla base di collaudate esperienze di altre realtà metropolitane;
  - VI. Favorire la riorganizzazione del sistema degli insediamenti delle attività minori (artigianali, commerciali), che rendono congestionate vaste aree residenziali centrali e semicentrali, mediante la individuazione di zone dove ricentrare e agevolare la rilocalizzazione delle iniziative, la loro eventuale riconversione e la riqualificazione delle strutture esistenti;
  - VII. Promuovere con la massima celerità alcune trasformazioni edilizie o di parti urbane che la Deliberazione stessa individua in quanto particolarmente significative del contenuto del Piano e attuabili anche singolarmente;

La necessità di riqualificare l'intera conurbazione non ammette ulteriori cospicue addizioni urbane intorno alle aree edificate. In particolare per Torino non sono proponibili nuove urbanizzazioni delle aree libere. I nuovi incrementi devono essere usati strategicamente per riqualificare ciò che esiste sia a livello locale che a livello territoriale.

Il nuovo PRG è di fatto un nuovo disegno per il futuro di una città basato in larga misura sul riuso ad altre destinazioni (terziario, residenza, servizi) del patrimonio industriale, nella periferia ma anche in parti centralissime della città al fine di evitare ulteriori espansioni su aree non urbanizzate; questo riuso si è basato sulla divisione e classificazione dei vuoti urbani, gli ambiti di trasformazione, in ATS (aree da trasformare per servizi) e ZUT (zone urbane di trasformazione) che rispettivamente sono aree da trasformare per la realizzazione dei servizi all'interno del tessuto urbano e parti di territorio per le quali, indipendentemente dallo stato di fatto, sono previsti interventi di radicale ristrutturazione urbanistica e di nuovo impianto.

Con una felice intuizione (Dansero, Spaziante, 2016) si è dato alla sequenza ininterrotta di aree dismesse distribuite lungo l'asse portante e innovativo della trasformazione industriale otto-novecentesca (la ferrovia, che attraversava e separava in due parti il territorio comunale) il ruolo di supporto della trasformazione urbana, di una "spina" della nuova Torino.

## 2.2 Le realizzazioni del PRG 1995



*Complesso della Spina Centrale visto da sud, 2008  
Fonte: Torino - Tredici anni di attuazione del PRG*

Per dare un nuovo ordine all'assetto urbano di Torino, il nuovo PRG ha proposto la più grande trasformazione urbanistica che ha coinvolto Torino, ovvero il progetto della cosiddetta Spina Centrale, pensata per l'appunto come una sorta di spina dorsale cittadina, potenzialmente in grado di sostenere l'intero assetto urbanistico. Essa corrisponde al tratto ferroviario lungo 13 km che parte da corso Rosselli a sud fino a corso Grosseto a nord della città e che coinvolge le stazioni ferroviarie Porta Susa, Dora e Rebaudengo.

Il progetto ha previsto in primo luogo l'interramento del passante ferroviario che, una volta sottoterra, ha potenziato il sistema di interscambi grazie all'aumento di binari e tram e aumentato la disponibilità di mezzi pubblici in superficie. Spina Centrale è stata proprio l'occasione per progettare da zero la viabilità con la separazione dei flussi di transito: il grande asse di scorrimento al centro, i controviali a velocità moderata, la pista ciclabile, l'area di sosta, i marciapiedi e il verde. Inoltre le industrie dismesse intorno alla ferrovia (corrispondenti ad un'area totale di circa 10,5 km<sup>2</sup>) sono state demolite o riutilizzate per creare nuovi luoghi di incontro, abitazioni, centri per il commercio e ricreativi. In questo modo si voleva attuare una ricucitura urbana tra le due parti di città separate dai binari e connettere, tramite il viale della Spina che si sarebbe costituita come nuova direttrice nord-sud in posizione baricentrica per l'intera Torino, vaste aree a lungo dismesse e fisicamente separate tra loro. Questo obiettivo tuttavia non è stato totalmente raggiunto: dalle 10 cuciture esistenti e rimaste si è



passati a 12, con un implemento davvero insignificante; le due nuove cuciture, tra l'altro, non sono carrabili ma solo pedonali e ciclabili. Inoltre ne sono state eliminate alcune rendendo, soprattutto il tratto tra corso Peschiera e corso Regina Margherita, poco permeabile.



*Le cuciture della Spina Centrale, 2016*

*Fonte: Luca Davico*

*Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia*

Data la vasta portata dei lavori, che interessano molteplici quartieri e circoscrizioni di Torino, il progetto è stato scandito in quattro ambiti di trasformazione urbana, noti rispettivamente con i nomi di Spina 1 (da corso Rosselli a corso Peschiera), Spina 2 (da corso Peschiera a Piazza Statuto), Spina 3 (da Piazza Statuto al fiume Dora Riparia) e Spina 4 (dal fiume Dora Riparia a corso Grosseto), che definiscono nello



specifico le zone di intervento lungo il percorso della Spina Centrale. All'interno di questi interventi più specifici sono infatti inseriti alcuni dei più importanti progetti di trasformazione urbana: la nuova stazione ferroviaria di Porta Susa, che sarà la futura principale stazione cittadina, la riqualificazione delle OGR e delle Carceri Nuove, il recupero di aree industriali dismesse, tra cui la nuova Cittadella del Politecnico (legata alle OGR), la realizzazione del nuovo centro direzionale Intesa San Paolo progettato da Renzo Piano, e la realizzazione del grande Parco della Dora lungo la Dora Riparia, a Nord di Torino.

## Spina 1

È il primo tratto della Spina Centrale, realizzato tra il 1995 e il 2000, che si apre con il parco della Clessidra, così chiamato data la pianta a forma di clessidra, e che continua, da corso Rosselli a corso Peschiera, con un grande viale sull'asse ferroviario interrato. Questo progetto contiene principalmente residenze.

Nelle vicinanze del *Igloo*, la scultura dell'artista Mario Merz, una delle tre opere artistiche realizzate, su undici previste, che accompagnano tutta la Spina Centrale. Nel triangolo compreso tra corso Lione, corso Mediterraneo e via Martini Mauri, doveva sorgere il nuovo grattacielo della Regione Piemonte. Tuttavia il cambio ai vertici della Regione ha determinato, attraverso la decisione della Giunta, un cambio di destinazione dell'opera che verrà costruita nel quartiere di Nizza Millefonti, nei pressi dell'ex fabbrica del Lingotto, sull'area già *FIAT Avio*.



Viale con barriera ferroviaria a sinistra, anni 50  
Fonte: Edizioni del Capricorno



Viale ciclopedonale con corsie auto a sinistra, a destra campanile S. Teresa, 2015  
Fonte: Luca Davico

## Spina 2

Il *boulevard* centrale del progetto della Spina nel tratto di corso Castelfidardo è attraversato in due punti da un edificio a ponte appartenente alle strutture dell'ampliamento del Politecnico di Torino e che ospita inoltre la sede centrale della *General Motors Powertrain Torino (GM)*. Nella stessa area, ad ovest di corso Castelfidardo, sono stati recuperati diversi edifici delle dismesse *Officine Grandi Riparazioni* che ora ospitano aule, laboratori e una mensa per gli studenti del Politecnico. Inoltre da poco, i tre edifici più monumentali del complesso delle OGR, il cui recupero è iniziato con le manifestazioni di *Italia 2011* (il centocinquantesimo anniversario dell'Unità d'Italia), sono stati definitivamente riqualificati divenendo spazi per concerti, mostre, performance, danza e spettacoli, a testimonianza della vocazione culturale dell'area e della capacità di dare nuova vita a storici fabbricati dismessi e, dunque, valore aggiunto agli eventi culturali che ospitano.



*Officine Grandi Riparazioni, Torino, 1992*  
Fonte: MuseoTorino



*Strutture dell'ampliamento del Politecnico di Torino. 2010*  
Fonte: MuseoTorino

A nord delle OGR sono presenti le Carceri Le Nuove costruite dal 1857 al 1869 e rimaste attive fino alla fine degli anni 80 del '900; anche questo complesso fa parte delle trasformazioni di Spina 2, infatti, dopo il restauro negli ultimi anni, è ora un museo.

Risulta interessante osservare come, sia le OGR sia le Carceri le Nuove, siano state salvaguardate in deroga al PRG che, al contrario, prevedeva il loro abbattimento per creare un'enorme area a parco («elemento morfologico e di qualità urbana» con la Cittadella Politecnica come una sorta «isola»).

A ovest delle OGR, lungo via Borsellino, sono stati costruiti nuovi edifici residenziali, tra cui uno dei villaggi che ha ospitato i giornalisti durante il periodo delle Olimpiadi del 2006, poi riutilizzato dal Politecnico come residenze universitarie. A fianco di questi edifici, attualmente è presente un grande fabbricato in stato di abbandono

che, in principio, era destinato ad essere un centro culturale polivalente contenente una nuova biblioteca civica, due sale teatrali, un parco e una torre di belvedere, a fine 2014 invece, questo progetto viene abbandonato per passare all'idea di costruire un ipermercato Esselunga, oltre che un centro congressi.



Stazione di Porta Susa, sullo sfondo il grattacielo San Paolo. 2016  
Fonte: TORINOTODAY

Le ultime e forse più importanti trasformazioni che riguardano l'area di Spina 2 sono la costruzione del Grattacielo San Paolo (che insieme al gemello mai realizzato doveva diventare simbolo territoriale per segnare il tracciato del nuovo asse centrale), realizzato da Renzo Piano, la riqualificazione del parco ad esso annesso (giardino Nicola

Grosa) e la stazione ferroviaria di Porta Susa la cui trasformazione è il cuore di tutto il progetto speciale Spina Centrale. Il vecchio ingresso alla stazione era in piazza XVIII Dicembre, ora tutte le funzioni che esso conteneva sono state spostate nella nuova sede a fianco. Essa si presenta come un tunnel vetrato lungo 385 metri, che parte da corso Vittorio Emanuele II a sud, fino a piazza XVIII Dicembre a nord, posto esattamente al centro del grande *boulevard*.

### Spina 3



Vista complessiva dell'area di Spina 3. 2010.  
Fonte: MuseoTorino

Dei quattro ambiti del progetto, la *Spina 3* occupa la superficie più ampia, 1.002.956 m<sup>2</sup>, e rappresenta uno dei più grandi interventi del Piano Regolatore del 1995. Il nuovo «quartiere» di Spina 3 nasce sui terreni occupati fino a due decenni fa dalle *Ferriere Fiat*, dagli stabilimenti *Michelin*, *Savigliano*, *Paracchi*; dopo

la chiusura delle industrie, che occupavano circa 20.000 operai, il Comune di Torino



ha attivato un programma d'investimenti per 800 milioni di euro con l'utilizzo di ingenti fondi nazionali ed europei previsti da leggi e programmi PRIU (Programmi di Riqualificazione Urbana) e PRUSST Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio). Il progetto di trasformazione di Spina 3 è iniziato con la realizzazione dell'Environment Park, il parco scientifico tecnologico per l'ambiente che occupa una parte dei terreni delle ex *Ferriere Fiat* (1997-2005); l'esito è un'architettura dal basso impatto visivo, in cui la costruzione è compenetrata nella natura. All'interno del complesso la viabilità è impostata sul tracciato delle strade di servizio che servivano lo stabilimento siderurgico preesistente (MuseoTorino).



*Environment Park, Spina, 2010*  
Fonte: MuseoTorino

Oltre a ciò è stato previsto l'insediamento di un vasto mix funzionale, comprendente residenze, spazi commerciali, uffici, laboratori, centri di ricerca e produzione e spazi per attività ricreative, insieme al recupero e alla rifunzionalizzazione delle *Officine Savigliano* e degli stabilimenti della *Società Paracchi*. Sono infatti numerosi gli interventi e le architetture realizzati nell'area, come la chiesa del Santo Volto di Mario Botta (2003-2006) o il Centro commerciale Parco Dora (1999-2003), comprensivo della multisala cinematografica The Space e dell'ipermercato Ipercoop; il centro è sorto sull'area ex *Michelin* (di circa 100.000 m<sup>2</sup>) compresa tra via Livorno, via Treviso e corso Umbria e l'insediamento comprende anche diverse nuove aree residenziali circostanti, per complessivi di 350 alloggi. Nell'area *Michelin Nord* è stato realizzato il principale villaggio media per le Olimpiadi 2006, costituito da tre torri di circa 70 metri che si affacciano su corso Mortara e che dopo il 2006 è stato in parte riconvertito a residenza popolare.



Ciò nonostante, il cuore dell'operazione su Spina 3 è costituito dal Parco della Dora che si configura come elemento connettivo tra i nuovi insediamenti; grazie alla sua ampia superficie rappresenta uno dei più vasti polmoni verdi della città. Il Parco integra ambienti naturalistici e preesistenze derivanti dal passato industriale della zona: comprende infatti elementi significativi, esclusi dalle demolizioni dei vecchi capannoni, tra cui la torre di raffreddamento della *Michelin*, la grande tettoia dell'area e la centrale termica delle acciaierie *FIAT*.



*Ferriere FIAT, 1958*  
Fonte: Archivio Storico Città Torino



*Tettoia di Parco Dora, 2015*  
Fonte: Luca Davico

L'ultima azione compresa nel progetto di Spina 3 riguarda la demolizione della copertura del fiume Dora, interrato all'epoca dell'espansione industriale, nel tratto compreso tra i ponti di corso Principe Oddone (ponte Alberto del Belgio) e di via Livorno (ponte Amedeo IX il Beato) che consentirà, con il fiume portato alla luce e la sistemazione delle sponde, di attrezzare un'altra porzione di Parco Dora.

## **Spina 4**

*Spina 4*, che confina a nord con corso Grosseto, a est con via Cigna, a sud con via Lauro Rossi e via Breglio e a ovest con via Fossata e via Randaccio, corrisponde all'ultimo tratto della *Spina Centrale* e risulta essere tutt'ora ancora un cantiere parzialmente aperto.

Le destinazioni d'uso sono molto varie: è presente il Parco Sempione, la stazione ferroviaria Rebaudengo (l'ultima stazione all'interno del Comune di Torino prima della risalita in superficie del tratto ferroviario e prima trasformazione attuata nell'area e aperta al pubblico da dicembre 2012), una scuola d'infanzia e una primaria, un centro sportivo, piccoli apparati residenziali, edifici industriali e un manufatto di rilevanza storica (la Cascina Fossata risalente al '600).

L'area di Spina 4 è molto importante a livello di collegamenti poiché costituisce la porta nord della città e l'accesso più vicino a Milano. La zona in cui si trova, Barriera di Milano, è particolarmente degradata sia dal punto di vista architettonico sia da quello sociale, è perciò importante il progetto di questo ultimo tassello della Spina Centrale per dare nuovo valore e nuove opportunità a questa parte di città e ai cittadini che la frequentano.

Negli anni 2000, il progetto dell'ultima Spina mutò fino ad arrivare al progetto definitivo tra il 2007 e il 2008, che prevede la risistemazione del parco Sempione a nord dell'area, nuovi edifici con destinazione d'uso residenziale e terziaria e un nuovo parco pubblico intitolato ad Aurelio Peccei. Quest'ultimo, inaugurato a maggio del 2015, copre circa 43 mila metri<sup>2</sup> di terreno ex-industriale bonificato (sorge infatti al posto delle ex-officine Iveco-Telai) ed è il primo parco smart a livello nazionale: le scelte progettuali sono state infatti particolarmente attente alla sostenibilità ambientale reimpiegando materiali inerti e ferrosi durante la bonifica, prevedendo, nelle modalità di gara, a carico della ditta aggiudicataria dei lavori l'onere di un cantiere a impatto zero che bilanciasse, attraverso la messa a dimora di nuovi alberi, le tonnellate di CO<sub>2</sub> prodotte e immesse nell'atmosfera nel corso dei lavori, e dando al parco un'autonomia energetica grazie all'installazione di un impianto fotovoltaico.

Per quanto riguarda i nuovi edifici previsti dalla versione definitiva del progetto, si intende sottolineare le residenze e gli esercizi commerciali sorti sull'area dell'ex *Incet* e il Museo Ettore Fico, in sostituzione della fabbrica ex *Sicmo*.

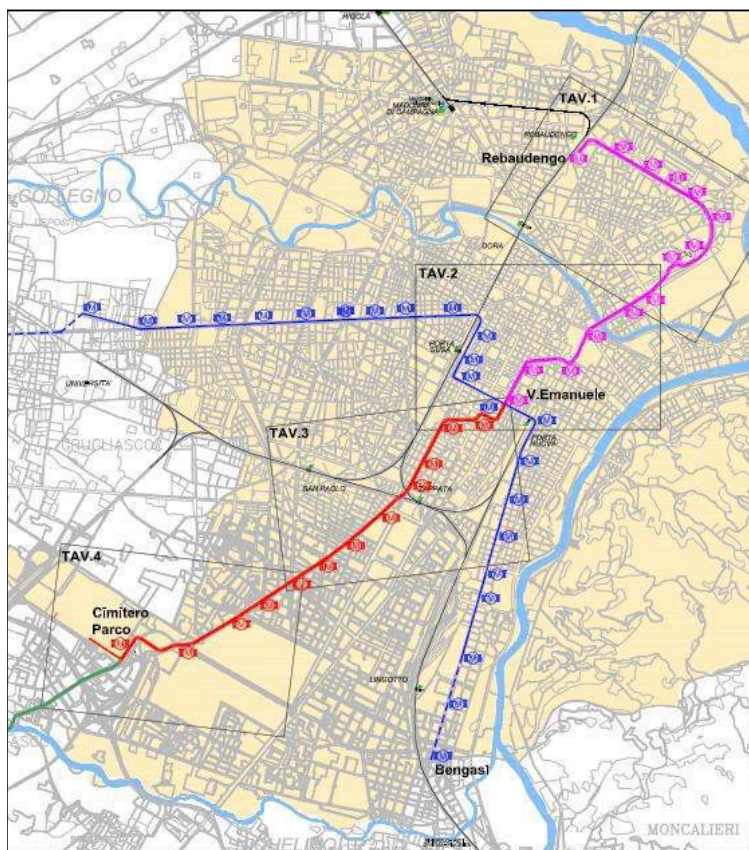
Il *boulevard* centrale all'area terminerà in corso Grosseto al cui centro verrà fatta una rotonda per convogliare più strade ricucendo le due parti di città; le 4 torri previste attorno alla rotonda, che sarebbero dovute diventare un importante landmark (punto di riferimento) per chi entra nella città dalla tangenziale nord, ad oggi, non sono ancora state realizzate.



*Binari verso il bivio Vanchiglia (dal cavalcaferrovia di via Breglio-Rossi), 1991*  
Fonte: Paolo Arlandi



*Parcheggio, cantieri Spina 4, a sinistra la nuova stazione Fossata, 2017*  
Fonte: Luca Davico



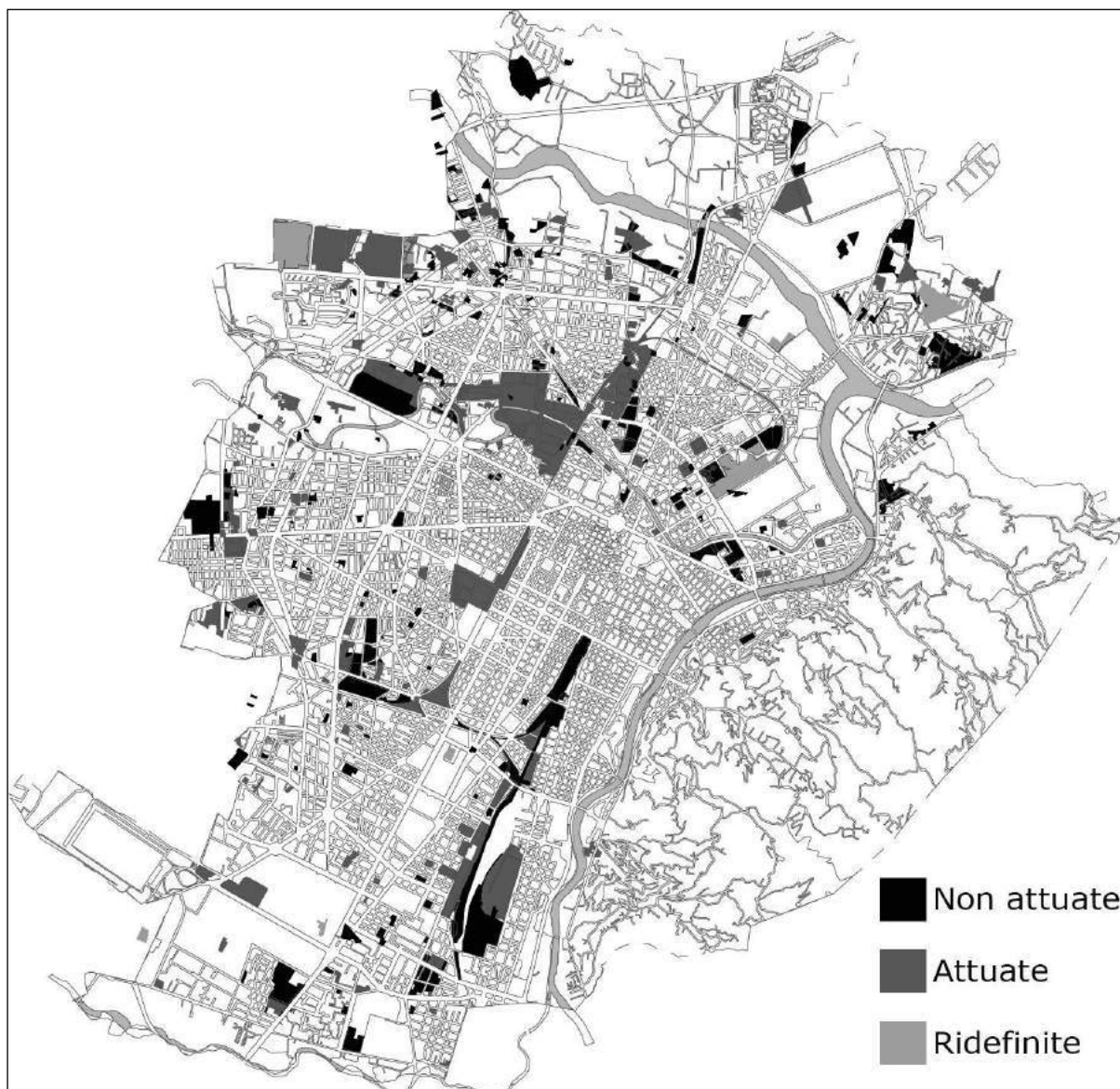
Schema della Metropolitana di Torino, in blu la linea 1 già in servizio, in viola e rosso i lotti per la realizzazione della linea 2, 2015  
Fonte: Comune di Torino

Il progetto di Spina 4, insieme alla zona dell'ex Scalo Vanchiglia (compreso tra corso Novara, corso Regio Parco e via Regaldi), fa parte di un processo più ampio di trasformazione urbanistica che si integra al Progetto Speciale di Spina Centrale, ovvero la Variante 200, strumento che affianca il PRG della città di Torino modificandone alcune parti per rispondere meglio alle esigenze odierne. Le due aree saranno legate dal progetto della linea 2 della metropolitana di Torino che dovrebbe partire proprio dalla

stazione Rebaudengo in Spina 4, attraversare Scalo Vanchiglia e quindi la città in senso nord-sud fino al Cimitero Parco. La linea dovrebbe incrociare la linea 1 presso la stazione di Re Umberto. Purtroppo tutto il progetto della Variante è molto difficile da realizzare poiché la maggior parte delle aree sono di proprietà privata e quindi il Comune è alla ricerca di un compromesso con i proprietari delle zone interessate per dare avvio a quest'altro grande progetto urbanistico.



Ricostruendo il quadro delle principali trasformazioni (effettuate e previste), in termini quantitativi a Torino è stato attuato il 39% delle ZUT (su 12,2 milioni di metri quadri previsti da PRG e successive varianti) e il 47% delle ATS (su 1,8 milioni di metri quadri previsti); dato al 2016



ZUT e ATS attuate e non a Torino. Dati a giugno 2016  
Fonte: Rapporto Rota su dati Comune di Torino, settore urbanistica

Le maggiori trasformazioni attuate si concentrano soprattutto nell'area della Spina 3; quelle non attuate risultano particolarmente numerose lungo l'asse ferroviario da Porta Nuova al Lingotto e in quartieri come San Paolo, Vanchiglia o Bertolla.

Se si percorre l'asse ideale che attraversa Torino dall'area cosiddetta "olimpica" (tra Italia 61 e la zona Filadelfia) e si prosegue lungo la Spina centrale del PRG, si nota come sia stata finora realizzata la gran parte delle trasformazioni previste. Tuttavia,

non in tutti i casi le trasformazioni sono risultate efficaci e inoltre, in un certo numero di casi, si registrano differenze rispetto ai progetti originali. In dettaglio, nell'area "olimpica" emergono problemi di riutilizzo per diversi edifici progettati per i Giochi del 2006: il villaggio olimpico di via Giordano Bruno si presenta fortemente degradato, l'impianto dell'Oval Lingotto è quasi sempre chiuso e largamente sottoutilizzato, l'area di piazza d'Armi è ancora lontana dal somigliare al grande e unitario «Central Park» torinese vagheggiato negli anni pre-olimpici. Proseguendo verso nord, tra le Spine 1 e 2, il nuovo tessuto urbano risulta consolidato, benché in diversi casi piuttosto diverso rispetto al disegno del PRG: si pensi a quanto accaduto ad esempio per le OGR e le Carceri le Nuove o ancora al fatto che finora, sulla Spina, è stata costruita solo una delle numerose «torri», immaginate dal PRG come simboli territoriali per segnare il tracciato del nuovo asse centrale.

Più avanti, i diversi lotti della Spina 3 sono stati a mano a mano completati, lasciando qualche vuoto rilevante in particolare nella sua parte settentrionale: l'area ex Vitali (che si presenta come una grande area recintata, con resti di industrie e di escavazioni) e l'edificio storico dell'ex *Superga* di via Verolengo, completamente abbandonato. La zona della Spina 4 sta cominciando ad assumere una fisionomia, benché ancora piuttosto distante rispetto a quella prevista dal Piano regolatore (Davico, 2016).

In generale è possibile dire che gli obiettivi prefissati dal PRG del 1995 sono stati relativamente raggiunti; le problematiche e le esigenze sviluppatesi nell'ultimo decennio riscontrate a Torino, per cui invece il Piano regolatore risultava obsoleto, hanno trovato parzialmente soluzione nell'applicazione dei Piani strategici, strumenti che oggi le città si danno per individuare e promuovere le azioni necessarie alla collaborazione con i comuni limitrofi e alla crescita nel nuovo contesto mondiale al fine di migliorare la propria competitività e visibilità sul piano internazionale (segue Par. 2.5).

## 2.3 Le olimpiadi invernali Torino 2006



La Mole Antonelliana con i cerchi olimpici, 2006  
Fonte: Il Fatto Quotidiano

All'attività di pianificazione e progettazione urbanistica si è aggiunta la non meno importante candidatura, vincente, di Torino alle Olimpiadi invernali 2006, che ha portato alla città finanziamenti, visibilità internazionale e scadenze perentorie per l'attuazione di impianti e infrastrutture.

Le Olimpiadi invernali hanno costituito infatti per l'Amministrazione l'occasione per rafforzare un percorso di cambiamento di immagine della città da *company town* ad un supposto e imprecisato "modello urbano internazionale".

Seguendo questo obiettivo l'Amministrazione si è attivata per modificare l'immagine urbana che era percepita dall'esterno, offrendo una immagine di efficienza, di modernità, di progresso tecnologico, di qualità ambientale (Derossi, 2016).

L'evento olimpico si è presentato come uno strumento di politica territoriale avente effetti sulle componenti economiche, culturali, sociali e spaziali della città. Quest'ultima dimensione è stata certamente la più evidente manifestazione materiale dell'evento, su cui si misura la sua non di rado problematica eredità, con la gestione dei grandi contenitori sportivi e di accoglienza. Per lo svolgimento dei Giochi infatti sono state realizzate oltre 65 opere tra impianti sportivi, infrastrutture viarie, villaggi per atleti e media.

Le due opere infrastrutturali di notevole importanza la cui realizzazione ha permesso un significativo incremento della fluidità negli spostamenti interni alla città di Torino e di collegamento con le altre città olimpiche sono:

- Primo tratto della metropolitana di Torino, inaugurata il 4 febbraio 2006 e che da anni aspettava di essere realizzata;

I lavori di ammodernamento e ampliamento di undici strade statali e provinciali che collegano Torino con le altre città olimpiche, nonché il completamento della diramazione dell'A55 verso Pinerolo.

All'interno della città di Torino, alcune opere, seguendo la linea del PRG, sono state realizzate in aree ex industriali al fine di evitare un'ulteriore espansione e consumo di



suolo, sono infatti sostanzialmente concentrate nelle grandi aree di trasformazione definite dal PRG e legate dalla Spina Centrale e dall'asse ferroviario: si sottolineano quindi l'Oval Lingotto (Oval Olympic Arena), sorto tra l'area Lingotto e l'area ex Avio, i villaggi media, sorti nelle zone di Spina 2 vicino al Politecnico, nell'area della ex *Italgas* e infine della ex *Michelin* (Spina 3); tutte aree oggi nuovamente accomunate dal fatto di essere divenute, con l'eccezione di Spina 3, delle residenze universitarie.



*Ex area Italgas e lungo Dora (vista verso verso est), 1982  
Fonte: Paolo Arlandi*



*Campus universitario Einaudi e lungo Dora, 2015  
Fonte: Luca Davico*



*Ex Eurouno ed ex Centrolegno, 1997  
Fonte: Cristina Godone*



*Residenza universitaria Borsellino, 2015  
Fonte: Nicole Mulassano*

Tra le 65 opere realizzate per i Giochi si sottolineano anche lo Stadio Olimpico (ex stadio comunale), ristrutturato in occasione dell'evento insieme a tutta l'area circostante; i cinque palazzetti dello sport (tre dei quali costruiti ex novo): il Palazzo a Vela, Torino Esposizioni, il Palazzo del ghiaccio di corso Tazzoli, il Palasport Olimpico di via Filadelfia; e l'arco olimpico di Torino che collega il Villaggio Olimpico e il Lingotto.



*Il Palavela, 2006  
Fonte: MuseoTorino*

Un aspetto che va sottolineato nella riflessione sugli effetti dei Giochi sulla città è il fatto che le trasformazioni olimpiche hanno avuto un ruolo fondamentale nella prosecuzione delle trasformazioni definite dal piano: si tratta di un ruolo sia diretto, realizzando opere destinate ad accrescere il capitale fisso dell'area torinese, sia indiretto, agendo da catalizzatore per l'accelerazione di un complesso di trasformazioni che avrebbero potuto realizzarsi in un tempo molto più lungo, prime fra tutte quelle che hanno implicato il riuso delle aree ex industriali lungo il tracciato della Spina (Dansero, Mela, 2008).

Tuttavia si intende evidenziare come le trasformazioni olimpiche siano andate in una direzione talvolta poco coerente con quella tracciata dal PRG: un qualche grado di scostamento dagli obiettivi del piano potrebbe riguardare l'eredità materiale che si è più fortemente concentrata nella parte sud di Torino, che nel piano non appare come uno spazio destinato ad un ruolo così centrale. Tale concentrazione, tuttavia, appare congruente con una consolidata tradizione storica, che ha visto proprio questo settore della città fortemente strutturato dagli interventi operati in vista di grandi eventi del passato: dall'esposizione del 1911 a Italia '61. Così pure, si può mettere in luce come l'area sud già da tempo abbia manifestato una vocazione verso l'attività fieristica ed il *loisir*, accompagnata da una nascente funzione direzionale, legata soprattutto alla presenza degli uffici direzionali della *FIAT* nell'area del Lingotto (Dansero, Mela, 2008).

## 2.5 I piani strategici per l'area torinese

Il processo strategico di Torino realizza una *vision* che evolve in base ai cambiamenti della città e alle sue necessità attraverso l'adozione di Piani strategici (dal 2000 al 2015 ne sono stati stilati tre), strumenti poco prescrittivi contenenti indirizzi di orizzonte temporale medio-lungo.

Questo processo ha inizio con la realizzazione del Primo piano strategico (Saccomani, 2011) le cui previsioni andavano dal 2000 al 2010. Le condizioni che l'hanno avviato si possono identificare nella necessità di entrare a far parte di uno scenario internazionale, nella perdita di popolazione e occupati e nella comparsa di vuoti urbani causati dalla crisi manifatturiera.

L'obiettivo di questo piano era quello di individuare una nuova identità per la città in seguito alla crisi del fordismo; ciò è stato possibile grazie all'interesse e alla partecipazione paritaria degli attori politici, economici e sociali in relazione a scelte riguardanti una visione condivisa per la città del prossimo futuro, progetti economici di respiro internazionale che garantissero il futuro della società locale, progetti che migliorassero la qualità delle infrastrutture urbane e la coesione sociale.

Il programma di questo primo Piano strategico era strutturato in 84 Azioni (quindi progetti realizzabili) articolate su 6 linee strategiche di sviluppo più generali:

1. Integrare l'area metropolitana nel sistema internazionale
2. Costruire il governo metropolitano
3. Sviluppare formazione e ricerca come risorse strategiche
4. Promuovere imprenditorialità e occupazione
5. Promuovere Torino come città di cultura, turismo, commercio e sport
6. Migliorare qualità urbana.

Il punto di debolezza del Piano però era quello che le azioni erano raramente gerarchizzate e monitorate.

Il processo strategico è continuato nel Secondo piano strategico del 2006: si è trattato sostanzialmente di una revisione degli obiettivi di quello precedente in seguito ai cambiamenti apportati dall'evento dei Giochi olimpici invernali, dall'arrivo di più risorse grazie ai fondi comunitari e dalla prospettiva degli eventi di Italia 150.

Dopo il 2006, alcuni obiettivi che il primo Piano strategico si era prefissato, senza poi ottenere significativi livelli di realizzazione, hanno mostrato maggiormente la loro efficacia: si vedano, ad esempio, i grafici 2.1 e 2.2 che mostrano come la



promozione della cultura e del turismo (parte dell'obiettivo 5) abbia subito una progressiva crescita.

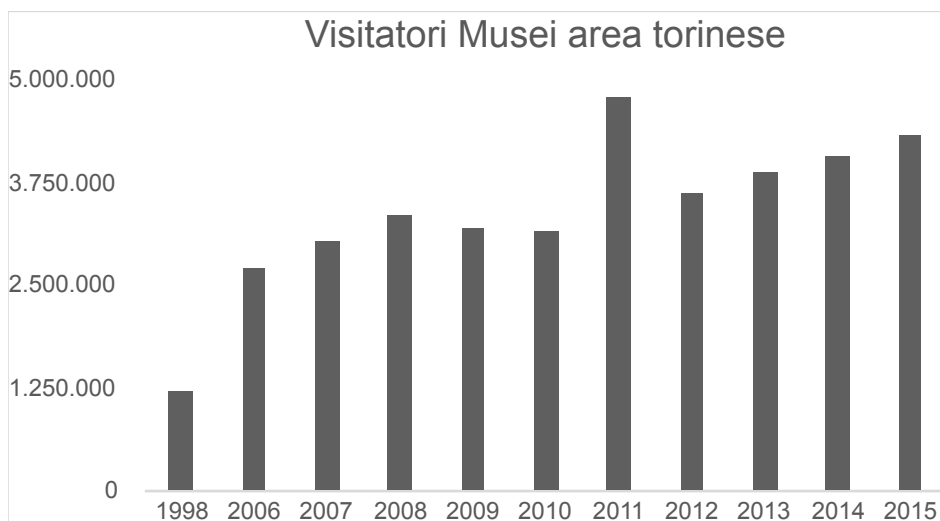


Grafico 2.1: Bilancio del primo Piano strategico, linea strategica 5 - promuovere la cultura.  
Fonte: Banca dati Rapporto "Giorgio Rota"

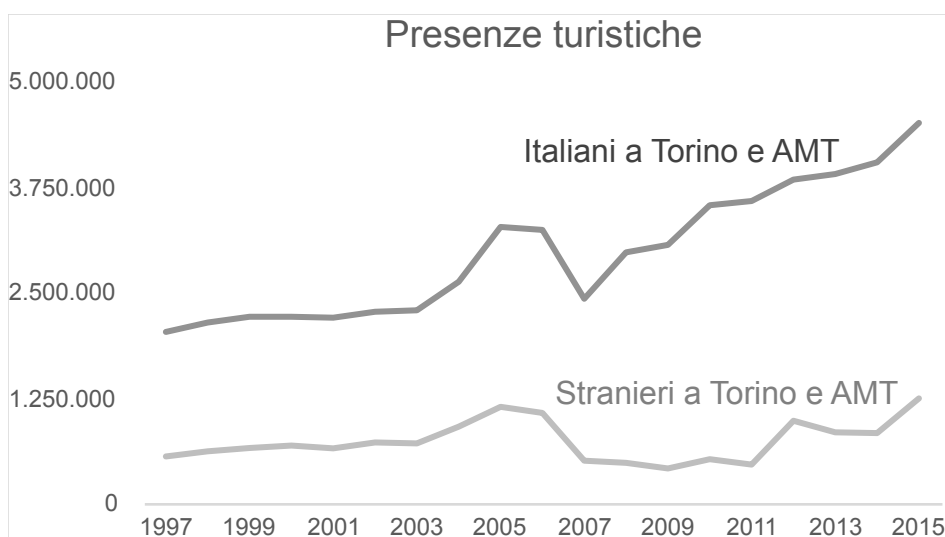


Grafico 2.2: Bilancio del primo Piano strategico, linea strategica 5 - promuovere il turismo.  
Fonte: Banca dati Rapporto "Giorgio Rota"

Il terzo Piano strategico (2012 – 2015) deriva da una volontà di rilancio causata dalla crisi economica e finanziaria in corso dalla seconda metà degli anni 2000 e da un calo della capacità progettuale e di governance del sistema.

Lo scopo è quello di riconfermare quanto di buono è stato fatto precedentemente e rimodulare le proposte in una fase di crisi; vengono quindi definite nuove priorità per il modello di sviluppo locale e per ridare entusiasmo e motivazione agli attori locali.

I tre Piani strategici sono stati caratterizzati da una interazione di tipo lineare in quanto quelli

nuovi si sono aggiornati migliorando quelli precedenti e non rinnegandoli; una interazione meno evidente ma comunque essenziale è quella tra il PRG e i piani strategici che, anche se non è esplicitata, esiste necessariamente siccome gli strumenti strategici non sono né vincolanti né operativi, permettendo di attuare le indicazioni strategiche (Saccomani, 2011).

Con la legge 56/2014 (legge Delrio) il nuovo ente Città Metropolitana è costretto a dotarsi di un Piano Strategico Metropolitan; il processo di pianificazione strategica, allora, si estende su un territorio decisamente più ampio del precedente, includendo tutti i comuni dell'area metropolitana.

Malgrado il comune di Torino rientri in tutti i Piani strategici, essi sono di base fatti da enti diversi (Piano strategico – Torino e 38 comuni della cintura; Piano Strategico Metropolitan – Città Metropolitana comprendente 315 comuni); ciò nonostante, i temi che vengono affrontati in questi piani paralleli sono molto simili e questo può portare a delle incomprensioni causate da scarsa cooperazione e comunicazione e ad una non meno importante dispersione di risorse economiche.

## **PARTE 2 - ANALISI CRITICA**

## CAPITOLO 3

---

### 3.1 Definire il fenomeno della dismissione industriale

Prima di affrontare e approfondire alcuni aspetti di un tema che ha come protagonisti i vuoti urbani o più in generale la *dismissione urbana*, è necessario definire il fenomeno. Il volume curato da E. Dansero *Dentro ai vuoti* (1993) propone una definizione che cerca di porre insieme le varie sfaccettature, dovute anche alla situazione politica e socio-economica, in cui esso si è declinato nei diversi contesti racchiudendole all'interno di questa categoria comune.

Le difficoltà derivanti dal confinare in poche parole un fenomeno così complesso erano sicuramente più rilevanti alla fine degli anni '80 quando costituiva ancora una realtà nuova ed estremamente eterogenea. Inoltre questa necessità scaturì in un momento in cui i classici modelli di riuso delle aree produttive liberate erano stati superati e non risultavano più utili, specialmente per una città come Torino che stava cercando di porre le basi per un cambiamento strutturale della sua identità e delle sue vocazioni. Peraltro gli attori incaricati di affrontare questo compito non disponevano degli strumenti urbanistici adeguati per gestire realmente il fenomeno dei vuoti urbani, ma anche per guidare un cambiamento così profondo (Dansero, 1993).

Come anticipato nel Par. 1.4, al contrario della prima stagione di dismissione, precedente agli anni '80, in cui gran parte delle industrie liberate era riuscita ad essere reimpiegata o per cambio di destinazione d'uso o per sostituzione con un'altro stabilimento. Questa seconda stagione si è mostrata molto più complessa e, per l'appunto, difficile da gestire soprattutto se, come nel caso di Torino, si era privi di una metodologia adatta a governare l'interazione tra soggetti pubblici e privati i cui interessi tendevano a prevalere soprattutto in quei casi in cui le aree coinvolte avevano dimensioni rilevanti (come quella del *Lingotto* o della *Teksid*). Ciò definisce in parte la tipica "via italiana" alla rigenerazione urbana, riconoscibile in non poche esperienze in cui la trasformazione di aree industriali ha visto prevalere realmente l'interesse degli attori privati a discapito di quello degli attori pubblici poiché dominata dall'esigenza della fattibilità e redditività economica (Dansero, Spaziante 2001).

Talvolta la grande varietà delle nuove aree industriali dismesse ha fatto sì che si definissero delle potenzialità di recupero e di riutilizzo diverse, più o meno alte rispetto alla stessa area considerata, le quali non favorirono una situazione già di per



sé difficoltosa sia dal punto di vista dell'analisi, sia da quello della gestione. Non a caso a Torino è prevalso il fenomeno del prolungato stato di abbandono di queste aree le quali poco per volta hanno acquisito, e ancora oggi stanno acquisendo, nuova forma (Dansero, 2016)

L'eterogeneità di questo processo è un fattore che complica il compito di costruire una definizione generalmente condivisa. Inoltre è necessario ricordare che alla fine degli anni '80 all'interno del grande insieme delle aree industriali dismesse rientravano diverse tipologie di spazi come aree ed edifici industriali obsoleti, costruzioni ed aree appartenenti a settori in crisi, luoghi di trattamento dei residui industriali, attrezzature portuali fatiscenti, discariche di rifiuti industriali e altro, benché connessi da alcune caratteristiche come il passaggio da una realtà produttiva ad una di forte sottooccupazione se non del tutto ferma (Dansero, 1993). Ad oggi la situazione non è cambiata, anzi, l'elenco dei diversi casi appartenenti alla categoria si è accresciuto di nuove forme di dismissione, ovvero quelle derivanti dall'abbandono o dal sottoutilizzo di edifici del settore terziario o prettamente commerciali (come i centri commerciali), di aree miste a cui si sono affiancate grandi infrastrutture pubbliche oppure scali ferroviari (come citato nel Par. 1.4).

Al di là di ciò permane il fatto che tra due situazioni dicotomiche come "un'area in piena attività" e "un'area completamente dismessa" si inseriscono svariate sfaccettature e situazioni intermedie che spesso richiedono di essere valutate singolarmente a causa della loro complessità. Ad esempio si potrebbe verificare la dismissione di singole parti dello stabilimento o solamente un suo sottoutilizzo (Dansero, 1993).

Allo stesso tempo l'abbandono di un sito non corrisponde necessariamente alla chiusura di un'azienda, anzi, come accadde spesso, l'impossibilità di ampliare la produzione all'interno dello stabilimento d'origine, magari ormai inglobato nel tessuto urbano denso, ha portato a spostare l'intera produzione in zone esterne, più ampie, meno costose e meglio collegate alle infrastrutture.

Quindi, alla luce di questi esempi, è necessario definire una soglia di tempo di inutilizzo oltre il quale uno stabilimento può essere considerato dismesso, insieme ad una soglia dimensionale minima per cui il fenomeno di dismissione può essere considerato rilevante a livello urbano (si veda Par. 3.3).

Sudette precisazioni permettono di introdurre la definizione del concetto di dismissione industriale come “*processo di disattivazione di siti ed aree di dimensioni e caratteristiche diverse, il cui recupero ad una qualche forma di utilità si presenta problematico*” (Dansero, 1993); questa frase, così esplicitata, permette di racchiudere tutte le situazioni intermedie tipiche del caso (sopracitate) a cui si aggiungono anche quelle che per definizione sono completamente libere ma che necessitano di una bonifica prima del riutilizzo o del cambio di destinazione d’uso.

Inoltre, il fenomeno della dismissione industriale può articolarsi anche in diverse tipologie territoriali che riassumono in poche categorie le diverse interpretazioni dell’articolazione che un territorio acquisisce a seguito di un processo di deindustrializzazione. A tal proposito è fondamentale riconoscere le specificità del caso e dell’economia locale per evitare di cadere in generalizzazioni scontate di un fenomeno di per sé molto complesso (Dansero, 1993).

Torino può essere ricondotta alla tipologia territoriale che fa riferimento ai processi di *deindustrializzazione relativa*, tipica dei paesi dell’Europa del sud, e in modo particolare al ramo del *conservatorismo industriale* secondo cui si assiste ad una transizione prima economica e poi fisica da una situazione fortemente polarizzata dalla produzione industriale ad una ricomposizione strutturale dei sistemi produttivi; quindi la crisi di alcuni comparti storici della produzione, in questo caso quello della metalmeccanica/automobilistica, porta allo sviluppo di nuove attività appartenenti ad ambiti più competitivi, non solo a livello sovralocale e regionale, pur mantenendo dei livelli simili di occupazione e prodotto. Non a caso a Torino c’è stata, in parte, solamente una rilocalizzazione delle funzioni e infatti gli studi in materia negli anni ‘80 che associavano la dismissione industriale a fenomeni di declino urbano, inteso come perdita di popolazione e altre problematiche di origine socio-economica e ambientale, furono oggetto di numerose critiche negli anni ‘90; in modo particolare a seguito di numerosi studi empirici e censimenti che smentirono la stretta correlazione tra dismissione industriale e declino urbano, dimostratosi un’interpretazione troppo semplicistica e non estendibile a tutti i casi. Peraltro venne constatata la diretta associazione tra dismissione industriale e aggiustamento strutturale dell’economia, lampante nel caso torinese quando la conclusione del ciclo economico che fece la fortuna del settore industriale a Torino dovette adattarsi alle nuove tecnologie e flessibilità della nuova economia globalizzata che impose anche nuove condizioni localizzative delle attività (Davico, Mela, 2002). Per questo l’industria non è sparita dal territorio torinese, come spesso avanzano le ipotesi più semplicistiche, ma è

diventata un'industria periferica legata fortemente alle infrastrutture materiali ed immateriali, come mostra l'immagine sottostante.

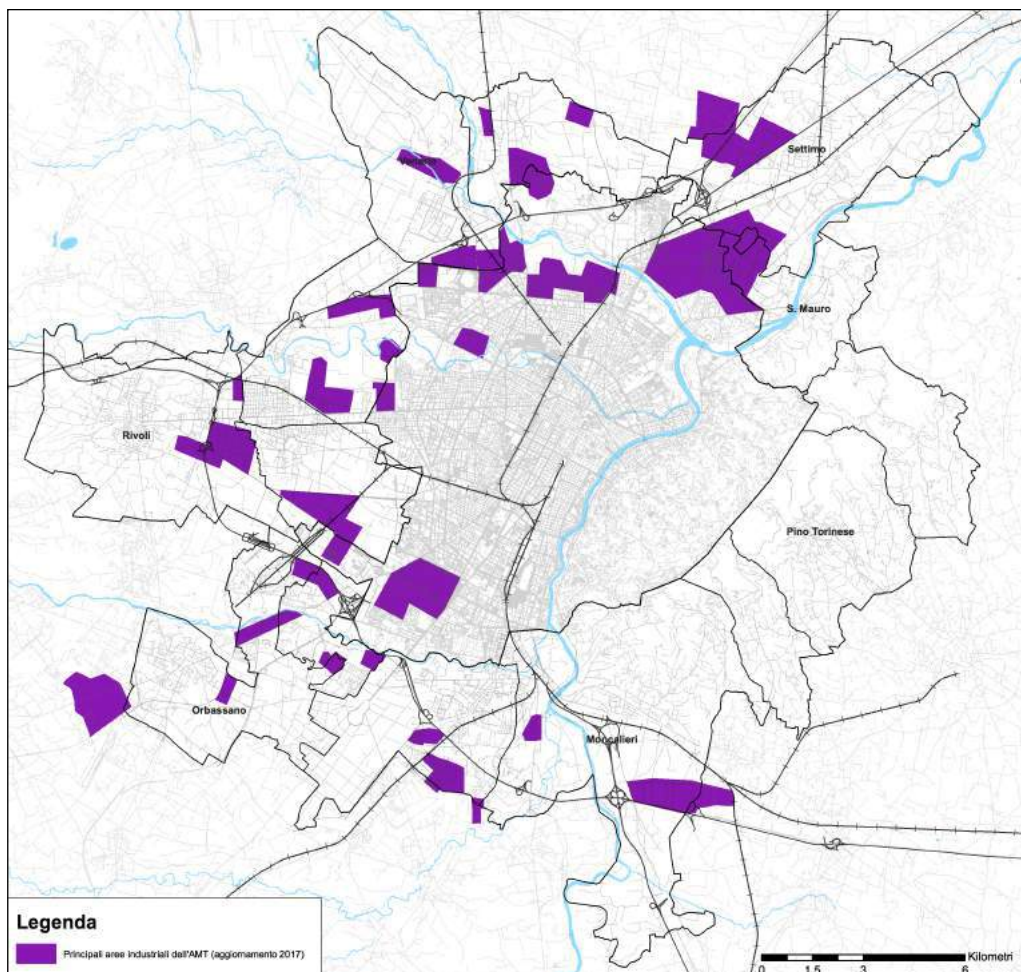


Tabella 3.4: Principali aree industriali dell'AMT situate accanto alle principali reti di comunicazioni  
Fonte: Centro Einaudi, IED, UCM (2018), Torino Atlas - mappe del territorio metropolitano  
Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

Ciò che si vuole indagare in questa ricerca è come questo nuovo tipo di industria si sia trasformata fino ad oggi, partendo da ricerche precedentemente svolte e ampliandole per osservare se si sia rafforzata, indebolita o trasformata; ciò sempre in relazione al fenomeno della dismissione industriale in quanto anch'esso continua ad assumere nuove forme e ad influenzare a sua volta le dinamiche urbane e territoriali.

## 3.2 L'importanza dei censimenti

Se la questione delle aree industriali dismesse rappresenta una vera e propria zona di confine tra il processo di trasformazione del sistema produttivo e quello del sistema territoriale, specialmente nel contesto torinese, è necessario conoscerla a fondo; soprattutto perché, come precisato nel Paragrafo 3.1, su questo territorio non si è presentata come un fenomeno di *deindustrializzazione tout-court*, ma si è mostrata molto più complessa sia perché non si è mai ridotta a livello quantitativo la domanda per spazi produttivi, specialmente per attività innovative, sia perché le politiche urbane hanno voluto sin dagli anni '90 guidare in modo serrato i cambiamenti delle strutture metropolitane utilizzando come mezzo proprio queste aree e gli interessi legati ad esse (Spaziante, 2001).

Tuttavia alla fine degli anni '80 la grande quantità di stabilimenti industriali abbandonati, grandi e piccoli, non era stata ancora censita né dall'amministrazione comunale, né dalle associazioni degli imprenditori, né dalle organizzazioni sindacali, né dalle istituzioni tecnico culturali; benché fosse già ampiamente visibile e percepita come fattore di degrado fisico a cui spesso veniva connesso il disagio sociale di alcune parti della città.

Dimensione, caratteristiche, localizzazione, evoluzione e prospettive della trasformazione di aree ed immobili dismessi non erano documentate, ne tanto meno monitorate in modo sistematico, sebbene fosse evidente che censire e mappare queste aree sarebbe stato un primo necessario strumento per qualunque azione di governo del territorio o per qualunque processo di rigenerazione urbana (Spaziante, 2001).

L'influenza e l'importanza che ha il fenomeno delle aree industriali sul territorio torinese sia a livello culturale, sia a livello economico, portarono a partire dal 1982 (a seguito della traumatica chiusura dello stabilimento *FIAT* del *Lingotto*), anche se tardivamente rispetto al contesto europeo, ad attivare una discussione vivace e a cercare di costruire un sistematico censimento della consistenza, della natura, della tipologia e della distribuzione territoriale del fenomeno che ha prodotto, nelle diverse realtà, la disattivazione delle attività industriali.

Tuttavia negli anni si è reso sempre più difficile proporre una quantificazione esatta e completa delle aree industriali dismesse, soprattutto a livello sovralocale a causa dell'eterogeneità delle tipologie di stabilimenti e dell'ambiguità dei metodi utilizzati



nelle ricerche locali svolte a partire dal 1985 per produrre i primi censimenti (Dansero, 2001).

Agata Spaziante tenta di spiegare l'utilità della "ricerca" che, anche in presenza di condizioni di insufficienza della strumentazione conoscitiva, continua ad offrire delle analisi più o meno attendibili della dimensione del fenomeno della dismissione industriale e della sua continua evoluzione che talvolta è crescente e sempre più esteso ad usi del suolo non prettamente produttivi. Il senso e l'utilità di questa conoscenza, anche se incompleta e pur poco integrata data l'eterogeneità dei vari studi, si riconoscono in modo apprezzabile in quanto nel corso degli anni quest'ultimi hanno offerto l'occasione di avviare dei confronti e rimettere in discussione ipotesi sulla natura e sulla dimensione di questi processi territoriali ed urbani, supportando al meglio gli strumenti urbanistici e strategici, tenendo sotto controllo impatti economici e ambientali irreversibili. Ciò comunque non giustifica la mancanza di un metodo di analisi condiviso e la carente integrazione tra gli studi già svolti.

Infatti, idealmente per innovare complessivamente la gestione del territorio, in modo particolare se si sta affrontando un cambiamento di identità profondo o comunque una transizione e ricollocazione della struttura produttiva ed economica di un territorio, è quantomeno necessario disporre di conoscenze idonee che siano in grado di valutare con precisione, a loro volta, l'efficacia degli obiettivi di piano e delle politiche territoriali. Questo perché è indispensabile essere a conoscenza di cosa, come, dove, quanto queste trasformazioni avvengono o stanno per avvenire (Spaziante, 2001).

Diventa, quindi, altrettanto importante saper prefigurare i possibili supporti che le informazioni possono offrire alla pianificazione territoriale, saper affrontare un'interpretazione critica di tali informazioni e individuare diversi scenari e strumenti a partire da esse, in modo tale da essere poi in grado di avanzare richieste mirate al sistema della conoscenza. Questo perché sostenere l'"azione" con una base conoscitiva il più possibile aggiornata che osserva le continue evoluzioni del processo e come il territorio risponde ad iniziative precedenti, è fondamentale e soprattutto può generare e stimolare nuovo interesse nei confronti di soggetti sia pubblici, sia privati (Spaziante, 2001).

Inoltre la fase di monitoraggio di un processo di dismissione, o meglio, di sostituzione "quotidiano" che coinvolge piccoli impianti diffusi soprattutto nell'AMT, ormai anche appartenenti al settore terziario, sarebbe essenziale per capire le dinamiche

dell'industria e quale influenza essa stia avendo sulle trasformazioni urbane degli ultimi venti anni.

In sintesi, la necessità di una base conoscitiva si inserisce nell'ottica del governo del territorio il quale si corregge e migliora a partire dalla valutazione di questo fenomeno in modo efficace, sapendo esattamente cosa, come, dove, quanto queste trasformazioni avvengono o stanno per avvenire, con quali effetti e quali ricadute sull'evoluzione dell'area e sulle condizioni ambientali.

A maggior ragione questo approccio potrebbe aumentare anche l'efficacia del governo del territorio a scala sovracomunale e generare maggiore fiducia negli enti territoriali; da ciò si rafforzerebbe anche l'esigenza di includere luoghi di ricerca che individuino le specificità dei casi, la loro evoluzione, le modalità ed i percorsi tanto delle dimissioni quanto degli eventuali riusi e li mettano a disposizione di una vasta gamma di utenti (Spaziante, 2001).

I fini di una ricerca approfondita del fenomeno di dismissione industriale, pertanto, possono essere molteplici e si possono sviluppare secondo diverse modalità come si vedrà successivamente nel corso dell'analisi svolta in questa sede (si vedano i Capitoli 4, 5 e 6).

Come sottolineato più volte è mancata sin dall'inizio del processo una base conoscitiva e di monitoraggio costante di questo fenomeno, peraltro ora risulta fondamentale costruire le conoscenze sulla base di esperienze di pianificazione già attuate e che hanno già mostrato i loro effetti sul sistema territoriale. Questo perché già alla fine degli anni '90 la domanda di conoscenza su questi temi, come più in generale su tutti i processi che hanno a che vedere con la necessità di una articolata e continua registrazione di ciò che accade sul suolo, era discontinua, autonoma e quasi del tutto esterna ai piani territoriali, alle politiche e alle azioni concertate fra attori. Essa rientrava esclusivamente all'interno della sfera tecnica e della ricerca accademica, in cui si registrava allo stesso modo una carenza quasi totale di una sistematica ed articolata conoscenza di quantità, qualità, tempi, modi, effetti e prospettive di successo, sia dei fenomeni di dismissione, sia dell'attuazione dei piani (Spaziante, 2001).

Per questo si è riflettuto su come porre rimedio a questa mancanza e soprattutto alla difficoltà di acquisire in tempi brevi e in maniera uniforme e completa le informazioni relative a questo fenomeno, la cui importanza strategica, come si è sottolineato sin

dall'inizio del paragrafo, è cruciale specialmente per le politiche spaziali ed economiche.

Da questo punto di partenza, negli anni '90, le università sono state le realtà che maggiormente si sono occupate di monitorare al meglio i processi di dismissione e riconversione industriale. I metodi utilizzati sono stati i più svariati poiché dettati dal differente metodo di approccio delle diverse discipline che se ne sono occupate: come quella storica, economica, tecnico ambientale, geografica; d'altra parte questi differenti approcci mettono in luce, ancora una volta, le svariate sfere d'interesse e la multidisciplinarietà del fenomeno della dismissione industriale.

I risultati non sono comunque mai stati soddisfacenti perché è sempre parsa evidente la difficoltà di comparare situazioni, nel tempo e nello spazio, e di proporre quantificazioni consolidate principalmente per diversi ordini di motivi: l'incertezza di base nel definire ed identificare in poche parole il fenomeno della dismissione industriale, la quale di volta in volta comprende o non comprende anche aree sottoutilizzate o dismesse solo in parte (si rimanda al Par. 3.1); la quasi totale assenza di analisi sulle medie e piccole aree diffuse nelle grandi città e, talvolta, sulle grandi aree in comuni di piccola dimensione; ulteriore motivazione è rappresentata dalle incertezze e dall'eterogeneità dell'unità di misura di riferimento (tipologia di superficie) e dei metodi di indagine, nonché delle fonti.

A tal proposito s'intendono elencare i due principali approcci metodologici utilizzati nei vari tentativi di costruzione di una conoscenza completa nel corso di questo ventennio: il primo consiste nell'*analisi di casi-studio*, riferita a singoli casi di aree e ai loro relativi processi di recupero e riqualificazione (di cui oggi si dispone un'ampia documentazione); il secondo fa riferimento all'*analisi di tipo censuario* la quale può essere estesa ad interi territori e su cui, per l'oggettiva difficoltà di rilevazione del fenomeno, esiste una minore quantità di studi (Dansero, Spaziante, 2016). Altri aspetti metodologici rilevanti comuni a queste ricerche fanno capo a tre variabili significative da considerare sempre se si sta trattando il tema della dismissione industriale: il *tempo intercorso* da quando l'area è stata dismessa poiché permette di distinguere i casi di dismissione "strutturale" da quelli soggetti al normale ricambio fisiologico; la *soglia dimensionale* e il *sottoutilizzo*, il quale in molti casi può preludere a un processo di definitiva dismissione.

Per tutte e tre le variabili elencate va detto che raramente ci si può illudere di averle correttamente trattate, cogliendo affidabilmente il fenomeno: nella maggior parte dei casi il processo si è dimostrato molto più esteso o complesso di quanto documentato

(Dansero, Spaziante, 2016). Ciò rimanda direttamente ad un altro aspetto metodologico, ovvero quello delle fonti; di seguito vengono riportate le due principali tipologie di fonti utilizzate nei vari tentativi di definizione di un universo di dati corretti ed efficaci su cui lavorare.

In primo luogo è necessario distinguere le fonti adatte ad individuare l'area da quelle necessarie per descriverla, le quali a loro volta possono essere raggruppate in due grandi famiglie: quella delle *fonti indirette*, ovvero quei dati "in negativo" che sulla base di determinati tipi di pagamento (ad esempio la Tassa Smaltimento Rifiuti) permettono di estrapolare le informazioni desiderate, benché vadano a creare non pochi problemi di affidabilità ed efficacia di aggiornamento; l'altra è quella delle *fonti prodotte*, ossia quelle scaturite da un censimento vero e proprio condotto per verifica diretta sui singoli casi oppure da un questionario proposto ai soggetti interessati.

Ad oggi il governo del territorio necessita di un apparato conoscitivo sempre più sofisticato, mirato, diversificato e soprattutto dinamico per far fronte a problematiche urbane sempre più complesse e su ampia scala; tutti i livelli di pianificazione attualmente cercano di avvalersi di nuovi contenuti e nuovi usi delle conoscenze, meno istituzionalizzati e il più possibile inclusivi, ovvero conoscenze in cui siano prese in considerazione istanze e saperi facenti riferimento a vari livelli e varie discipline che si integrano tra loro, trovano connessioni e analizzano criticamente i problemi. Quindi la conoscenza si propone in primo luogo come strumento di promozione della cooperazione fra istituzioni e individui (Spaziante, 2001).

Per quanto riguarda la scala, sta acquisendo fondamentale importanza l'area vasta, su cui sta convergendo la nuova domanda di conoscenza che deve fungere da supporto alle visioni ad essa legate.

S'intende sottolineare anche che i grandi sistemi informativi territoriali stanno iniziando ora a mostrare la loro utilità in modo particolare in relazione alla loro flessibilità e varietà d'informazioni che crea la possibilità di far interagire basi di dati di diversa origine, di trasferire dati e carte in modo semplificato, di modificare scale e modalità di rappresentazione, di integrare ed intersecare dimensioni diverse facendo diventare la produzione d'informazioni sul processo evolutivo (in questo caso delle attività industriali) una procedura continua e di routine, che sta sostituendo a lungo termine i lavori onerosi in termini economici, di sforzi e di tempo, di produzione di lunghi, difficili e soprattutto caduchi censimenti *ad hoc*.



In questo modo l'utilizzo dei SIT può fornire grandi vantaggi e in prospettiva un'alternativa alla collocazione, necessariamente difficile ed inaffidabile, di informazioni prodotte direttamente caso per caso (Spaziante, 2001).

La prospettiva futura più interessante e funzionale è quella di poter usufruire di una documentazione sistematica e completa del processo di dismissione e di riuso sul territorio torinese, la quale tuttavia non è ancora disponibile in alcun modo principalmente perché alla base continua a mancare un metodo comune e concordato, nonostante i quasi trent'anni dall'inizio di questa esperienza di valutazione.

Di seguito, s'intendono riportare tutti gli enti e le amministrazioni che ad oggi si stanno occupando dell'analisi e della valutazione del processo di dismissione industriale e del riuso.

Fondamentalmente bisogna considerare che al momento è presente un solo censimento completo aggiornato al 1989 dei vuoti industriali il cui riuso è stato monitorato fino al 2012, ovvero quello svolto da **Spaziante e Dansero** (si veda Par. 3.3); non ci sono ricerche più aggiornate, se non parte del lavoro che sta svolgendo il progetto di "**Immagini del Cambiamento**" da pochi anni (2015), il cui gruppo di ricercatori, operando continui sopralluoghi nella città di Torino, sta scoprendo delle realtà che mette a confronto con quelle passate proprio per monitorare attraverso l'obiettivo fotografico come la città stia fisicamente cambiando e che forma stia assumendo. Il progetto inoltre si sta espandendo anche oltre i confini comunali, in modo tale da poter restituire delle istantanee del cambiamento anche dell'area metropolitana. Si prospetta che, tra qualche anno grazie a questo lavoro, si possa avere a disposizione una mappatura ampia delle industrie di questo territorio, così che poi il continuo aggiornamento sia più semplice.

Si aggiunge anche il contributo dell'**Urban Center Metropolitano** che negli ultimi anni ha impiegato molte risorse su questo tema, in modo particolare per rendere partecipi e consapevoli coloro che vivono la città di questo fenomeno non ancora concluso; ma anche alle istituzioni in modo particolare con riferimento alla stesura del nuovo *Piano Strategico Metropolitano* e alla futura variante generale del PRG del comune di Torino. Inoltre, proprio tra il 2016 e il 2017, il suddetto ente si è impegnato a restituire un'immagine chiara della situazione torinese attraverso dati statistici e attraverso la pubblicazione di "Torino Atlas - mappe del territorio metropolitano" con cui si cerca appunto di affrontare la complessità dei temi che caratterizzano o che

rappresentano la città e l'intera area metropolitana di Torino, tra cui spicca anche il tema delle trasformazioni e delle aree industriali.

Non va dimenticato anche l'annuale **Rapporto Giorgio Rota**, il quale da più di quindici anni si occupa di monitorare puntualmente lo stato della trasformazione sociale e territoriale di Torino e dei territori circostanti; ma anche il lavoro di alcune associazioni quali **Confindustria** e **Yes4To** le quali si stanno concentrando sulla ricerca, non solo a scala provinciale, ma anche regionale (si rimanda al Capitolo 5).

### 3.3 Il censimento di fine anni '80

Le analisi svolte da Egidio Dansero e Agata Spaziante tra il 1988 e il 1990, poi aggiornate fino al 2012, costituiscono l'unica visione complessiva che ad oggi si possiede sulla città di Torino della consistenza del fenomeno cosiddetti "vuoti urbani", sia dal punto di vista storico, sia da quello tecnico-metodologico.

Nel 1989 i due autori hanno condotto un consistente lavoro di ricerca, prima di vera e propria scoperta, e successivamente di mappatura e quantificazione delle aree industriali dismesse sul territorio comunale di Torino, realizzando in conclusione un censimento di 128 aree per una superficie di calpestio maggiore di 500 mq.

Non a caso questo costituisce uno dei riferimenti più significativi in materia, in primo luogo perché ha cercato di definire un metodo di analisi chiaro ed efficace che potesse essere esteso anche ad altre tipologie di ricerca, soprattutto risulta uno tra i più completi studi in quanto si era già prefissato inizialmente di illustrare la genesi e i risultati di questo complesso processo di dismissione, inglobando tutti i casi presenti sul territorio comunale.

S'intende citare, oltre ai risultati della suddetta ricerca, anche il metodo utilizzato e le fonti reperite proprio perché è stata la prima ricerca a definire organicamente degli standard con cui procedere alla valutazione; pertanto capire le modalità con cui è stata costruita risulta utile per definire le sue potenzialità e i suoi limiti, nonché l'approccio più corretto per implementarla e/o aggiornarla.

Quindi, nel 1988 si è proceduto ad una prima verifica delle fonti disponibili le quali resero chiaro sin da subito che uno dei grandi limiti dell'indagine sarebbe stata la sua staticità: il fenomeno del decentramento degli impianti e della trasformazione funzionale nel comune di Torino era all'epoca ancora in piena evoluzione, perciò dopo breve tempo si rese necessario un aggiornamento di controllo per poter rendere più accurati i risultati ed eliminare quella quota di stabilimenti dismessi per un breve periodo che avevano seguito il normale processo di avvicendamento e ristrutturazione. Per questo motivo l'operazione di censimento è stata ripetuta a circa un anno di distanza dal primo rilevamento.

La scelta delle *fonti* è ricaduta sia su quelle di tipo *indiretto*, sia su quelle *prodotte*, come descritto nel Paragrafo 3.2, in particolare su quella fornita dalla Tassa Smaltimento Rifiuti cui si aggiunse il controllo del PPA (Programma Pluriennale di Attuazione) per poter escludere tutti quegli stabilimenti per cui, anche se ancora dismessi, era già stato previsto qualche intervento di ristrutturazione o

trasformazione (per queste aree è stato prodotto un elenco ad hoc separato e sono state escluse dal vero e proprio elenco delle aree industriali dismesse); si aggiunsero gli accertamenti fatti per mezzo delle analisi delle destinazioni d'uso previste dal PRG del '59 e dei codici ISTAT estratti dal censimento delle attività produttive del 1991. Questi strumenti hanno permesso di individuare le 128 aree a destinazione industriale. Al di là di alcuni casi "dubbi" derivanti dalla sfasatura temporale in cui sono stati compiuti i due censimenti (1988-1989) si può affermare che realmente questo censimento, benché statico, fornisca una fotografia sostanzialmente attendibile della situazione della dismissione industriale a Torino all'inizio degli anni '90, soprattutto perché i diversi sopralluoghi e controlli effettuati hanno permesso di perfezionare i dati derivanti da fonti indirette che come sempre presentano una percentuale di errore sistematico.

Risulta importante mettere in luce anche i due criteri principali attraverso cui sono state selezionate le aree per rendere chiare le motivazioni che hanno portato ad escludere alcuni stabilimenti pur mantenendo valida e completa la ricerca. In primo luogo l'*epoca di disattivazione*: sono stati presi in considerazione tutti gli stabilimenti liberati da almeno un anno in modo tale da poter essere certi che non si verificasse di una chiusura momentanea, ma definitiva; il secondo criterio di selezione fa riferimento alla *superficie*: tra le molteplici possibili è stata scelta la superficie di calpestio poiché più corretta in relazione all'area realmente coperta dallo stabilimenti a differenza della superficie fondiaria che invece è molto più ampia. Proprio per questo motivo le superfici quantificate da questa ricerca sono poco confrontabili con le cifre a sei zeri che si erano diffuse nell'immaginario comune all'epoca proprio perché facenti riferimento alle superfici fondiarie.

La completezza di questo studio può essere anche attribuita al buon uso che è stato fatto del patrimonio di conoscenze e ricerche su questi temi svolti precedentemente, ma che erano stati del tutto sottoutilizzati, se non addirittura sconosciuti alla maggior parte degli interessati a partire dagli stessi gruppi di ricerca che hanno da sempre lavorato in autonomia senza realizzare alcuna sinergia se non occasionale (Spaziante, 2001).

Le riflessioni estrapolate nel 1990, dopo aver ottenuto i primi due elenchi definitivi di impianti disattivati (128) per una superficie complessiva di 1.076.915 S.U.L. (Dansero, Spaziante, 2016), facevano riferimento in primo luogo ad una città caratterizzata in prevalenza da aree industriali dismesse medio-piccole (**Tabella 3.1**),



la cui dismissione poteva essere spiegata dal trascinarsi negli anni di situazioni di precarietà e sottoutilizzo di impianti degradati di vecchia data, i cui costi di ristrutturazione sarebbero stati troppo elevati da sostenere per gli imprenditori coinvolti (Spaziante, 2001); tuttavia erano le poche ma grandi aree a offrire le opportunità migliori per la rigenerazione e l'innovazione del sistema urbano in quanto, appunto, molto estese e concentrate lungo la Spina Centrale.

Dall'analisi dei settori economici coinvolti, i dati confermavano solamente ciò che comunemente era risaputo: i settori dell'industria metallurgica, meccanica e chimica (anche della gomma) coprivano circa il 92,23% della superficie dismessa contemplata (Dansero, 1993), quantificando così il fenomeno di deindustrializzazione e delocalizzazione che alla fine degli anni '90 si era ampiamente diffuso (**Tabella 3.2**).

Un altro aspetto importante che emerge da questa analisi riguarda gli anni in cui si è concentrata maggiormente la crisi del settore industriale nel comune: il fatto che tra il 1984 e 1988 fossero state chiuse 83 fabbriche delle 128 totali sottolineava quanto rilevante fosse stato il processo di dismissione a Torino soprattutto già agli inizi degli anni '80, quando in realtà non se ne aveva ancora piena percezione (**Tabella 3.3**). Come sottolineato in precedenza, solo con la chiusura dello stabilimento FIAT del Lingotto nel 1982 il fenomeno aveva iniziato a delineare i caratteri di una vera e propria crisi strutturale dell'economia.

Classi di superficie	N. aree	% sul totale	Superficie calpestio	% sul totale
< o = 1.100	54	42,52	37.896	3,52
1.101 – 4.000	44	34,65	89.183	8,28
4.001 – 7.200	14	11,02	77.204	7,17
7.201 – 12.500	3	2,36	33.808	3,14
12.501 – 25.000	8	6,30	162.412	15,08
>25.000	4	3,15	676.412	62,81
<b>Totale</b>	<b>127 (*)</b>	<b>100,00</b>	<b>1.076.915</b>	<b>100,00</b>

Tabella 3.1: Aree dismesse per classi di superficie al 1989  
Fonte: Dansero, 1993

(\*) – Il totale delle aree non corrisponde a 128, poiché per una non era disponibile il dato sulla superficie coperta.

Settore economico		N. aree	% sul totale	Sup. calpestio	% sul totale
1	Industria alimentare	4	3,13	7.205	0,67
2	Industria tessile	1	0,78	854	0,08
3	Industria abbigliamento, calzature, pelli, cuoio	5	3,91	5.370	0,50
4	Industria legno e mobilio	12	9,38	17.966	1,67
5	Industria metallurgica	10	7,81	451.593	42,21
6	Industria meccanica	49	38,28	239.945	22,28
7	Industria chimica, gomma, plastica, carta	23	17,97	283.761	26,35
8	Industria lavorazione minerali non metalliferi	3	2,34	6.210	0,58
9	Altre	8	6,25	8.363	0,78
10	Nessuna attività	6	4,69	8.267	0,77
11	Autotrasportatori	5	3,91	15.961	1,48
12	Docks	2	1,56	28.420	2,64
<b>Totale:</b>		<b>128</b>	<b>100,00</b>	<b>1.076.915</b>	<b>100,00</b>

Tabella 3.2: Aree dismesse per settore economico di appartenenza al 1989

Fonte: Dansero, 1993

Anno di disattivazione	N. aree	% sul totale	Superficie calpestio	% sul totale
1978	1	0,92	16.000	1,65
1979	2	1,83	5.330	0,55
1980	1	0,92	650	0,07
1981	2	1,83	59.980	6,18
1982	4	3,67	128.140	13,20
1983	8	7,34	203.002	20,91
1984	10	9,17	15.102	1,56
1985	15	13,76	239.209	24,63
1986	16	14,68	81.183	8,36
1987	23	21,10	48.627	5,01
1988	19	17,43	89.839	9,25
1989	4	3,67	80.258	8,26
1990	4	3,67	3.740	0,39
<b>Totale</b>	<b>127 (*)</b>	<b>100,00</b>	<b>1.076.915</b>	<b>100,00</b>

Tabella 3.3: Aree dismesse per anno di disattivazione al 1989

Fonte: Dansero, 1993

(\*) – Il totale delle aree non corrisponde a 128, poiché per una non era disponibile il dato sulla superficie coperta.

A seguito di questo primo ed approfondito lavoro di ricerca iniziato negli anni '80 da Agata Spaziante e concluso nel 1989 da Egidio Dansero, attraverso quattro momenti di osservazione (1997-2001-2005-2012) poi è proseguito il monitoraggio sulle 128 aree dismesse censite, verificando quali degli impianti fossero ancora abbandonati e a quali usi erano destinati quelli che, invece, erano stati recuperati. Di fatto si è potuto documentare, su un arco di oltre venti anni, il riutilizzo quasi totale (solo un impianto risulta ancora ad oggi dismesso) del patrimonio di aree e impianti svuotati censiti inizialmente.

Ciò che ha registrato e messo in evidenza questo monitoraggio è che la transizione che ha subito Torino non ha del tutto rinnegato il settore industriale riuscendo comunque a prescindere dal monopolio della *FIAT* e diventando una città neo-industriale più che post-industriale (Dansero, Spaziante, 2016).

Di fatto dal 1997 sono state prodotte altre quattro mappe di aggiornamento al 2001, al 2005 e l'ultima al 2012, in cui ogni volta sono state identificate, tra le 128 aree del primo censimento, quelle che nel corso del tempo sono state riutilizzate integrando la matrice iniziale in base al tipo di riuso, la nuova proprietà e la trasformazione realizzata attraverso sopralluoghi e contatti diretti con i proprietari (Coppo, 2001; Are e Venere, 2005; Pallavicini 2012) (**Tabella 3.5** al fondo del paragrafo).

Oltre ad aver completato un vero e proprio archivio di informazioni quantitative e grafiche, questi lavori di ricerca successivi hanno consentito di elaborare una serie di osservazioni significative soprattutto perché gli aggiornamenti hanno coperto un arco di tempo peculiare che è partito prima dell'approvazione del PRG e poi ha monitorato successivamente gli effetti della sua attuazione.

I risultati di questa seconda parte di ricerca mettono in luce alcuni aspetti peculiari del processo di dismissione e riuso. Ad esempio, la prima verifica condotta nel 1997 documenta che in soli 8 anni sono stati riconvertiti ben 81 stabilimenti dei 128 censiti: 38 sono state nuovamente utilizzate per attività produttive, 18 sono diventate dei complessi residenziali misti e 29 sono state adibite ad attività terziarie, servizi e trasporto; tutti di piccole-medie dimensioni e di proprietà privata, condizione che favorì la mobilitazione di molti operatori in modo particolare privati (Godone, 1997). Il fatto che nel 1997 fossero rimaste solamente 39 aree dismesse chiarisce l'effetto propulsore del PRG che consentì di avviare rapidamente le trasformazioni bloccate durante tutto il periodo di formazione ed approvazione dello strumento.

Le aree di grande dimensione, invece, seguirono un percorso diverso, soprattutto quelle di proprietà pubblica la cui conversione è risultata più complessa da gestire, tant'è che al 1997 erano per lo più ancora dismesse.

Al successivo aggiornamento, nel 2001, restavano solamente 12 stabilimenti ancora dismessi (Coppo, 2001); nel 2005 solo una piccola area risultava ancora effettivamente inutilizzata dal 1989 (Are e Venere, 2005). L'ultimo controllo, nel 2012, (riportato nella **Tabella 3.5** completa di tutte le fasi di monitoraggio) identifica sempre la stessa fabbrica dismessa a cui se ne aggiungono altre due già riqualificate nel tempo e poi nuovamente dismesse (Pallavicini, 2012). Ciò indirettamente dimostra la dinamicità delle trasformazioni del tessuto urbano torinese in questo periodo storico.

Le trasformazioni che hanno subito queste aree, che al di là delle concentrazioni hanno interessato l'intera superficie comunale, si inseriscono all'interno di un processo di riuso in cui è prevalsa la destinazione residenziale (36 siti su 128), mentre 23 siti sono stati riutilizzati per il settore terziario e del commercio per un totale di 260.545 mq di superficie (**Tabella 3.4**), ovvero solo il 9,8% della superficie totale censita; ciò mostra come le previsioni iniziali del PRG, le quali ipotizzavo il riuso per il 70% della superficie industriale dismessa a favore del settore terziario, siano state ampiamente smentite e negli anni abbiano dovuto arrendersi alla domanda di mercato immobiliare e apportare di volta in volta graduali variazioni allo strumento urbanistico. Inoltre è stata necessaria anche un'altra correzione alle previsioni iniziali, quella relativa al riuso industriale: questo tipo di destinazione d'uso non era stato considerato durante la stesura del piano, tuttavia si è dimostrato oggetto di un'ampia domanda dopo l'approvazione del PRG alla fine degli anni '90; dalle analisi svolte nel 2012 da L. Pallavicini risulta che ben 27 siti ospitavano nuovamente attività industriali ed artigianali (circa il 20% dei siti considerati). La **Tabella 3.4** sintetizza in 9 categorie d'uso i risultati della trasformazione delle aree dismesse al 2012; si sottolinea che oltre alla categoria d'uso residenziale anche quella dei servizi ricopre un ruolo di rilevante importanza all'interno di questo processo di trasformazione soprattutto perché conferma il generale spostamento delle proprietà fondiarie dai privati agli enti pubblici (circa il 62% delle aree trasformate sono passate ad uso pubblico), la cui gran parte è stata adibita a parchi urbani e aree per attività sportive.

Uso	Numero di siti	% (del numero di siti)	Superficie fondiaria	% (della sup. fondiaria)
Residenziale	36 siti	28,1	240.995	9,1
Artigianato	14 siti	11,0	30.595	1,1
Industria	13 siti	10,2	101.795	3,8
Commercio	10 siti	7,8	165.770	6,3
Terziario	13 siti	10,2	94.775	3,5
Servizi	25 siti	19,5	1.515.139	57,8
Nessun uso	4 siti	3,1	315.985	12,1
Misto residenziale	8 siti	6,2	118.055	4,6
Misto produtt.- distrib.	5 siti	3,9	36.775	1,4
<b>Totale</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>	<b>2.619.884</b>	<b>100,0</b>

Tabella 3.4: La distribuzione dei nuovi usi al 2012 fra le principali categorie di destinazione d'uso  
Fonte: Pallavicini, 2012



In funzione delle analisi e delle considerazioni che s'intendono sviluppare in questo approfondimento circa il tema delle aree dismesse, agli studi ad esse riferiti e alle varie metodologie utilizzate, è necessario sottolineare anche il limite del monitoraggio condotto dal gruppo di ricerca di cui sopra: benché riesca a fornire un'immagine completa del fenomeno di dismissione industriale alla fine degli anni '90 nel comune di Torino, i controlli successivi si sono sempre attenuti a quell'immagine statica senza valutare se altri stabilimenti si fossero aggiunti successivamente in anni più recenti.

Al di là di ciò questo rimane uno dei lavori di ricerca di riferimento per tutti quelli che sono stati prodotti successivamente e che permette di descrivere in modo accurato le dinamiche che il fenomeno ha assunto nel corso di circa un ventennio.

Di seguito si riportano alcune osservazioni rispetto agli effetti spaziali delle 128 aree censite e dei loro relativi riusi, riportati nella **Tabella 3.5**, attraverso la loro georeferenziazione ed elaborazione sul *software ArcGIS*.

Dalla **Carta 5** emerge che le maggiori concentrazioni di stabilimenti dismessi sono localizzate a Nord e a Ovest del territorio comunale. Nel primo caso si tratta dei luoghi in cui storicamente sono state insediate le industrie, in quanto sin dagli inizi della storia industriale di Torino sono stati infrastrutturati adeguatamente per questo settore dell'economia (si veda il Capitolo 1); non a caso nei decenni successivi hanno rafforzato questa caratterizzazione basata sulla produzione, specialmente lungo le sponde della Dora dove sono state collocate le fabbriche più estese.

Ad Ovest, invece, le dismissioni hanno interessato prevalentemente il quartiere San Paolo, sede di alcuni grandi stabilimenti *FIAT* e *Lancia*, nonché delle piccole fabbriche meccaniche gravitanti attorno ad esse (Capitolo 1); infatti, a parte queste due aree medio-grandi, è caratterizzato in prevalenza da quelle piccole al di sotto dei 18000 mq di superficie di calpestio.

In suddetta carta si conferma ciò che è stato detto precedentemente: le aree dismesse di minore estensione, indipendentemente dal luogo in cui sono localizzate, sono state riutilizzate prima del 1997; al contrario, le aree appartenenti alle classi di superficie maggiore, sono state riconvertite maggiormente prima del 2001 interessando in modo particolare quelle che costeggiano la Dora e la Spina Centrale. Gli interventi effettuati dopo il 2001 sono stati relativamente pochi e hanno interessato stabilimenti di media grandezza in zone più decentrate, se non del tutto periferiche.

La **Carta 6**, riferita alle destinazioni d'uso acquisite al 2012 dalle aree industriali dismesse al 1989, fa emergere che quelle più estese, localizzate a Nord e contermini la Dora, sono diventate prevalentemente di proprietà pubblica e adibite a servizi (uno di questi è Parco Dora). Anche in questo caso la rappresentazione grafica conferma le analisi riportate precedentemente a riguardo della destinazione d'uso residenziale: riguarda le aree meno estese ed è la destinazione d'uso che si presenta in numero maggiore.

I siti che ospitano nuovamente attività industriali o artigianali coinvolgono aree piccole, di estensione minore i 18000 mq, situate ai margini della città, quasi al confine dei limiti comunali; è possibile osservarne una quantità maggiore nel quadrante Nord, dove la domanda di attività produttive non è diminuita, piuttosto è stata caratterizzata da un forte ricambio e rilocalizzazione (si vedano Par. 3.1 e 3.2). Infatti, se questo tipo di destinazione d'uso caratterizza tali zone del territorio comunale, non è presente nei quartieri semicentrali cui, invece, sono state operate scelte di riqualificazione che hanno portato ad un significativo addensamento, oltre che di residenze, di servizi e attività commerciali e del settore terziario; quest'ultimo in particolare in zona Vanchiglia, nelle aree dismesse contermini il nuovo Campus universitario L. Einaudi. Questo tipo di riuso sovente prevede l'insediamento di sedi amministrative, di uffici e di attività di servizio delle stesse aziende che lì avevano localizzato in precedenza la propria attività produttiva (Dansero, Spaziante, 2016).

La sovrapposizione delle aree dismesse con le aree di trasformazione previste dal PRG 1995 (ZUT e ATS) ben documenta il ruolo strategico svolto di fatto dai vuoti industriali nelle scelte operate dal piano per decidere gli assi del grande cambiamento intervenuto a Torino in questi ultimi venti anni. Non a caso i progetti più significativi sono stati attuati lungo Spina Centrale, non solo come progetti singoli di riqualificazione, ma come parti di un unico grande processo di rigenerazione urbana; la **Carta 6** mette in luce che la zona maggiormente coinvolta è stata quella di Spina 3 anche perché è dove si concentrava il maggior numero di stabilimenti dismessi anche molto estesi. L'unico stabilimento non operativo corrisponde alla grande area ex Teksid (compresa tra i 140500 e i 300000 mq), ora ThyssenKrupp che, dopo l'incendio del 2007, è rimasto inutilizzato ma ancora di proprietà dell'azienda tedesca (si veda **Carta 6**).

Osservando la **Carta 7** è possibile notare che, come avevano già rilevato Dansero e Spaziante, molte delle aree nel corso del ventennio in cui si è sviluppata l'analisi hanno manifestato un secondo riuso, se non un terzo. Ciò dimostra ancora una volta

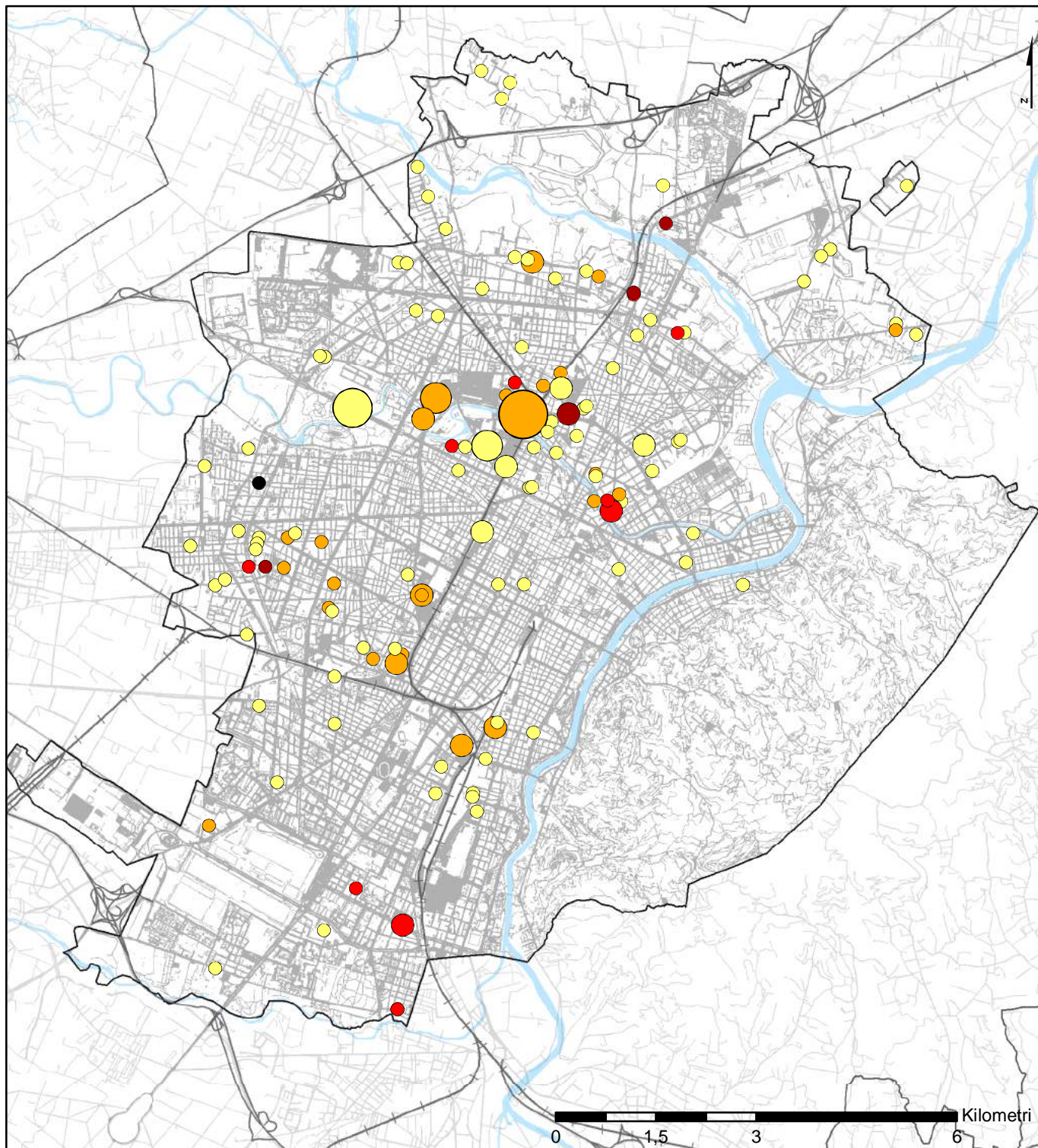
una dinamica evolutiva assolutamente vivace che deve ancora assestarsi. In particolare, confrontando questa mappatura con la **Carta 6**, risulta che le aree più estese, diventate servizi (proprietà pubblica) o grandi attività commerciali e del settore terziario (proprietà privata), dopo la prima riqualificazione non hanno più subito cambiamenti di destinazione d'uso, soprattutto perché vincolate dalla grandezza dell'area.

Inoltre, le aree meno estese che sono state interessate da una sola trasformazione corrispondono prevalentemente alle residenze le quali, tendenzialmente, una volta acquisita questa destinazione d'uso è raro che subiscano ulteriori modifiche.

I siti che hanno manifestato un secondo riuso sono presenti in modo particolare nel quadrante Nord, dove si concentrano anche le destinazioni d'uso appartenenti al settore secondario, maggiormente soggetto a questo ricambio e rilocalizzazione delle aziende. Analizzando anche la **Tabella 3.5** si nota che le aree appartenenti a questa zona di Torino e che hanno subito un doppio cambiamento, prima del 2012 erano ancora industrie e solo successivamente hanno raggiunto una forma stabile come residenze o servizi; questo in particolar modo è avvenuto in Spina 3.

I casi in cui è avvenuto un terzo riuso sono i più rari e si manifestano solamente nelle aree di minore estensione con destinazione d'uso diversa da quella residenziale, in genere si tratta di siti instabili che non seguono una geografia precisa.

# CARTA 5 - La dinamica del riuso (1989-2012) delle aree industriali dismesse nel comune di Torino al 1989



## Legenda

- Area dismessa al 1989 e riusata prima del 1997
- Area ancora dismessa al 1997 e riusata prima del 2001
- Area ancora dismessa al 2001 e riusata prima del 2005
- Area ancora dismessa al 2005 e riusata prima del 2012
- Area ancora dismessa al 2012 e non ancora riusata al 2016

## Are dismesse per ordine di superficie

- Meno di 18000 mq
- Tra i 18000 e i 60000 mq
- Tra i 60000 mq e 140500 mq
- Tra i 140500 e i 300000 mq
- Oltre i 300000 mq

Fonte:

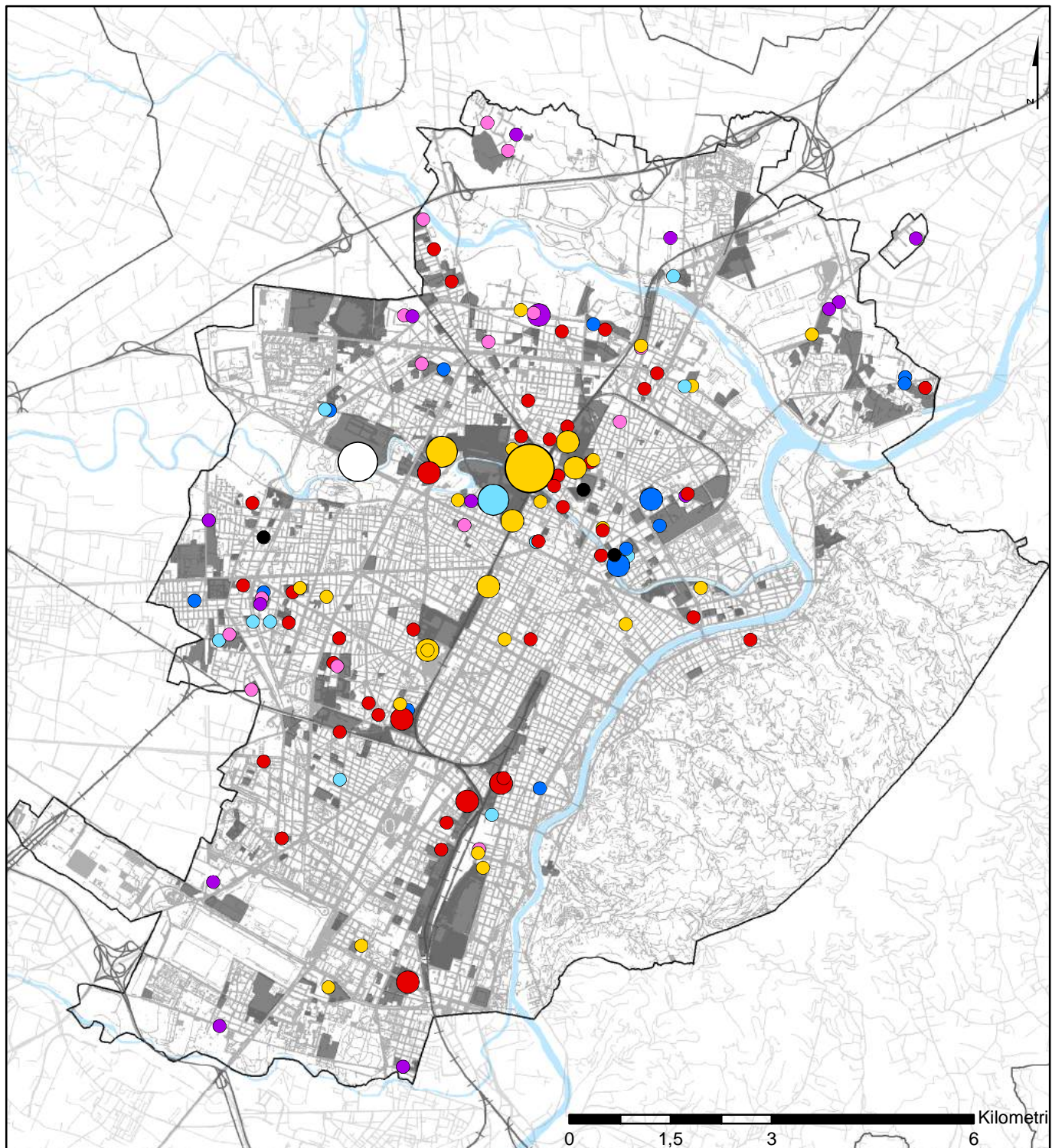
Dansero E. (1993), Godone C. (1997), Coppo S. (2001), Are M. e Venere M. (2005), Pallavicini L. (2012)

Elaborazione:

Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



# CARTA 6 - Destinazione d'uso acquisita dalle aree industriali dismesse a seguito della riqualificazione (2012)



## Legenda

Destinazioni d'uso		Trasformazioni previste dal PRG (1995)	Aree dismesse per ordine di superficie		
<span style="color: red;">●</span>	Residenze	<span style="background-color: gray; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span>	ZUT e ATS	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Meno di 18000 mq
<span style="color: yellow;">●</span>	Servizi			<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span>	Tra i 18000 e i 60000 mq
<span style="color: blue;">●</span>	Terziario			<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></span>	Tra i 60000 mq e 140500 mq
<span style="color: cyan;">●</span>	Commercio			<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 25px; height: 25px; display: inline-block;"></span>	Tra i 140500 e i 300000 mq
<span style="color: lime;">●</span>	Industria			<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 30px; height: 30px; display: inline-block;"></span>	Oltre i 300000 mq
<span style="color: green;">●</span>	Artigianato				
<span style="color: black;">●</span>	Aree dismesse				
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	Non operative				

Fonte:

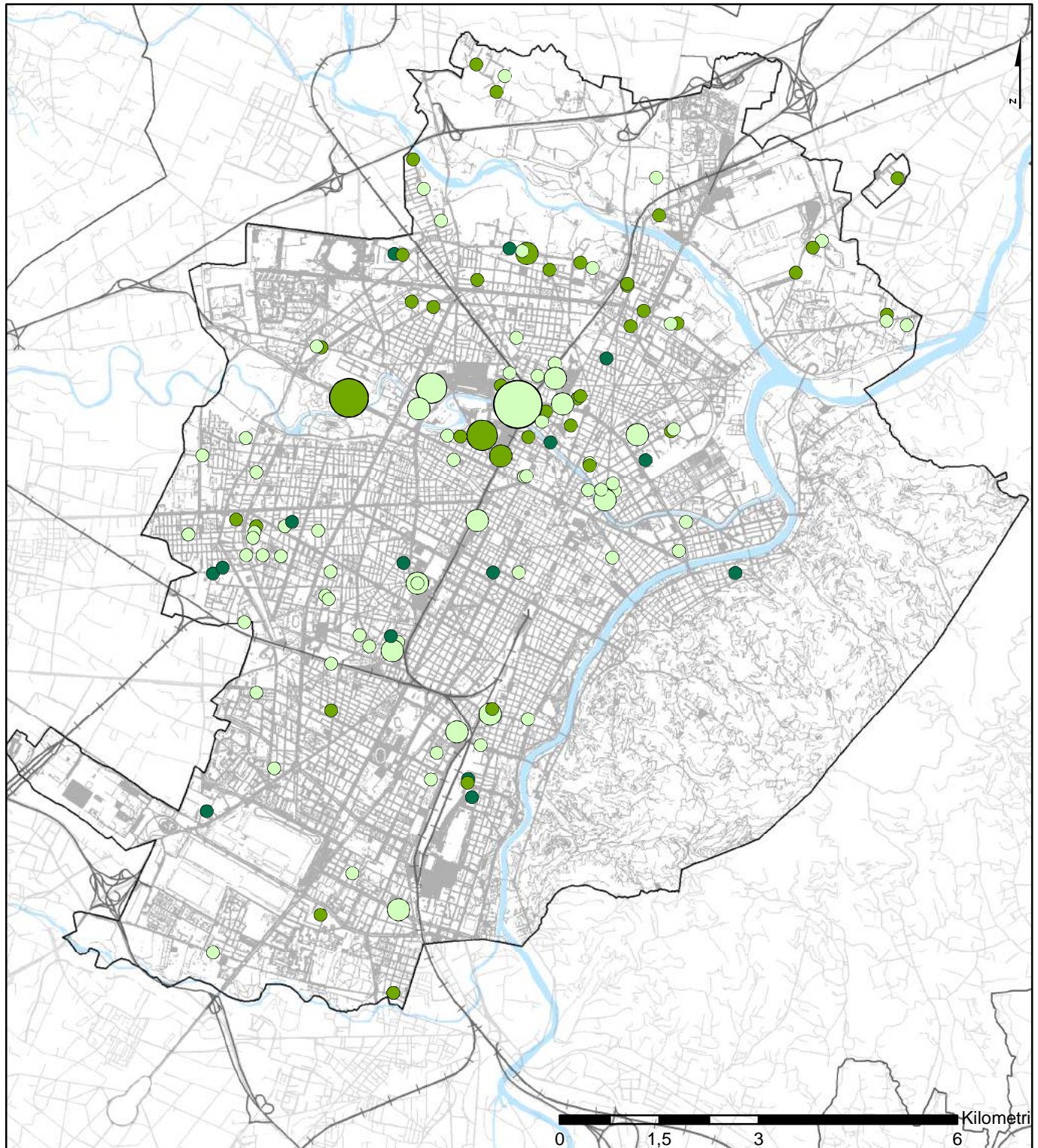
Dansero E. (1993), Godone C. (1997), Coppo S. (2001), Are M. e Venere M. (2005), Pallavicini L. (2012)

Elaborazione:

Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



# CARTA 7 - Dinamicità del processo di riuso delle aree industriali dismesse dal 1989 al 2012



## Legenda

### Numero di volte in cui è cambiata la destinazione d'uso (1989-2012)

- 1
- 2
- 3

### Aree dismesse per ordine di superficie

- Meno di 18000 mq
- Tra i 18000 e i 60000 mq
- Tra i 60000 mq e i 140500 mq
- Tra i 140500 e i 300000 mq
- Oltre i 300000 mq

Fonte:

Dansero E. (1993), Godone C. (1997), Coppo S. (2001), Are M. e Venere M. (2005), Pallavicini L. (2012)

Elaborazione:

Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

### 3.4 Il contributo del progetto “Immagini del Cambiamento”

Il progetto “Immagini del Cambiamento - Torino prima e dopo” è nato con l'intenzione di raccontare e ricostruire attraverso l'obiettivo della macchina fotografica le trasformazioni avvenute nella città di Torino a partire dalla conclusione della Seconda Guerra Mondiale, mettendo a confronto immagini storiche con scatti che documentano l'aspetto attuale dei vari luoghi. Cerca di restituire la storia di un territorio che è profondamente cambiato negli ultimi decenni mostrando diversi punti di vista del cambiamento stesso; per questo si caratterizza come un tipo di ricerca molto utile ed efficace nel momento in cui si cerca di raccontare un insieme di fenomeni complessi e intrecciati nei loro vari sviluppi.

Questo progetto si fonda sulla collaborazione tra l'Archivio Storico della Città di Torino, il DIST (Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio del Politecnico) e l'Università di Torino; ad oggi ha raccolto circa un migliaio di fotografie, un patrimonio che si sta estendendo alla cintura metropolitana, sempre con l'obiettivo di arricchire la narrazione della storia del territorio, ponendo insieme le memorie individuali e collettive condividendole attraverso il mezzo del sito web<sup>1</sup> il quale ne offre un quadro in divenire.



Schermata principale del sito di “Immagini del Cambiamento”, 2017  
Fonte: Immagini del Cambiamento

<sup>1</sup> [www.immaginidelcambiamento.it](http://www.immaginidelcambiamento.it)

“Analizzando la città e le sue trasformazioni, non emerge una sola, ma tante storie: quella dei luoghi centrali, dove si sono stratificati secoli di trasformazioni, quella delle aree produttive, quella dei palazzi e dei simboli del potere, quella dei luoghi di vita quotidiana dei cittadini, del consumo, del tempo libero e tante altre storie ancora” (Davico, 2017).

Quella su cui s'intende soffermarsi ora riguarda proprio le aree produttive, in linea con il lavoro di conoscenza e mappatura che si sta cercando di costruire all'interno di questo approfondimento; quindi, grazie al ricco archivio predisposto da “Immagini del cambiamento”, si vuole cercare di avanzare un'analisi del processo di dismissione industriale e riuso secondo un metodo diverso da quello proposto dalla ricerca di Dansero e Spaziante (si veda Par. 3.3), quasi proponendo un tipo di monitoraggio diverso delle trasformazioni avvenute in città, dato che nelle schede vengono incluse anche dismissioni più recenti e non viene valutata l'evoluzione di un'immagine statica.

Una precedente analisi di questo tipo sul tema è già stata proposta nella Tesi di Laurea di Nicole Mulassano (2015) che fu una delle prime tesiste a partecipare al progetto di “Immagini del Cambiamento”; a seguito delle operazioni di raccolta e catalogazione delle fotografie ha scelto di concentrarsi sul tema dei “vuoti urbani industriali” per via della consistente, e non sorprendente, presenza di scatti rappresentanti le trasformazioni di vecchi stabilimenti industriali dismessi.

La tesi ha raccolto e documentato l'insieme dei luoghi finora catalogati nel DataBase di “Immagini del Cambiamento” racchiudenti la memoria storica del periodo fordista della città di Torino e la loro successiva trasformazione.

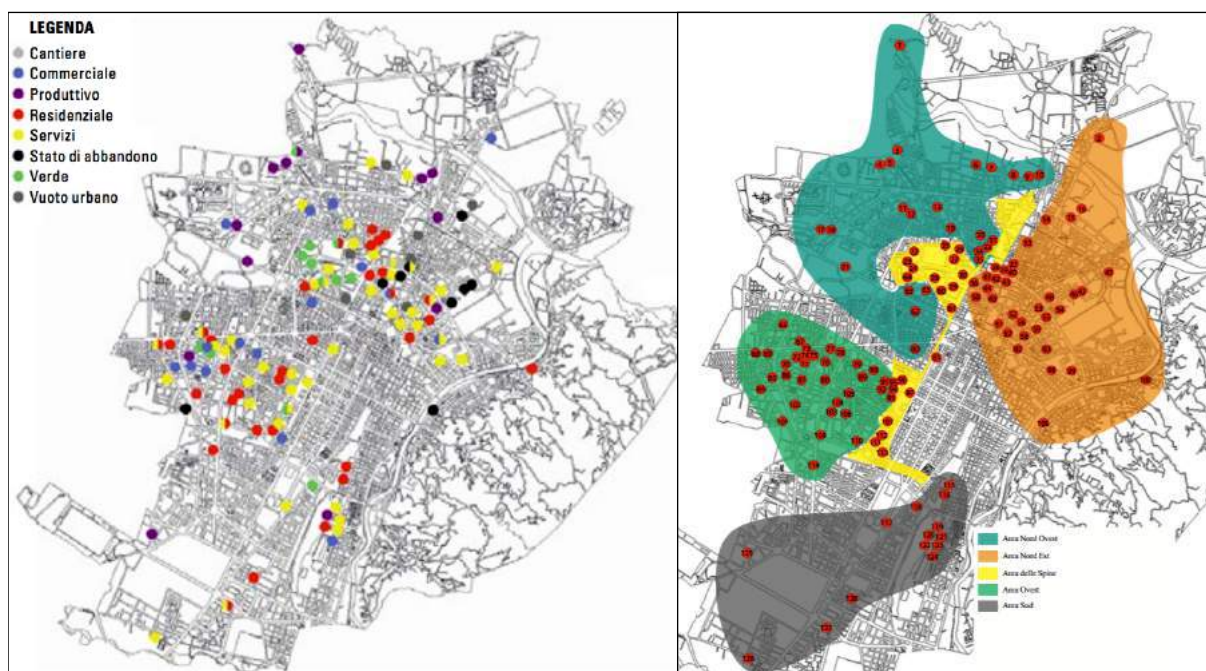
Dalla sua analisi è risultato che questi luoghi sono stati quasi del tutto trasformati, ad eccezione di qualche caso nei quadranti Nord-Est ed Ovest corrispondente ad una minima percentuale (10%). I dati mostrano che le trasformazioni hanno per lo più realizzato dei servizi alla popolazione nelle zone a Nord-Est e lungo la Spina Centrale; mentre a Ovest e a Sud sono diventate prevalentemente residenziali (Mulassano, 2015).

Dalle fotografie raccolte, inoltre, emerge che per le aree con attuale destinazione a servizi o commerciale, nella quasi totalità dei casi, l'edificio industriale è stato mantenuto e ristrutturato; diversamente, nei casi di trasformazione con destinazione residenziale l'edificio è stato completamente demolito. Pertanto le nuove realizzazioni residenziali non presentano segni del passato industriale rischiando



così di perderne la memoria; al contrario le aree a destinazione pubblica, come parchi e piazze, tendenzialmente hanno mantenuto degli elementi delle strutture precedenti richiamando la vocazione industriale della zona (Mulassano, 2015).

Il limite di questa analisi è rappresentato dal campione di riferimento ristretto che non contempla la totalità delle aree industriali presenti sul territorio; proprio per questo motivo i risultati potrebbero non rispecchiare a pieno i fenomeni in atto, ma descriverne soltanto alcuni (Mulassano, 2015). A tal proposito s'intendono aggiornare queste analisi a riguardo di suddetto fenomeno sfruttando l'arricchimento dell'archivio di "Immagini del Cambiamento" negli ultimi due anni, in cui il numero di "vuoti urbani industriali" e fabbriche è circa raddoppiato, passando dalle 128 schede utilizzate da Mulassano a 242. (Si veda il Capitolo 4).



*A sinistra*

*Destinazione d'uso acquisite dalle aree industriali dismesse dopo il riuso, 2015*

*Fonte: Tesi di Laurea Triennale di Nicole Mulassano*

*A destra*

*Suddivisione in macrozone e rappresentazione delle aree industriali dismesse, 2015*

*Fonte: Tesi di Laurea Triennale di Nicole Mulassano*



1.	2. INDIRIZZO	3	4	5. SUP	6. DENOMINAZ. 1989	7. DENOMINAZ. 2001	8. DENOMINAZ. 2005	9. DENOMINAZ. 2012	10. USO al 2012	11. DEST. PRG
1	Via Aosta 7b	7	87	1.145	CB di CITRO M.	Ass. sport DOJO MIURA	Ass. Sport DOJO MIURA	Ass. Sport DOJO MIURA	SERVIZI	AREE SERVIZI
2	Via A. Bernezzo 127b	6	88	1.051	F.lli MARCHISIO	area dismessa	area dismessa	area dismessa	area dismessa	M2
3	Via Banfo 17	4	88	1.500	Ditta ASINARI	SOCCORSO STRADALE	SOCCORSO STRADALE	cantiere (caserma)	RESID/SERVIZI	ZUT 5.12
4	Via Banfo 24	4	85	500	TG di TROPEA A.	CAGI s.r.l.	CAGI s.r.l.(indust.)	DRAC MUSIC s.n.c.	SERVIZI	ZUT 5.16
5	Str. della Barberina 57	7	81	500	SILGRA	DE ANGELIS I.	DE ANGELIS L.	DE ANGELIS L.	INDUSTRIA	AREE SERVIZI
6	Via Bardonecchia 85a	4	??	3.721	RB s.a.s.	Centro Socio/religioso	Centro socio/religioso	Centro Socio/Religioso	SERVIZI	AREE SERVIZI
7	Via Basse di Stura 33	6	87	9.452	SIP	CITTA' DI TORINO	CITTA' di TORINO	AUTOSOCCORSO	SERVIZI	AREE SERVIZI
8	Str. Bertolla Abbadia 189	7	87	1.200	KIMAT s.p.a.	TAGLIAFERRO s.r.l.	TAGLIAFERRO s.r.l.	TAGLIAFERRO s.r.l.	INDUSTRIA	Z.U.C. A.PROD.
9	Str. Com. Bertolla 156	4	88	1.500	ROSSINO P.	Edificio Residenziale	TOMASI D. RESIDENZA	TOMASI D. RESIDENZA	RESIDENZA	Z.U.C. A.PROD.
10	Via Bisalta 12	11	88	700	ALDES s.a.s.	CARRARO TRASPORTI	DEPOSITO	HOTEL AC TORINO	SERVIZI	M2
11	Via Boggio 20	6	??	17.590	WABCOWESTINGHOUSE	assegnata a SPINA 2	cantiere	cantiere (teatro e bibl.)	SERVIZI	ZUT 8.18
12	Via Boggio 26	6	??	19.395	EX NEBIOLO	assegnata a SPINA 2	cantiere	cantiere (teatro e bibl.)	SERVIZI	ZUT 8.18
13	Via Boggio 32	4	83	2.500	EUROUNO s.p.a.	assegnata a SPINA 2	cantiere	Residenze Universitarie	SERVIZI/RESIDENZA	ZUT 8.18
14	Via Bologna 152	3	87	520	FIorentino F.	LAMEC s.r.l.	GLT srl GRUPPO URMET	GLT s.r.l. GRUPPO URMET	INDUSTRIA	ZUT
15	Via Bologna 156	9	83	1.965	IMPERIAL PRISMA s.r.l.	Edificio Residenziale	edificio residenziale	edificio residenziale	RESIDENZA	ZUT
16	Via Botticelli 33	11	86	5.500	RAMELLA s.p.a.	RANKXEROX CORAM	edificio residenziale	edificio residenziale	RESIDENZA	Z.U.C. A. PROD.
17	Via Botticelli 46	7	88	1.552	CHEMIL s.p.a.	area dismessa	CONCES. YUNDAY	CONCES. HYUNDAY	COMMERCIO	Z.U.C.A. PROD.
18	C.so Bramante 47	6	87	1.500	MONDIAL PISTON s.p.a.	DYALOG Italia s.p.a.	DYALOG Italia s.p.a.	DYALOG ITALIA s.p.a.	COMMERCIO	ZUT 13.9
19	C.so Brunelleschi 72	5	86	4.513	BAUSANO s.p.a.	area dismessa	SUPERMERCATO LIDL	SUPERMERCATO LIDL	COMMERCIO	ATS 8h
20	Via G. Bruno 11	6	85	24.571	FRAMTEK	definizione progetto	cantiere	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ZUT 12.12
21	Via G. Bruno 116	7	82	987	CCT CASTRONOVO C.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	R1
22	Str. Delle Cacce 12/24	6	??	500	CORONA A.	GIO' sport	CHIESA MONTE SION	CHIESA MONTE SION	SERVIZI	AREE SERVIZI
23	Via Castiglione 16	6	84	740	GALLI G.	Edificio Residenziale	NATOLI M.	Edificio Residenziale	RESIDENZA	R3
24	Via Ciamarella 23/4	6	87	1.130	MUCCHI EZIO s.a.s.	GIEMME (prod.vend.)	EXOR s.n.c. (montaggi)	EXOR s.n.c. (montaggi)	SERVIZI/ARTIGIANATO	M1
25	Via Cigna 5	6	90	500	PANIZZA R.	IDEA SALOTTI	IDEA SALOTTI	IDEA SALOTTI	COMMERCIO	ATS 9d
26	Via Cigna 96	6	85	12.170	EX INCET		area dismessa	cantiere (caserma)	SERVIZI/RESID.	ZUT 5.12
27	Str. Antica Collegno 225	7	83	5.300	NUOVA ICIR s.p.a.	DEV s.a.s.	DEV s.a.s.	DEV s.a.s.	INDUSTRIA	ZUT 8.20
28	Via S. G. Cottolengo 29	6	87	892	FRIGOR PIEM s.r.l.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	R3
29	Via B. Croce 33	6	85	510	OMLAT s.n.c.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ATS
30	Via Cuneo 21	6	86	4.550	FIAT SAVIGLIANO	aziende FIAT	OFFICINE FIAT	area dismessa	area dismessa	ZUT 9.1
31	C.so Dante 40	12	??	21.679	DOCKS PIEMONTESE	cantiere	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ZUT 13.7
32	Via Demonte 11	6	80	650	DUE s.r.l.	OFFICINA CANUTO	OFFICINA	ROSM EDIL (mater. edili)	ARTIGIAN./COMM.	M2
33	Via Desana 4	3	87	2.250	AFASST s.p.a.	DIERRE	TORINO PORTE s.r.l.	ESSEVI TENDE s.r.l.	ARTIGIANATO	M1
34	P.zza XVIII Dicembre 12	11	79	2.080	AVANDERO TRASPORTI	POLIZIA FERROVIARIA	POLIZIA FERROVIARIA	POLIZIA FERROVIARIA	SERVIZI	ZUT 8.18
35	Str. Del Drosso 59 A	5	86	1.225	GRI-CA s.n.c.	MAPAT	MAPAT	MAPAT	INDUSTRIA	ZUC A. PROD.
36	Via G. Ferrari 9	7	??	670	BOTTEGA D'ERASMO	FACOLTA' di MAGISTERO	FACOLTA' di MAGISTERO	FACOLTA' di MAGISTERO	SERVIZI	R4
37	Via Fidia 12	1	86	2.031	SACSA	Studio Veterinario	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M1
38	Via Fisco 27	6	87	659	REAR s.a.s.	Consulenza/Mark. Imm.	Consulenza/Mark. Imm.	Consul/Marketing Imm.	TERZIARIO	R3
39	Via Fossano 8	7	??	5.800	CARTIERA S. CESARIO	area dismessa	Scuola Materna	Scuola Materna	SERVIZI	A.SERV. V.DOC
40	Str. Del Francese 99/B	8	85	1.810	VETRERIA SATURNO	CASANOVA s.n.c.	CASANOVA s.n.c.	A.E.C. S.R.L. (connettori)	ARTIGIANATO	Z.U.C.A. PROD.
41	Str. Del Francese 138/6	5	85	520	TRATTAMENTO ACCIAI	LA.ME.S. s.n.c.	LA.ME.S. s.n.c. (filtri aria)	S.G.V. s.r.l. (verniciature)	ARTIGIANATO	Z.U.C.A. PROD.
42	Str. Del Francese 141/8	5	86	590	F.lli BARRA	PAI s.n.c.	PAI s.n.c.	PAI s.n.c.	INDUSTRIA	Z.U.C. A. PROD.
43	Via Gandino 48	4	86	910	ARRED.MOLINET.	FAVA DUE s.n.c.	ED.RESIDENZ.	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M2
44	Via Gattinara 7	9	??	686	SISA s.r.l.	Asilo nido	ZERO 95 s.r.l./Asilo nido	Asilo Nido	SERVIZI	ATS 9h
45	Via Giachino 66	7	84	522	AVC VERNICI	area dismessa	Resid./Artigianato	Resid./Artigianato	RESID./ARTIGIANATO	ZUT 5.16
46	Via Giaveno 32	6	86	820	NUOVA IDEA SERVICE	I.C.S. s.r.l.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M1
47	Via Gorizia 82	4	85	1.780	SELCOM CASMA s.a.s.	MEGAFRESCO	SUPERMERCATO GS spa	SUPERMERCATO GS s.p.a.	COMMERCIO	ATS
48	Str. Ant. Gruglisco 295	7	83	1.450	GALVEX s.a.s.	SER.A.L.P. s.n.c.	SER.A.L.P. s.n.c.	SER.A.L.P. s.n.c.	ARTIGIANATO	ATS
49	Via Isonzo 28,30	9	??	??	NUOVA SEF	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ZUT 8.12
50	Via Isonzo 71	6	90	920	LAQM FOR	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M1
51	Via Issiglio 62	6	90	1.320	ARRI ALGINO	MODELLERIA I.	MODELLERIA L.	MODELLERIA LAURO	ARTIGIANATO	M1
52	Str. Di Lanzo 166	6	85	600	LESCAT s.a.s.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	R1
53	Str. Di Lanzo 230	6	87	1.089	BONOTTO s.n.c.	LONGO	LONGO	F.lli LUNARDI (rott. metall.)	ARTIGIANATO	Z.U.C. A. PROD.
54	Via Leoncavallo 25	7	81	59.480	EX CEAT	Ristrutturazione urbana	ACMOS ITER. COOP.	ACMOS ITER. COOP.	TERZIARIO	ZUT 9.7
55	Via Livorno 57	7	83	152.539	MICHELIN ITALIA s.p.a.	MICHELIN Italia s.p.a.	Parco Comm. DORA	Parco Commerciale DORA	COMMERCIO	ZUT 4.13
56	C.so Lombardia 194	9	??	1.544	EX FERT/SIET s.p.a.	FA.SPI./ SPONZILLI	VIRTUAL REALITY s.p.a.	VIRTUAL REALITY	TERZIARIO	ZUT 4.18
57	Str. Di Lucento 81/10	6	85	2.245	EX FIAT	Off. Meccanica Auto	BIANCO IMPRESA EDILE	BIANCO IMPRESA EDILE	ARTIGIANATO	ATS 4d
58	Via Lugaro 3	5	84	2.691	PROP FONDAS s.a.s.	TECNOMETAL	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ATS
59	Lungo Dora Napoli 22	1	87	550	FBT s.r.l.	Officina/ Elettrauto	DISCOstore s.a.s.	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M1
60	Lungo Dora Savona 48	7	82	3.167	SOC. SILO PIGMENTI	cantiere	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ZUT 9.6
61	Via Micheli 12	6	??	550	OFFICINA	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M1
62	Via Millio 9	6	??	6.980	EX FERGAT	cantiere	FONDAZIONE SANDRETTO	FONDAZIONE SANDRETTO	TERZIARIO	AREE SERVIZI
63	Via Modena 26	9	88	1.965	SIRT	C.G.T.	C.G.T.	C.G.T.	COMMERCIO	M1
64	Via Monginevro 274	6	86	880	BENETTON & LEANTE	EMMETI s.n.c.	CONCESS. ALFA ROMEO	CARROZZERIA CONCESS.	COMMERCIO	M1



1.	2. INDIRIZZO	3	4	5. SUP	6. DENOMINAZ. 1989	7. DENOMINAZ. 2001	8. DENOMINAZ. 2005	9. DENOMINAZ. 2012	10. USO al 2012	11. DEST. PRG
65	Via Montalenghe 14	3	86	800	TOMAIFICIO BARRA	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Residenza/ SUPERM. CRAI	RESID./COMMERCIO	R2
66	Via Monte Ortigara 108	4	??	600	EX ROSAZZA G.	area dismessa	area dismessa	AUTORIP./CREDIT ITALIA	COMM. SERVIZI	AREE SERVIZI
67	Via Monte Pasubio 102	10	87	4.156	GIACOMASOO s.n.c.	area dismessa	parco a verde	parco/ cantiere	SERVIZI	ATS 16n
68	C.so Mortara 7 (*)	5	??	416.693	EX TEKSID	assegnata a SPINA 3	cantiere	Cantiere (FS & ITALFERR)	SERVIZI	ZUT 4.13
69	Via Mottalciata 20	3	??	1.180	RAGAZZONI	POLYCART	Residenza/Uffici	BELLISSIMO s (ag. Pubbl.)	TERZIARIO	ZUT 9.22
70	Via Nole 48	5	82	24.657	SIDERTEK (TEKSID)	assegnata a SPINA 3	CANTIERE	Area Verde	SERVIZI	ZUT 4.13
71	C.so Orbassano 402/14	6	89	6.804	OLIVERO D. s.r.l.	A.D.F. s.r.l.	B.M.U/ TECNOMODEL	B.M.U MACCHINE UTENSILI	INDUSTR./COMMERC.	Z.U.C. A. PROD.
72	Via Orbetello 138	6	87	700	STAMA s.r.l.	Carrozzeria Auto	O.R.C.A. s.a.s.	O.R.C.A. s.a.s. (riparazioni)	ARTIGIANATO	M2
73	C.so Palermo 5	7	78	16.000	EX CEAT	area dismessa	cantiere	Archiv. Storico ITALGAS	TERZIARIO	TE
74	Via Parma 1	3	85	620	ELLE TI	SIGMAR MARINE s.r.l.	SIGMAR MARINE s.r.l.	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M1
75	Via Pavone 3	6	79	3.250	EX ELLI ZERBONI	cantiere	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	AREE SERVIZI
76	Via Perugia 24	2	86	854	G. F. T.	area utilizzata	NAVTEQ & TEORES s.r.l.	TEORES s.r.l. (inform.)	TERZIARIO	ZUT 9.10
77	Via Pianezza 17	7	83	16.520	PARACCHI s.p.a.	assegnata a SPINA 3	cantiere	Residenza /Uffici	RESID./TERZIARIO	ZUT 4.13
78	Via Pianezza 202/5	8	87	1.800	VINCESILAO C.	TECNOPANEL s.r.l.	S.I.T.A.V.	SITAV ENGINEERING s.p.a.	TERZIARIO	MP
79	Via Pianezza 214	6	88	500	RESTAMP	EMAC	EMAC	EMAC (appar. elettriche)	COMMERCIO	MP
80	Via Pinelli 52,54,60	1	86	3.430	EX METZGER s.p.a.	G.ESPERANDRI s.r.l.	ACCORNERO-ESPERANDI	ACCORNERO (lav. cioccolato)	ARTIGIANATO	ZUT 8.19
81	Via Piossasco 17	6	88	2.430	SPESSO GUARNIZIONI		Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M1
82	Via Pisa 16	7	??	901	EX CEAT s.p.a.	area dismessa	cantiere	area dismessa	dismessa	ATS 9b
83	Via Polonghera 29	1	??	1.194	FERRERO s.p.a.	IDECO s.r.l.	STIEL s.r.l.	Residenza/Studi Profess.	RESID./TERZIARIO	M1
84	Via N. Porpora 29/21	6	88	500	DAMIANO A.	ITAL TELEX s.r.l.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M1
85	Str. Della Pronda 19/8	6	88	1.200	GENTILE F. FERRIV	deposito	FIAT AUTO s.p.a.	AUTOCARROZZERIA C.P.A.	ARTIGIANATO	ZUT 8.7
86	C.so Racconigi 208	6	89	5.565	S.A.PONSCANTAMESSA	cantiere	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ZUT 12.1
87	C.so Re Umberto 5	7	84	1.004	G. EINAUDI s.p.a.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	R4
88	C.Regina Margherita 400	5	90	1.000	ITALSIDER (magazzino)	A.S.T.	THYSSENKRUPP	THYSSENKRUPP (incen. '07)	non operativa	ZUT 4.15
89	Via Reiss Romoli 72	10	84	600	??	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ZUT 5.5
90	Via Reiss Romoli 102	6	86	900	CAVIDOR s.n.c.	E.SAFFIOTTI	IL PAN/BATMANIA	IL PAN s.n.c. (panetteria)	TERZIARIO	Z.U.C.A. PROD.
91	Via Reiss Romoli 122 5/N	9	88	1.010	SALPEA s.n.c.	area dismessa	EDIL SISTEM s.n.c.	T.C.A. TORINO TRASPORTI	ARTIGIANATO	P17
92	Via Reiss Romoli 215	7	84	2.200	PARACCHI s.p.a.	area parzialm. utilizzata	SEPCO	DOMUS ITALIA	INDUSTRIA	Z.U.C. A. PROD.
93	Via Reiss Romoli 250/12	10	??	570	CARRE' s.n.c.		DERNA	DERNA	ARTIGIANATO	Z.U.C. A. PROD.
94	Via Reiss Romoli 250/13	11	87	7.121	BORGHI TOMASO s.p.a.	FULL IMMOBIL s.p.a.	DEPOSITO INDUSTRIALE	F.lli VIOTTI	SERVIZI	Z.U.C. A. PROD.
95	Via Reiss Romoli 205/6	7	85	4.800	MIRALANZA	CSELT s.p.a.	area dismessa	REVIS. AUTO/FRIGO SISTEM	SERVIZI	AREA SERVIZI
96	Via Guido Reni 213/7	10	88	560		Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	AREA SERVIZI
97	Via Renier 8	10	??	518	EDIFICIO RESIDENZIALE	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	R3
98	Via Rivalta 15	6	86	47.700	FIAT MATERFERRO	assegnata a SPINA 1	cantiere	Residenza/Commercio	RESID./SERVIZI	ZUT 12.9
99	Via Sacra S.Michele	8	??	2.600	EX CAPAMIANTO	cantiere	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ATS 8i
100	Via Sacra S.Michele 28	6	88	2.340	NUOVA ACCORNERO	cantiere	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ATS 8i
101	Via Salerno 55	7	83	728	AZ. CARTAIA BICCHI	CLUB ERMITAGE	CLUB ERMITAGE	ASS. MADAMA DORE' ACS	SERVIZI	M1
102	Via Sant'Ambrogio 21	7	86	3.675	LMP s.p.a.	SEAT s.p.a. aet	AVARO IMPIANTI s.r.l.	PRONTOSEAT	SERVIZI	AREE SERVIZI
103	Str. S. Mauro 187	6	88	750	OMAC TO	SEBASTIAN INTERNAT.	EMME P. s.n.c.	EMME P. s.n.c.	TERZIARIO	Z.U.C. A. PROD.
104	Str. S. Mauro 187	4	87	630	FUSAT s.n.c.		EMME P. s.n.c.	EMME P. s.n.c.	TERZIARIO	Z.U.C. A. PROD.
105	Via S. Quintino 28	10	??	1.863	PROP. QUINTO s.r.l.	CREDITO ITALIANO	BURNET BGS/UNICREDIT	BANCA UNICREDIT	SERVIZI	TE
106	Via Sansovino 243/9	6	88	750	FASSETTA B.	FASSETTA s.a.s.	COLORI SIKKENS	MAZZUCHELLI s.r.l.	ARTIGIAN./COMMER.	M2
107	Via Sansovino 243/33	6	85	1.500	WORKMEN MAC. TOOLS	JAPAX Italia	I.A.M.I. s.r.l.	I.A.M.I. s.r.l.	INDUSTRIA	Z.U.C. A. PROD.
108	Via Savigliano 2	11	87	560	INT s.p.	C.I.F.F.S	ITALFERR FS	ITALFERR FS	SERVIZI	ZUT 4.13
109	Via Servais 130/18	9	87	593	OLAS s.a.s.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZE	R1
110	Str. Settimo 162	4	88	1.640	COSMO BOB s.r.l.	SA.PLAST/FA.B.	PLASTIC 90 s.r.l. (dep.)	PLASTIC 90 s.r.l. (dep.)	SERVIZI	ZUT 6.1
111	Str. Settimo 224/10	9	87	600	ISPES ALBANO V.	SOGEMA	MARR s.p.a.	MARR spa ALIMEMEN	INDUSTRIA	Z.U.C. A. PROD.
112	Via Settimo 388/15	4	87	1.935	SELCOM CAMSA	BARBERO E. s.r.l.	BARBERO E. s.r.l.	CASTELLO s.r.l.	INDUSTRIA	Z.U.C. A. PROD.
113	Via Somalia 108/12i	5	87	1.904	IDEAL PROFIL s.n.c.	area dismessa	CLAUS METALLI	I.T.M. SERVICES	INDUSTRIA	M2
114	Via Somalia 108/12h	5	88	800	LA METALLI s.p.a.	B.A. BIG ASTOR	SERRA	SERRA (favoraz. plastica)	ARTIGIANATO	ZUT 16.17
115	Via Spalato 65	6	??	5.128	IPRA s.p.a.	CEMENTI BUZZI s.p.a.	SOC. COOP. SOCIALI	OCERT s.r.l. (Soc. Certificaz.)	SERVIZI	ZUT 12.4
116	C.so Spezia 1	4	88	750	BUREI	CANUTO M.E.C.	ASS. DONATORI SANGUE	FIDAS (donatori sangue)	SERVIZI	M2
117	Via Ticino 1	7	88	2.621	SERI s.a.s.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ZUT 5.15
118	Via Tirreno 219	6	86	2.805	ITAL VERANDE s.r.l.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ATS 12c
119	Via Porro 7	6	88	4.246	CIGALA MARTINETTI	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	M1
120	C.so Traiano 145	6	83	22.000	COMAU EX MORANDO	area dismessa	area dismessa	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ZUT 16.6
121	Via Traversella 11	6	??	12.186	F.A.T.A. s.p.a.	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	Edificio Residenziale	RESIDENZA	ZUT 1.5
122	Via Trecate 14	6	84	1.850	FARAT s.a.s.	MONDADORI IXERNIA	UFFICI/STUDI MEDICI	UFFICI/STUDI MEDICI	TERZIARIO	ATS 8e
123	Via Trecate 24/4	7	84	1.000	FOTO COLOR	FOR-CAT s.n.c.	FOR-CAT s.n.c.	FOR-CAT s.n.c.	ARTIGIANATO	ATS 8e
124	Via Trecate 34	6	84	3.000	TELEMECANIQUE	I.D.I.	I.D.I.	I.D.I.	INDUSTRIA	ATS 8e
125	Via Valprato 68	12	87	6.741	DOCKS DORA	DOCKS DORA	DOCKS DORA LOCALI	DOCKS DORA LOCALI	SERVIZI	ZUT 5.10
126	Via Vandalino 101	6	84	1.495	GOLA s.a.s.	BANCA S. PAOLO	BANCA S.PAOLO	BANCA INTESA S.P.	TERZIARIO	M1
127	C.so Vercelli 350	6	85	500	OFF.PULIT. METALLI	OFF. ALGOZZINI	area dismessa	IN'S MERCATO	COMMERCIO	R2
128	Via Vicenza 20	6	85	582	FIAMA	ARCHIDEA	ARCHIDEA	PIETRANERA (imp. illum.)	INDUSTRIA	M1

Tabella 3.5: Le 128 aree censite al 1989 e qualificate attraverso: indirizzo (col. 2); settore economico (codifica ISTAT qui riportata come in Tab. 3) (col. 3); anno di dismissione (col. 4); superficie coperta (col. 5); denominazione al 1989 (col. 6); denominazione al 2001 (col. 7); al 2005 (col. 8); al 2012 (col. 9); uso effettivo al 2012 (col. 10); destinazione d'uso secondo il PRG (col. 11). Fonte: Dansero, 1993; Coppo, 2001; Are e Venere, 2005; Pallavicini, 2012)

N.B.: ?? = mancanza del dato

(\*) L'area n. 68, di Corso Mortara 7 (Ex FIAT Ferriere, poi Teksid-Finsider, zona Vitali e Valdocco) è qui considerata complessivamente con una sup. coperta totale di mq. 416.693, sebbene sia costituita da 4 impianti dismessi a diverse date: mq. 186.501 (dismesso nel '85); mq. 63.724 (dismesso nel '88); mq. 99.329 (dismesso nel '82); mq. 67.139 (dismesso nel '89)



## CAPITOLO 4

---

### 4.1 Introduzione, fonti e metodologia di analisi

Coerentemente al lavoro di ricerca svolto da Nicole Mulassano nel 2015, è stata prodotta, da chi scrive, una nuova analisi relativa alle aree industriali dismesse e al loro processo di trasformazione dagli anni '80-'90 ad oggi con l'intenzione di aggiornare le informazioni e rendere la valutazione del fenomeno della dismissione industriale, prodotta con questo tipo di strumenti, più completa e coerente alla realtà dei fatti.

Come introdotto nel paragrafo 3.4, è stato utilizzato il ricco archivio di "Immagini del Cambiamento" che negli ultimi due anni ha collezionato più di 242 schede relative al tema delle fabbriche e ai vuoti urbani a precedente destinazione industriale. Rifacendosi al Paragrafo 3.2, si specifica che questa fonte fa parte della categoria delle *fonti prodotte*: esse scaturiscono da una vera e propria ricerca su campo che parte dal reperimento di foto storiche e poi si sviluppa in sopralluoghi che, attraverso scatti fotografici, documentano le trasformazioni del tessuto urbano di Torino.

Non avendo riferimenti precisi riguardo al tipo di schede utilizzate da Mulassano per la sua analisi, non è stato possibile seguire la stessa metodologia; in tal senso ne è stata definita una specifica per questo caso e s'intende descriverla in modo tale che man mano che si definiranno nuove schede relative al tema, anche in area metropolitana, il censimento possa essere integrato e ampliato progressivamente rendendosi sempre più completo e specifico.

All'interno dell'archivio sopra citato, ad ogni fotografia storica è affiancato un codice di destinazione d'uso compreso tra 1 e 6 (1 Abitazioni, 2 Cascine, 3 Fabbriche, 4 servizi, 5 Spazi pubblici, 6 Vuoti urbani); sono state prese in considerazione tutte le aree produttive rientranti nella categoria 3, mentre dalla categoria 6 sono stati selezionati solamente i vuoti urbani che precedentemente erano stabilimenti industriali.

Il campione ottenuto conta, come già detto, 242 aree le quali, durante o prima degli anni '80, sono state luoghi della produzione a Torino (**Carta 8**). Confrontandole con quelle di cui disponeva Nicole Mulassano (figura pag. 79 Cap. 3) risulta, in primo luogo, che ce ne sono un numero maggiore, quindi è stato possibile descrivere con più precisione i fenomeni da esse rappresentati confermando l'assetto spaziale e i luoghi di concentrazione i quali sono rimasti gli stessi in entrambe le ricerche.



Il censimento condotto da Agata Spaziante ed Egidio Dansero (1989 si veda Par. 3.3) è risultato utile in questa fase per confrontare e avvalorare l'analisi e confermare ulteriormente la qualità dei dati.

E' necessario sottolineare che, tuttavia, è possibile confrontare solamente le dinamiche di trasformazione e disposizione spaziale di questo ultimo con le 242 del campione a disposizione in quanto la fonte, la selezione e il tipo approccio con cui sono state elaborate sono diversi.

Ad esempio, in questo caso sono state fatte rientrare nell'analisi anche fabbriche ancora attive negli anni '80 e '90 e che solo successivamente hanno cambiato destinazione d'uso (quindi dismesse dopo lo scatto della foto storica); mentre nel censimento del 1989 sono state considerate esclusivamente aree industriali dismesse da almeno un anno. Si precisa, quindi, che è per questo motivo che si parlerà di aree industriali storiche e non di aree industriali dismesse.

L'analisi è stata basata su tre ordini di informazioni: la localizzazione e la concentrazione delle aree filtrate per macrozona e per quartieri/zona<sup>1</sup>, l'intensità di trasformazione degli edifici storici a seguito della riqualificazione funzionale e, in ultima istanza, la tipologia di destinazione d'uso acquisita dopo la dismissione. Inoltre, tali informazioni sono state incrociate ed elaborate, tramite l'uso del software statistico *SPSS*, in modo tale da poter osservare fenomeni non immediatamente chiari nelle matrici semplici o non presenti in cartografia.

Si vogliono rendere noti alcuni limiti di questo lavoro di analisi, a partire dal fatto che non è stato possibile risalire al dato preciso della superficie delle aree in questione, al contrario presente nel censimento di Dansero e Spaziante e utile per capire l'impatto che esse hanno sul territorio e a livello ambientale. Inoltre si conosce solamente la destinazione d'uso odierna dei siti, senza sapere se abbiano avuto ulteriori cambi di denominazione o trasformazioni consistenti nell'arco dei 20/30 anni che sono intercorsi tra lo scatto storico e quello aggiornato come, invece, è stato possibile esaminare nella precedente ricerca del 1989 (**Carta 7**).

---

<sup>1</sup> Il criterio di divisione per macrozona e per quartieri/zona è quello utilizzato dal progetto "Immagini del Cambiamento" per organizzare le diverse fotografie di Torino. Le macrozone sono fondamentalmente 5: la zona Nord-Ovest è delimitata da corso Francia e via Orvieto; la zona Nord-Est è compresa tra quest'ultimo e corso Regina, prende anche parte della collina al di là dalla sponde del Po in corrispondenza di Madonna del Pilone; la zona centrale prevede una porzione di tessuto urbano più ampia del centro storico che ingloba i quartieri San Salvario e Crocetta; la zona Sud-Ovest parte al di sotto di corso Francia e si estende fino a corso Unione Sovietica escludendo Mirafiori Sud; la quinta zona, a Sud-Est, comprende tutto il resto del tessuto urbano rimanente e tutta la parte di collina fino all'altezza via Giuseppe Gabetti al di sopra di piazza Vittorio Veneto. Ai quartieri sono state affiancate le zone, aree più piccole accorpate in quartieri ma che in passato avevano maggiore importanza, per dare alle fotografie una localizzazione più specifica collegata all'aspetto storico.

Fattore di maggiore rilevanza, tuttavia, è costituito dall'incompletezza del campione di dati presenti in archivio che strutturalmente dipende dal reperimento di immagini storiche di luoghi trasformati in anni recenti; non tanto dall'organizzazione dei sopralluoghi. Questi ultimi non possono essere pianificati a priori senza aver prima raccolto inedite immagini storiche.

## 4.2 L'analisi

La suddivisione delle aree industriali storiche per macrozona mostra un'elevata concentrazione nell'area Nord-Ovest (37,2%) seguita dalle macrozone Sud-Ovest (28,9%) e Nord-Est (24,0%). I valori di Sud-Est e della zona Centrale, invece, sono anche di molto inferiori al 10% ed evidenziano un significativo distacco dai precedenti (**Tabella e Grafico 4.1**).

Dividendo il territorio di Torino in quartieri/zone e analizzando quindi più nel particolare la distribuzione spaziale delle aree produttive, è possibile effettuare dei ragionamenti più specifici che permettono di comprendere meglio le dinamiche. Si nota infatti come le aree produttive siano maggiormente concentrate in Aurora Valdocco (16,5%) e San Paolo (10,7%) che corrispondono ai quartieri in cui storicamente si sono insediate le prime industrie e i primi quartieri operai. Seguono poi i quartieri Parco Dora (8,3%), Pozzo Strada (7,9%) e Barriera di Milano (7,9%), in cui la presenza di un numero medio di aree industriali è giustificata dalla loro vicinanza al fiume Dora e al quartiere San Paolo (sede di complessi residenziali operai), elementi attrattivi per lo sviluppo dell'attività industriale (**Tabella e Grafico 4.2**).

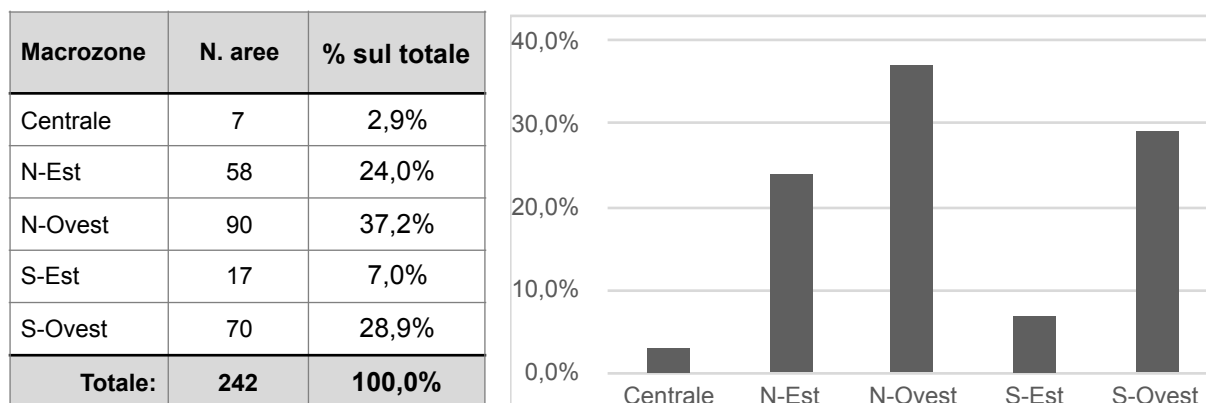


Tabella 4.1: Aree industriali storiche distribuite per macrozone.

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

Grafico 4.1: Aree industriali storiche distribuite per macrozone.

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

4. Aggiornamento dell'analisi delle aree industriali dismesse a Torino

Quartiere/Zona	N. aree	% sul totale
Aurora Valdocco	40	16,5%
San Paolo	26	10,7%
Parco Dora	20	8,3%
Barriera di Milano	19	7,9%
Pozzo Strada	19	7,9%
Cenisia Cit Turin	15	6,2%
San Donato	14	5,8%
Vanchiglia Vanchiglietta	13	5,4%
Borgo Vittoria	11	4,5%
Lucento Vallette	09	3,7%
Millefonti Lingotto	09	3,7%
Filadelfia	06	2,5%
San Salvario	06	2,5%
Santa Rita	06	2,5%
Madonna di Campagna	05	2,1%
Barca Bertolla	04	1,7%
Regio Parco	04	1,7%
Falchera	03	1,2%
Madonna Pilone Sassi	03	1,2%
Mirafiori Nord	03	1,2%
Parella	03	1,2%
Centro	02	0,8%
Borgo Po	01	0,4%
Mirafiori Sud	01	0,4%
<b>Totale:</b>	<b>242</b>	<b>100,0%</b>

Tabella 4.2: Aree produttive storiche distribuite per quartiere.  
Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017  
Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

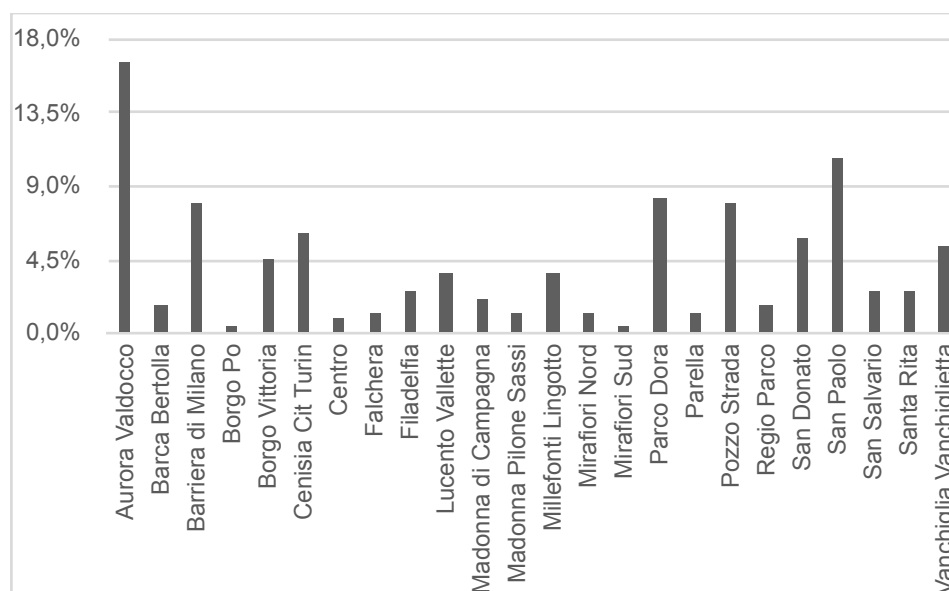


Grafico 4.2: Aree produttive storiche distribuite per quartiere.  
Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017  
Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



A livello spaziale, la tendenza generale di localizzazione delle aree industriali dismesse risulta alquanto simile a quella derivante dalla ricerca di A. Spaziant e E. Dansero (si rimanda al Par. 3.3); basti confrontare la **Carta 5** con la **Carta 8** per osservare che, sebbene i dati siano stati ricavati da fonti diverse, le concentrazioni di suddette aree sono rimaste invariate coinvolgendo principalmente i quartieri/zone di Parco Dora, San Paolo, Pozzo Strada, Valdocco, Vanchiglia e Aurora.

Ciò permette di avvalorare l'analisi svolta in questa sede rendendola qualificata per poter cogliere efficacemente le macro tendenze del processo di dismissione industriale malgrado in questo caso manchino in parte alcune informazioni basilari presenti nel censimento del 1989 come l'anno di dismissione e la superficie di calpestio degli stabilimenti.

Successivamente alla distribuzione spaziale, si è scelto di tenere anche conto dell'intensità di trasformazione subita dalle aree prese in esame per capire dove la nuova destinazione d'uso si differenzia maggiormente da quella iniziale.

La classificazione delle aree produttive storiche per intensità di trasformazione (**Grafico 4.3**) mostra quindi come la macrozona Sud-Ovest abbia subito per lo più trasformazioni ad alta intensità (quasi nel 60% dei casi): questa è anche la zona con la percentuale più elevata di aree produttive storiche per la cui maggioranza è quindi possibile affermare che il cambio di destinazione d'uso è stato totale. Ciò vale sia per quartieri più esterni come Pozzo Strada (11 su un totale di 19) sia, ad esempio, per il quartiere San Paolo (17 su un totale di 26) che, non a caso, oggi non è più identificato come quartiere industriale e operaio, a differenza di Falchera o Lucento-Vallette. Questo cambio di percezione conferma il carattere intenso delle trasformazioni avvenute.

Le aree produttive industriali delle macrozone Nord-Ovest e Nord-Est hanno invece subito un lieve cambio di destinazione d'uso (**Carta 10**), perciò l'intensità di trasformazione tende a risultare bassa nella maggior parte dei casi (Barriera di Milano – 14 su un totale di 19) oppure ad assumere valori omogenei per i quattro stati di intensità come accade per i quartieri di Vanchiglia, Borgo Vittoria e San Donato (**Tabella 4.5**). Fa eccezione Parco Dora (macrozona Nord-Ovest) che, similmente a San Paolo, ha subito notevoli trasformazioni dato anche il suo interessamento nel progetto Spina 3 (14 trasformazioni ad alta intensità su un totale di 20 aree considerate): la maggior parte degli edifici dismessi è stata completamente o parzialmente demolita e sostituita oggi da servizi o spazi aperti (ad

esempio a parco). Una particolarità di Parco Dora è la sua attenzione alla tradizione: al fine di non perdere memoria dell'importante passato industriale della città, in alcune aree che attualmente risultano avere una destinazione pubblica, come parchi e piazze, sono stati mantenuti degli elementi significativi. (Si rimanda al Par. 4.3)

Le poche industrie presenti nella zona Sud-Est hanno subito trasformazioni lievi: si pensi ad esempio allo stabilimento *FIAT* Lingotto il quale, nonostante la trasformazione da industria a centro commerciale, ha mantenuto la vecchia struttura. Se si concentra l'attenzione sulle zone interessate dal progetto di Spina Centrale (si veda il Par. 2.2), l'analisi evidenzia l'entità delle trasformazioni che sono state numerose e talvolta anche parecchio consistenti - ad alta intensità - proprio lungo queste aree (**Carta 9**). In particolare quest'ultimo caso si verifica nelle prime due Spine, le cui aree produttive hanno cambiato totalmente destinazione d'uso, passando da insediamenti industriali a residenze e servizi.

In Spina 3 e Spina 4 il fenomeno risulta molto simile, le aree coinvolte dai due progetti però continuano a mantenere in parte la storica vocazione industriale: le strutture che hanno subito delle trasformazioni di bassa intensità sono tutt'ora industrie.

		Intensità di trasformazione				
		Alta	Media	Bassa	Nessuna	Totale:
Macrozone	Centrale	2	1	2	2	7
	N-Est	17	6	34	1	58
	N-Ovest	35	15	35	5	90
	S-Est	6	0	10	1	17
	S-Ovest	41	7	21	1	70
Totale:		101	29	102	10	242

Tabella 4.3: Intensità di trasformazione per macrozone. Valori assoluti

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

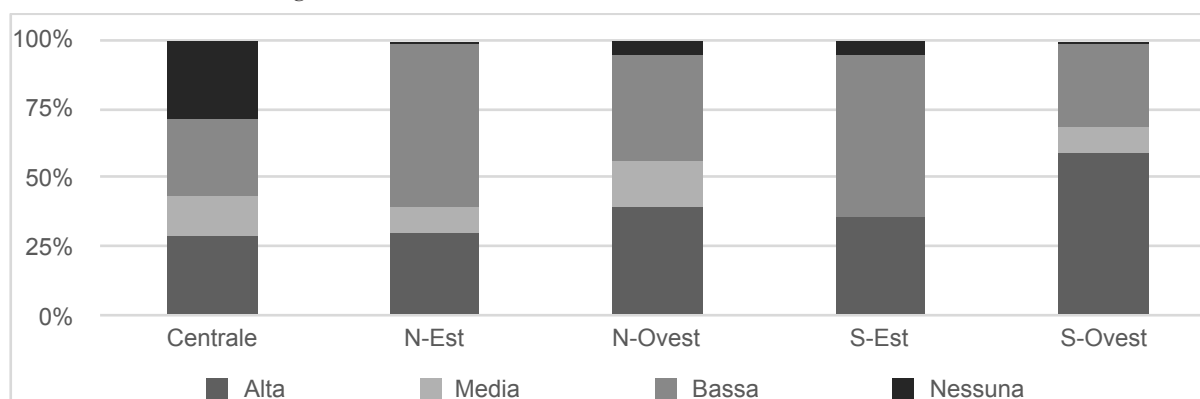


Grafico 4.3: Intensità di trasformazione per macrozone. Valori percentuali

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

		Intensità di trasformazione				
		Alta	Media	Bassa	Nessuna	Totale:
Quartiere/Zona	Aurora Valdocco	12	9	15	4	40
	Barca Bertolla	0	0	3	1	4
	Barriera di Milano	2	3	14	0	19
	Borgo Po	0	0	0	1	1
	Borgo Vittoria	3	1	7	0	11
	Cenisia Cit Turin	8	1	6	0	15
	Centro	2	0	0	0	2
	Falchera	3	0	0	0	3
	Filadelfia	2	0	4	0	6
	Lucento Vallette	1	2	6	0	9
	Madonna di Campagna	2	1	2	0	5
	Madonna Pilone Sassi	2	0	1	0	3
	Millefonti Lingotto	3	0	6	0	9
	Mirafiori Nord	1	0	2	0	3
	Mirafiori Sud	1	0	0	0	1
	Parco Dora	14	1	5	0	20
	Parella	2	0	0	1	3
	Pozzo Strada	11	2	6	0	19
	Regio Parco	1	0	3	0	4
	San Donato	4	2	8	0	14
	San Paolo	17	4	4	1	26
San Salvario	1	1	2	2	6	
Santa Rita	3	0	3	0	6	
Vanchiglia Vanchiglietta	6	2	5	0	13	
<b>Totale:</b>		<b>101</b>	<b>29</b>	<b>102</b>	<b>10</b>	<b>242</b>

Tabella 4.4: Intensità di trasformazione per quartiere/zona.

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

Classificare i codici dettagliati storici per intensità di trasformazione è servito per ottenere un'immagine più specifica delle strutture di partenza e della loro successiva trasformazione.

Diventa subito evidente che la maggioranza delle aree produttive considerate fosse rappresentata dagli edifici abbandonati, degradati e in disuso (codice 6.2): sulla loro totalità il riuso è stato di tipo misto (**Grafico 4.5**), molti hanno sono stati interessati da una trasformazione alta, cambiando destinazione d'uso, altri bassa, subendo solamente modifiche strutturali o di manutenzione.

Quelle che all'epoca erano ancora fabbriche attive di medie/grandi dimensioni sono state coinvolte in un processo di intense trasformazioni anche perché, essendo visivamente ed ambientalmente impattanti, una volta dismesse si è cercato di integrarle al meglio nel tessuto urbano, soprattutto cambiando il loro aspetto, dato che, nella maggior parte dei casi, la destinazione d'uso non ha mantenuto il carattere produttivo. Al contrario, quelle di piccole dimensioni sono state interessate in modo differente dalle trasformazioni, infatti si distribuiscono quasi in egual numero nelle diverse fasce di intensità di trasformazione; ciò mette in luce la loro maggiore duttilità rispetto alle precedenti e il fatto che richiedano investimenti minori per il loro riuso fa sì che non ci sia una prevalenza di una particolare tipologia intensità di trasformazione (**Tabella 4.5**).

			Intensità di trasformazione				
			Alta	Media	Bassa	Nessuna	Totale:
Codice dettagliato storico	2.1	Piccole fabbriche	7	4	12	1	24
	2.2	Medie fabbriche	12	4	9	1	26
	2.3	Grandi fabbriche	19	5	4	0	28
	6.1	Cantieri	2	0	4	0	6
	6.2	Edifici abbandonati, degradati, in disuso	60	16	73	8	156
	6.3	Terreni vuoti, zone sterrate, discariche	1	0	0	0	1
<b>Totale:</b>			<b>101</b>	<b>29</b>	<b>102</b>	<b>10</b>	<b>242</b>

Tabella 4.5: Codice dettagliato storico classificato per intensità di trasformazione.

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



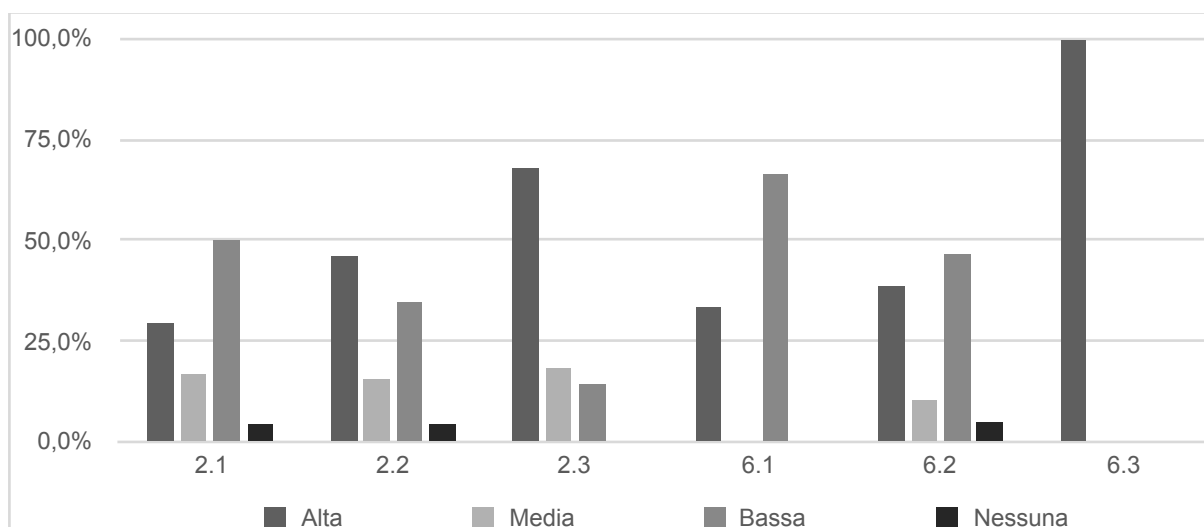


Grafico 4.5: Codice dettagliato storico classificato per intensità di trasformazione.

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

Nella Tabella 4.5 e nel Grafico 4.5 non si tiene conto delle aree industriali classificate come 6.1 e 6.3 a causa dell'esiguo numero che potrebbe risultare poco significativo.

L'ultima parte dell'analisi è quella che più si è concentrata sui cambiamenti e sulle permanenze scaturite dal confronto tra le destinazioni d'uso passate e quelle successive alle trasformazioni. Le tendenze individuate ci permettono di delineare un'immagine di città verso cui Torino sta puntando, ovvero ci permettono di capire quali sono i temi su cui si sta facendo leva per migliorare la città (rimando al Cap. 7). Classificando le aree produttive in base alla destinazione d'uso successiva alla trasformazione si ottiene una netta prevalenza di servizi (48,3%) seguita poi da una presenza consistente di residenze (20,2%) (**Tabella e Grafico 4.6**): ciò conferma quanto già affermato nel precedente Capitolo 3 (si rimanda al Par. 3.3), inoltre dalla **Carta 10** risulta anche evidente come la loro disposizione spaziale sia in linea con quella della ricerca di Spaziante e Dansero (1989) (confronto con la **Carta 6**). I servizi e le residenze di cui sopra risultano essere per la maggior parte rispettivamente servizi pubblici, insediamenti commerciali, ristoranti, alberghi (a dimostrazione di una trasformazione prevalentemente a terziario e commercio) e grandi edifici.

Compresa tra i servizi vi è ancora la voce 3.4, comprendente le sedi degli uffici, tipologia che nella **Tabella 4.7** mostra un valore mediamente alto (7,4%): esse coincidono spazialmente a quelle identificate da Dansero e Spaziante (1989) e inoltre corrispondono a quegli edifici costruiti presso l'area produttiva della quale dovevano ospitare gli uffici che, tendenzialmente, sono rimasti anche dopo il trasferimento dell'industria in un'altra zona (si veda il Cap. 3, Par. 3.3). Ancora una

volta, il fatto che ci sia una corrispondenza così rilevante tra le due ricerche qualifica entrambe le fonti come complementari tra loro.

Il **Grafico 4.6**, oltre a servizi e abitazioni, mette in evidenza ancora un valore che si riferisce ai vuoti urbani: il 17,8% delle aree produttive storiche ad oggi non ha subito alcun intervento di trasformazione. La maggior parte di queste aree sono edifici abbandonati, degradati e in disuso (**Tabella 4.7** – 11,2%) che dequalificano il territorio circostante. Oltretutto, come si può vedere dalla **Carta 10**, i vuoti si concentrano nei quartieri Aurora, Valdocco e San Paolo; nel Capitolo 6 verrà approfondita ulteriormente la riflessione su queste specifiche aree rimaste ancora libere, talvolta dopo decenni.

Codice		N. aree	% sul totale
1	Abitazioni	49	20,2%
3	Fabbriche	16	6,6%
4	Servizi	117	48,3%
5	Spazi pubblici, infrastrutture e verde	17	7,0%
6	Vuoti urbani	43	17,8%
<b>Totale:</b>		<b>242</b>	<b>100,0%</b>

Tabella 4.6: Destinazione d'uso a seguito delle riqualificazioni.

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

Codice dettagliato attuale		N. aree	% sul totale
1.1	Piccole case	10	4,1%
1.2	Grandi edifici	39	16,1%
2.1	Piccole fabbriche	8	3,3%
2.2	Medie fabbriche	7	2,9%
2.3	Grandi fabbriche	1	0,4%
3.1	Supermercati, centri commerciali, mercati coperti	13	5,4%
3.2	Insedimenti commerciali/artigianali diffusi, ristoranti bar, alberghi	27	11,2%
3.3	Cinema, teatri, musei, padiglioni espositivi	5	2,1%
3.4	Sedi uffici, aziende, terziario	18	7,4%
4.1	Servizi pubblici, dazio	35	14,5%
4.2	Impianti sportivi	5	2,1%
4.3	Servizi privati: banche, palestre, club, associazioni	10	4,1%
4.4	Chiese, complessi religiosi	3	1,2%
5.1	Verde, parchi, alberate, sponde fluviali	14	5,8%
5.2	Ferrovie, stazioni, binari, treni	1	0,4%
5.4	Parcheggi, traffico, viabilità, sottopassi, sopraelevate, stazioni metro	3	1,2%
6.1	Cantieri	9	3,7%
6.2	Edifici abbandonati, degradati, in disuso	27	11,2%
6.3	Terreni vuoti, zone sterrate, discariche	7	2,9%
<b>Totale:</b>		<b>242</b>	<b>100,0%</b>

Tabella 4.7: Destinazione d'uso dettagliata a seguito delle riqualificazioni. Elementi ordinati per codice

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

Incrociando le informazioni dei codici dettagliati storici e odierni (nella **Tabella 4.8**) e guardando singolarmente le varie voci si nota che quelle che erano le piccole fabbriche hanno subito principalmente delle trasformazioni con destinazione residenziale (specie grandi edifici, 5 su un totale di 24) e a servizi (servizi pubblici, 5 su un totale di 24); alcuni, anche se in numero più esiguo, sono diventati insediamenti commerciali e servizi privati (3 su un totale di 24).

Le tendenze di trasformazione delle fabbriche di medie e grandi dimensioni sono simili: la loro destinazione d'uso attuale è prevalentemente residenziale (per le fabbriche medie 6 su 26, per le fabbriche grandi 7 su 28) ma ci sono anche parecchie aree produttive che non sono ancora state trasformate e che quindi sono classificate come edifici abbandonati e terreni vuoti.

Considerando valori più bassi, subito successivi ai precedenti, risulta che un numero consistente di fabbriche medie (10 su un totale di 26) è stata interessata da una conversione in servizi diventando centri commerciali, cinema, teatri, scuole o impianti sportivi. Per quanto riguarda invece le grandi fabbriche, un certo numero di esse è stato demolito in favore di aree verdi e parchi, andati a costituire i nuovi polmoni verdi della città integrando la già esistente rete del verde.

La vasta quantità di aree produttive storiche classificate inizialmente come vuoti urbani rappresenta la maggioranza del campione a disposizione (164 su 242 aree considerate): gran parte di queste strutture è stata demolita o riutilizzata per poter realizzare servizi pubblici o insediamenti commerciali o ancora residenze, tuttavia una buona parte resta tutt'oggi dismessa, classificandosi come vuoto urbano, in attesa di un progetto di riqualificazione. Quest'ultimo aspetto verrà affrontato con maggiore accuratezza nel Capitolo 6.



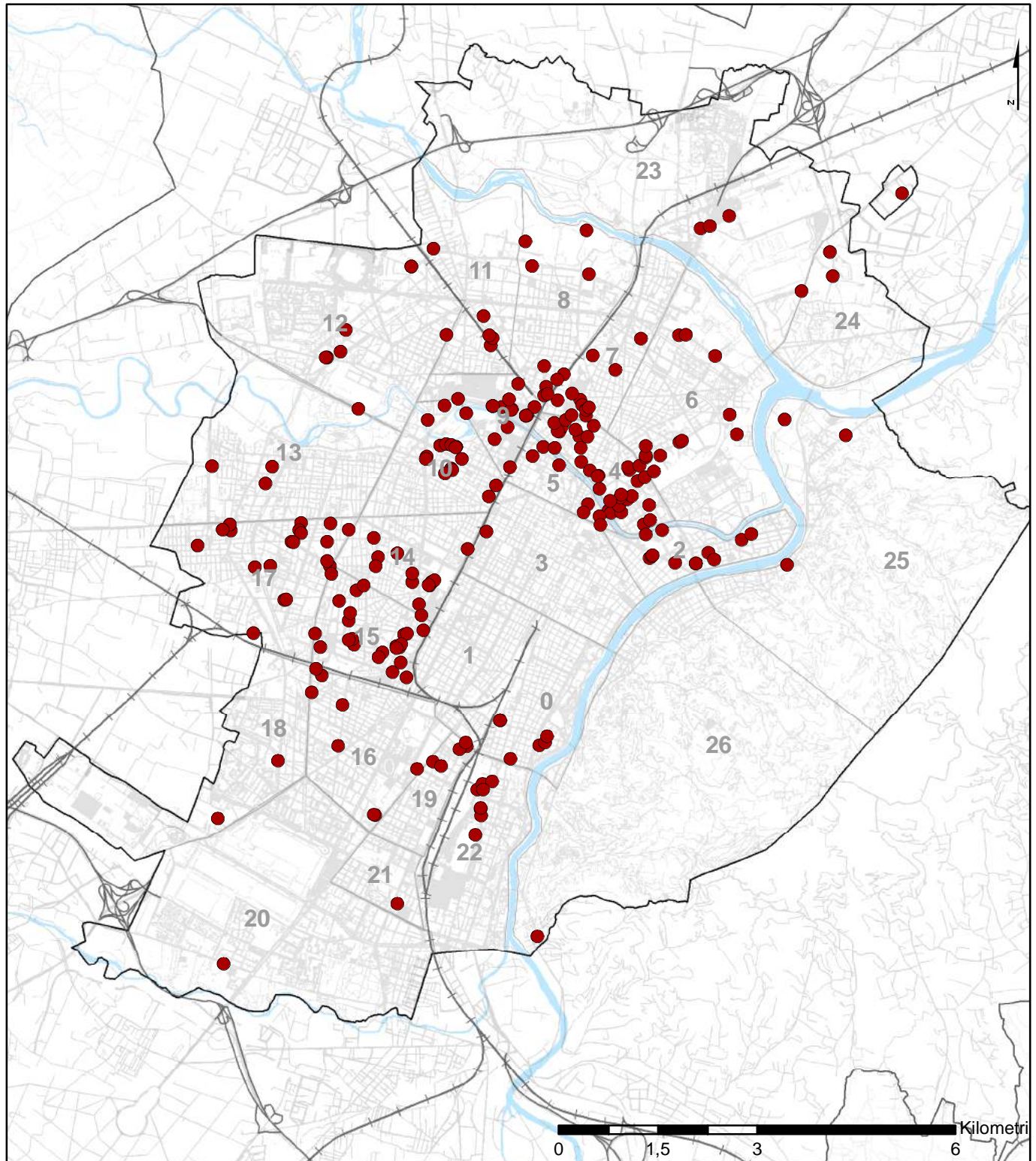
		Codice dettagliato storico							
		2.1	2.2	2.3	6.1	6.2	6.3	Totale:	
<b>Codice dettagliato attuale</b>	<b>1.1</b>	Piccole case	2	0	0	0	8	0	<b>10</b>
	<b>1.2</b>	Grandi edifici	5	6	7	1	20	0	<b>39</b>
	<b>2.1</b>	Piccole fabbriche	1	0	1	0	6	0	<b>8</b>
	<b>2.2</b>	Medie fabbriche	0	1	0	0	6	0	<b>7</b>
	<b>2.3</b>	Grandi fabbriche	0	0	1	0	0	0	<b>1</b>
	<b>3.1</b>	Supermercati, centri commerciali, mercati coperti	1	1	1	0	10	0	<b>13</b>
	<b>3.2</b>	Insedimenti commerciali/ artigianali diffusi, ristoranti bar, alberghi	3	3	1	1	19	0	<b>27</b>
	<b>3.3</b>	Cinema, teatri, musei, padiglioni espositivi	0	0	1	0	4	0	<b>5</b>
	<b>3.4</b>	Sedi uffici, aziende, terziario	1	3	0	3	11	0	<b>18</b>
	<b>4.1</b>	Servizi pubblici, dazio	5	2	1	0	27	0	<b>35</b>
	<b>4.2</b>	Impianti sportivi	0	2	1	0	2	0	<b>5</b>
	<b>4.3</b>	Servizi privati: banche, palestre, club, associazioni	3	1	0	0	6	0	<b>10</b>
	<b>4.4</b>	Chiese, complessi religiosi	0	0	1	0	2	0	<b>3</b>
	<b>5.1</b>	Verde, parchi, alberate, sponde fluviali	0	0	4	1	8	1	<b>14</b>
	<b>5.2</b>	Ferrovie, stazioni, binari, treni	0	0	0	0	1	0	<b>1</b>
	<b>5.4</b>	Parcheggi, traffico, viabilità, sottopassi, sopraelevate, stazioni metro	0	1	1	0	1	0	<b>3</b>
	<b>6.1</b>	Cantieri	1	1	2	0	5	0	<b>9</b>
<b>6.2</b>	Edifici abbandonati, degradati, in disuso	2	3	4	0	18	0	<b>27</b>	
<b>6.3</b>	Terreni vuoti, zone sterrate, discariche	0	2	2	0	3	0	<b>7</b>	
<b>Totale:</b>		<b>24</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>157</b>	<b>1</b>	<b>242</b>	

Tabella 4.8: Incrocio tra codice dettagliato storico e codice dettagliato odierno. 2017

Fonte: database di Immagini del Cambiamento, 2017

Elaborazione: Piaia Elena, Pignatelli Maurizia

# CARTA 8 - Distribuzione delle aree produttive storiche individuate dal progetto "Immagini del Cambiamento"



## Legenda

### Divisione per quartieri/zona

0 San Salvario

1 Crocetta

2 Vanchiglia

3 Centro

4 Aurora

5 Valdocco

6 Regio Parco

7 Barriera di Milano

8 Borgo Vittoria

9 Parco Dora

10 San Donato

11 Madonna di Campagna

12 Lucento-Vallette

13 Parella

14 Cenisia

15 San Paolo

16 Santa Rita

17 Pozzo Strada

18 Mirafiori Nord

19 Filadelfia

20 Mirafiori Sud

21 Lingotto

22 Millefonti-Lingotto

23 Falchera

24 Barca Bertolla

25 Madonna del Pilone-Sassi

26 Borgo Po

### Aree produttive storiche



Fonte:

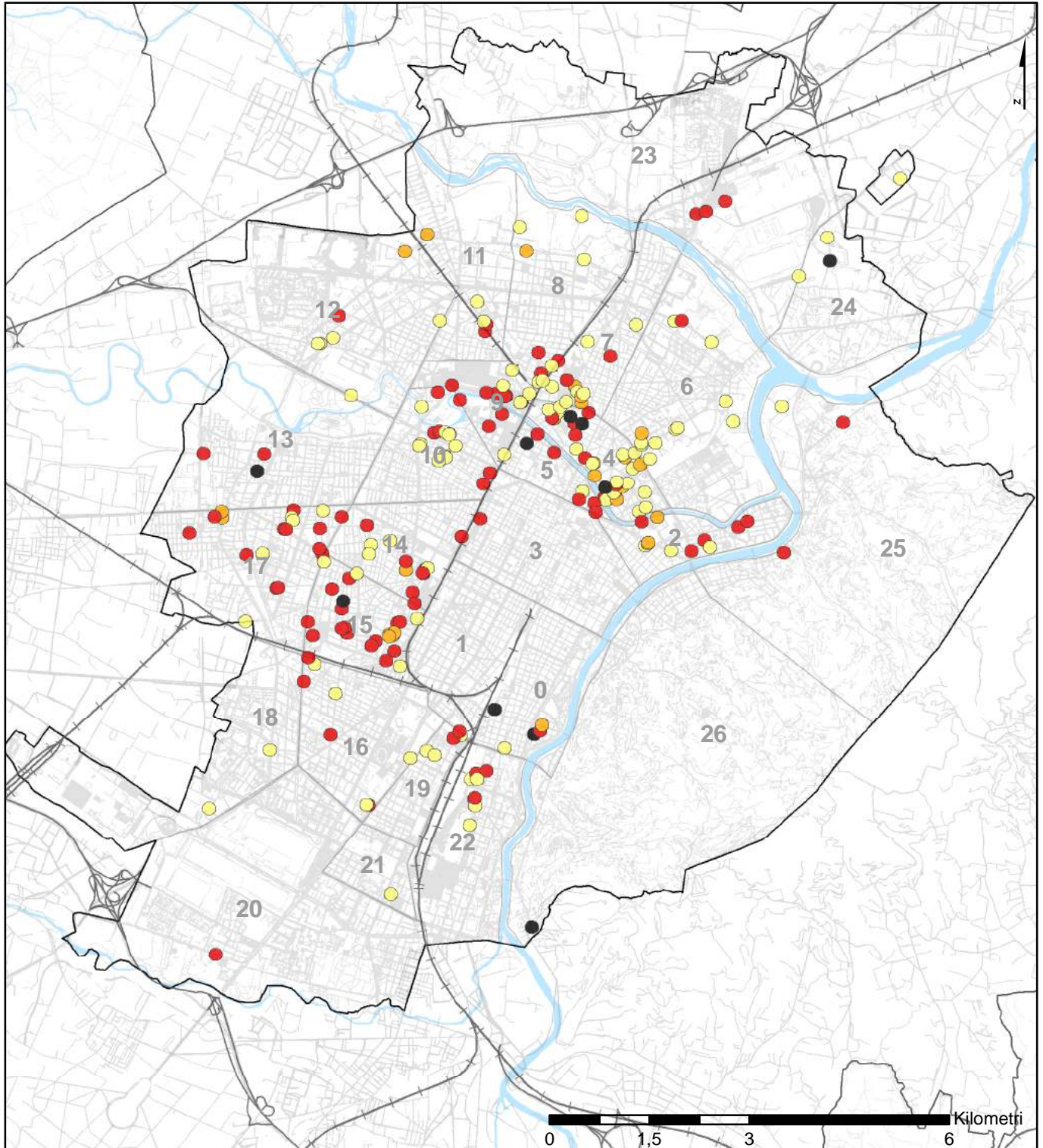
Immagini del Cambiamento (2017)

Elaborazione:

Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



# CARTA 9 - Intensità di trasformazione delle aree produttive storiche



## Legenda

### Divisione per quartieri/zona

- 0 San Salvario
- 1 Crocetta
- 2 Vanchiglia
- 3 Centro
- 4 Aurora
- 5 Valdocco
- 6 Regio Parco
- 7 Barriera di Milano

- 8 Borgo Vittoria
- 9 Parco Dora
- 10 San Donato
- 11 Madonna di Campagna
- 12 Lucento-Vallette
- 13 Parella
- 14 Cenisia
- 15 San Paolo
- 16 Santa Rita

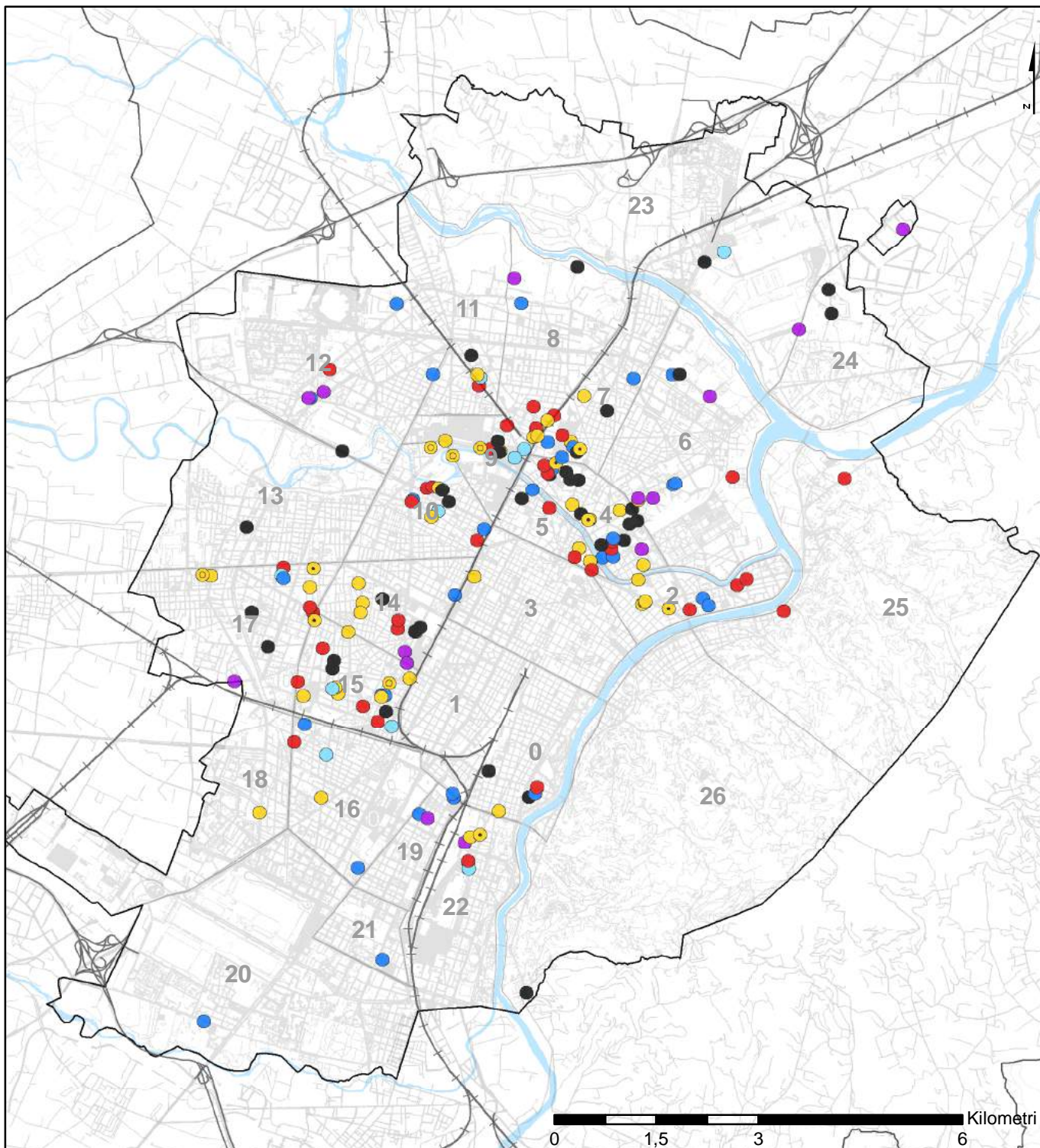
- 17 Pozzo Strada
- 18 Mirafiori Nord
- 19 Filadelfia
- 20 Mirafiori Sud
- 21 Lingotto
- 22 Millefonti-Lingotto
- 23 Falchera
- 24 Barca Bertolla
- 25 Madonna del Pilone-Sassi
- 26 Borgo Po

### Intensità

- Nessuna
- Bassa
- Media
- Alta



# CARTA 10 - Destinazioni d'uso acquisite dalle aree produttive storiche a seguito della riqualificazione



## Legenda

### Divisione per quartieri/zona

	0 San Salvario		9 Parco Dora		18 Mirafiori Nord
	1 Crocetta		10 San Donato		19 Filadelfia
	2 Vanchiglia		11 Madonna di Campagna		20 Mirafiori Sud
	3 Centro		12 Lucento-Vallette		21 Lingotto
	4 Aurora		13 Parella		22 Millefonti-Lingotto
	5 Valdocco		14 Cenisia		23 Falchera
	6 Regio Parco		15 San Paolo		24 Barca Bertolla
	7 Barriera di Milano		16 Santa Rita		25 Madonna del Pilone-Sassi
	8 Borgo Vittoria		17 Pozzo Strada		26 Borgo Po

### Destinazioni d'uso

- Residenze
- Industria
- Servizi pubblici e privati
- Servizi privati
- Verde, parchi, alberate e fonde fluviali
- Commercio
- Terziario
- Vuoti urbani industriali



### 4.3 Esempi di trasformazioni

Di seguito si inseriscono delle fotografie esemplificative prese da Immagini del Cambiamento, che mostrano in concreto le varie trasformazioni realizzate. L'organizzazione e la selezione delle fotografie seguono la **Tabella 4.3**: vengono infatti elencate per macrozona e tendono a mostrare il livello prevalente di intensità di trasformazione.

#### Macrozona centrale

Quartiere/zona: Centro

Indirizzo: corso Regio Parco 1



*Fabbrica Silo*

*Anni '70*

*Fonte: Archivio Storico Città Torino*



*Edifici residenziali*

*2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Angela Caterini*

Quartiere/zona: San Salvario

Indirizzo: via Ilarione Pettiti 1



*Ex magazzini Docks Piemontesi*

*Anni '90*

*Fonte: Archivio Storico Città Torino*



*Condomini e giardino*

*2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: San Salvario

Indirizzo: via Marrocchetti 11



*Ex FIAT ricambi  
1997*

*Fonte: Agata Spaziante*



*Edificio riusato per centro medico, oggi in disuso  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Angela Caterini*

Quartiere/zona: San Salvario

Indirizzo: via Chiabrera 25



*Ex FIAT  
1997*

*Fonte: Agata Spaziante*



*Edificio residenziale "25verde"  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Angela Caterini*

Quartiere/zona: San Salvario

Indirizzo: corso Dante 103



*Isvor FIAT  
1997*

*Fonte: Agata Spaziante*



*Edificio ristrutturato, alloggi e condomini  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Angela Caterini*



### Macrozona nord-ovest

Quartiere/zona: Madonna di Campagna

Indirizzo: via Assisi 2



*CIR Concerie Italiane Riunite  
Anni '50*

*Fonte: MuseoTorino*



*Sede Circoscrizione 5 e parcheggio  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Parco Dora

Indirizzo: corso Mortara 49



*Ferriere FIAT  
1958*

*Fonte: Archivio Storico Città Torino*



*Tettoia di Parco Dora  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: San Donato

Indirizzo: via Fossano 16



*Ex Paracchi (dismessa negli anni '60)  
Primi anni '80*

*Fonte: MuseoTorino*



*Scuola elementare De Filippo e asilo nido  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Lucento Vallette

Indirizzo: via Sansovino 243/33



*Ex Workmen Machine Tools*  
1997

*Fonte: Cristina Godone*



*Piccole aziende terziarie*  
2015

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Parella

Indirizzo: via Bellardi 116



*Ex Metec*  
1997

*Fonte: Agata Spaziante*



*Teatro Bellarde e giardino*  
2015

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*



## Macrozona nord-est

Quartiere/zona: Regio Parco

Indirizzo: via Maddalene 50



*Manifattura Tabacchi e tram  
Anni '20  
Fonte: collezione Chiara Devoti*



*Manifattura parzialmente dismessa, resto utilizzo a uffici  
2015  
Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Vanchiglia Vanchiglietta

Indirizzo: via Buniva 41



*Ex Safov  
Primi anni '80  
Fonte: MuseoTorino*



*Palestra succursale licei Gioberti-Gobetti  
2015  
Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Aurora Valdocco

Indirizzo: via Generale Damiano 15



*Ex Ansaldo officine meccaniche  
Primi anni '80  
Fonte: MuseoTorino*



*Edificio abbandonato  
2015  
Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Falchera  
Indirizzo: corso Romani 460



*Ex Snia Viscosa  
Anni '90  
Fonte: Archivio Storico Città Torino*



*Centro commerciale Auchan  
2015  
Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Barriera di Milano  
Indirizzo: via Leoncavallo 25



*Ex Ceat (dismessa nel 1982)  
1997  
Fonte: Cristina Godone*



*Sede Libera Gruppo Abele, uffici Circostrizione 6  
2015  
Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*



## Macrozona sud-ovest

Quartiere/zona: San Paolo

Indirizzo: corso Peschiera 260



*Viberti, (ex Cisitalia)*

*Anni '50*

*Fonte: Archivio Storico Città Torino*



*Edifici residenziali*

*2017*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Censia Cit Turin

Indirizzo: corso Castelfidardo 34



*Officine Grandi Riparazioni*

*1980 circa*

*Fonte: Archivio Storico Città Torino*



*OGR ristrutturate e controviale*

*2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Nicole Mulassano*

Quartiere/zona: Censia Cit Turin

Indirizzo: via Borsellino 26



*Ex Nebiolo officine, già Dubosc*

*Primi anni '80*

*Fonte: MuseoTorino*



*Edificio dismesso e cantiere*

*2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Francesca Talamini*

Quartiere/zona: San Paolo

Indirizzo: via Isonzo angolo corso Rosselli



*Ex Lancia  
1997*

*Fonte: Agata Spaziante*



*Percorso pedonale all'interno dei giardini Piredda  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Angela Caterini*

Quartiere/zona: San Paolo

Indirizzo: via Caraglio 106



*Ex Lancia  
1997*

*Fonte: Agata Spaziante*



*Supermercato Bennet  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento*



## Macrozona sud-est

Quartiere/zona: Millefonti Lingotto

Indirizzo: via Nizza 150



*Ex RIV (dismessa nel 1971)  
1972*

*Fonte: Archivio Storico Città Torino*

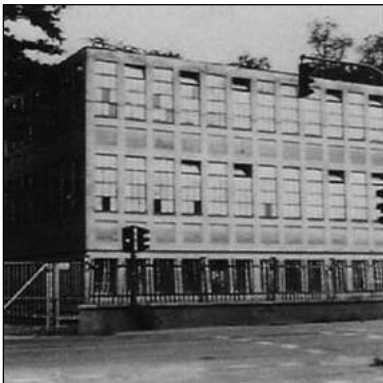


*Uffici Unicredit  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Borgo Po

Indirizzo: corso Moncalieri 421



*Manifattura di Moncalieri  
Primi anni '80*

*Fonte: MuseoTorino*



*Edificio abbandonato e vandalizzato  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Millefonti Lingotto

Indirizzo: via Nizza 250



*Cantiere x FIAT Lingotto  
1993*

*Fonte: Agata Spaziante*



*8Gallery e direzione FCA  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

Quartiere/zona: Filadelfia

Indirizzo: via Giordano Bruno 11



*Ex Framtek (dismessa a inizio anni '90)  
1997*

*Fonte: Cristina Godone*



*Sede uffici Amiat  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Angela Caterini*

Quartiere/zona: Millefonti Lingotto

Indirizzo: via Bizzozero 7a



*Ex RIV a sinistra, fabbrica bassa ignota a destra  
1997*

*Fonte: Agata Spaziante*



*Istituto Professionale Giolitti a sinistra, azienda Cesano  
Metalli a destra  
2015*

*Fonte: Immagini del Cambiamento, Luca Davico*

## CAPITOLO 5

---

### 5.1 Le ricerche svolte in ambito metropolitano

Lo scopo di questa ricerca consiste nell'analizzare il fenomeno della dismissione industriale e della conseguente rigenerazione urbana anche a scala metropolitana, dato che ha investito vaste aree extraurbane e i loro poli industriali, i quali, tra gli anni '70 e '80, sono stati sovraccaricati dalla presenza di immobili adibiti alla produzione, conseguentemente al processo di rilocalizzazione a cui ha dato inizio il comune di Torino. Essi a loro volta sono rimasti travolti dalla conclusione di un ciclo economico che ha fatto sì che l'evento dei "vuoti urbani industriali" caratterizzasse anche l'area metropolitana (Spaziante, 2012).

Prima di valutare, con i mezzi a disposizione, come questo fenomeno si presenta oggi e come viene affrontato, risulta necessario presentare gli studi svolti in precedenza coerentemente a quanto fatto nei capitoli scorsi incentrati solo sul comune di Torino.

Sebbene il fenomeno dei "vuoti urbani industriali" sia sempre stato presente e gravante tanto sul territorio metropolitano quanto sul comune capoluogo, solamente vent'anni dopo la prima indagine sulle aree dismesse a Torino (si veda il Cap. 3) ne è stata prodotta una specifica sui comuni dell'Area Metropolitana Torinese. Quest'ultima, intitolata *Per un osservatorio delle aree industriali dismesse nell'area metropolitana torinese. Proposte metodologiche e risultati di due campagne di indagine (2006-2007)*, è stata condotta da Agata Spaziante ed Egidio Dansero, con la collaborazione di Alessandro Grella, per conto della Regione Piemonte.

Mentre la prima ricerca era finalizzata alla costruzione di uno strumento conoscitivo destinato all'ambito accademico e al supporto delle decisioni del PRG di Torino che basava sui vuoti industriali la sua strategia di rigenerazione urbana, questa seconda ricerca ha proposto un nuovo approccio ed è stata svolta con finalità differenti.

Innanzitutto la proposta di costruzione di questo censimento allargato all'Area Metropolitana è stata motivata dalla percezione, mostratasi poi veritiera, di una modesta o nulla attenzione, conoscenza, sensibilità a livello provinciale e regionale a riguardo dell'entità del fenomeno della dismissione industriale e quindi anche della sua rilevanza in termini d'incidenza sull'economia locale. Inoltre Agata Spaziante mostra più volte, in svariate pubblicazioni, la convinzione che la carente

documentazione riferita a questo processo porti con sé il rischio di rimuovere un'importante componente del carattere identitario di questi luoghi in cui le attività industriali ed i loro contenitori edilizi hanno caratterizzato la storia economica e sociale ed il paesaggio di tutti questi luoghi contermini il comune di Torino.

Tenendo in considerazione tali premesse, questo censimento prevedeva la schedatura completa e contestualizzata di tutti i vuoti industriali presenti nei comuni della prima e seconda cintura torinese in funzione di due finalità prevalenti: dotarsi di strumenti conoscitivi per l'osservazione e valutazione del processo di dismissione industriale, in modo tale da potersi interrogare sulle cause che in molti siti avevano impedito o rallentato la riqualificazione e da poter avanzare delle possibili prospettive di recupero. In secondo luogo si aveva intenzione di sperimentare la costruzione di un "osservatorio" delle aree industriali dismesse per fornire, a livello regionale, un panorama delle opportunità di localizzazione di nuove attività produttive, nonché commerciali; allo stesso tempo poteva risultare utile anche ai comuni coinvolti in quanto strumento tecnico capace di orientare le politiche territoriali, in modo particolare verso la riduzione del consumo di suolo, puntando proprio sul riutilizzo dei tanti degradati vuoti industriali che gravano sul territorio. In realtà l'osservatorio non è mai stato attivato e l'evoluzione del processo di dismissione, benché sempre in atto, non più stata monitorata (Spaziantè, 2011).

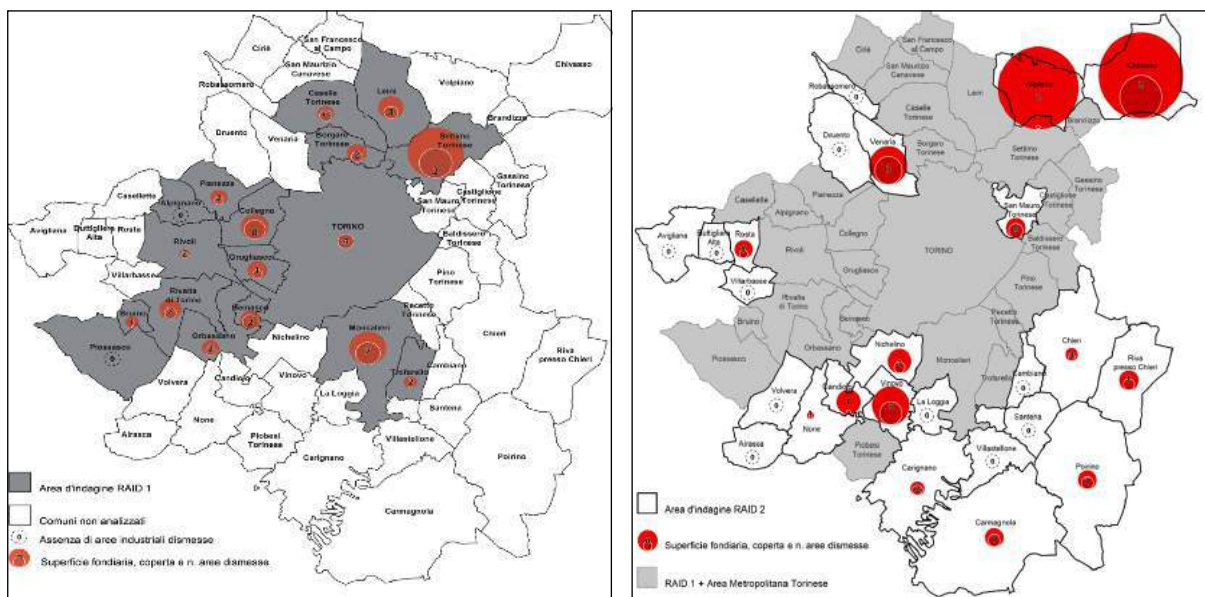
Il processo di indagine è stato suddiviso in due momenti separati. Il primo, nel 2006, ha considerato complessivamente 16 comuni dell'AMT in cui fosse presente un'attività industriale di qualche rilievo (vennero esclusi, ad esempio, quelli collinari); il secondo, nel 2007, ha esteso l'analisi ad altri 25 comuni della prima e seconda cintura torinese, raggiungendo così un totale di 42 comuni. Complessivamente sono state catalogate e schedate 84 aree industriali dismesse per un totale di 5,5 milioni di mq di superficie fondiaria (diversa dalla superficie di calpestio utilizzata come unità di misura nell'indagine su Torino; Par. 3.3) totalmente abbandonata e priva di credibili prospettive di riuso o comunque di valorizzazione del suo potenziale all'interno del tessuto urbanizzato. Infatti le analisi socioeconomiche e degli strumenti in vigore nei comuni interessati facevano ipotizzare un riutilizzo tutt'altro che facile e veloce soprattutto per le aree di piccola dimensione, mentre le prospettive si presentavano migliori per le aree più estese; ciò mise in luce quanto le dinamiche del fenomeno di dismissione fossero diverse rispetto a quanto stava avvenendo a Torino dove il recupero delle aree dismesse era più semplice e veloce per i lotti più piccoli;



pertanto, altrettanto diverso sarebbe dovuto essere l'approccio allo studio e alla pianificazione di questi luoghi (Dansero, Spaziante, 2016).

Inoltre le schede stilate per ciascuna di queste aree mostravano che nella maggior parte dei casi si trattava di edifici di basso interesse storico-architettonico, ma, come sottolineato in precedenza, in molti casi si poteva riconoscere in essi un ruolo non marginale per l'identità di quei luoghi e per la loro memoria: non bastava rimuoverli e cambiare destinazione d'uso come se non ci fossero mai stati. Tenzialmente, però, è stato osservato che le amministrazioni locali hanno prospettato per queste aree la conservazione dell'uso industriale, sebbene aggiornato nel suo contenuto; solo in pochi casi è stata prevista la sostituzione della vecchia destinazione d'uso con attività appartenenti al settore terziario o dei servizi.

La seconda fase di questo lavoro di ricerca, benché non abbia poi avuto i risultati sperati, come predetto, ha predisposto una fase iniziale di verifica metodologica, la quale via via ha mostrato le sue problematiche, e degli strumenti per un'osservazione continua del fenomeno di dismissione industriale a livello regionale, in funzione della creazione di un supporto tecnico alle politiche territoriali e strategiche. L'"osservatorio" avrebbe dovuto integrare le fonti indirette gestionali continue, che avrebbero seguito l'evoluzione del processo di dismissione, riducendo al minimo il ricorso a suddetta indagine diretta; tuttavia il problema fondamentale legato a questo tipo di fonti e che ha reso difficilmente praticabile tale proposta di aggiornamento, fa riferimento all'assoluta necessità di dover sempre ricorrere alla verifica diretta dei contenuti delle indagini per poter avere conferma della loro correttezza. Perciò questa iniziativa è stata mai intrapresa dagli enti locali coinvolti dall'analisi (Spaziante, 2016).



Ricerca RAID "Per un osservatorio delle aree industriali dismesse nell'area metropolitana torinese. Proposte metodologiche e risultati di due campagne d'indagine (2006-2007)

Fonte: A. Spaziantè e E. Dansero (DITER, Politecnico e Università di Torino) con la collaborazione di A. Grella, su incarico dell'IREs Piemonte e della Regione Piemonte

N. = numero di aree dismesse presenti nel Comune, censite mediante una scheda per ogni area.

Questa ricerca, in via generale, ha rivelato una realtà di dismissione industriale nelle due cinture torinesi molto consistente che si è presentata diversamente caso per caso, sia per numero, sia per estensione e con una certa sfasatura rispetto a ciò che è avvenuto nel comune capoluogo. A differenza del lavoro svolto in quest'ultimo, l'indagine in questione si è limitata al censimento dei siti e non è stata aggiornata osservando quanto, quando e cosa è stato realizzato successivamente sulle stesse aree.

Un'analisi sommaria ha mostrato che molto spesso sono state redatte delle varianti ai PRG vigenti che hanno modificato le previsioni iniziali, assecondando le pressioni della domanda del mercato immobiliare. Al di là di ciò, si ha comunque avuto un riscontro positivo in termini di risparmio di occupazione di nuovo suolo e beneficio ambientale, anche se la qualità delle operazioni non è sempre stata esemplare ed i costi delle operazioni piuttosto rilevanti.

In ogni caso, la prima fase della ricerca ha messo in luce l'importante ricaduta che avrebbe la costruzione di suddetto "osservatorio" del processo di dismissione sulle politiche di trasformazione responsabile del territorio, eppure estenderlo a tutti i comuni interessati avrebbe richiesto tempi troppo lunghi e costi altrettanto elevati. Dunque ciò che sarebbe necessario mettere a punto oggi è una metodologia più rapida, più capace, più affidabile e più coerente con la complessità che caratterizza

questo processo, come descrive Agata Spaziante nel volume *Se i vuoti si riempiono* (si veda Par. 3.2), così che possa essere ampiamente applicabile.

Non a caso, ad oggi, le banche dati di amministrazioni locali che censiscono questi determinati siti industriali abbandonati non sono molto numerose e, tra l'altro, in questi pochi casi, i progetti di sistemi informativi ad hoc sono andati avanti con lentezza, difficoltà e talvolta si sono arrestati senza ottenere risultati duraturi. Queste stesse difficoltà ne hanno determinato un modesto utilizzo e di conseguenza ciò è portato ad investire sempre meno capitali e risorse creando un circolo vizioso da cui ancora oggi non si è usciti. In particolare, la consapevolezza a cui si è giunti nell'ultimo ventennio riguardo alla necessità di dotarsi di strumenti conoscitivi idonei, prima di poter affrontare adeguatamente un processo di trasformazione del territorio, si è dovuta scontrare con una realtà molto caotica in cui le suddette amministrazioni locali hanno dovuto affrontare un periodo di riqualificazione repentina e dai tempi serrati per il rilancio e l'innovazione dei propri territori, senza alcun tipo di conoscenza dettagliata e continua del vastissimo processo di abbandono delle aree industriali ancora in atto.

Nonostante le trasformazioni del territorio e di questi siti avvengano con ritmi ed estensione più ridotti (AA.VV., 2011), è diffusa la tendenza per cui le amministrazioni pubbliche, dovendo governare il processo continuo di cambiamento dei territori, preferiscono rivedere i propri strumenti attraverso varianti e non avviare nuovi piani, evitando così di affrontare il complesso percorso di conoscenza, con cui sarebbe necessario supportare un nuovo processo di pianificazione, e rimuovendo il problema di impostare nuovi sistemi di monitoraggio.

In definitiva, questo lavoro di ricerca non è mai stato direttamente utilizzato, anche se dal 2007 si sono succeduti in Regione Piemonte altri tentativi di costruzione di banche dati e osservatori sulle attività produttive, i quali, allo stesso modo, non hanno avuto nessuna ricaduta pratica sulle politiche locali; è però ulteriormente cresciuta la consapevolezza dell'importanza che avrebbe un esteso monitoraggio dei processi di dismissione industriale in tutto il territorio nazionale, infatti più volte incluso tra gli obiettivi degli strumenti di pianificazione territoriale soprattutto di livello sovralocale.

E' necessario sottolineare che in questo caso specifico è possibile solamente "commentare" la ricerca sopra descritta e le carte ad essa legate non producendo un'analisi comparativa simile a quella svolta sul comune di Torino nel Capitolo 4, principalmente per il fatto che non si dispone delle schede compilate relative alle 84 aree identificate. Inoltre non è questa la sede di aggiornamento di tale censimento infatti, in ambito metropolitano, lo scopo è quello di andare a identificare l'esistenza di qualche tipo di conoscenza del patrimonio delle aree industriali dismesse aggiornata dopo il 2007.

Selezionando i comuni dell'Area Metropolitana Torinese inclusi nel taglio territoriale scelto per questa analisi (si rimanda alla nota metodologica) è stata elaborata una **Carta 11** che restituisce la stessa rappresentazione prodotta Spaziante e Dansero in modo tale da poter avanzare un'analisi più specifica di questo ambito, la quale sarà funzionale anche alle riflessioni successive.

Ciò che la **Carta 11** rende subito visibile, oltre ai comuni con molte zone collinari che sono state escluse perché prive di qualche attività industriale di particolare rilevanza, sono quei comuni in cui è presente un'estesa superficie dedicata ad uso industriale ma in cui non sono insediate più di tre aziende. Caso emblematico lo si identifica nel comune di Settimo Torinese in cui sono presenti solo due aree industriali dismesse e sono tra le più estese di tutto il taglio territoriale; non a caso è un luogo in cui la vocazione industriale è fortemente radicata soprattutto lungo le vie di comunicazione in direzione di Novara e Milano, le quali si caratterizzano per essere fortemente attrattive di attività produttive, ma che negli anni in cui è stato svolto lo studio sono state coinvolte dalla crisi (se si osserva la Figura a pag. 107 infatti è possibile riscontrare che anche nei comuni di Volpiano e Chivasso, successivi Settimo Torinese e toccati dalle stesse direttrici, si presenta lo stesso tipo di fenomeno).

Situazione simile si verifica anche nel comune di Venaria, mentre in quello di Moncalieri e di Collegno l'ampia superficie rilevata è giustificata dalla presenza di numerose aree industriali dismesse insediate; ciò fa pensare che siano stati questi i centri che hanno risentito più negativamente di suddetta crisi strutturale.

I restanti comuni coinvolti nello studio e non nominati precedentemente presentano tutti estensioni medio-piccole in riferimento a poche aziende liberate localizzate; sono inclusi in questa categoria anche luoghi tipicamente a carattere industriale come quelli di Grugliasco, Beinasco e Orbassano, il che permette di ipotizzare che nel periodo antecedente la crisi economica del 2008 questi siano riusciti a mantenere solidamente in attività le aziende su di essi insediate.



## 5.2 Deboli e diffusi tentativi di costruire un sapere completo dopo il 2007

Ci sono state alcune importanti esperienze avviate tra il 2008 e il 2010 da svariate regioni e province italiane che hanno inteso comporre dei veri e propri censimenti delle aree industriali dismesse per promuoverne il loro riutilizzo (Dansero, Spaziante, 2016).

La Regione Piemonte, dopo l'esperimento del 2000 che vide l'istituzione di un "Osservatorio regionale settori produttivi industriali" e non ebbe il successo sperato, ha tentato nuovamente di dotarsi di uno strumento conoscitivo specifico nel 2007 affidando all'*ARPA Piemonte* il compito di elaborare un nuovo metodo efficace di raccolta e aggiornamento dei dati; anche questo tentativo è stato accantonato in seguito allo scoppio della crisi strutturale che colpì l'economia a livello mondiale e alla successiva stasi dell'attività edilizia che ridusse l'urgenza di temi riguardanti consumo di suolo e riutilizzo dei "vuoti urbani".

Solo nel 2013 questa iniziativa è stata ripresa e inclusa nel "Programma di attività della Struttura Regionale con il compito di analisi, studio e informazione sul sistema industriale piemontese 2013-2014" come indagine volta ad analizzare la riqualificazione e il rilancio di insediamenti e aree industriali dismesse (secondo le varie accezioni del caso. Si veda il Par. 3.1) finalizzate alla ridefinizione del paesaggio industriale, alla pianificazione di nuovi servizi all'impresa per la rilocalizzazione, l'innovazione e l'adeguamento tecnologico, ambientale ed energetico (D.G.R. n.2-6054, 12 luglio 2013).

Inoltre nel 2016 è stata proposta una nuova legge regionale: "Norme in materia di contrasto alle delocalizzazioni produttive, incentivi alle imprese e sostegno all'imprenditorialità al fine di salvaguardare i livelli produttivi e occupazionali" per promuovere un ennesimo tentativo di costruzione di un "Osservatorio per il controllo sulle delocalizzazioni produttive" con il compito di acquisire e monitorare i dati e le informazioni relativi al fenomeno delle delocalizzazioni, nonché di avanzare proposte che neutralizzino le incidenze negative di tale fenomeno (Dansero, Spaziante, 2016).

### 5.3 Analisi dello stato attuale della conoscenza sulle aree industriali dismesse in ambito metropolitano

A tutt'oggi, al di là dei vari tentativi intrapresi, non si è ancora in possesso di uno strumento conoscitivo efficace e completo che risponda ai requisiti di affidabilità e aggiornamento dinamico (elencati nel Par. 3.2) e che permetta, nel contempo, di delineare un monitoraggio preciso di questo fenomeno ancora in evoluzione.

In particolare, per quanto riguarda l'area metropolitana, a seguito del censimento realizzato da Agata Spaziante e Egidio Dansero tra il 2006 e il 2007 (si veda Par. 5.1) non ci sono stati aggiornamenti o ulteriori censimenti nei successivi 10 anni che in egual modo abbiano permeato così a fondo il territorio.

Nonostante ciò è in atto una pianificazione territoriale e strategica che pone le proprie basi proprio sulla trasformazione e sul riuso delle aree industriali dismesse, specie su scala metropolitana a partire dal *Terzo Piano Strategico* il quale guarda in prospettiva questo territorio al 2025.

Quest'ultimo, coordinato dall'Associazione Torino Strategica (struttura di governance pubblica costituita da 85 soci) è stato realizzato e concluso dopo due anni e mezzo di intenso lavoro d'inclusione e dialogo che ha coinvolto 230 enti e oltre 500 soggetti in 80 diversi incontri. Gli obiettivi da esso previsti non si focalizzano più sui "contenitori" urbani vuoti<sup>1</sup> quanto sulle attività che li andranno a riempire; inoltre, questo Piano sottolinea l'importanza che oggi ha l'economia, nonché i capitali privati derivanti anche dal business internazionale, sulla crescita di domanda di aree da riconvertire o riqualificare.

Si ragiona quindi su nuovi modelli di approccio alla trasformazione delle aree industriali dismesse e più in generale sui "vuoti urbani" per cui non è più sufficiente proporli su mercato sperando di attrarre investimenti; con la stesura del Piano si è giunti alla conclusione che è necessario inserirli all'interno di un processo di trasformazione urbanistica e socio economica allargato, tenendo conto che la nuova destinazione d'uso di ogni edificio non debba essere il risultato di un'imposizione del

---

<sup>1</sup> In questo caso il Piano Strategico tratta il tema dei "vuoti urbani" ampiamente includendo non solo aree industriali dismesse, ma tutti gli edifici e superfici mancanti di una destinazione d'uso specifica, inattivi e spesso abbandonati

mercato immobiliare o dei più alti interessi economici e che la popolazione debba essere informata man mano che il processo prende forma<sup>2</sup>.

Inoltre s'intende sottolineare che gli scenari principali su cui s'intende muovere l'azione del piano sono: l'innovazione, la conoscenza e la cultura attraendo investimenti e governando il cambiamento puntando sulle medie e piccole imprese, riprendendo in parte la vocazione storica del territorio.

Un altro strumento, ad oggi in fase di costruzione e che dovrà guidare lo sviluppo del territorio metropolitano nei prossimi anni, è il *Piano Strategico Metropolitano*. Esso, in via generale, riprende i concetti di fondo del Piano sopra descritto e punta alla costruzione di un territorio comprendente tutti i comuni dell'ex provincia di Torino, che sia capace, sinergico, coeso, innovativo, attrattivo, integrato, inclusivo, sostenibile e resiliente.

Nello specifico s'inserisce l'esigenza di rafforzare il settore dell'industria (quella che viene definita Industria 4.0<sup>3</sup>, si veda il Capitolo 7) e delle piccole-medie imprese, supportando la creazione di lavoro autonomo con particolare attenzione verso le giovani generazioni; talvolta in funzione di superare la dicotomia tra le grandi realtà urbane come quella di Torino, la quale negli ultimi anni ha avuto un significativo sviluppo dell'economia della conoscenza e dell'innovazione, e quelle minori come i comuni rurali e montani presenti in gran numero soprattutto ai confini del territorio metropolitano.

In questa analisi ci si è soffermati sulle tipologie di obiettivi e azioni previsti da tale Piano per soddisfare suddetta esigenza. In primo luogo puntando alla promozione di una Città Metropolitana innovativa ed attrattiva nei confronti di imprese e talenti, ma soprattutto competitiva a livello nazionale ed internazionale nei settori produttivi principalmente caratterizzanti il territorio, quali l'industria degli autoveicoli e quella aerospaziale con uno spostamento previsto verso alcuni comparti a maggiore intensità tecnologica quali quelli delle biotecnologie, della meccatronica, delle ICT e dell'architettura sostenibile; per realizzare ciò è stato inserito un obiettivo operativo riferito specificamente all'attrazione di investimenti attraverso la valorizzazione delle aree industriali dismesse e all'innescio di processi di riqualificazione ambientale,

---

<sup>2</sup> Questo tipo di coscienza era già stata sviluppata in precedenza, ma venne "interiorizzata" per lo più dal mondo accademico piuttosto che da quello politico o dalla coscienza comune. Ad oggi, si ribadiscono questi concetti e si riportano nel piano attribuendogli un ruolo di rilevante importanza poiché si cerca realmente di dargli attuazione e di rendere operativa ed integrata la pianificazione territoriale e strategica (Spaziante, 2001).

<sup>3</sup> Politica industriale volta a fare della trasformazione digitale dell'industria manifatturiera un'opportunità per la crescita e l'occupazione. Particolare attenzione è posta alla "filiera tecnologica-produttiva", affinché le azioni previste possano veicolare lo sviluppo e il trasferimento delle informazioni, delle conoscenze e delle competenze, anche nelle imprese di piccole dimensioni (Città Metropolitana di Torino, 2017)

nonché tutela del suolo ancora permeabile, sviluppo locale e rigenerazione urbana, i quali creerebbero il contesto ideale per lo sviluppo di tali discipline.

Pertanto le azioni funzionali al raggiungimento di questo scopo, in linea con l'analisi svolta in questa sede, prevedono inizialmente l'"individuazione di aree per attività produttive di interesse per nuovi investitori nazionali ed internazionali" (Azione 26). La necessità di rendere più conveniente per gli operatori economici la bonifica delle aree dismesse e quindi incanalare lo sviluppo di un innovato "settore produttivo" in questi contenitori, ormai considerati una risorsa più che un limite (Dansero, Giaimo, Spaziante, 2001), si scontra con l'incombenza di censire in maniera ragionata tali edifici ed aree, darne evidenza al mercato e definire strumenti per incentivarne il recupero.

Infatti, il programma del *Piano Strategico Metropolitano* prevede di produrre in breve tempo un censimento ragionato e una mappatura delle aree industriali dismesse e/o sottoutilizzate, al fine di aggiornare la banca dati territoriale metropolitana, rendendola interrogabile e agevolmente aggiornabile: una sorta di "vetrina" consultabile da tutti, in primis dai possibili investitori. La CMTo vuole diventare punto di incontro, raccordo e coordinamento di amministrazioni locali, Unioni Industriali, Camere di Commercio, associazioni e aziende, con l'obiettivo di creare una rete stabile di relazioni tra soggetti diversi in grado di far convergere le numerose iniziative in atto sul territorio metropolitano e alimentare un flusso continuo di informazioni relative alle aree produttive dismesse che possano confluire in un'unica banca dati, condivisa ed accessibile.

Si riscontra, pertanto, l'ennesima proposta di costruzione di una conoscenza integrata e funzionale che, come mostrato in precedenza (si vedano Par. 5.1 e 5.2), non ha mai avuto reale operatività o comunque non ha mai ottenuto i risultati sperati; in questo caso, lo scopo di fondo che ha mosso l'intenzione di definire complessivamente le aree industriali dismesse ha comportato delle necessità pratiche che hanno fatto sì che venisse prodotto un censimento, anche se non si è ancora in grado di comprendere se sarà funzionale tanto quanto previsto idealmente da molti anni, in primis da A. Spaziante.

L'Unione Industriale Torino si è fatta carico di creare una "mappa delle opportunità insediative" delle attività produttive individuando i criteri e le condizioni di insediabilità con una visione spaziale allargata che dovrebbe consentire il superamento di rivalità e conflittualità localistiche dovute soprattutto alla diversità delle realtà urbane coinvolte nella Città Metropolitana.



Alla fine del 2017 Confindustria Piemonte e Yes4To<sup>4</sup> hanno reso pubblica la schedatura prodotta degli spazi dismessi presenti in Regione Piemonte per un totale di 30 milioni di mq di superficie di aree industriali a disposizione e riutilizzabili (non si specifica se sia superficie fondiaria o di calpestio). Sono 270 in totale i luoghi su cui attualmente sarebbe possibile insediare un'impresa: zone libere che i vari comuni hanno già destinato ad attività di questo tipo nei loro PRG ma che non sono ancora state occupate, oppure di spazi dismessi, dove un tempo sorgevano fabbriche che però hanno chiuso.

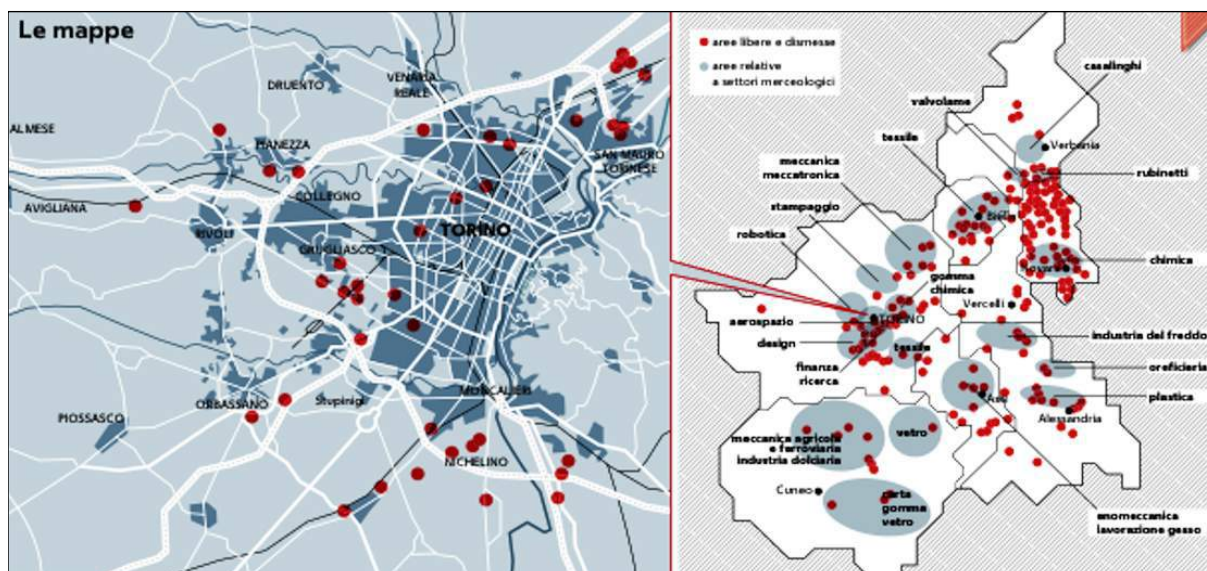
Questo, più che essere uno strumento di supporto alle decisioni di pianificazione o uno documento per l'uso accademico, si definisce come un vero e proprio strumento di marketing regionale (Parola, 2017) che, coerentemente al Piano Strategico, punta a usare le aree industriali dismesse come base per impostare una strategia di attrazione degli investimenti; insomma, è un grande catalogo di opportunità da presentare a chi intendesse avviare un'attività produttiva in Piemonte.

Invero, se l'obiettivo della ricerca svolta in questa sede è valutare ed analizzare criticamente il materiale più aggiornato possibile rispetto al tema della dismissione industriale, quello di Confindustria non è lo stesso: non hanno voluto proporre un'istantanea dei "relitti industriali" (Parola, 2017) quanto un'offerta di aree che possano diventare un motore dello sviluppo territoriale futuro; per questo nella mappa sono state individuate anche le vocazioni produttive contermini alle possibilità d'investimento (Figura a pag. 115); in tal modo è possibile verificare direttamente dove una certa attività abbia più possibilità di avere successo.

A dimostrazione dell'operatività che dovrebbe avere questo strumento, Yes4To sta lavorando per creare un tavolo che coinvolga, oltre agli enti locali e la Città Metropolitana, anche il Centro estero per l'internazionalizzazione e la Regione, nonché dei tutor per le questioni burocratiche i quali, tutti insieme, dovrebbero agevolare gli investitori evitando che si imbattano in oneri maggiori e contribuendo anche in questo modo alla competitività del territorio.

---

<sup>4</sup> Associazione costituita da giovani imprenditori torinesi provenienti da varie categorie.



*Il catalogo delle fabbriche da riaprire in Piemonte. Una mappa con 270 nomi, 2017  
Fonte: Confindustria, Yes4To*

Avendo a disposizione questo tipo di raccolta dati, è stato scelto di rappresentare quelle aree industriali dismesse che interessano il taglio territoriale che interessa questa ricerca ed effettuare alcune riflessioni su di esse, in particolare sulla loro localizzazione, dato che oltre alla vocazione di riferimento non si hanno a disposizione altre informazioni specifiche (ad esempio la superficie o la denominazione o l'anno di dismissione, come invece era stato pubblicato nella ricerca di Dansero e Spaziante).

Si trasla, dunque, una ricerca a scopo operativo e di strategia economica su una ricerca di tipo accademico poiché è l'unica fonte aggiornata di cui si può disporre attualmente e che abbia indagato il fenomeno della dismissione industriale su area metropolitana pubblicandone i risultati negli ultimi 10 anni.

S'intende specificare che non è stato possibile indagare a fondo la metodologia con cui è stato prodotto suddetto censimento per cui non è possibile descrivere, come fatto in precedenza (si veda Par. 3.3), le scelte operate riguardo alla selezione dei dati da considerare. Riguardo a ciò, infatti, si suppone che siano state effettuate delle scelte ben precise riguardo all'esclusione piuttosto che all'inclusione di determinate aree, soprattutto in relazione al fatto che queste siano molto poche (32), specialmente considerando l'intera area metropolitana.

Bisognerebbe indagare più a fondo le logiche di lavoro di Confindustria e soprattutto ottenere un termine di paragone per verificare l'efficacia dello strumento.

Dal punto di vista puramente accademico, sta evolvendo un lavoro di censimento ed analisi del fenomeno della dismissione industriale e del riuso nell'AMT svolto da Diego Vitello, tuttavia ancora ultimato e reso pubblico; peraltro questo stesso

aggiornamento presenta alcune mancanze a monte che non migliorerebbero l'evoluzione dei sistemi di conoscenza e monitoraggio così come sono stati espressi da Spaziante (si veda Par. 3.2), semplicemente per il fatto che è stato valutato solo il riuso di industrie già dismesse negli anni '80 (sulla base metodologica utilizzata dalla ricerca di Spaziante ed Dansero del 1989) e non sono state ricercate nuove aree dismesse.

Il commento alla **Carta 12**, in relazione ad una parte della raccolta dati di Confindustria, viene fatto comparando le due ricerche prima descritte concernenti l'area metropolitana (questa e quella di Spaziante e Dansero) poiché sebbene non si possano confrontare in modo diretto, si tratta delle uniche disponibili per un confronto.

Dalla **Carta 12** si evincono in primo luogo le maggiori concentrazioni di vuoti urbani, le quali si riscontrano, in primo luogo, nel comune di Settimo Torinese lungo l'asse ferroviario Novara-Milano, come era già stato riscontrato da Spaziante e Dansero negli anni precedenti; altre sono presenti a Sud-Est, in modo particolare nei comuni di Moncalieri e Nichelino e anch'esse si dispongono spazialmente lungo le principali vie di comunicazione in direzione del pinerolese e del cuneese.

Nel comune di Collegno, dove il censimento del 2006 aveva rilevato un numero cospicuo di aree industriali dismesse di media dimensione, ora sono presenti solamente alcuni punti sparsi di non grande rilevanza per l'indagine, ma che, tuttavia, è necessario indicare poiché probabilmente sono già stati riutilizzati nel corso dei 10 anni intercorsi oppure perché non sono stati riportati volontariamente nella ricerca di Confindustria in quanto non considerati d'interesse "strategico".

Stessa questione interessa il comune di San Mauro Torinese in cui, allo stesso modo, l'ultimo censimento del 2017 non ha rilevato alcuna presenza di aree dismesse al contrario di quanto verificato dagli autori di quello del 2007.

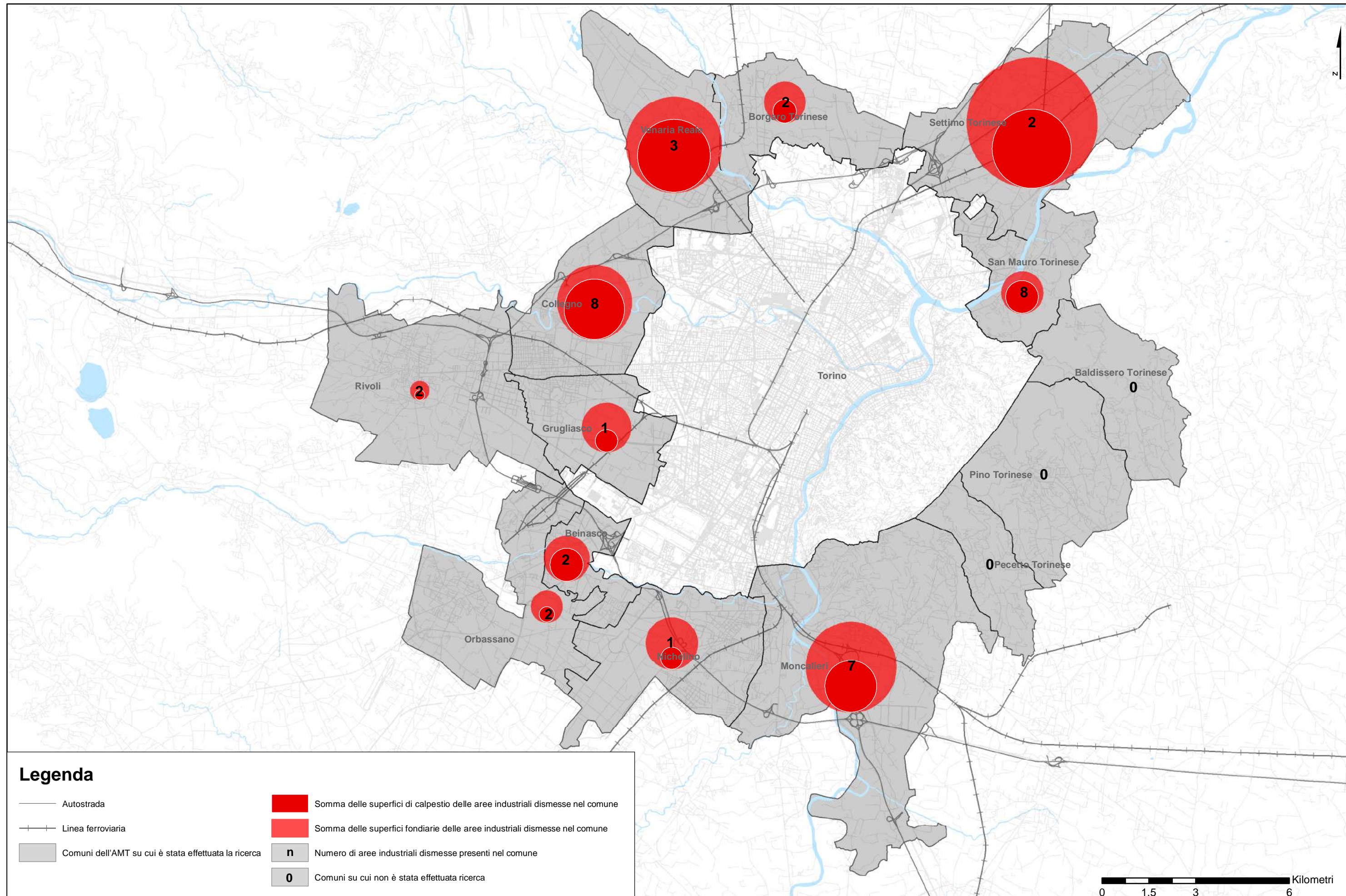
Diversamente, il comune di Grugliasco, se precedentemente era quasi privo di aree industriali liberate, tranne una di piccole dimensioni, ora risulta una delle zone di maggiore concentrazione insieme all'adiacente comune di Beinasco.

Al di là di queste riflessioni elaborate in relazione alla disposizione e aggregazione sul territorio delle aree industriali dismesse e confrontate con la ricerca analizzata nel paragrafo 5.1, non è possibile approfondire in altro modo l'analisi in quanto non sono state messe a disposizione ulteriori informazioni quali l'estensione o il nome dell'azienda localizzata su ognuna di esse.

Questi dati saranno utilizzati e rielaborati in maniera differente, anche in riferimento ad altri dati, nel Capitolo 6 in cui viene riportato un tentativo di restituzione complessiva del fenomeno di dismissione industriale attuale.



# CARTA 11 - Aree industriali dismesse dell'AMT rilevate dal censimento del 2006/2007 condotto da A. Spaziante e E. Dansero

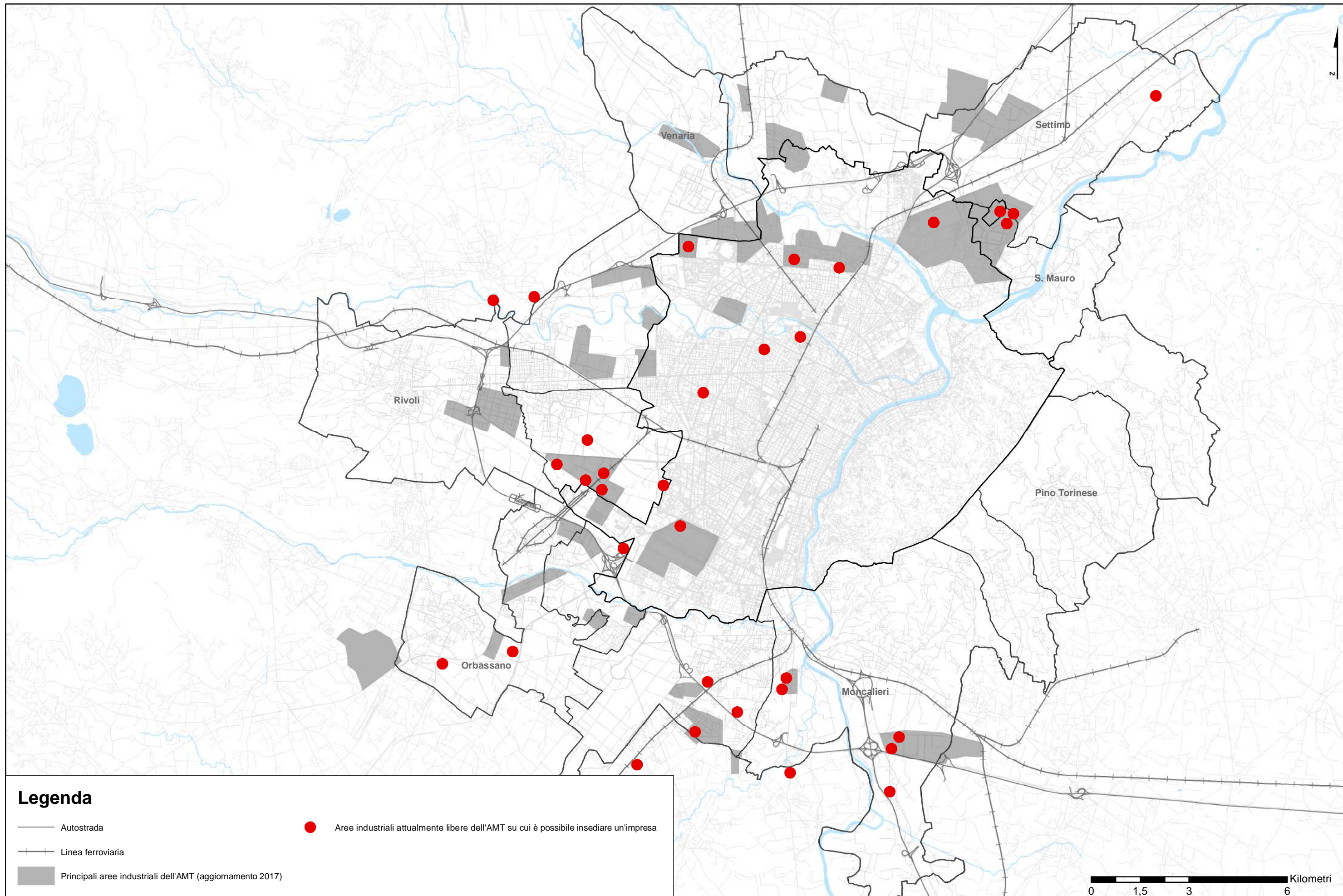


Fonte:  
 Ricerca RAID "Per un osservatorio delle aree industriali dismesse nell'area metropolitana torinese. Proposte metodologiche e risultati di due campagne d'indagine (2006-2007)" condotta da A. Spaziante e E. Dansero (DITER, Politecnico e Università di Torino) con la collaborazione di A. Grella, su incarico dell'IRES Piemonte e della Regione Piemonte.

Elaborazione:  
 Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



# CARTA 12 - Aree industriali dismesse dell'AMT catalogate da Confindustria nel 2017



Fonte:  
Confindustria, Yes4To (2017), Il catalogo delle fabbriche da riaprire in Piemonte. Una mappa con 270 nomi.  
Elaborazione:  
Piaia Elena, Pignatelli Maurizia



## CAPITOLO 6

---

### 6.1 Introduzione

Mettendo insieme le informazioni derivanti dalle analisi precedenti e spazializzandole nella **Carta di sintesi**, si intende formare un quadro complessivo e il più possibile completo del fenomeno di dismissione industriale che ha coinvolto Torino e l'area metropolitana negli ultimi due anni (2016/2017), tenendo però sempre in considerazione la limitatezza dei dati a disposizione (si vedano i Cap. 3 e Cap. 5). Quelli utilizzati corrispondono ai dati più recenti che è possibile reperire attualmente e si riferiscono tutti agli anni 2016/2017<sup>1</sup>.

La difficoltà principale riscontrata a monte fa riferimento al mettere in relazione i dati a disposizione in quanto le metodologie di selezione ed elaborazione degli stessi, derivanti da progetti e studi diversi, sono differenti e non sempre esplicitate. Il rischio in cui si può incorrere è quello di far comunicare dei dati il cui risultato potrebbe consistere in una rappresentazione non totalmente veritiera delle dinamiche in atto.

Tuttavia questa è l'unica modalità che permetta di ottenere un quadro aggiornato che comprenda tutta l'Area Metropolitana Torinese (AMT) e che non sia solamente un aggiornamento delle trasformazioni attuate su aree industriali dismesse in passato: un vero e proprio censimento di ciò che è attualmente un "vuoto urbano" derivante da una precedente attività produttiva.

Questo tentativo inoltre mette in evidenza la grave mancanza di un fondamentale censimento completo, eseguito coerentemente con una stessa metodologia e che chiarisca in modo uniforme dove siano localizzati i vuoti e come potrebbero essere riutilizzati. Tale questione riprende quanto è stato detto nel Capitolo 5, quindi ad oggi la pianificazione territoriale e strategica si basa su di essi e si definisce in relazione ad essi senza avere a disposizione tale tipo di conoscenza corretta e aggiornabile con continuità. Questo è ciò che lamentava già Spaziante all'inizio degli anni '90 e trent'anni dopo, al di là dei tentativi intrapresi, nessuno è stato in grado di colmare efficacemente tale lacuna.

Di seguito si presentano in sintesi i risultati derivanti dalle analisi svolte sul comune di Torino e sulla AMT; separatamente si cercherà di restituire una lettura comune ed

---

<sup>1</sup> Fotografie del progetto Immagini del Cambiamento datate al 2016 o 2017; nuove fotografie derivanti dai sopralluoghi dello stesso progetto svolti nella primavera del 2017; censimento fatto da Confindustria datato il 5/12/2017

attuale del fenomeno della dismissione industriale (**Carta di sintesi**) come preposto inizialmente.



## 6.2 I risultati dell'analisi su Torino

Dagli incroci tra i tematismi considerati (nello specifico s'intendono l'intensità di trasformazione e la classificazione per codici e codici dettagliati), fatti sul totale delle aree produttive storiche raccolte da "Immagini del Cambiamento", è emerso che la maggior parte di queste ha già subito una trasformazione, sia essa di alta, media o bassa intensità. Ciò è dovuto al fatto che, alla fine degli anni '80, la tematica relativa al riuso dei "vuoti" industriali e le riflessioni sulla crisi industriale e sui suoi effetti territoriali sono state messe al centro di varie discussioni e si sono poste alla base degli studi dei nuovi progetti per la città.

In questo contesto infatti, il PRG del 1995 assume un ruolo centrale in quanto si caratterizza per essere uno dei primi piani regolatori che sceglie di non espandere ulteriormente la città ma di ristrutturarla e riorganizzarla, trasformando e recuperando aree già urbanizzate. Ulteriore contributo alla realizzazione di questi progetti di riuso, con la definizione di scadenze perentorie e l'apporto di nuovi finanziamenti, è dato dalla candidatura, vincente, di Torino alle Olimpiadi invernali 2006; ciò ha permesso, ad esempio, l'attuazione di impianti e infrastrutture, fra cui la prima linea della metropolitana che da 30 anni attendeva di essere realizzata (rimando al Capitolo 2).

Dalla carta delle destinazioni d'uso (**Carta 10**) si nota chiaramente il cambio di vocazione subito dalla città di Torino a seguito delle trasformazioni: queste ultime sono avvenute in gran parte al fine di realizzare servizi per la popolazione, infatti hanno per lo più previsto cambi di destinazione d'uso a terziario e servizi dando a Torino una connotazione mista. La città vede quindi il passaggio da *one company town*, città della *FIAT*, a città dell'innovazione (rinvio al Cap. 7) mantenendo tuttavia la vocazione industriale, che però non risulta più essere la sua caratterizzazione primaria.

L'incrocio tra i codici di trasformazione storici e attuali ha inoltre mostrato la presenza di aree industriali tutt'ora dismesse e degradate e che quindi, ancora oggi, sono in attesa di essere comprese in progetti di riuso e riqualificazione: queste aree sono state estrapolate e utilizzate nella **Carta di sintesi**, in aggiunta ai dati ottenuti dagli studi di Confindustria e a un elenco di nuove zone individuate dai sopralluoghi svolti per il progetto di "Immagini del Cambiamento" (si tratta di aree industriali non ancora schedate ma fotografate e catalogate in attesa di una futura trasformazione), al fine di ottenere una rappresentazione che mostri, in linea generale, la localizzazione attuale dei vuoti urbani.

### 6.3 I risultati dell'analisi sull'Area Metropolitana Torinese

Per quanto concerne l'Area Metropolitana Torinese, l'analisi svolta è stata basata interamente sui dati elaborati da Confindustria e rappresentati nella **Carta 12** (si veda il Cap. 5) i quali, al di là delle problematiche derivanti dalla lettura incrociata di ricerche diverse, sono anche gli unici che rappresentano il fenomeno della dismissione urbana sull'intero territorio regionale in modo aggiornato e completo (da quanto è stato confermato da Confindustria e Yes4To).

Come accennato in precedenza, inevitabilmente è stato necessario confrontare il suddetto censimento con la ricerca effettuata nel 2006/2007 da Spaziante e Dansero e quella prodotta in questa sede utilizzando i dati di "Immagini del Cambiamento" per poter formulare delle riflessioni che potessero superare la semplice analisi spaziale (svolta nel Capitolo 5) ed estrapolare qualche ulteriore informazione sulle dinamiche del fenomeno della dismissione urbana in questi ultimi 10 anni.

Innanzitutto, facendo riferimento al taglio territoriale metropolitano scelto, è possibile constatare che le 36 aree industriali dismesse schedate nel censimento del 2006/2007 si sono ridotte a 32 in quello di Confindustria; considerando che quest'ultimo sia stato effettuato includendo anche aree industriali dismesse all'interno del comune di Torino, esse costituiscono un numero davvero esiguo. In modo particolare se si confrontano solo quelle presenti in Torino con quelle derivanti dalla fonte di "Immagini del Cambiamento", risulta subito evidente quante poche siano; peraltro, benché non si possa verificare in modo diretto, è impensabile che il fenomeno della dismissione industriale si sia ridotto così tanto nel corso di 10 anni, anche perché le indagini per l'aggiornamento del PTC2 nel 2009 hanno confermato una vivace dinamica delle attività produttive, soprattutto per quanto riguarda alcune aree che subiscono periodicamente un cambio di denominazione o gestione e che successivamente per un breve o lungo tempo rimangono inutilizzate.

Si spiega il numero tanto ridotto di aree identificate dal progetto di Confindustria principalmente facendo riferimento al fatto che sia stato utilizzato un metodo di selezione dei dati alquanto restrigente anche perché, data la natura di tale strumento (Cap. 5), sono stati inclusi solamente quei luoghi dismessi considerati "zone strategiche" per interventi di riqualificazione e investimento per attività produttive; in definitiva il suo scopo non prevede una conoscenza ampia del fenomeno quanto piuttosto fa riferimento ad un disegno strategico, economico e di sviluppo territoriale ben preciso.

Per questo motivo la **Carta 12** è stata integrata con la suddetta selezione prodotta dal database di “Immagini del Cambiamento” delle aree industriali dismesse ad oggi (Paragrafo 6.2), per poter arricchire il più possibile un quadro generale che nessun altro tipo di fonte ha reso pubblico o comunque ha realmente definito con precisione. Di seguito vengono riportate le osservazioni scaturite dal quadro d'insieme formato dall'unione delle ricerche (**Carta di sintesi**), nonché sintesi della ricerca svolta in questa sede la quale aveva l'intenzione non solo di valutare l'evoluzione del fenomeno di dismissione industriale a Torino e in AMT, ma anche di offrire un quadro completo delle aree industriali dismesse attualmente presenti sul territorio analizzato.

## 6.4 Sintesi e riflessioni sulle aree industriali dismesse al 2017

Complessivamente il numero di vuoti urbani industriali raccolti nel corso dell'analisi svolta risulta cospicuo: in totale sono state mappate 167 nuove aree dismesse rilevate tra il 2016 e il 2017; in particolare è possibile osservare una disposizione spaziale precisa di quest'ultime, la gran parte delle quali si articola lungo le principali vie di comunicazione come la strada ferrata, l'autostrada e in generale tutte le principali vie d'accesso a Torino e di collegamento con altri grandi contesti urbani. Basti vedere le concentrazioni lungo l'asse ferroviario che porta a Novara e Milano oppure quelle a sud che costeggiano l'autostrada e la biforcazione ferroviaria che conduce da un lato al Pinerolese e dall'altro al Cuneese.

Inoltre dalla sovrapposizione dei dati con "le principali aree a destinazione industriale dell'AMT" (**Carta di sintesi**) si riscontra che in alcune, in particolare in quelle di Settimo Torinese, di Grugliasco, di Collegno e, all'interno di Torino, in quella sviluppatasi lungo via Reiss Romoli; benché sia ancora presente una notevole attività e vivacità produttiva, esse contengono anche numerosi stabilimenti dismessi negli ultimi anni.

Ponendo maggiore attenzione al comune di Torino, per cui i dati sono più dettagliati per le motivazioni espresse nei paragrafi precedenti, emerge che le maggiori concentrazioni di aree industriali dismesse ad oggi siano presenti ancora nelle zone storicamente a vocazione produttiva, come i quartieri Aurora e Valdocco; allo stesso modo sono presenti diffusamente in tutti quei quartieri/zone<sup>2</sup> interclusi tra la Dora Riparia e la Stura di Lanzo, nello specifico in Madonna di Campagna, Borgo Vittoria, Regio Parco e Barriera di Milano. Facendo riferimento esclusivamente a tale zona è riconoscibile una precisa disposizione spaziale di tipo lineare di quegli stabilimenti, partendo da est su Corso Grosseto e poi a seguire affiancando tutta via Reiss Romoli; non a caso questa è anche una delle zone più ampie a carattere industriale all'interno del Comune di Torino, appena prima di quella di Mirafiori Sud, quindi anche luogo in cui si eleva la probabilità che si verifichino dismissioni.

Compreso nella macrozona a Sud-Ovest, il quartiere San Paolo, al di là delle intense trasformazioni che ha subito a partire dagli anni '80 le quali lo hanno reso prettamente un quartiere residenziale, presenta ancora oggi una considerevole quantità di aree industriali liberate: in parte solo quelle rimaste intoccate dai processi

---

<sup>2</sup> Considerati secondo i criteri stabiliti da "Immagini del Cambiamento"



di riqualificazione che hanno caratterizzato gli ultimi venti anni, in parte derivano dal “recente processo di dismissione” rilevato dagli ultimi sopralluoghi effettuati dai collaboratori di “Immagini del Cambiamento”, infatti compaiono solamente nell’ultima **Carta di sintesi**. Situazione convergente si è verificata nel quartiere Parella in cui la significativa concentrazione di punti è stata evidenziata solamente in questa ultima fase dell’analisi.

Sintetizzando complessivamente l’intero percorso di analisi è possibile affermare che nonostante siano stati attuati molti progetti di trasformazione, riqualificazione e rigenerazione urbana in cui sono state coinvolte numerose, se non quasi la totalità, delle aree industriali dismesse costitutesi negli anni '80 -'90, ad oggi sul territorio torinese gravano ancora molti vuoti urbani a carattere industriale che dequalificano i tessuti urbani di Torino e dei comuni contermini (facendo riferimento alla Figura a pag. 115 si può dire anche a scala regionale specialmente nel Biellese a causa della crisi del settore tessile (Parola, 2017)). La presenza rilevante di tali “vuoti” giustifica i numerosi tentativi intrapresi dagli strumenti di pianificazione urbanistica, territoriale e strategica di valorizzazione e attrazione di investimenti per il loro riutilizzo, facendo sì che realmente possano diventare delle risorse, superando i loro limiti e guidando l’apertura di questo territorio ad un contesto di competitività internazionale. Non a caso le prospettive del *Piano Strategico Metropolitan* e di conseguenza il lavoro svolto da Confindustria cercano di reindirizzare gli investimenti, non solo nazionali, verso queste “nuove risorse territoriali” nel tentativo di sfruttarli al meglio (Parola, 2017).

Questa situazione sta trovando effettivamente attuazione negli ultimi tempi e si sta rendendo efficace benchè, come sottolineato più volte, manchi una conoscenza di base che possa filtrare e giustificare le scelte progettuali e strategiche nella prospettiva di realizzare uno scenario il più possibile congruo e integrato di sviluppo territoriale, che in tal caso sarebbe anche maggiormente comunicativo e renderebbe i contesti locali coscienti di cosa sia necessario realizzare o promuovere.

In riferimento a ciò, la Parte 3 è stata dedicata non tanto ai “contenitori” industriali quanto al settore della produzione del torinese e ai suoi sviluppi, in modo tale da dare fondamento e rendere evidenti le modalità con cui le strategie di pianificazione sopracitate abbiano inciso positivamente su di esso e sugli altri settori caratterizzanti attualmente il territorio: primo tra tutti quello dell’innovazione e della conoscenza.

# CARTA DI SINTESI - Rielaborazione dei dati per un quadro complessivo delle aree industriali dismesse al 2017

## Legenda

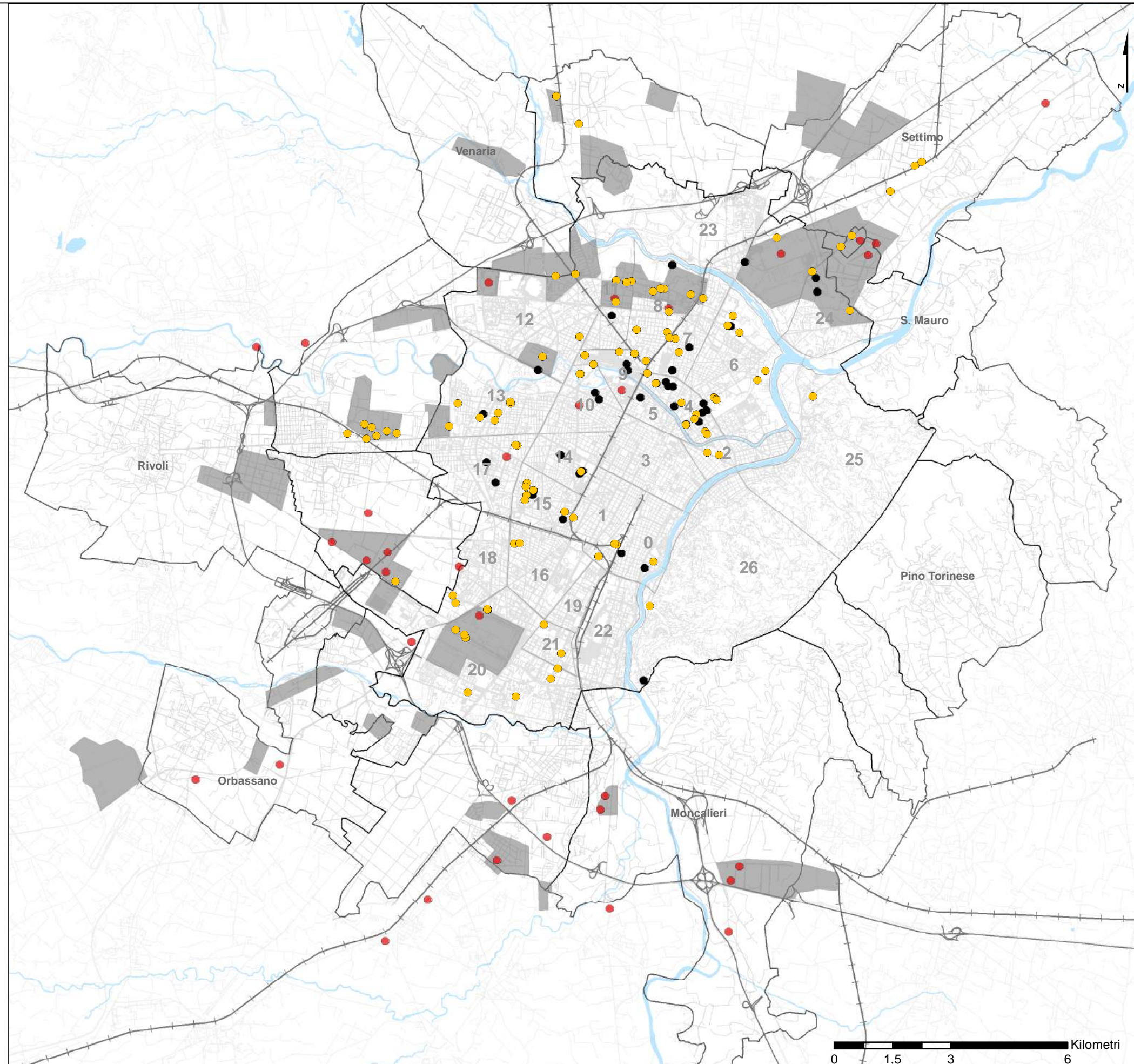
- Principali aree industriali dell'AMT (aggiornamento 2017)
- Autostrada
- +— Linea ferroviaria

## Divisione per quartieri/zona

nome

- 0 San Salvario
- 1 Crocetta
- 2 Vanchiglia
- 3 Centro
- 4 Aurora
- 5 Valdocco
- 6 Regio Parco
- 7 Barriera di Milano
- 8 Borgo Vittoria
- 9 Parco Dora
- 10 San Donato
- 11 Madonna di Campagna
- 12 Lucento-Vallette
- 13 Parella
- 14 Cenisia
- 15 San Paolo
- 16 Santa Rita
- 17 Pozzo Strada
- 18 Mirafiori Nord
- 19 Filadelfia
- 20 Mirafiori Sud
- 21 Lingotto
- 22 Millefonti-Lingotto
- 23 Falchera
- 24 Barca Bertolla
- 25 Madonna del Pilone-Sassi
- 26 Borgo Po

- Nuove aree industriali dismesse rilevate nel 2017 (IdC)
- Aree industriali ancora dismesse al 2017 (IdC)
- Aree industriali attualmente libere dell'AMT su cui è possibile insediare un'impresa (Confindustria)



## **PARTE 3 - L'INDUSTRIA INNOVATIVA**



## CAPITOLO 7

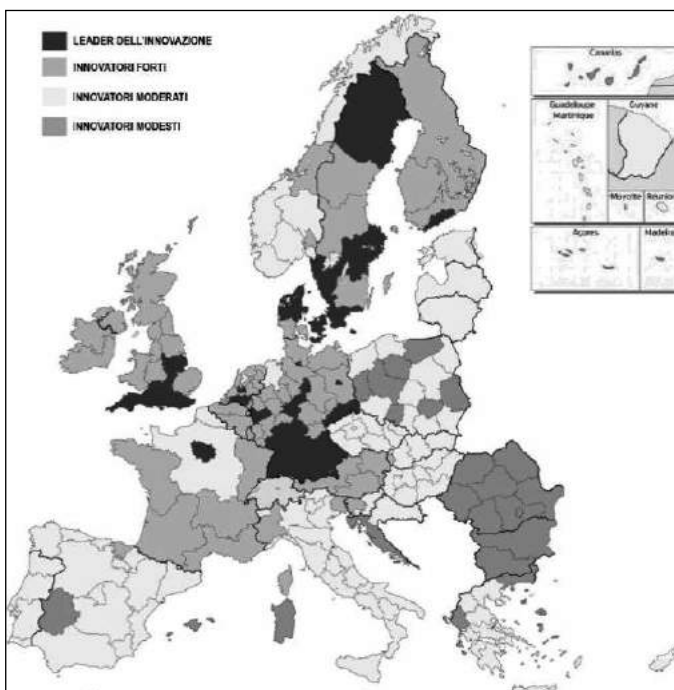
### 7.1 Torino da città industriale a città dell'innovazione

Il settore industriale è stato la grande vittima della crisi dell'ultimo decennio che ha colpito l'Europa: in Italia i numerosi edifici dismessi, ex sedi di fabbriche, che popolano le città ne sono la prova materiale. La produzione industriale tra il 2007 e il 2013 ha infatti subito un notevole calo tale da rendere obbligata la scelta di alcune industrie di cessare la produzione o di trasferirsi in altri Paesi. I comparti manifatturieri maggiormente colpiti sono stati la metallurgia e la lavorazione dei minerali non metalliferi, mentre l'industria alimentare e quella dei beni strumentali hanno mantenuto sostanzialmente inalterata la propria importanza relativa, anche grazie a una vocazione all'esportazione crescente (alimentari) o già molto forte (macchinari) (Istat, 2017).

Ciò conferma quanto riscontrato nei Capitolo 5 e 6 per il territorio Torinese in cui, se si confrontano le ricerche del 2006/2007 con il quadro odierno, non completo (**Carta di sintesi**), appare evidente l'aumento di vuoti urbani industriali.

Nonostante la crisi, il Piemonte ha continuato a investire una quota sempre maggiore del proprio PIL nel campo della ricerca e dello sviluppo: nel decennio 2005-2014, la spesa in R&S è cresciuta di oltre il 35% (Staricco, 2017).

Nel luglio 2016 la Commissione Europea ha pubblicato la settima edizione del *Regional Innovation Scoreboard*, che stila una graduatoria delle regioni europee considerando le loro prestazioni complessive in termini di «innovazione», misurata



tramite 12 indicatori. In base al punteggio ottenuto, le regioni vengono ricondotte a 4 classi: leader dell'innovazione, innovatori forti, innovatori moderati, innovatori modesti.

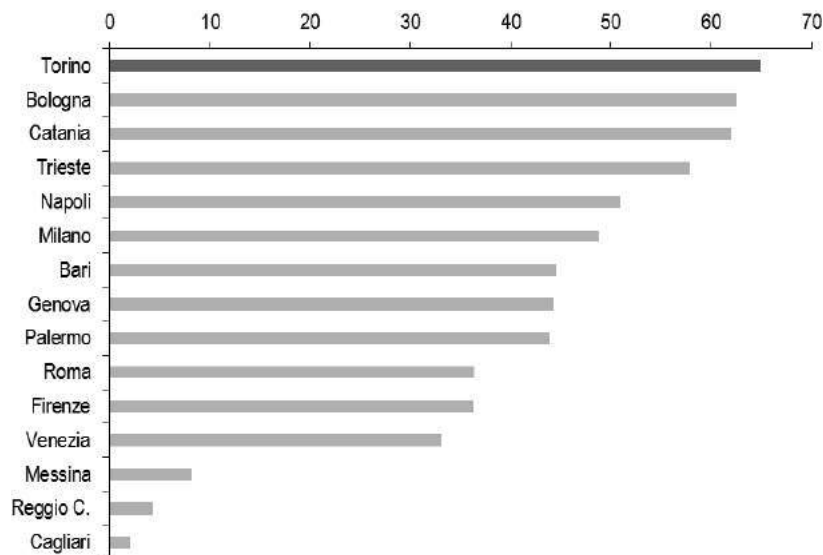
*Il Regional Innovation Scoreboard del 2016*  
Fonte: European Commission 2016



Il Piemonte è, con il Friuli Venezia Giulia, l'unica regione italiana a rientrare tra gli innovatori forti, tutte le altre regioni italiane sono invece classificate innovatrici moderate (con l'eccezione della Sardegna, innovatrice modesta).

Da più di un decennio ci si interroga su quali siano le risorse e le potenzialità della nazione da sfruttare e su cui puntare per attuare una ripresa graduale ed efficace: le analisi sulle ricadute degli investimenti in ricerca fatti dal Piemonte confermano il fatto che questo possa essere un eventuale ambito da cui ripartire.

Queste analisi fanno generalmente riferimento ad alcuni indicatori di output, quali l'export hi-tech e i brevetti. Per essi, i dati sono disponibili a livello provinciale, e per quanto riguarda gli scambi commerciali di prodotti hi-tech con l'estero (**Grafico 7.1**), Torino è la provincia metropolitana che registra la più alta incidenza sul totale del proprio export: quasi i due terzi, il 65%.



*Grafico 7.1: Incidenza dei prodotti hi-tech sull'export delle province metropolitane, 2014. Valori percentuali.  
Fonte: Rapporto Rota su dati Unioncamere*

Per ciò che concerne invece i brevetti presentati da soggetti delle province metropolitane (**Grafico 7.2**) all'European Patent Office (EPO – organo che si occupa di concedere i brevetti per un'invenzione), Torino è la terza provincia per numero di brevetti in rapporto alla popolazione (in media, 121 per milione di abitanti nel quadriennio 2011-2014), prossima a Milano (128), ben più distaccata da Bologna (200). Per il 51%, i brevetti torinesi concernono il settore della meccanica e dei trasporti, per il 20% l'elettronica e l'elettrotecnica, per l'11% l'ottica e la strumentazione, per il 7% la chimica e l'ambiente, per l'11% altre tecnologie.

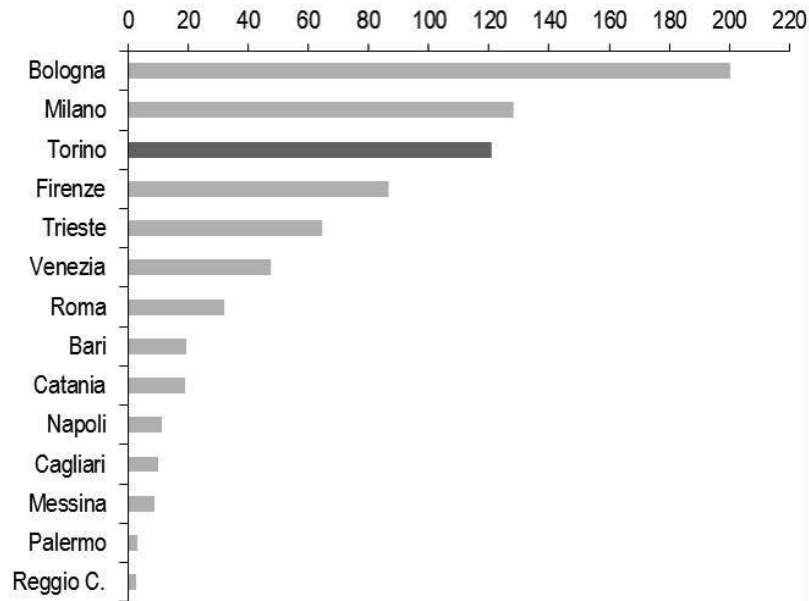


Grafico 7.2: Brevetti presentati nelle province metropolitane e pubblicati dall'EPO. Numero di brevetti per milione di abitanti; dati 2011-2014  
Fonte: Rapporto Rota su dati Osservatorio Brevetti Unioncamere su dati EPO

Per valutare il posizionamento della CM torinese in Europa, durante gli studi per il piano strategico della città metropolitana di Torino (PSM) svolti da Ires – Piemonte (2015), si sono raccolte 72 variabili (a cui si somma la variabile relativa all'estensione superficiale) strutturate secondo quattro sub-assi: demografia, reddito, dotazioni e attività/innovazione. Per quanto riguarda quest'ultimo campo, Torino si presenta simile alle medie città innovative francesi, vanta infatti una discreta capacità brevettuale; tuttavia il peso dell'innovazione a più alto contenuto di conoscenza (hi-tech) è piuttosto limitato (Documento di inquadramento socioeconomico e territoriale per il PSM). Ciò nonostante, a livello europeo, la città di Torino in questo campo mostra un grado di competitività notevole, risulta quindi interessante approfondire l'analisi per mettere in luce le particolarità di questa competenza.

Oltre alla banca dati EPO, è possibile fare riferimento a quella dell'United States Patent and Trademark Office (USPTO), che permette di analizzare non solo i soggetti che presentano domanda di brevetto (gli inventori), ma anche quelli che ne hanno ottenuto i diritti di sfruttamento economico (gli assegnatari). Nel caso dell'area torinese (**Grafico 7.3**), brevetti ideati e sfruttati internamente, ovvero quelli aventi sia l'inventore sia l'assegnatario in tale area, sono stati, a partire dal 2000, mediamente 66 all'anno, con un trend leggermente crescente dal 2009; i brevetti ideati nell'area, ma sfruttati da soggetti con sede altrove, quasi 107, con un trend fortemente crescente; quelli ideati altrove, ma sfruttati nell'area torinese, sono stati

più o meno stabili intorno alle 22 unità. In altre parole, appare chiaramente come l'area torinese sembri più efficace nel fare ricerca (e nel brevettare) che non nello sfruttare economicamente i risultati di tale ricerca (sia essa prodotta localmente o importata dall'esterno dell'area).

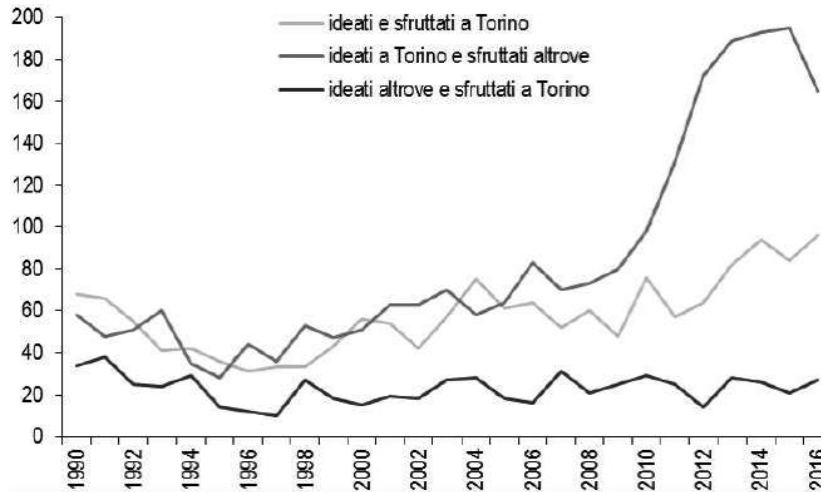
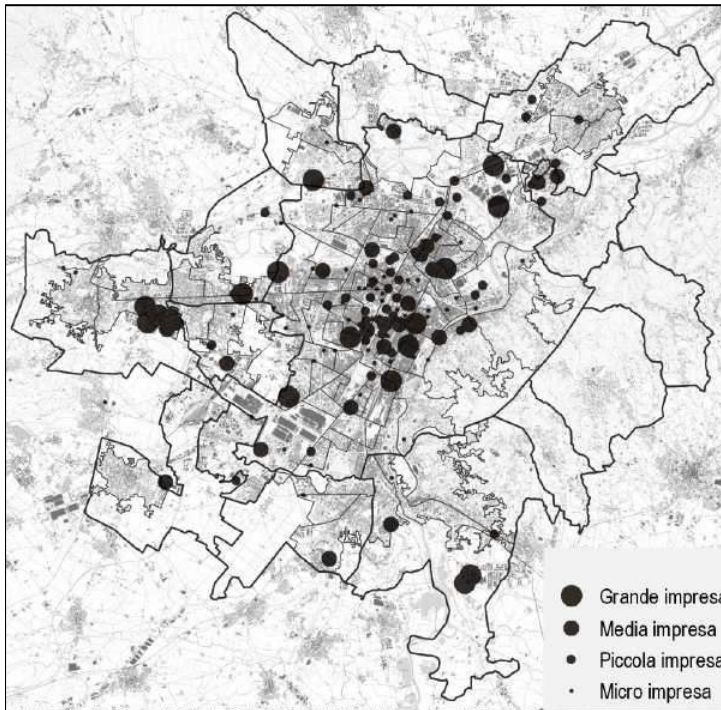


Grafico 7.3: Bilancio tecnologia brevettuale nell'area torinese; numero di brevetti.  
Fonte: Rapporto Rota su dati USPTO.

La Camera di Commercio di Torino coordina con il Politecnico un Osservatorio sulle imprese innovative in provincia di Torino, che cura un'apposita indagine per costruirne un repertorio annuale. L'ultima indagine risale al 2014 e presenta il vantaggio di offrire un elenco anagrafico delle imprese censite, con relativo indirizzo, permettendo quindi un'analisi della loro distribuzione spaziale: 225 imprese innovative (il 63% delle 357 censite in provincia di Torino) sono collocate nel capoluogo, altre 40 nei comuni della prima cintura, con una particolare concentrazione nell'area a ovest del capoluogo (8 a Rivoli, 6 a Collegno, 3 a Grugliasco) e a nord-est (5 a San Mauro e 4 a Settimo). Le imprese più grandi, quelle con oltre 250 addetti, si trovano intorno alla parte centrale del capoluogo (per lo più operano nella produzione di software: Akhela, Blue Soft Consulting, Deltatre, Dylog Italia; ma c'è anche la Lavazza di corso Novara), oltre che nell'area nord-est (Iveco e Michelin) e lungo il confine tra Torino, Collegno e Venaria (Thales Alenia Space, Webasto e le informatiche Scai e Sistemi Soluzioni informatiche e telematiche); altri due poli di grandi imprese che operano nell'automotive e nella meccanica si trovano nelle aree industriali di Rivoli a sud di corso Francia (MW Italia, Oerlikon, Olsa) e di Sanda Vadò a Moncalieri (Italdesign Giugiaro e TRW Automotive).



*Distribuzione spaziale delle imprese innovative torinesi.  
Fonte: Rapporto Rota su dati CCAA Torino 2015.*

A Torino il 70% delle startup innovative opera nel settore dei servizi: in particolare nella produzione di software e servizi di informazione, sviluppo di servizi innovativi in ambito energetico. Vi sono inoltre anche parecchie startup industriali che operano soprattutto nell'ambito dell'hardware e delle apparecchiature elettroniche, nella fabbricazione di macchinari, nella chimica e nel settore dei trasporti.

In base alle considerazioni di cui sopra e alla consapevolezza del peso che il settore secondario mantiene a livello locale (secondi gli studi per il PSM la città metropolitana è ancora una grande area della manifattura simile ai grandi centri industriali tedeschi), un'opportunità importante da cogliere dovrebbe essere quella della cosiddetta «Industria 4.0» ovvero una produzione industriale del tutto automatizzata e interconnessa.

A livello europeo si è manifestata una nuova attenzione verso l'industria, che nasce dalla constatazione che essa resta all'origine di più dell'80% delle esportazioni dal continente e di circa il 25% dei posti di lavoro nel settore privato, fungendo inoltre da moltiplicatore per l'occupazione. Inoltre, è opinione di molti osservatori che il settore sia entrato in una quarta rivoluzione industriale (da qui l'espressione Industria 4.0), dopo le tre della fine del XVIII secolo (con l'uso dell'energia a vapore per gli impianti produttivi), dell'inizio del XX secolo (con l'introduzione dell'elettricità, del petrolio e dei prodotti chimici) e degli anni Settanta (a seguito della progressiva automazione della produzione grazie a robot e informatica).



C'è però molto da fare nell'ottica dell'Industria 4.0 in quanto, a oggi, non sembra essere centrale nelle prospettive delle imprese manifatturiere torinesi: secondo i dati elaborati dal Settore studi della Camera di Commercio di Torino sulla base dell'indagine regionale di Unioncamere Piemonte nel primo trimestre 2016, solo il 6% di tali imprese ha già implementato soluzioni integrate di Industria 4.0, mentre per ben il 68% il tema non riveste interesse nelle politiche aziendali future (RGR 2017).

## 7.2 Le analisi di benchmarking

Gli studi di *benchmarking* comparano tra loro le diverse città per classificarle in graduatorie costruite sulla base di una o più variabili. In questo modo, essi permettono di “leggere” la competizione urbana, e in particolare di individuare, per ogni città, la posizione gerarchica (e la sua variazione nel tempo) nonché le principali città concorrenti.

Nate negli anni Settanta, queste pratiche sono state sviluppate per individuare i punti di forza e di debolezza di un'azienda attraverso il confronto con le concorrenti (e in particolare con una di esse, assunta come *benchmark*, ossia come punto di riferimento). Le prime trasposizioni di tali tecniche alla dimensione territoriale si sono avute già in quegli stessi anni, con l'obiettivo di valutare il costo della vita nelle varie città e indicare alle imprese come calibrare di conseguenza le compensazioni e correzioni di stipendio per i propri dipendenti inviati a lavorare all'estero. Questa trasposizione si estende progressivamente fino a valutare concetti intrinsecamente multidimensionali (e come tali molto più difficili da misurare) quali la competitività urbana, la qualità della vita, la sostenibilità, la resilienza di fronte a crisi, la *smartness*, la creatività, l'innovazione (Staricco, 2016).

Un ambito economico spesso oggetto di studi di benchmarking riguarda gli aspetti riconducibili alla cosiddetta «economia della conoscenza», quali ricerca, istruzione universitaria, incubatori, innovazione, dotazione tecnologica e in particolare telematica ecc. Da un lato, infatti, tali elementi sono considerati come indicatori della più generale competitività di una città, in quanto contribuiscono a fertilizzarne il sistema produttivo in termini sia di prodotti che di processi. Dall'altro lato, la possibilità di cooperare con gli atenei locali, la facilità nell'avviare startup in incubatori e acceleratori d'impresa, la garanzia di connessioni a banda larga e ultra-larga sono condizioni spesso imprescindibili per un'area metropolitana che cerchi di attrarre centri di ricerca o sedi direzionali di multinazionali di punta nel settore tecnologico.

Torino viene inserita nell'*Innovation Cities Index*, studio sviluppato da 2thinknow, una compagnia privata di Melbourne che si occupa di misurare e promuovere innovazione per città, imprese, enti governativi e Ong. L'indice è finalizzato a misurare quanto una città sia l'ambiente propizio per «fare innovazione», attraverso 162 indicatori quali-quantitativi che spaziano su una gamma amplissima di fattori abilitanti.

La valutazione dell'*Innovation Cities Index* è applicata a 445 città, che vengono individuate (a partire da un campione complessivo di 1.540 città) come quelle in cui alcuni indicatori (Pil, Pil pro capite, mortalità infantile, speranza di vita, lunghezza della rete su ferro) superano certi valori soglia. Le città sono quindi classificate in 5 categorie in base al punteggio dell'indice: Torino rientra nella categoria Hub cioè quella delle città che promuovono l'innovazione in non meglio specificati "settori chiave". Essa si classifica al 104° posto a livello globale, 46a tra le 134 città europee di cui le più vicine in graduatoria sono prevalentemente tedesche e francesi (**Tabella 7.1**).

Città che precedono	Posizione europea (su 134 città)	Posizione globale (su 445 città)	Città che seguono	Posizione europea (su 134 città)	Posizione globale (su 445 città)
Torino			Torino		
L'Aia	36	84	Montpellier	47	105
Tolosa	37	85	Eindhoven	48	111
Varsavia	38	86	Lisbona	49	115
Dresda	39	89	Mannheim-Heidelberg	50	116
Nantes	40	91	Norimberga	51	117
Hannover	41	92	Anversa (Belgio)	52	119
Porto	42	99	Aquisgrana	53	120
Glasgow	43	100	Essen (Germania)	54	123
Belgrado	44	101	Bonn	55	126
Bristol	45	103	Dortmund	56	127

Tabella 7.1: Le 10 città europee che precedono Torino e che la seguono nell'*Innovation Cities Index*.  
Fonte: Rapporto Rota 2016 su dati 2thinknow 2015

Dato il ruolo che gli atenei hanno nell'economia della conoscenza di una città, le università stilano anch'esse delle graduatorie: le più importanti a livello mondiale sono tre, pubblicate da altrettante organizzazioni private indipendenti:

1. L'*Academic Ranking of World Universities* (ARWU) considera oltre 1.200 università che rispettano almeno uno dei parametri seguenti, comprendendo tra i docenti: a. un premio Nobel, b. un ricercatore che sia stato premiato con la Medaglia Fields nel settore della matematica, c. ricercatori che abbiano scritto articoli pubblicati sulle riviste «Nature» o «Science», d. ricercatori le cui pubblicazioni ricevano un alto numero di citazioni da parte di altri autori; si

aggiungono le università il cui corpo docente abbia complessivamente pubblicato un significativo numero di articoli indicizzati nelle banche dati SCIE e SSCI. Gli stessi indicatori sono usati per classificare in ordine le università: le prime 500 vengono presentate in un rapporto annuale;

2. Il *QS World University Ranking* è basato su 4 indicatori oggettivi (percentuale di docenti per studente, percentuale di studenti stranieri, percentuale di docenti stranieri, numero di citazioni ricevute dalle pubblicazioni dei docenti secondo la banca dati Scopus) e 2 soggettivi (reputazione dell'università nel mondo accademico e in quello delle imprese); questi ultimi pesano per il 50% sulla valutazione complessiva, il che spiega una certa varianza dei risultati anno per anno. Sono prese in esame 3.000 università e viene fornita la classifica delle prime 900;
3. Il *Times Higher Education (THE) World University Ranking* è basato su 13 indicatori raggruppati in cinque aree: didattica, ricerca, citazioni, internazionalizzazione e trasferimento tecnologico. Un peso rilevante (30%) è dato all'indicatore delle citazioni, il che penalizza le università non anglosassoni (che hanno meno pubblicazioni in inglese) e quelle nelle scienze sociali, che pubblicano per lo più monografie, generalmente meno oggetto di citazioni rispetto agli articoli su riviste.

Al di là delle differenze negli indicatori e nei risultati, in tutti e tre i ranking dominano nelle prime posizioni le università statunitensi e britanniche. La posizione degli atenei torinesi varia invece molto a seconda della graduatoria considerata: l'Università di Torino si colloca nel 2015 nella fascia 151-200 della graduatoria ARWU, in quella 301-350 nella classifica THE e 501a in quella QS (**Tabella 7.2**). Il Politecnico si piazza invece nella fascia 351-400 per THE, 401-500 per l'ARWU, al 314° posto per QS12 (**Tabella 7.3**).



ARWU (fascia 151-200)	THE (fascia 301-350)	QS (fascia 501-550)
Amburgo	Aberystwyth (Regno Unito)	Aberystwyth (Regno Unito)
Barcellona	Bangor (Regno Unito)	Bielefeld (Germania)
Berna	Brema	Braunschweig (Germania)
Brighton	Brighton	Keele (Regno Unito)
Cardiff	Canterbury	Rennes
Colonia	Dortmund	Saarbrücken (Germania)
Dublino	Greifswald (Germania)	Seghedino (Ungheria)
Exeter (Regno Unito)	Innsbruck	Siviglia
Göteborg	Madrid	Valencia
Kiel (Germania)	Montpellier	Vilnius (Lituania)
Leuven (Belgio)	Navarra	
Londra	Odense (Danimarca)	
Parigi	Plymouth (Regno Unito)	
Rotterdam	Strasburgo	
Tubinga	Tolosa	
Vienna		
Würzburg (Germania)		

Tabella 7.2: Le città europee che ospitano atenei nella stessa fascia di graduatoria dell'Università di Torino.  
 Fonti: QS, Center for World-Class Universities, THE

QS (fascia 301-350)	ARWU 2013 (fascia 401-500)	THE (fascia 351-400)
Birmingham	Bayreuth (Germania)	Gallos
Brighton	Bielefeld (Germania)	Graz
Colonia	Braunschweig (Germania)	Joensuu (Finlandia)
Costanza	Brema	Jyväskylä (Finlandia)
Edimburgo	Brighton	Lisbona
Joensuu (Finlandia)	Canterbury	Loughborough (Regno Unito)
Jyväskylä (Finlandia)	Coimbra	Maynooth (Irlanda)
Londra (Brunel University)	Essen (Germania)	Oulu (Finlandia)
Londra (City University)	Graz	Parigi
Madrid	Guilford (Regno Unito)	San Gallo (Svizzera)
Oxford	Hannover	Stirling (Regno Unito)
Parigi	Innsbruck	Swansea (Regno Unito)
Porto	Jena (Germania)	Tartu (Estonia)
San Gallo (Svizzera)	Joensuu (Finlandia)	TromsØ (Norvegia)
Ulm (Germania)	Jyväskylä (Finlandia)	Trondheim (Norvegia)
Umeå (Svezia)	Lisbona	
Varsavia	Lubiana (Slovenia)	
	Parigi	
	Rennes	
	Saragozza	
	Stoccolma	
	TromsØ (Norvegia)	
	Vienna	
	Zagabria	

Tabella 7.3: Le città europee che ospitano atenei nella stessa fascia di graduatoria del Politecnico di Torino.  
 Fonti: QS, Center for World-Class Universities, THE

Un ulteriore elemento dell'economia della conoscenza che è diventato recentemente oggetto di monitoraggio è la presenza in città di incubatori (legati o meno alle università). Negli scorsi anni I3P, un incubatore torinese, è risultato incluso nel *Top business incubation ranking* sviluppato da UBI Global, una compagnia svedese specializzata nel benchmarking degli incubatori, attraverso oltre 50 indicatori che misurano diverse caratteristiche di queste strutture (come il numero di posti di lavoro creati, gli investimenti attratti ecc.). Il campione analizzato comprende oltre 500 incubatori in 78 Paesi; viene pubblicata in un rapporto la classifica dei primi 25.

L'incubatore I3P del Politecnico si è classificato tra questi 25 nel 2013 e nel 2014, piazzandosi – unico italiano – rispettivamente 11° e 15°. In particolare, nel 2014 gli altri incubatori europei presenti in questa prima fascia erano l'inglese SETsquared (che ha sedi in più città: Bath, Bristol, Exeter, Southampton, Surrey), piazzatosi 2°, l'Incubator di Göteborg (8°), l'INiTS di Vienna (11°), il DTU Symbion Innovation di Copenaghen (12°), l'Uppsala Innovation Centre (18°), il NDRC di Dublino (19°) e l'iMinds belga (con sedi ad Anversa, Leuven, Gand e Bruxelles). Nel 2015 I3P non compare più tra i primi 25, mentre entra nella lista il PoliHub Startup District & Incubator del Politecnico di Milano piazzandosi al 5° posto (2° in Europa dopo SETsquared).

I risultati di questi studi dimostrano quindi che la Città Metropolitana di Torino e il suo stesso capoluogo hanno potenzialità notevoli nel campo della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione che, se sfruttate in modo adeguato, possono dare a Torino importanza, notorietà e prestigio non solo a livello nazionale ma anche europeo essendo in grado di competere con capitali nazionali o grandi città.

## Bibliografia

Arlandi P. (2016) *Binari per gli stabilimenti. Il tempo dei raccordi industriali a Torino*, Alzani.

Associazione Torino Internazionale (2000) *Il Primo Piano Strategico della città*

Associazione Torino Internazionale (2006) *Il Primo Secondo Strategico*

Balestra A., Barbieri C.A., Baschenis G., Bigli S., Boero E., Bravi M., Camillo A., Caruso N., Ciampi B., Cianfriglia L., Chiodi S., Dansero E., De Cristofaro L., Derossi D., Ferrero M., Genova C., Gelormino E., Giacobone E., Giaimo C., Giannini S., Montanari G., Oddone F., Pacetti V., Pedè E., Picchierri A., Primo E., Rossi S., Spaziante A., Sinagra Brisca L., Talarico A., scritti da. Armano E., Dondona C.A., e Ferlaino F., a c. di. (2016) *Postfordismo e trasformazione urbana: casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese*, Ires Piemonte.

Bassignana P.L., Rosso M., a c. di (1999) *Torino all'alba della Fiat*, UMBERTO ALLEMANDI & C.

Caterini A. (2015) *Trasformazioni urbane a Torino dagli anni '50 ad oggi. I risultati di "Immagini del Cambiamento"*.

Chierici P. (1992) *Da Torino tutt'intorno: le fabbriche da seta dell'antico regime*, Archivio Storico Città Torino.

Città di Torino - Assessorato all'Urbanistica. (1993) *Analisi preparatorie al Piano Regolatore Generale di Torino*, Carocci.

Città di Torino Assessorato all'urbanistica, a c. di. (1992) *Qualità e valori della struttura storica di Torino – PRG*, Città di Torino.

Città Metropolitana di Torino. (2016) *Verso il piano metropolitano strategico*.

Comoli V., e Viglino M. (1984) *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino - Volume 1*, CELID.

Dansero E. (1993) *Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Edizioni Libreria Cortina.

Dansero E., Giaimo C., e Spaziante A. (2001) *Se i vuoti si riempiono - Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, ALINEA Editrice.

Davico L. s.d. Corso di Sociologia urbana.

Davico L., e Mela A. (2002) *Le società urbane*, Carocci.

Davico L., Mela A., e Staricco L. (2009) *Città sostenibili*, Carocci.



- Davico L., e Staricco L. (2015) *La sfida metropolitana. Sedicesimo Rapporto Rota su Torino.*
- Davico L., e Staricco L. (2016) *Check-up. Diciassettesimo Rapporto Rota su Torino.*
- Davico L., e Staricco L. (2017) *Recuperare la rotta. Diciottesimo Rapporto Rota su Torino.*
- Ires Piemonte (2015) *Documento di inquadramento socioeconomico e territoriale per il Piano Strategico Metropolitan.*
- Maspoli R., e Spaziante A., a c. di. (2012) *Fabbriche, borghi e memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino nord*, ALINEA Editrice.
- Mazzucchetti P., e Musso R. s.d. *I luoghi dell'industria a Torino: conoscenza, interpretazione, intervento.*
- Miletto E., e Sasso D. (2015) *Torino '900 - La città delle fabbriche*, Edizioni del Capricorno.
- Musso S. (1994) "La città industriale" in *Il sogno della città industriale - Torino tra Ottocento e Novecento*, Fabbri Editore.
- Nicole Mulassano. (2015) *Ex fabbriche.*
- Oliva G. (2014) *Storia di Torino - dalle origini ai giorni nostri*, Edizioni Biblioteca dell'Immagine.
- Palmucci. s.d. *Distribuzione della manifattura nella Torino pre-industriale.*
- Parola S. (2017) *Il catalogo delle fabbriche da riaprire in Piemonte - Una mappa con 270 nomi*, "la Repubblica"
- Saccomani S. (2011) *Reflecting critically on Turin Strategic Planning Experience*
- Spaziante A., a c. di. (2008) *Torino: tredici anni di attuazione del PRG.*
- Spaziante A., e Ciocchetti A. (2006) *La riconversione delle aree dismesse: la valutazione, i risultati*, AUDIS.
- Urban Center Metropolitan (2016) *La città e i suoi numeri.*
- Vincenzo Fortunato (2002). «Quaderni di Sociologia». *Produzione snella e relazioni sindacali: le esperienze Fiat di Melfi e Rover di Swindon.*

# Sitografia

Archivio MAU Torino

<http://www.museoartebana.it/>

Archivio Storico della Città di Torino

<http://www.comune.torino.it/archiviostorico/>

BBC autos

<http://www.bbc.com/autos/story/>

Centro Storico Fiat

[https://www.fcagroup.com/it-IT/group/history/Pages/centro\\_storico.aspx](https://www.fcagroup.com/it-IT/group/history/Pages/centro_storico.aspx)

Città Metropolitana di Torino

<http://www.cittametropolitana.torino.it/>

Comune di Torino

<http://www.comune.torino.it/>

Il Sole 24 Ore

<http://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com>

Immagini del Cambiamento

<http://www.immaginidelcambiamento.it/>

Ires Piemonte

<http://www.ires.piemonte.it/>

Istat

<http://www.istat.it/it/>

Istituto Luigi Sturzo

<http://www.sturzo.it/luigistorzo>

Istituto piemontese per la storia della Resistenza e della società contemporanea “Giorgio Agosti”

<http://www.istoreto.it/>

Museo Torino

<http://www.museotorino.it/>

Newsletter DIST

[http://www.dist.polito.it/focus/newsletter\\_dist/](http://www.dist.polito.it/focus/newsletter_dist/)

Rapporto “Giorgio Rota”

<http://www.rapporto-rota.it/>

SIUSA – Archivio storico ENEL  
<http://siusa.archivi.beniculturali.it/>

Torino Strategica  
<http://www.torinostrategica.it/>