



POLITECNICO DI TORINO

Corso di laurea in pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico-ambientale

Tesi di laurea di I livello

Anno accademico 2020/2021

BILANCIO COMPLESSIVO VENTENNALE DELLE TRASFORMAZIONI DI SPINA 3

Relatore:

Prof. Davico Luca

Candidato:

Vaglianti Matteo

INDICE

INTRODUZIONE.....	2
CAPITOLO 1 – L’ORIGINE E LA FINE DELLE FABBRICHE	
- La nascita delle industrie.....	5
- Le fabbriche durante la guerra.....	8
- Rinascita delle industrie.....	14
- La crisi.....	15
- Nuovo PRG e le trasformazioni delle industrie.....	16
CAPITOLO 2 – SPINA 3	
- Passato industriale.....	19
- Riqualificazione e trasformazione.....	26
CAPITOLO 3 – I SETTE COMPRESORI E PARCO DORA, PRIMA E DOPO	
- Ingest.....	37
- Michelin.....	39
- Paracchi.....	43
- Savigliano.....	45
- Valdellatorre.....	48
- Valdocco.....	49
- Vitali.....	54
- Parco Dora.....	56
CAPITOLO 4 – BILANCIO COMPLESSIVO VENTENNALE DELLE TRASFORMAZIONI	
- Ingest.....	62
- Michelin.....	67
- Paracchi.....	70
- Savigliano.....	73
- Valdellatorre.....	75
- Valdocco.....	77
- Vitali.....	82
CONCLUSIONI.....	89
BIBLIOGRAFIA.....	90
SITOGRAFIA.....	91

INTRODUZIONE

L'area di Spina 3 si trova a Nord-Ovest della città di Torino, attraversata dal fiume Dora, più precisamente è delimitata, a Nord da via Verolengo, a Ovest da Corso Potenza, a Sud da corso Umbria e ad Est da Corso Principe Oddone.



Figura 1 - Vista dell'area di Spina 3

È un luogo che si trova poco lontano dal centro della città, ma da sempre considerato come una periferia, proprio per la sua funzione di area di produzione industriale.

Spina 3 è un'area di più di un milione di metri quadrati, al cui interno vi erano gli stabilimenti delle ex ferriere FIAT, Michelin, Savigliano e Paracchi. Oggi trasformata in un'area completamente diversa e con funzioni diverse rispetto al passato. Ciò che caratterizza Spina 3 è l'intenzione dei progettisti di non dimenticare il passato industriale dell'area. Come nel lotto Vitali, dove sono rimasti gli scheletri degli ex stabilimenti Teksid, oggi, uno di essi, svolge la funzione di tettoia sotto la quale svolgere attività fisica; oppure nell'area Michelin, dov'è rimasta come simbolo la ciminiera delle ex industrie.

Questa trasformazione non è stata ancora completata, infatti, sono presenti in tutti i lotti, delle aree che stanno svolgendo la funzione di "vuoto urbano", rimanendo in attesa di trasformazioni. I

vuoti maggiori si possono notare nell'area ad Est del lotto Valdocco (area posizionato a Sud di Spina 3), dove si vede una lunga striscia vuota lungo Corso Principe Oddone; e un'area nel lotto Vitali, il vuoto più grande di tutta Spina 3, posizione a Nord dell'area.

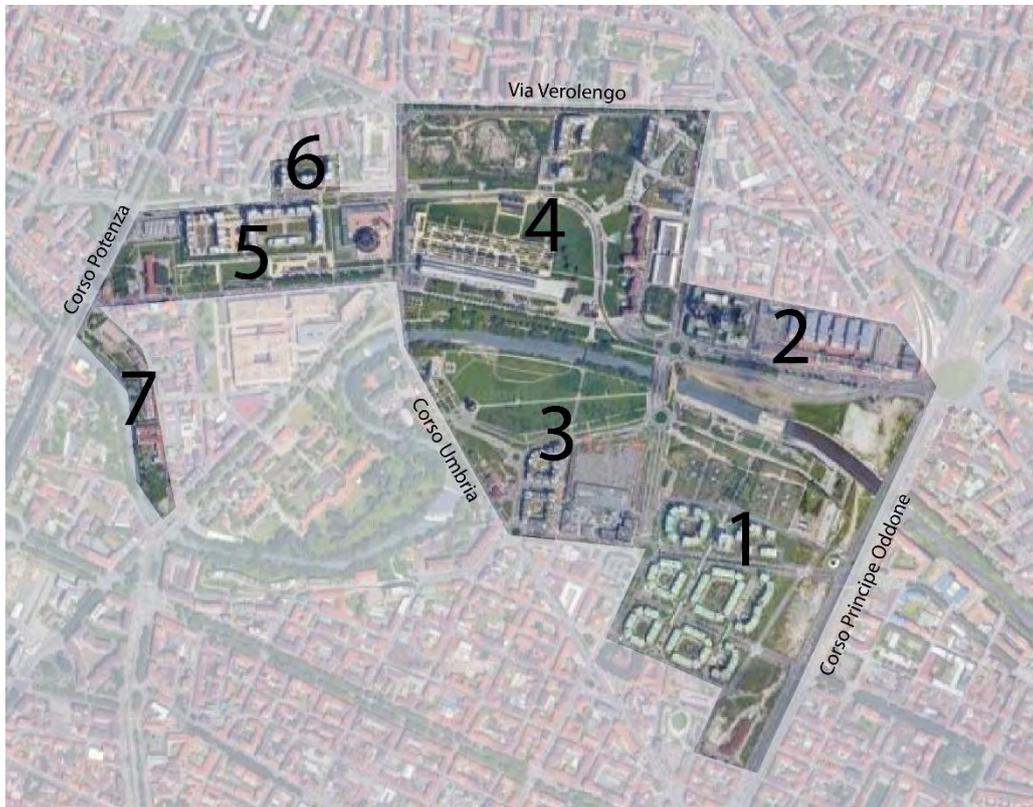


Figura 2 – Comprensori di Spina 3
(1) Lotto Valdocco, (2) Lotto Savigliano, (3) Lotto Michelin, (4) Lotto Vitali, (5) Lotto Ingest, (6) Lotto Valdellatorre, (7) Lotto Paracchi

La mia tesi tratta dell'area di Spina 3, in particolare dei suoi vent'anni di trasformazione, non ancora terminata.

Nel capitolo 1 si parla della storia dell'area, della sua trasformazione durante tutto il '900. Parte dai primi insediamenti industriali, attratti da una fonte idrica come la Dora, di fine '800, per poi passare ad un periodo di massima espansione industriale, legato alle due guerre mondiali che hanno portato molto lavoro ad un'area, come quella dell'odierna Spina 3, le cui industrie facevano parte del settore siderurgico, meccanico e tessile. Si è poi passato, a metà del '900, ad un periodo di grandi innovazioni, dove si vedono i lavoratori delle industrie lottare per i loro diritti e anche nell'ambito dei macchinari che diventano sempre più tecnologici e in grado di sostituire il lavoratore, portando ad una diminuzione del bisogno di manodopera. Nell'ultima parte del capitolo viene descritto il periodo di deindustrializzazione, dagli anni '80 del '900, in cui chiusero

molti stabilimenti presenti in tutta la città, compresa l'area di studio, e la successiva trasformazione delle ex aree industriali, che occupavano suolo, nelle aree che vediamo noi oggi.

Il capitolo 2, si distingue in due parti. Una legata ai cambiamenti dell'area di studio nel corso del '900, andando a mettere a confronto quattro carte storiche, considerate da me significative e in cui si nota un netto cambiamento del lotto. Nella seconda parte del capitolo, sono andato a ricavare la trasformazione cronologica dell'area, dal 1995 fino ad oggi, considerando gli anni in cui l'area ha subito dei cambiamenti, non solo a livello urbanistico, ma anche a livello normativo.

Nel capitolo 3 vengono illustrate le trasformazioni avvenute all'interno dell'area, dividendola in più ambiti. La divisione delle aree è stata quella introdotta dalla variante del Priu del 2001. Le aree, chiamate poi "Comprensori", sono: Ingest, Michelin, Paracchi, Savigliano, Valdellatorre, Valdocco e Vitali. Inoltre, è stato descritto anche il nuovo parco, Parco Dora, che ha ancora alcune aree da dover essere realizzate.

Nel capitolo 4, è stato realizzato un bilancio complessivo ventennale delle trasformazioni dell'area di Spina 3, in cui attraverso alcuni sopralluoghi, sono andato a fotografare con un occhio critico ogni comprensorio, per vedere lo stato, i lavori in corso e quali aree fossero ancora da realizzare.

CAPITOLO 1 – L’ORIGINE E LA FINE DELLE FABBRICHE

- La nascita delle industrie

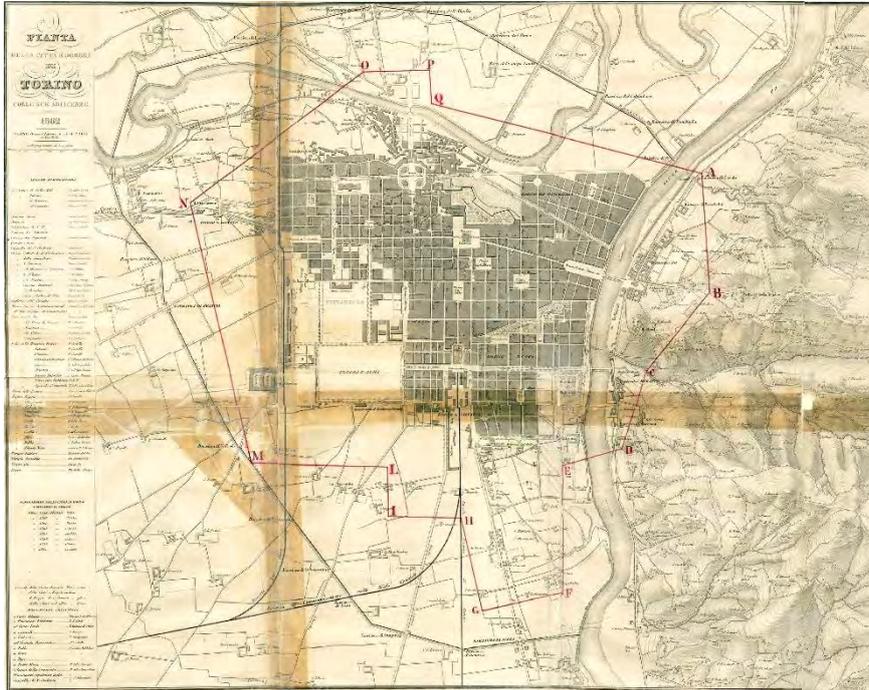


Figura 3 – Pianta della città e borghi di Torino colle sue adiacenze. fotografia di Archivio Storico della città di Torino, 1862, in www.storiaindustria.it,

Nel 1861, dopo la costituzione dell’Unità d’Italia, Torino conta una popolazione di 204.715 abitanti, dei quali 52.294¹ lavorano nell’ambito manifatturiero, in cui i settori del vestiario, della falegnameria e dei prodotti alimentari sono i settori più avanzati. Un tessuto caratterizzato da una vocazione artigiana stratificata, capace di coniugare tradizione e alta qualità del prodotto, nel quale il lavoro a domicilio, laboratori e botteghe appaiono più numerosi rispetto alla fabbrica, la cui presenza sul territorio resta ancora limitata sul territorio torinese. Gli unici stabilimenti a distinguersi, sia per dimensioni che per numero di lavoratori, sono legati allo Stato: la Manifattura Tabacchi, con 2.100 operai, soprattutto donne, rappresenta la struttura industriale con il maggior numero di addetti, seguita dagli Opifici Militari, Fabbrica d’Armi, Arsenale, Laboratorio di Precisione, Fonderia, che danno lavoro a 1.350 persone, e dalle Officine Ferroviarie che nei due stabilimenti presenti a Torino, Porta Susa e Porta Nuova, offrono il lavoro a quasi un migliaio di dipendenti². Non mancano imprese nel campo metalmeccanico, nella realizzazione di carrozze,

¹G. Melano, *La popolazione di Torino e del Piemonte nel secolo XIX*, Museo Nazionale del Risorgimento, Torino 1961, pp. 24-26.

²A. Castrovilli, C. Semira, L. Angeli, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo 1860-1945*, Officina della memoria, Torino, 1999; D. Jalla, S. Musso, *Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940*, Assessorato alla Cultura della Regione Piemonte, Torino 1981, p. 19.

nella lavorazione delle pelli e nella fabbricazione di sapone, concimi e prodotti chimici; ma non incidono ancora molto sull'economia della città, e di conseguenza non sono in grado di dare una spinta verso l'industrializzazione.

Nell'ultimo quarto del diciannovesimo secolo alcuni episodi hanno reso la crescita industriale di Torino un po' difficoltosa. Il primo avvenimento è stato quello della perdita del ruolo di capitale, nel 1864, con la consecutiva diminuzione della popolazione e lo spostamento delle massime istituzioni statali, degli uffici, della tesoreria e della pubblica amministrazione. Il secondo avvenimento è stato quello di una crisi economica che ha investito Torino: essa ha colpito fortemente gli istituti di credito privati, che con operazioni finanziarie provocarono la perdita di centinaia di milioni di lire, colpendo il ceto medio cittadino e facendolo diventare meno propenso a sostenere le spese necessarie per la realizzazione di grandi impianti industriali. A tutto questo si sono poi aggiunte problematiche legate ai patti con la Francia, in cui vi sono stati contrasti legati all'introduzione di elevate tasse doganali, tali da frenare lo storico scambio tra i due Paesi, andando a danneggiare non solo i produttori di seta, ma tutti coloro che esportavano le loro merci.

In questo quadro, che non ha consentito il distacco dalla dimensione artigianale e di conseguenza l'avanzamento dell'industria, negli anni '80 del XIX secolo il settore tessile, soprattutto legato alla lavorazione del cotone, incrementa la sua presenza nell'area torinese, grazie alla costruzione di importanti opifici in Barriera di Milano e lungo il fiume Dora, candidandosi così a diventare, insieme a quello del vestiario, uno dei principali settori dell'economia della città. Contemporaneamente, nel settore metallurgico si assiste all'insediamento di alcune aziende molto importanti, destinate a marcare la storia dell'industria torinese: Elli Zerboni, Nebiolo, Ferriere Piemontesi, Officine Michele Ansaldo e Società Nazionale Officine Savigliano. Questa crescita continua anche con l'inizio del XX secolo, grazie ad accordi economici su scala internazionale e alla fornitura di energia elettrica a basso costo fornita dalla Società Elettrica Alta Italia, fondata nel 1896, e dalla Società Industriale Elettrochimica di Pont Saint-Martin, nel 1899; consentendo alle industrie di non utilizzare solo l'energia ricavata dai dieci canali disposti lungo il corso Dora e dalla Stura, ma anche di sfruttare la ricchezza idrica delle Alpi³.

Durante i primi dieci anni del XX secolo, si affermarono i settori che entreranno a far parte della storia di Torino: il metallurgico, l'elettrico, il chimico e il meccanico. Questi sono strettamente legati a quello dell'automobile, che si svilupperà con una rapidità straordinaria andando ad

³E. Miletto, *D. Sasso, Torino '900 – La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno 2008, p. 13

assumere il primo posto nella vita economica della città. Questo lo si può riscontrare nel censimento industriale del 1911, da cui risulta che il settore dominante è quello metalmeccanico, con il 30% degli addetti, seguito da quello del vestiario, del tessile, della lavorazione del legno e dell'industria alimentare⁴.

Gli Stabilimenti iniziano a plasmare il paesaggio urbano, portando la fabbrica a diventare il motore della città. I processi di riqualificazione della struttura industriale segnano i primi anni del '900, portando anche un mutamento urbanistico e demografico. Tra il 1901 e il 1911, la popolazione è aumentata fino da 335.656 e quindi a 427.733 abitanti; la gran parte dei quali si trasferisce nelle zone periferiche della città, più in particolare nelle aree presso la cinta daziaria, edificata nel 1853. Si tratta di un muro di 16 Km che circonda la città, nel quale vi sono dei varchi: le porte di accesso alla città. A stabilirsi in queste aree sono soltanto le famiglie di immigrati, il cui arrivo contribuisce all'aumento demografico della città, ma anche famiglie provenienti dal centro città che si trasferiscono nell'area suburbana a causa dell'elevato costo degli affitti e della maggiore vicinanza col lavoro. L'analisi dei censimenti della popolazione evidenziano che è in rapido aumento: dai 26.000 abitanti nel 1881, ai 158.956, nel 1921⁵.

Con questo processo di spostamento all'esterno della città, si è assistito ad un cambiamento del modello abitativo. Prima convivevano nello stesso palazzo persone di diversi stati sociali. Con la nascita di quelle aree vicine alla cinta daziaria in cui vivevano gli operai delle industrie, si creò una distinzione tra classi sociali nel territorio cittadino.

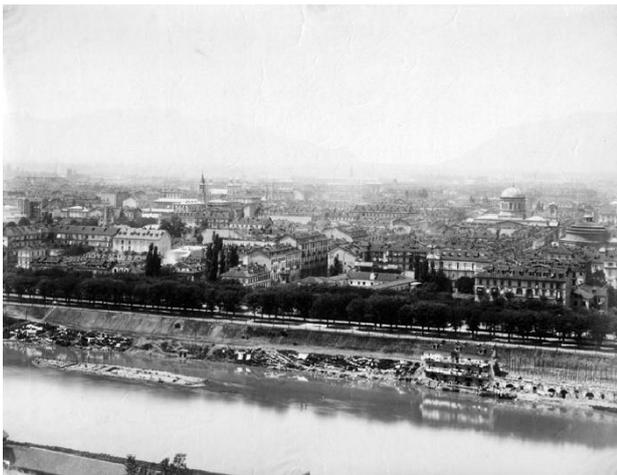


Figura 4 – i Murazzi dal monte dei cappuccini.
www.storiaindustria.it, Fotografia di Collezione Danna-Leonardo, 1880-90



Figura 5 - i Murazzi dal monte dei cappuccini.
www.storiaindustria.it, Fotografia di Collezione Danna-Leonardo, 1880-90

⁴G. B. Vassallo, *Quinto censimento della popolazione e censimento industriale, 10 giugno 1911: relazione dei lavori e cenni sui risultati*, Torino 1912, pp. 111-112

⁵ *Annuari statistici della Città di Torino, 1881, 1901, 1911, 1921.*

- Le fabbriche durante la guerra



Figura 6 –Torino e dintorni 1909. www.storiaindustria.it, Istituto Geografico Militare, 1909

○ *Prima Guerra Mondiale*

Dichiarando guerra all’Austria, il 24 maggio 1915, l’Italia entra in guerra. Il Governo si ritrova ad avere delle enormi spese legate al conflitto mondiale, senza contare che doveva ancora rientrare delle spese della guerra in Libia. Con l’aumento degli ordini bellici, aumentarono il lavoro per le imprese nel campo chimico, elettrico, estrattivo, della gomma, ma soprattutto nell’ambito metallurgico-meccanico; di conseguenza vi è un aumento di assunzioni.

Viene creato, attraverso i decreti del 26 giugno e del 22 agosto 1915, l’Istituto della Mobilitazione Industriale. Esso aveva il compito di “coordinare e disciplinare il rifornimento dei materiali necessari all’esercito e all’armata”⁶. L’organismo centrale aveva sede a Roma ed era appoggiato da comitati regionali per la mobilitazione industriale, ciascuno dei quali, osservando le direttive del governo, doveva chiamare a raccolta le industrie belliche della propria regione per la produzione di armamenti e altri materiali bellici.

⁶ Comitato della mobilitazione civile, *I Comitati regionali di mobilitazione industriale: 1915-1918*, Luigi Alfieri, Milano-Roma, s.d. [dopo il 1925], p.8

Coloro che hanno ricavato maggiori benefici dalla mobilitazione industriale, sono state le grandi aziende metalmeccaniche che hanno ricevuto il compito di produrre armamenti. Le prime industrie ad essere mobilitate a Torino furono: la Diatto, la SPA, la Ansaldo, la Società Nazionale Officine Savigliano (SNOS), le Industrie Metallurgiche e la FIAT.

Al Termine del 1906, sono stati individuati 207 stabilimenti, che lavoravano in quasi tutti i settori merceologici, dando lavoro a 58.582 operai, saliti nel 1918 ad un totale di 88.810 addetti⁷.

Dalla Grande Guerra la FIAT ne ricava un grande beneficio, riuscendo ad arrivare ad un numero di operai e ad un patrimonio economico paragonabile all'Ansaldo e all'Ilva. Non solo la FIAT e le altre industrie siderurgiche traggono benefici, ma anche le imprese minori, come le industrie tessili, impegnate nella fabbricazione del vestiario per i soldati. Questo settore era caratterizzato dalla presenza quasi esclusiva di lavoratrici, ed è diventato tra i settori ampliatisi maggiormente con la guerra.

La produzione a Torino, durante il conflitto, ha coinvolto un numero di 160.923 addetti⁸.

Con l'incremento della produzione vi è stato anche un incremento dei ritmi di produzione, quindi la necessità di aumentare il numero di assunzioni, comprendendo anche un altro tipo di personale nella fabbricazione di materiale bellico: quello femminile. L'istituto della Mobilitazione Militare ha avuto l'incarico di regolare le assunzioni femminili e nel 1916 emana un decreto in cui stabilisce l'obbligatorietà di assunzione del personale femminile e di ragazzi per le lavorazioni di metallurgia leggera.

L'aumento delle donne nell'industria è molto rapido, si passa da un personale femminile di 23.000 nel 1915, a 89.000 nel 1916, poi 175.000 nel 1917 e 198.000 nel 1918⁹. Numeri comunque inferiori se comparati con gli altri paesi europei.

Alla fine del conflitto, si aprì un periodo di smantellamento, il quale viene decisamente segnato dalla riconversione industriale che riportò la produzione ai livelli precedenti la guerra, con conseguenti calo dell'occupazione e licenziamenti, che toccarono soprattutto personale femminile e ragazzi.

⁷ A. Caracciolo, *La crescita e la trasformazione della grande industria durante la Prima Guerra Mondiale*, in G. Fua (a cura di), *Lo sviluppo economico in Italia: storia dell'economia italiana negli ultimi cento anni*, Franco Angeli, Milano 1970, p. 128

⁸ Comitato di mobilitazione civile, *I Comitati regionali di mobilitazione industriale cit.*, p.123

⁹ V. Franchini, *Il contributo delle maestranze femminili*, cit., p.35

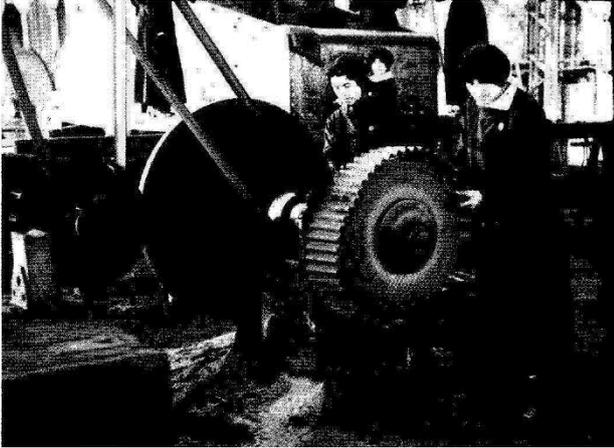


Figura 6 – Donne che lavorano durante la Grande Guerra. Fotografia di Archivio Fondazione Istituto piemontese Antonio Gramsci, 1915-1918.

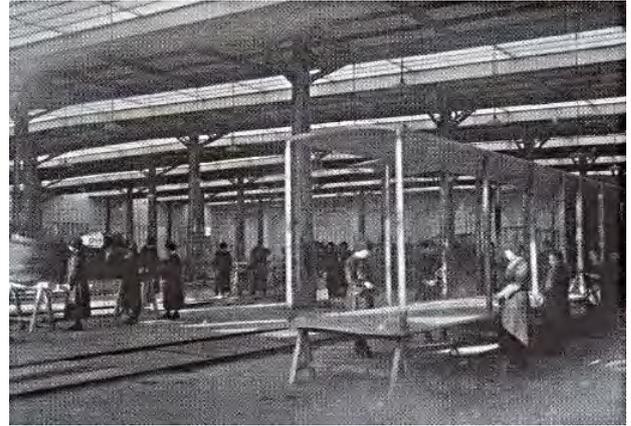


Figura 7 – Operai al lavoro presso la Società Nazionale Officine Savigliano. Fotografia di Archivio Storico Gianni Alasia, 1915-1916.



Figura 8 – Ferriere Piemontesi. Fotografia di Archivio Fondazione Istituto piemontese Antonio Gramsci, 1907

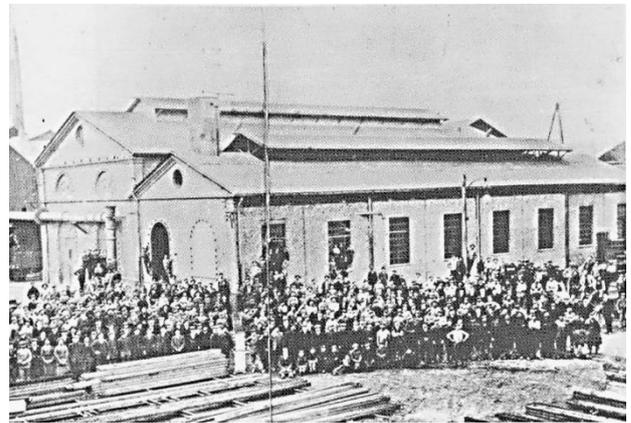


Figura 9 – Maestranze delle Ferriere Piemontesi davanti allo stabilimento. Archivio Fondazione Istituto piemontese Antonio Gramsci, 1913

○ Seconda Guerra Mondiale

Gli anni '20 del '900 sono legati ad un periodo di oppressione legata all'ascesa al potere del fascismo. Questo, però, non frena l'espansione industriale, con la quale gli stabilimenti crescono di numero e aumenta sempre più l'aumento di manodopera.

In questo periodo si consolida quantitativamente sempre più la classe operaia. Al suo interno vengono fatte distinzioni tra operai specializzati e operai generici. I primi si differenziavano dai secondi non solo per il fatto che avessero uno stipendio più alto, ma anche per migliori condizioni normative, previdenziali e per la sicurezza di un lavoro fisso¹⁰.

¹⁰ E. Miletto, *D. Sasso, Torino '900 – La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno 2008, p. 76

Durante i vent'anni del fascismo la FIAT si afferma sempre di più, diventando un colosso dell'industria metalmeccanica italiana. Nel 1923 viene inaugurato lo stabilimento Lingotto, che tra gli anni '20 e '30 si estenderà fino a 150.000 mq, con 12.000 operai e 500 operai¹¹.

In questo ventennio oltre al settore metalmeccanico, si svilupparono anche quello tessile, con importanti aziende come ad esempio l'industria di filati sintetici SNIA, il comparto dell'abbigliamento, l'industria alimentare e quella della gomma.

Nel 1938, Torino, ha 684.533 abitanti, di cui 200.000 occupati nelle industrie. Il settore metalmeccanico è quello che si afferma di più, con 95.000 lavoratori, metà dei quali lavorano negli stabilimenti FIAT.

Torino, nel 1940 conta una popolazione pari a 703.699 abitanti, composta per la maggior parte da immigrati, con una crescita dovuta alle maggiori opportunità lavorative.

Un ruolo di spicco lo ha la FIAT, con il comparto automobilistico; composto da 60.000 operai, dei quali 18.000 lavorano al Lingotto e 15.000 nello stabilimento di Mirafiori. Gli altri comparti che assumono molta importanza sono tessile e chimico¹².

L'inclinazione della città alla produzione industriale aumenta con l'ingresso dell'Italia nella Seconda Guerra Mondiale.

Nella prima metà del 1940 Torino si decide a potenziare le misure di difesa, che fino ad allora erano piuttosto deboli. Tra la metà del 1940 e la fine del 1942, la città subisce un cospicuo numero di attacchi da parte dell'aviazione alleata, un totale di 14 incursioni. Vi saranno altri attacchi, dall'autunno del 1942 all'estate del 1943, 12 da parte di bombardieri angloamericani, distruggendo ampie parti di città, togliendo la vita a numerosissime persone. Verranno poi colpiti anche gli stabilimenti industriali, tra il 18 novembre e il 10 dicembre 1942, radendoli al suolo, soprattutto quelli di maggiori dimensioni. Cadranno ancora altre bombe, che distruggeranno molti stabilimenti industriali. In totale, saranno 1018 i capannoni industriali distrutti: 223 rasi al suolo, 315 hanno un parziale danneggiamento e 480 disastri¹³.

Le lesioni causate, provocarono uno squilibrio organizzativo che costrinse la maggior parte delle attività industriali ad arrestare la produzione, in modo temporaneo, o peggio, per sempre. Di

¹¹ Idem, p. 77

¹² I dati sono tratti da S. Musso, *Industria del lavoro*, in L. Boccalatte, G. De Luna, B. Maida (a cura di), *Torino in guerra 1940-1945*, Gribaudo, Torino 1995, pp. 47-49; C. Dellavalle, *Gli operai contro la guerra*, in V. Castronovo (a cura di), *Storia illustrata di Torino*, Sellino, Milano 1993, vol. VII, *Dal fascismo alla Repubblica*, p. 1981; F. Amatori, *Per una storia economica della Lancia*, in *Le carte scoperte. Documenti raccolti e ordinati per un archivio della Lancia*, Franco Angeli, Milano 1990.

¹³ G. Melano, *La guerra aerea su Torino, Città di Torino – Divisione Statistica e Lavoro, Annuario Statistico 1946*, Città di Torino, Torino 1946, p. XX

conseguenza si ha un calo nella produzione in tutti i settori. Ad esempio, alla FIAT la produzione dell'acciaio passa da 164.000 tonnellate nel 1941, a 105.000, nel 1944¹⁴. Anche l'industria meccanica subisce una notevole diminuzione nel 1945, pari a -75% rispetto all'inizio della guerra. Le aziende che si salvano sono quelle poste in periferia, meno esposte ai bombardamenti, continuando a lavorare.

Ai disagi causati dalle bombe si aggiunse una crisi economica caratterizzata da uno squilibrio tra il costo della vita, in aumento, e gli stipendi rimasti invariati, riducendo, di conseguenza, il potere d'acquisto delle persone. A questo problema il Governo rispose con un "sistema di razionamento"¹⁵, ovvero, con una tessera fornita dallo Stato, con la quale si ha accesso ad una certa quantità di cibo. Questa soluzione avrà una breve durata, poco meno di un anno, poiché il cibo scarseggia e le quantità concesse sono sempre meno. A questo punto i cittadini sono costretti a rivolgersi al commercio clandestino di beni di prima necessità, anche detto "borsa nera", dov'è possibile reperire cibi di ogni tipo, ma a costi altissimi.

A questo punto l'industria acquisì un ruolo di riferimento per i propri dipendenti, procurando generi di prima necessità, con le mense e gli spacci aziendali, aiutando a sostenere le condizioni di vita dei lavoratori.

In questa situazione, nel 1942, si verificarono le prime grandi agitazioni. La classe operaia ritornò a scioperare, strumento che dà vent'anni non era più stato utilizzato¹⁶. Nel 1943, la fermata dei macchinari in sempre più stabilimenti indica che qualcosa sta per cambiare; è l'ora di portare lo sciopero ad una portata più vasta in grado di coinvolgere gran parte dei lavoratori della città. Scioperi che non si fermeranno, ma faranno da trampolino di lancio per altri episodi negli anni successivi. Gli scioperi del 1° marzo 1944 e del 18 aprile 1945, sono quelli più rappresentativi¹⁷.

¹⁴S. Musso, *Industria e Lavoro*, cit., p. 50

¹⁵E. Miletto, *D. Sasso, Torino '900 – La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno 2008, p. 94

¹⁶ C. Dellavalle, *La classe operaia piemontese nella guerra di liberazione*, in A. Agosti, G.M. Bravo (a cura di), *Storia del movimento operaio, del socialismo, e delle lotte sociali in Piemonte*, De Donato, Bari 1980, p. 330.

¹⁷E. Miletto, *D. Sasso, Torino '900 – La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno 2008, p. 95



Figura 10 – Acciaierie FIAT, Reparto di formatura a mano. Fotografia di archivio e Centro storico Fiat, 1924

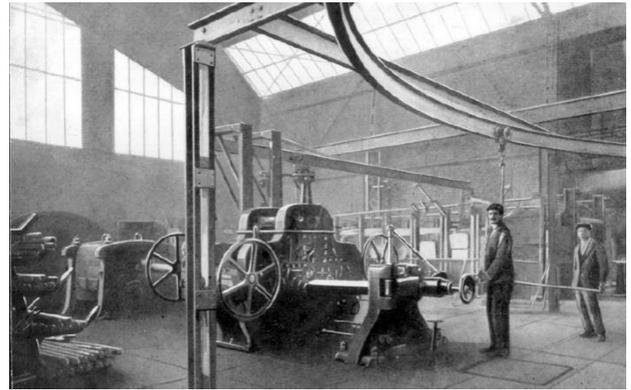


Figura 11 – Fiat Ferriere, Laminatoio obliquo per tubi senza saldatura. Fotografia di archivio e Centro storico Fiat, 1930



Figura 12 – Veduta aerea delle officine del Lingotto. Fotografia di archivio storico Fiat, 1925



Figura 13 – Veduta aerea dei bombardamenti su via Nizza, 1943. Fotografia di L. P. Bassignana, autunno 1943



Figura 14 – Danni dei bombardamenti alle Officine FFSS. Archivio Storico del Comando Provinciale Vigili del Fuoco, 1943



Figura 15 – Lavoratori in sciopero al Salone dell'Auto. Fondazione Istituto piemontese A. Gramsci, 1950

- **Rinascita delle industrie**

I primi anni del dopo guerra sono duri, ma caratterizzati da una grande volontà di ricrescita. Grazie al piano Marshall, tra il 1948 e il 1951, l'Italia riceve 1.204.000 di dollari.

A Torino, la ricostruzione degli stabilimenti industriali si ha in tempi molto rapidi. Già negli anni '50 tutti gli stabilimenti hanno ripreso la produzione a pieno ritmo. La crescita che si ha è determinata soprattutto da una domanda, sia interna che esterna, di beni di consumo come automobili ed elettrodomestici¹⁸. A questo si aggiunsero, in dieci anni, il raddoppio del reddito, la diminuzione degli addetti nell'agricoltura e la richiesta di nuovi beni (frigoriferi, televisori, telefoni e lavatrici), migliorando di molto le condizioni di vita e l'alimentazione della popolazione¹⁹.

È in questo contesto che Torino entra nel processo di crescita chiamato "boom economico". Periodo nel quale vi è molto lavoro, che dà al lavoratore un salario più alto, migliorandone le condizioni di vita.

La FIAT è una tra le aziende che ha beneficiato di più del piano Marshall, tant'è che nel 1947 aveva ricostruito tutti gli stabilimenti e lavorò già a pieno regime. L'azienda fece ripartire la produzione di veicoli privati, commerciali e agricoli²⁰.

La città in questi anni cambiò, soprattutto sul piano urbanistico, e con l'aumento degli investimenti industriali aumenta anche il bisogno di manodopera. Nel 1962, grazie all'entrata in vigore di una legge nazionale che consentì l'acquisto, a buon mercato, di aree per l'edilizia popolare, Torino è tra le prime a metterla in pratica, utilizzando 600 ettari per la costruzione, in 10 anni, di 120.000 vani.

I lavoratori dell'industria giunsero da tutta Italia, non solo dalle zone più limitrofe, ma la maggior parte proviene dal Veneto e Sud Italia. Le prime migrazioni furono composte prevalentemente dal genere maschile, venuti per trovare lavoro, per poi ricongiungersi alle proprie famiglie non appena possibile. Tra il 1951 e il 1961, la popolazione migrata in città è di 310.000²¹.

¹⁸E. Miletto, D. Sasso, *Torino '900 – La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno 2008, p. 108

¹⁹G. Crainz, *Autobiografia di una repubblica: le radici dell'Italia attuale*, 2009, p. 75

²⁰E. Miletto, D. Sasso, *Torino '900 – La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno 2008, p. 109

²¹Idem, p. 110

- **La crisi**

La FIAT, alla fine degli anni '70, era l'azienda più grande in Italia, aveva pochissimi rappresentanti dei sindacati, basti pensare che nello stabilimento di Mirafiori, dove lavorano 50.000 operai, vi erano solo 18 commissari sindacali interni più 3 per gli impiegati e a fare da controparte aziendale c'erano 4 dirigenti, con una formazione giuridico-legale e spesso un passato nell'esercito, impegnati solo nel far rispettare le regole²²; va da sé che la possibilità di contrattare era minima. A tutto questo si aggiunsero i disagi della popolazione operaia proveniente dal Sud, legati soprattutto a difficoltà abitative e di integrazione.

Tutta questa situazione portò, il 3 luglio 1969, ad uno sciopero generale organizzato dai sindacati, contro l'aumento degli affitti e i continui sfratti, diventando poi una protesta contro la FIAT, degenerata in una lotta tra forze dell'ordine e manifestanti.

Solo nell'autunno del '69 si troveranno dei compromessi che porteranno al termine delle proteste: con la costituzione dei consigli di fabbrica, grazie ai quali verranno definiti libertà, diritti e doveri del lavoratore, miglioreranno le relazioni dei lavoratori con il datore di lavoro e le mediazioni con i sindacati²³.

Nello stesso periodo di conquiste legate ai diritti dei lavoratori, si iniziarono ad intravedere i primi accenni di crisi economica. Il primo cedimento si ha dall'acquisto della Lancia, azienda in forte perdita nel settore automobilistico privato e commerciale, da parte della FIAT, che chiude lo stabilimento torinese e lo trasferisce a Chivasso. Nel 1971, a Trieste, viene inaugurato lo stabilimento FIAT Grandi Motori, con una graduale dismissione di quello a Torino.

A dispetto delle molte difficoltà che stava accusando Torino, gli anni '70 sono stati anche un periodo di grandi innovazioni. Per esempio, nelle industrie meccaniche vi fu un forte cambiamento nella modalità di produzione, grazie all'elettronica e all'automazione; di conseguenza questo ha portato ad una riduzione di manodopera, rimpiazzata da macchinari autosufficienti. Da qui si iniziano ad intravedere nuovi problemi nella vita dei lavoratori.

²² G. Berta, *Le culture del lavoro*, in V. Castronovo (a cura di), *Storia illustrata di Torino*, vol. VIII, *Torino fra ieri e oggi*, Milano 1994, pp. 2341-2343.

²³ E. Miletto, D. Sasso, *Torino '900 – La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno 2008, p. 121



Figura 16 – Lavoratori della Nebiolo e della Savigliano manifestano di fronte alla Prefettura. Fotografia di Fondazione Istituto piemontese A. Gramsci, 1951



Figura 17 – Veduta aerea di Fiat Grandi Motori. Fotografia di Archivio e Centro storico Fiat, 1953



Figura 18 – Montaggio cambi Fiat Mirafiori. Fotografia di Archivio e Centro storico Fiat, 1955



Figura 19 – Corteo Lancia a Porta Nuova. Fotografia di Fondazione Istituto piemontese A. Gramsci, 1969

- La trasformazione delle industrie

Torino, negli ultimi 30 anni, vide la diminuzione del numero di lavoratori nelle fabbriche e di impianti ancora in produzione.

Con gli anni '80 ebbe inizio una forte decrescita industriale, che si estese anche negli altri Paesi che erano ad un alto grado di industrializzazione. "Tra il 1981 e il 1991 Torino perde 154 mila abitanti.

La popolazione non solo si riduce, ma è sempre più vecchia - fotografano gli analisti dell'Unione Industriale in un documento - a causa della profonda crisi recessiva, l'industria perde circa 106mila addetti. Cresce per contro l'occupazione nel terziario, ma non in misura tale da contrastare l'aumento del tasso di disoccupazione che sale dal 10,1% al 12,4%"²⁴.

Molti stabilimenti chiusero lasciando i fabbricati inutilizzati. Le OGM (Officine Grandi Motori) chiusero nel 1971, la maggior parte degli stabilimenti della Lancia subirono la stessa sorte, la FIAT Lingotto chiuse nel 1982, dopo aver sostenuto la produzione di elettrodomestici oltre quella automobilistica, la SNOS diminuì la produzione, fino alla chiusura nel 2000²⁵.

Dagli anni '80 si inaugurò anche un periodo di grandi ristrutturazioni in cui vennero inseriti alcuni interventi di riqualificazione di ex aree industriali, poste nelle aree periferiche della città. Questo è stato possibile anche grazie alla realizzazione di un nuovo Piano Regolatore Generale, approvato nel 1995, andando a sostituire quello del 1959, il quale prevedeva la valorizzazione dei "vuoti urbani", creati dopo la dismissione industriale, attraverso una serie di investimenti pubblici e privati.²⁶

Il primo progetto di riqualificazione che interessò la città di Torino fu il Lingotto: nel 1983, l'architetto Renzo Piano si aggiudicò l'incarico di trasformare quest'area di 246.000 metri quadri in un polo multifunzionale. Nel 2000, prese avvio il recupero delle ex Officine Grandi Riparazioni, con l'idea di trasformare una parte del complesso in un grande spazio espositivo, mentre la restante parte venne lasciata all'ampliamento del Politecnico di Torino²⁷. Punto focale del nuovo PRG è la Spina centrale, "Il progetto permette di ricomporre la frattura del tessuto urbano causata dalla secolare presenza dei binari ferroviari e, contemporaneamente, di creare un nuovo forte asse di centralità urbana"²⁸. Il progetto si divide in quattro ambiti: Spina 1, tra Corso Leone, Corso Mediterraneo, Corso Rosselli e Corso Tirreno; la cui trasformazione ha previsto la realizzazione di una nuova piazza di fronte al futuro Palazzo della Regione, principale edificio dell'area, in cui verranno concentrati i vari uffici regionali; Spina 2, tra Corso Castelfidardo, Corso Ferrucci e via Boggio, area di 340.000 mq in cui verrà inserita la nuova stazione Porta Susa e due grattacieli;

²⁴La Stampa, <https://www.lastampa.it/torino/2016/10/24/news/la-torino-del-lavoro-negli-anni-ottanta-una-citta-divisa-tra-disoccupazione-e-bi-occupazione-1.34793222>, ultima consultazione 16/01/2021

²⁵E. Miletto, D. Sasso, *Torino '900 – La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno 2008, p. 131

²⁶S. Crivello, L. Davico, L. Debernardi, A. M. Gonella, E. Rosso, *Le radici del nuovo futuro, 2004 – Quinto Rapporto annuale su Torino*, 2004. p. 175

²⁷ E. Miletto, D. Sasso, *Torino '900 – La città delle fabbriche*, Edizione del Capricorno 2008, p. 132

²⁸S. Crivello, L. Davico, L. Debernardi, A. M. Gonella, E. Rosso, *Le radici del nuovo futuro, 2004 – Quinto Rapporto annuale su Torino*, 2004. p. 186

Spina 3, area occupata da ex industrie, in particolare Ferriere FIAT, Michelin, SNOS e Paracchi; il progetto prese il via nel 1995, con la costruzione dell'Environment Park, laddove vi erano le ex ferriere FIAT; Spina 4, che interessa alcune aree industriali dismesse nella zona Nord di Torino. Furono previsti insediamenti commerciali nella zona di Corso Vigevano e residenziali nell'area compresa tra via Cigna e i Docks Dora²⁹.



Figura 20 – Il nuovo centro polifunzionale del Lingotto, con la “bolla” e l’annessa pista di atterraggio per elicotteri. Fotografia di Archivio privato Bruna Biamino, 2000



Figura 21 – Esterno del centro polifunzionale del Lingotto. Fotografia di Archivio privato Bruna Biamino, 2000



Figura 22 – Officine Grandi Riparazioni Torino. Fotografia di www.torinoggi.it, 2020

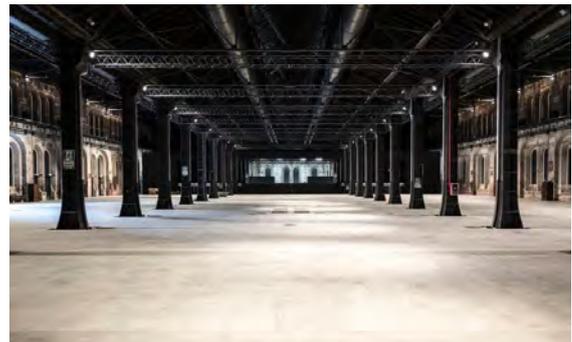


Figura 23 – Interno delle OGR Torino. Fotografia di Daniele Ratti, 2017



Figura 24 – Rappresentazione di Spina centrale e i suoi quattro ambiti. Fotografia di AtlasFOR



Figura 25 - Spina 3 Oggi

²⁹S. Crivello, L. Davico, L. Debernardi, A. M. Gonella, E. Rosso, *Le radici del un nuovo futuro, 2004 – Quinto Rapporto annuale su Torino*, 2004. pp. 186-188

CAPITOLO 2 – SPINA 3

- Passato industriale

L'area, chiamata oggi Spina3, è stata luogo di insediamenti industriali della città fin dal XVII secolo, con la vicinanza al fiume Dora e grazie al dislivello fra il fiume e i terreni circostanti, ha permesso di generare l'energia elettrica utile al funzionamento dei macchinari.

I primi tratti della presenza di industrie risalgono al XVII secolo, grazie all'insediamento di alcuni fabbricati per la lavorazione della seta, lungo il corso del torrente Ceronda. Col passare del tempo sorgono diversi stabilimenti sempre legati al settore tessile, la causa è legata alla quantità d'acqua che è in grado di soddisfare il fabbisogno che richiede il settore, non solo per il funzionamento dei macchinari ma anche per compiere le altre fasi.

Solo nella seconda metà del 1800 iniziò l'insediamento di edifici industriali, appartenenti a quella che viene chiamata industria pesante, nell'area che oggi si riconosce come Spina 3. Nel 1894, infatti, il 48% degli addetti dell'industria lavorava nelle fabbriche dislocate nei quartieri a Nord e Nord-Est della città, il 25% negli opifici della zona centrale, il 13% in quelli della fascia occidentale, l'11% nella zona Sud, il 3% nella riva destra del Po. L'energia idraulica prodotta con le acque della Dora, della Pellerina, e della Stura, aveva reso la zona Nord di Torino dell'Ottocento una fascia di insediamento quasi obbligata, specie per gli stabilimenti più grandi³⁰.

Come si può vedere dalla figura precedente è possibile osservare l'area della Spina3. Le 4 aree



³⁰ L. Condolfi, C. A. Dondona, G. Perino (IRES Piemonte), *Metamorfosi della città Torino e la Spina 3*, 2012, p. 15

colorate corrispondono ai lotti principali dove sorgevano gli storici stabilimenti: FIAT ferriere, Michelin, Paracchi, Savigliano; questi sono i nomi di alcune degli stabilimenti che lì producevano e che oggi danno il nome ai comprensori che compongono l'area di Spina 3.

○ **Ferriere FIAT**

Le Ferriere FIAT hanno origine nel 1917, durante la Grande Guerra, quando la FIAT acquistò i fabbricati della vecchia Fucina delle Armi dalla ditta Vandel, nell'odierno Comprensorio Valdocco, e li convertì in industrie per la fusione e la lavorazione dei metalli, utilizzandoli per la creazione di componenti meccanici destinati al settore automobilistico, motoristico e aviatario.

Negli anni '30, il periodo tra le due guerre, vide un'espansione del complesso. L'intera area raggiunse i 400 mila mq, distribuiti su tre diversi settori:

- Lotto Valdocco, l'area è caratterizzata dalla presenza di fabbricati proto-industriali dal 1700. La principale era la "Fucina delle canne", ampliamento dell'Arsenale Militare in Borgo Dora. La ferrovia viene costruita nel 1856 e successivamente viene completato lo Scalo Valdocco nel 1905, questi due ribadiscono le inclinazioni dell'area di tipo produttivo³¹. Il lotto è compreso tra la ferrovia, Corso Mortara, via Livorno e via Ceva, la quale ospitava le acciaierie;
- Lotto Vitali, situato a Nord-Ovest del lotto Valdocco, il primo fabbricato produttivo, situato tra via Orvieto e Corso Mortara, risale al 1903, ampliato poi nel 1907, ospitava la Ditta Gaensler Bedarida. I primi sviluppi si hanno dopo la Prima Guerra Mondiale, con l'acquisto da parte della FIAT e l'adozione di un programma di ampliamento per la collocazione di forni elettrici e attrezzi per la produzione di componenti di carrozzeria³². L'area è compresa tra Via Orvieto, Via Verolengo, Via Borgaro e da Corso Mortara;
- Lotto Ingest-Valdellatorre, l'area si posiziona sulla sponda sinistra del canale Ceronda, viene lottizzata dal 1876 con la successiva costruzione negli anni '80 dell'800 di fabbriche specializzate nel tessile. Nel 1937 il lotto viene acquisito dalle Ferriere FIAT, dove i precedenti fabbricati vengono demoliti per la costruzione di capannoni e infrastrutture. Il nuovo reparto si occupava della produzione di nastri di lamiera. L'area era collegata, mediante un tunnel ferroviario che attraversava via Borgaro, agli altri comparti delle ferriere³³. Il lotto è compreso tra Via Nole, Via Borgaro, Via Val della torre e corso Potenza.

³¹ R. Maspoli, A. Spaziantè (a cura di), *fabbriche, borghi e memorie – Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, 2012, p. 130

³² Idem, p. 131

³³ Ibidem, p. 132

Nel 1978 le Ferriere FIAT vengono acquistate dalla Teksid, che, a sua volta, fu inclusa nel 1982 nella Finsider. A partire dagli anni '80 l'attività cominciò a decrescere, a causa della progressiva crisi che colpì tutto il settore metallurgico, fino a quando, nel 1992, avvenne la definitiva chiusura dell'impianto³⁴.

- **Michelin**

Lo stabilimento nacque nel 1906, compreso tra via Livorno a est, Dora Riparia a nord, corso Umbria a ovest e via Treviso a sud; si occupava della produzione di pneumatici.

Il complesso, in origine, era composto da numerosi fabbricati, i quali erano collegati tra di loro da una viabilità interna e ogni fabbricato aveva il proprio ingresso e numero civico.

I primi fabbricati del comprensorio erano due edifici posti su via Livorno. Tra il 1915 e il 1938, lo stabilimento andò ad estendersi fino ad occupare una superficie di circa 150.000 mq.

La fabbrica si caratterizzava, a differenza delle altre costituite prevalentemente da capannoni, per i suoi edifici pluripiano: quelli affacciati sulle strade perimetrali ospitavano gli uffici, le residenze dei dipendenti, la caserma dei pompieri, la centrale termica e la portineria, mentre nella parte interna del comprensorio si trovavano principalmente i capannoni per la produzione. Il complesso ospitava inoltre una stazione dei vigili del fuoco, l'edificio 37.

Nel 1920 sorse, per iniziativa di un gruppo di dipendenti, il Dopolavoro Aziendale Michelin Italia per lo svago e la cultura; la prima sede del Club fu in via Verolengo. Nel 1938 venne spostata in un edificio attiguo allo stabilimento, sull'altro lato di corso Umbria. Sempre al 1938 risale la realizzazione della casa per i dipendenti in via Treviso.

Era proprietà della Michelin anche un altro lotto, situato all'angolo tra corso Mortara e via Livorno, che ospitava la scuola di specializzazione per la ricopertura di pneumatici industriali³⁵.

Nel 1940, poco prima che l'Italia entri in guerra, la direzione decide di trasferire in Francia tutti i macchinari speciali. Questo provoca l'immediata reazione dello stato fascista, che ordina il sequestro dell'intero complesso di Torino assegnando la gestione alla Pirelli. I bombardamenti sulla città non risparmiarono neanche gli stabilimenti già Michelin, che vennero danneggiati in modo irreparabile³⁶.

³⁴MuseoTorino, *Stabilimenti Fiat sezione Ferriere Piemontesi*, ultima consultazione 19/01/2021

³⁵ Comitato Parco Dora, <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/storia/areeindustriali/michelin/>, ultima consultazione 19/01/2021

³⁶MuseoTorino, *Michelin*, ultima consultazione 19/01/2021

Nel 1951, la Michelin acquisì inoltre l'edificio che era di proprietà del Cotonificio Valle Susa, che si affaccia su Corso Umbria, e fino agli anni '60 conobbe un grande sviluppo. Negli anni '70 inizia a sentire una lenta diminuzione di lavoro che diventa irreversibile, fino alla chiusura nel 1998³⁷.

- **Paracchi**

Il complesso Giovanni Paracchi & C., ritagliato tra l'ansa della Dora e il tracciato di via Pianezza 17, era di proprietà della Banca Commerciale Italiana². Nel 1902 subentrò alla precedente fabbrica tessile Marino, che vi operava sin dal 1882³⁸. La Paracchi fu la più antica azienda d'Italia per la produzione di tappeti a livello industriale.

La trasformazione industriale dell'area prese l'avvio agli inizi del '900 nel primo tratto di via Pianezza, ma gli interventi più rilevanti vennero effettuati nel corso degli anni successivi, in parallelo all'espansione dell'impresa, nel 1926 lo stabilimento raggiunse i 3 piani fuori terra, in modo da poter svolgere il lavoro di tessitura, tintoria, appretto e vendita di "tappeti da terra"³⁹.

L'azienda produceva e commercializzava una grande varietà di manufatti, dando lavoro a 500 operai. Una sede secondaria fu allestita poco distante, in via Fossano, all'interno di un edificio risalente al 1894.

Con i crescenti costi di produzione e sempre più concorrenza, dal 1975 la Paracchi si specializzò nella sola tessitura dei tappeti, acquistando filati già trattati nei Paesi di provenienza. Negli anni '80 quasi tutta la produzione venne spostata nella nuova sede di via Veronese e, nei primi anni '90, lo stabilimento di via Pianezza chiuse definitivamente⁴⁰.

- **Savigliano**

La Società Nazionale Officine Savigliano (SNOS), venne fondata a Cuneo nel 1879, con lo scopo di costruire e riparare materiale ferroviario.

Nel 1899 si decise di portare una parte della produzione in un nuovo stabilimento a Torino. La zona scelta per l'insediamento industriale si trovava lungo la strada per le valli di Lanzo, al di fuori della cinta daziaria, in una zona ben collegata alle infrastrutture ed in particolare al primo tronco della ferrovia Cirié-Lanzo⁴¹.

³⁷ R. Maspoli, A. Spaziantè (a cura di), *fabbriche, borghi e memorie – Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, 2012, p. 129

³⁸ Museo Torino, *Paracchi*, ultima consultazione 19/01/2021

³⁹ R. Maspoli, A. Spaziantè (a cura di), *fabbriche, borghi e memorie – Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, 2012, p. 126

⁴⁰ Comitato Parco Dora, <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/storia/areeindustriali/paracchi/>, ultima consultazione 19/01/2021

⁴¹ Museo Torino, *Stabilimento della Società Nazionale Officine Savigliano*, ultima consultazione 20/01/2021

La fabbrica ebbe, in tempo breve, un'espansione molto rapida soddisfacendo le richieste di prestigiose compagnie ferroviarie nazionale e statali. Successivamente iniziò la fabbricazione di macchinari elettrici e di costruzioni impiantistiche, poi si espanse, durante i conflitti mondiali, grazie alla realizzazione di costruzioni aeronautiche ed attrezzature di guerra. Attivò lavorazioni nel campo della carpenteria metallica, dell'edilizia portuale, delle condotte idrauliche e degli impianti idroelettrici⁴².

Nel 1905 lo stabilimento industriale si espanse, con un fabbricato parallelo a nord e si creò una nuova facciata. Nel 1909 venne costruito un nuovo stabilimento, verso sud, per lavorazioni metalliche. Negli anni '10 vennero ampliati dei padiglioni verso ovest. Tra il 1917 e il 1919 venne edificata la struttura che si trovava su Corso Mortara. Dal 1929 vennero costruiti, tra Via Tesso e Via Orvieto, dei capannoni a tripla campata, ultimati poi nel 1966, e nel 1948 venne ultimato l'edificio su Corso Mortara⁴³.

Durante le due guerre mondiali, la SNOS sottopose i suoi stabilimenti a intensi regimi di produzione.

Nei primi anni del secondo dopoguerra l'aumento del prezzo della manodopera e del costo del materiale utilizzato ed alcune iniziative avviate ma non terminate a buon fine portarono la Società a un periodo di crisi economica, che la costrinse ad essere messa, nel 1951, in amministrazione controllata.

Nel 1976 la Società Savigliano interruppe le produzioni e passò da attività manifatturiera ad attività di servizi. La chiusura dello stabilimento avvenne alla fine degli anni '90.

- **Cambiamenti Spina 3**

Le immagini sottostanti rappresentano quattro periodi in cui è possibile notare un cambiamento sull'area. Gli anni scelti sono: 1910, periodo in cui l'area attorno alla Dora inizia ad essere interessata dall'insediamento di stabilimenti industriali; 1950, periodo di densificazione attraverso l'ampliamento di alcune fabbriche; 1980, fase in cui si dà inizio alla dismissione delle fabbriche; 2020, situazione attuale dell'area, in cui si possono notare le trasformazioni che sono avvenute nell'area negli ultimi decenni a seguito dell'attuazione del Piano regolatore.

⁴² Comitato Parco Dora, <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/storia/areeindustriali/savigliano/>, ultima consultazione 20/01/2021

⁴³ R. Maspoli, A. Spaziantè (a cura di), *fabbriche, borghi e memorie – Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, 2012, p. 133



Periodo della prima industrializzazione, per la parte nord della città. Periodo di forte crescita industriale.

Lo sviluppo è legato soprattutto alle infrastrutture siccome erano assi di uscita dalla città e, alla Dora, utile per l'utilizzo dei macchinari⁴⁴.

Nell'area sono presenti le principali industrie che faranno fortuna nell'area.

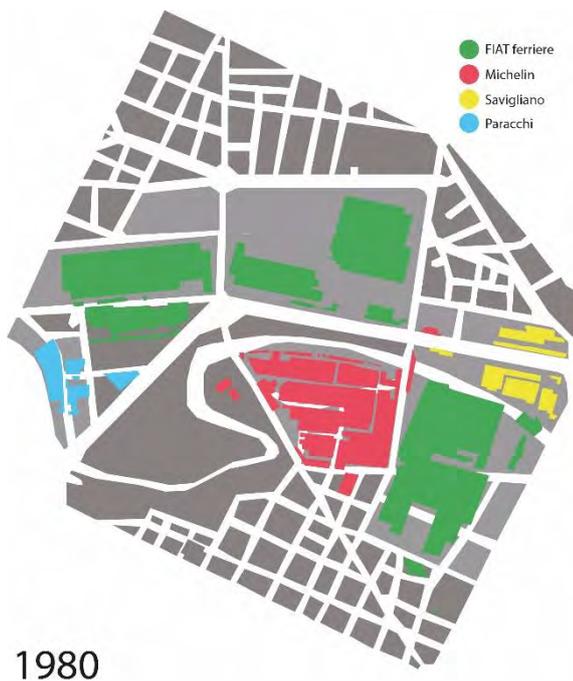


Periodo di densificazione industriale, dominato dalle Ferriere FIAT. Dagli anni '10 del '900, si insediarono fabbriche che contribuiranno alla specializzazione dell'area nel settore metalmeccanico: Società Nazionale Officine Savigliano, Ferriere FIAT e Michelin Dora⁴⁵.

Nell'area, rispetto all'immagine precedente, è possibile vedere una forte espansione di tutte le fabbriche presenti.

⁴⁴ R. Maspoli, A. Spaziantè (a cura di), *fabbriche, borghi e memorie – Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, 2012, p. 104

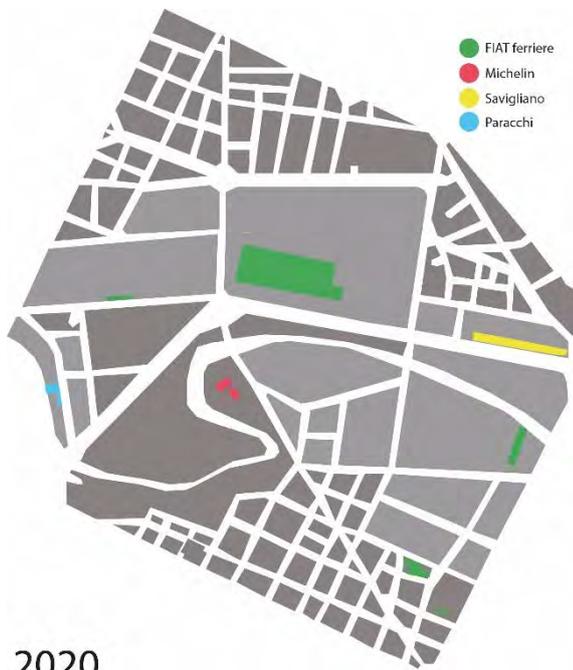
⁴⁵ R. Maspoli, A. Spaziantè (a cura di), *fabbriche, borghi e memorie – Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, 2012, p. 105



1980

La ricostruzione avvenuta dopo le due Guerre Mondiali è stato un nuovo punto di partenza per l'innovazione tecnologica, portando ad un ulteriore aumento dei processi edilizi legati all'industria.

Il 1982 è un anno di svolta, perché inizia il periodo di declino delle industrie torinesi, comprese quelle presenti nell'area. La FIAT cede gli impianti siderurgici alla finanziaria Finsider, fino alla dismissione negli anni '90. Gli stabilimenti della Michelin vennero chiusi, come anche Paracchi, perché gli impianti divennero obsoleti a causa dell'introduzione della robotica ed elettronica⁴⁶.



2020

Tra la fine degli anni '80 e gli anni '90, la città si concentra sulla riqualificazione ambientale verde e sulla visione delle nuove "Spine".

L'area ha subito un recupero funzionale e ambientale, legato ai vecchi stabilimenti industriali⁴⁷, dei quali si sono lasciate le tracce in tutta l'area, come per esempio l'edificio della Teksid, di cui è rimasto solo lo scheletro, utilizzato come tettoia

⁴⁶ R. Maspoli, A. Spaziantè (a cura di), *fabbriche, borghi e memorie – Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, 2012, p. 106

⁴⁷ R. Maspoli, A. Spaziantè (a cura di), *fabbriche, borghi e memorie – Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, 2012, p. 107

- Riqualificazione e Trasformazione

Spina 3 nasce sui terreni che nel XX sono stati occupati dalle Ferriere Fiat, dagli stabilimenti Michelin, Savigliano, Paracchi. L'area ha una superficie di 1.002.956 metri quadrati e rappresenta il principale ambito di trasformazione del Piano regolatore del 1995⁴⁸.

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 fondi della nazione ed europei. La trasformazione di Spina 3 ha avuto inizio con la realizzazione dell'Environment Park su una parte dei terreni delle ex Ferriere Fiat (1997-2005). Successivamente si sono realizzate architetture come il Parco commerciale Dora (1999-2003) e la chiesa del Santo Volto (2003-2006). "Spina 3 ospiterà entro il 2013 più di 10.000 abitanti, distribuiti in più di 4.000 alloggi"⁴⁹.

Nelle pagine successive verranno esposti i processi che hanno dato origine all'area, come la vediamo noi oggi, andando ad indicare i momenti più significativi e critici di questo grande progetto.

- **1995**

Il Piano Regolatore di Torino è stato approvato nel 1995, dopo la Delibera programmatica del 1989, andando a sostituire il vecchio PRG del 1959.

Prima di tutto questo, nel 1980, era già stato approvato un progetto preliminare per un nuovo Piano, ma non è mai stato portato a termine, a causa di tensioni interne alla maggioranza e per la resistenza di operatori economici e immobiliari. In più crebbe il partito "anti-Piano"⁵⁰, che mise in dubbio il bisogno di utilizzare strumenti regolativi e pianificatori.

Alla fine degli anni '80, hanno di nuovo inizio le consultazioni per la realizzazione di un nuovo Piano Regolatore, che affiderà allo studio milanese Gregotti Associati l'incarico di realizzare un nuovo progetto preliminare. L'obbiettivo era quello di "riportare la contrapposizione tra piano e progetto all'interno della politica, nella convinzione che una concertazione tra le molteplici componenti sociali sia la sola via corretta per definire indirizzi, prospettive e principi regolatori delle trasformazioni urbane". "L'idea che sta alla base del nuovo PRG è quella di evitare percorsi

⁴⁸S. Crivello, L. Davico, L. Debernardi, A. M. Gonella, E. Rosso, *Le radici del nuovo futuro, 2004 - Quinto Rapporto annuale su Torino*, 2004, p. 184

⁴⁹MuseoTorino, *Quartiere Spina 3*, ultima consultazione 21/01/2021

⁵⁰S. Crivello, L. Davico, L. Debernardi, A. M. Gonella, E. Rosso, *Le radici del nuovo futuro, 2004 - Quinto Rapporto annuale su Torino*, 2004, p. 173

che riducono la progettualità, preferendo fissare quadri di riferimento coerenti e integrati all'interno dei quali produrre le azioni concrete dei diversi soggetti"⁵¹.

In particolare, questo progetto preliminare si basa sulla comprensione dello sviluppo post-industriale del sistema economico locale, dell'aumento del settore terziario, della ristrutturazione industriale e dell'ascesa dei settori produttivi emergenti. Perciò il Piano venne concepito con una maggiore inclinazione verso la valorizzazione dei "vuoti urbani", dovuti dalla dismissione industriale, con l'investimento di soldi pubblici e privati⁵².

L'approvazione nel 1995 ha dato finalmente il via ad un periodo di trasformazioni, principalmente legate alle ex aree industriali e ad alcune infrastrutture. Questo processo si può suddividere in 4 linee operative: recupero della rete dei trasporti, realizzata negli anni '30, che è inadeguata per le prospettive di innovazione e rilancio territoriale; rigenerazione urbana sulla Spina Centrale (di cui fa parte Spina 3); opere olimpiche; recupero e riqualificazione ambientale/socioeconomica delle aree periferiche.



	Z.P. Zona per grande industria
	Z.P. e Z.C. Verde pubblico d'interesse urbano o interzonale
	Z.P. Zona per industrie piccole - medie e manifatturiere
	Z.P. Aree per impianti delle FF. SS.
	Z.P. Zona residenziale - Dens. 250 ab/ha (mc/mq. 3,00) Z.C. Zona residenziale - Densità max. 2,80 mc/mq.

Figura 1 – PRG del 1959. www-portale-coto.territorio.csi.it/web/prg-1959

⁵¹Idem, p. 174

⁵²Ibidem, p. 175

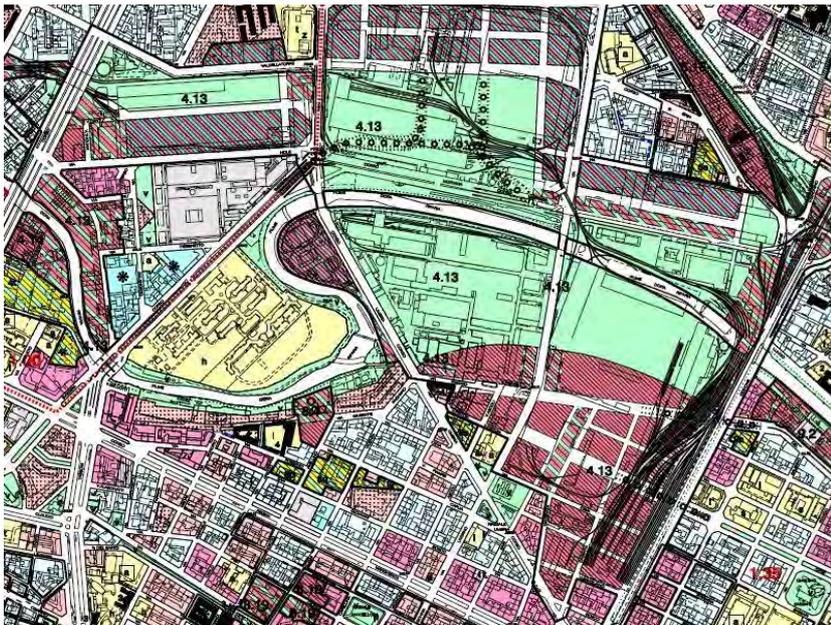


Figura 2 – PRG del 1995. <http://www-portale-coto.territorio.csi.it/web/prg-1995>

- 2000

o *Olimpiadi*

I primi cambiamenti nell'area si intravedono con la candidatura della città di Torino a ospitare le olimpiadi invernali del 2006. Nel 1997, venne creato un dossier di candidatura e nel gennaio 1998 il CONI elegge Torino come candidata ufficiale italiana.

Questo avvenimento fu importante per l'area perché venne scelta per ospitare il villaggio olimpico, ovvero, gli alloggiamenti di atleti, giornalisti e addetti. Con l'intenzione di trasformarle in residenze private una volta terminato l'evento.

Nel febbraio del 2000 entra, in modo ufficiale, in carica il Comitato organizzatore, il quale dovrà gestire un fondo di 1.091.000.000 di lire. I primi cantieri nell'area verranno aperti nel 2001.

o *Progetto "Torino città d'acque"*

Un progetto che ha portato dei cambiamenti nell'area è stato quello di "Torino città d'acque", che ha previsto il recupero ambientale di tutte le sponde dei fiumi che attraversavano la città. Si tratta di un sistema del verde sviluppato lungo 74 km di sponde e il collegamento di più di 12 kmq di parchi, da unire con il progetto "Corona Verde". Dal Ministero dell'Ambiente il Comune di Torino ha ottenuto 20.000.000.000 di lire, e i cantieri sarebbero dovuti partire entro il maggio del 2000.

In questo periodo è stato presentato, per quanto riguarda l'area di Spina 3, il progetto preliminare che sarebbe dovuto andare in porto entro il 2001.

- *Passante ferroviario*

Il passante ferroviario, lungo Corso Principe Oddone, fa parte di un grande potenziamento del tratto dalla stazione Lingotto, Porta Susa, Dora (come stazione di riferimento per lo scalo del villaggio olimpico), Rebaudengo e Stura.

Il tratto che interessa l'area di Spina 3, ha previsto l'abbassamento e la copertura dei binari fino alla Stazione Dora, con il quadruplicamento dei binari⁵³.

Le date di conclusione dei lavori furono previste per il 2004, nel tratto tra Porta Susa e Dora. Durante il 2000 avrebbe dovuto essere completato il progetto esecutivo per questa tratta, ed entro il 2001 si sarebbe dato inizio alla gara d'appalto. Per la stazione Dora sono stati stanziati 50.000.000.000 di lire e i tempi di ultimazione dei lavori avrebbero dovuto essere entro il 2006.

- **2001**

- *Environment Park*

È il primo parco scientifico tecnologico della città di Torino. Esso è stato edificato in via Livorno nell'area sud-est delle ex Ferriere FIAT, affacciato sulla Dora. L'EnviPark è nato su iniziativa della Regione Piemonte, del Comune e dell'Unione Europea. Occupa una superficie di 30.000 mq, in cui vennero costruiti uffici, laboratori di ricerca, centro servizi con spazi cablati, infrastrutture ad alta tecnologia. L'investimento totale è stato pari a oltre 70.000.000.000 lire, cui il 70% dati dal Fondo europeo di sviluppo regionale per le aree a declino industriale. La gestione dell'Environment Park è affidata ad una S.p.A. a capitale prevalentemente pubblico.

Nella fase di costruzione del parco scientifico tecnologico vi furono alcuni ritardi rispetto alla tempistica prefissata, causati da problemi finanziari legati al mancato rispetto da parte di alcuni soci. A porvi rimedio si inserirono la Provincia di Torino e Tecnoholding S.p.A. che nei primi mesi del 2001 raddoppiarono il capitale portandolo a circa 12.000.000.000 di lire.

Nell'autunno del 2000, sull'Environment Park si abbatté una forte alluvione, in cui la Dora ha esondato andando ad erodere le fondamenta degli edifici presenti nell'area del parco, lesionandoli gravemente. Secondo il bilancio del 2000, i danni complessivi provocati dagli eventi alluvionali costarono quasi 2.000.000.000 di lire⁵⁴.

“Il rilancio di EnviPark prevede: di sviluppare la certificazione ambientale, fornendo ad esempio le certificazioni necessarie agli impianti e alle strutture olimpiche del 2006; di rendere il parco un centro di eccellenza per lo studio dell'inquinamento elettromagnetico; di creare laboratori per

⁵³MuseoTorino, *Scalo Valdocco*, ultima consultazione 22/01/2021

⁵⁴ L. Davico, L. Debernardi, A. M. Gonella, *La mappa del mutamento, 2001 – Secondo Rapporto annuale sulla Grande Torino, 2001*, p. 154.

analisi ambientali, censendo le realtà esistenti e favorendo l'incontro tra domanda e offerta di finanziamenti pubblici e privati; di dar voce alle imprese ambientali, spesso piccole e giovani; con gli altri parchi tecnologici, Envi Park sta lavorando a un progetto di procedure standard per il supporto alle nuove imprese"⁵⁵.

- *Passante ferroviario*

Il progetto per l'abbassamento, la copertura della linea ferroviaria e la quadruplicazione dei binari tra le stazioni Lingotto e Stura, ha previsto un costo di 2.300.000.000.000 di lire. Porta Nuova perderà il ruolo di stazione principale, passandolo a Porta Susa; e le altre stazioni sul passante, Lingotto e Dora, saranno potenziate, mentre verranno costruite le nuove stazioni Zappata e Rebaudengo⁵⁶.

In questo periodo si aprono i cantieri in Corso Inghilterra e Corso Principe Oddone. Il costo del tratto tra Corso Vittorio Emanuele e la Stazione Dora è di 705.000.000.000, dove 500 da parte della città e 205 da parte delle Ferrovie dello Stato⁵⁷.

- **2002**

- *Environment Park*

Dopo i ritardi sui lavori e l'alluvione, nel 2001 si sono poste nuove basi per ristabilire il bilancio.

In questo anno sono stati completati gli spazi esistenti del II lotto, tramite dei lavori d'interni e soppalchi che consentiranno l'insediamento di nuove imprese. In totale le imprese all'interno sono circa 60, comprese quelle in fase di start-up⁵⁸.

- *Passante ferroviario*

Nell'aprile del 2001 sono iniziati i lavori nell'area tra corso Inghilterra, piazza Statuto, Corso principe Oddone e lo scalo Valdocco. Mentre per il tratto Dora-Stura se ne riparerà per il 2007-2008⁵⁹.

- *Villaggio olimpico*

Nel corso del 2001 gli organizzatori di Torino 2006 hanno dovuto aver a che fare con problemi di tempi e di budget, perché dopo aver ottenuto, nel settembre dello stesso anno, un nuovo finanziamento di 52.000.000 di euro, dato che il primo di 723.000.000 di euro non era stato

⁵⁵ Idem, p. 155.

⁵⁶ Ibidem, p. 175.

⁵⁷ Ibid., p. 176.

⁵⁸ L. Davico, L. Debernardi, A. M. Gonella, M. Bonjean, *Voglia di cambiare, 2002 – Terzo Rapporto annuale sulla Grande Torino, 2002*, p. 98.

⁵⁹ Idem, p. 122.

sufficiente. Due mesi dopo il Governo ritira una somma di 200.000.000, destinati per le costruzioni legate alle olimpiadi, per far fronte ai risarcimenti dovuti all'alluvione del 2000.

I villaggi olimpici saranno 5: 3 per atleti, accompagnatori e responsabili olimpici (5.000 posti) e 5 per operatori dei mass media (8.000). Spina 3 sarà uno dei villaggi dedicati ai mass media, con un uso residenziale nel post-olimpiadi⁶⁰.

- **2003**

o *Passante ferroviario*

A metà del 2002 è stato sottoscritto un nuovo protocollo di intesa, nell'intenzione modificare radicalmente il progetto del tratto tra Corso Principe Oddone e Stura. Una delle modifiche sarebbe quello di far passare il tratto ferroviario all'interno di una galleria al di sotto del corso, passante anche sotto la Dora, in modo da cancellare la sensazione di "muro invalicabile".

Restano però da decidere alcuni punti, ma ciò che preoccupa di più è il ritardo ministeriale nel sottoscrivere l'intesa. Senza questa firma mancherebbero 100.000.000 di euro e di conseguenza posticiperebbe i tempi di realizzazione al 2009-2010⁶¹.

- **2004**

o *Spina 3*

Sono terminati i lavori all'Environment Park, uno dei due parchi tecnologici di Torino, sorto in un'area di 25.000 mq delle ex Ferriere FIAT. È stato anche terminato il Centro commerciale Dora, progetto iniziato nel 2000 e poi terminato nel 2003, si trova in un'area di 100.000 mq dove vi era l'industria Michelin. Il progetto è stato finanziato dalla società Sviluppo Dora-Novacoop e da un gruppo di imprenditori milanesi. L'area comprende anche 350 alloggi in Corso Umbria. A Nord-Ovest, nell'ex area Ferriere FIAT, è prevista la realizzazione dei villaggi media per le Olimpiadi, che successivamente saranno destinati a residenziale, terziario, commerciale e alberghiero. Le ex Società Nazionale Officine Savigliano, area di 40.000 mq, verranno trasformate per diventare un polo terziario e commerciale. Tra piazza Piero della Francesca, via Val della torre e via Nole, sorgerà un nuovo centro pastorale diocesano.

Nel Programma di riqualificazione urbana, in Spina 3 è prevista la realizzazione di un grande parco lungo il Fiume Dora, in un'area di 450.000 mq⁶².

⁶⁰ Ibidem, p. 133.

⁶¹ L. Davico, L. Debernardi, A. M. Gonella, E. Rosso, *Count down, 2003 – Quarto Rapporto annuale sulla Grande Torino, 2003*, p. 140.

⁶² S. Crivello, L. Davico, L. Debernardi, A. M. Gonella, E. Rosso, *Le radici del nuovo futuro, 2004 – Quinto Rapporto annuale su Torino, 2004*, pp. 187-188.

- **2007**

○ *Parco Dora*

La costruzione del parco ha avuto inizio nel 2007⁶³. Il progetto, realizzato da Peter Latz e i suoi collaboratori, prevedeva, oltre che evidenziare i punti di forza e caratteristiche di ogni singola area, la realizzazione di strutture di collegamento. “Gli elementi centrali del progetto sono: l’integrazione della Dora, la metamorfosi di quanto già esistente e la connessione del parco con la città”⁶⁴. Il corso del fiume Dora diventa l’elemento centrale di tutto il progetto, per questo è stato importante rendere accessibile la riva del fiume, ma soprattutto, rimuovere la copertura che vi era presente nella parte a sud-est dell’area per rendere visibile il suo corso, senza però rimuovere alcune strutture in calcestruzzo per ricordare il passato dell’area. Ciò che ha reso particolare questo parco è stata la voglia di ricordare il passato industriale dell’area, infatti, vengono conservate alcune strutture simbolo, riconvertite dandogli una nuova funzione, come per esempio il vecchio stabilimento delle Ferriere FIAT, di cui è stato conservato lo scheletro e riconvertito in un’ala coperta in cui le persone possono andare a svolgere attività fisica.

Il parco è composto da quattro aree divise, le quali sono collegate da ponti e passerelle prive di barriere ed è accessibile da tutte le persone in tutti i suoi luoghi⁶⁵.

- **2011**

○ *Spina 3*

Spina 3 è una delle aree di trasformazione più avanti rispetto alle altre, ma non ha ancora raggiunto un ruolo di centralità. Questo è dovuto dalla stazione Dora, perché grazie ai lavori in corso del passante sotto il fiume, non è collegata alla stazione Porta Susa né a Stura. Il trasporto pubblico è limitato e l’unica soluzione è quella del trasporto privato, che è reso complicato dai lavori su Corso Mortara.

Un aspetto positivo dell’area è che è stata in grado di attrarre molte attività integrate tra loro, situate però in aree separate, prevalentemente monofunzionali, con poca relazione reciproca⁶⁶. In più, le attività che hanno la capacità di attrarre persone dal resto della città sono poche: il centro commerciale, il cinema multisala, il museo A come Ambiente e la sede della Curia.

⁶³MuseoTorino, *Parco Dora*, ultima consultazione il 25/01/2021

⁶⁴ Bando Regionale Programmi Territoriali Integrati, *La sostenibilità energetica come fattore di sviluppo: un piano per Torino, 2006-2007*, p.4

⁶⁵ Idem, pp. 1-6.

⁶⁶S. Crivello, L. Davico, L. Staricco, S. Mela, *I legami che aiutano a crescere. Dodicesimo rapporto annuale su Torino, 2011*, p. 92.

In questa situazione, la costruzione del Parco Dora gioverà al ruolo di Spina 3 come centralità, capace di attrarre anche i non residenti, proprio per la sua particolarità di parco verde con ex stabilimenti industriali inseriti al suo interno. L'unico punto da superare è quello di ridurre la distanza che vi è tra i vari settori, inserendo nuovi percorsi pedonali e ciclabili⁶⁷.

- **2016**

o *Spina 3*

Nel 2016, nell'area di Spina 3, sono stati realizzati secondo PRG gli isolati residenziali e commerciali su via Livorno e Orvieto, Environment Park su via Livorno, Parco Dora quasi completato, Chiesa del Santo Volto e uffici, Isolati residenziali tra le vie Val della torre e Nole e condomini e giardini tra via Verolengo e via Luini.

Invece, ciò che non è stato realizzato secondo quello che era stato programmato sono: il centro commerciale che è diventato un giardino su via Macerata; su Corso Mortara sono state mantenute le Officine Savigliano, riducendo il numero di nuovi condomini; è stata conservata la tettoia della ex Teksid anziché trasformare l'area interamente a prato; i condomini e gli spazi commerciali tra via Orvieto e via Borgaro sono stati costruiti per un terzo; la nuova Stazione Dora non è stata connessa alla rete ferroviaria principale.

Ciò che non è stato ancora realizzato è la scopertura della Dora tra via Orvieto e corso Principe Oddone, la riconversione di edifici abbandonati nel Parco Dora, il vuoto urbano tra via Verolengo e Corso Potenza e l'abbandono della palazzina storica ex Superga su via Verolengo⁶⁸.

- **2019**

o *Spina 3*

Nell'area la maggior parte delle trasformazioni previste sono state realizzate, anche se con alcune problematiche. Rimangono ancora alcuni vuoti, nell'area compresa tra via Orvieto, via Verolengo, via Borgaro, e Corso Mortara; e parte dell'ex fabbrica Superga, sempre su via Verolengo⁶⁹. L'area del Parco Dora è quasi completata, in questo periodo è stato avviato il cantiere lungo Corso Principe Oddone⁷⁰.

⁶⁷Idem, p. 92.

⁶⁸S. Crivello, L. Davico, L. Debernardi, L. Staricco, *Check-up, 2016 – Diciassettesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino, 2016*, p. 38.

⁶⁹C. Cabodi, L. Davico, F. Guiati, V. Gullino, L. Staricco, E. Vitale Brovarone, *Futuro rinviato, 2019 – Ventesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino, 2019*, p. 159.

⁷⁰Idem, p. 168.

Capitolo 3 - I 7 COMPENSORI E PARCO DORA, PRIMA E DOPO

Prima di passare alla definizione dei 7 compensori individuati nell'area di Spina 3, può risultare utile definire alcune questioni quantitative. La variante 2001 della Zut 4.13 Spina 3 effettua alcune modifiche dimensionali e quantitative del PRIU. Dopo alcune verifiche catastali, alcune aree sono risultate non di proprietà del proponente o non concordi col programma in base alla loro destinazione d'uso; venne eliminata una area di proprietà del Demanio, lungo la Dora, che comporta un'alterazione del perimetro del Programma di



Riqualificazione Urbana. La ST inserita nel Programma approvato nel dicembre 1998 passa da 1.010.748⁷¹ mq a 1.001.966 mq, senza considerare la superficie occupata dai ponti⁷². Collegandosi a quanto è stato scritto precedentemente, la s.l.p. totale del PRIU risulta essere di 584.948 mq, di cui la s.l.p. di competenza della Città di Torino di 82.840 mq, e la necessità di aree di servizi è pari a 650.775⁷³.

A causa di alcuni approfondimenti, la variante del 2003, propone l'adeguamento planivolumetrico di alcuni Compensori e delle relative Norme Tecniche di Attuazione, viene modificato il tracciato di alcune infrastrutture viarie, i progetti preliminari relativi alle opere di urbanizzazione vengono modificati, viene adeguato il piano finanziario e cronoprogrammi dei lavori⁷⁴. Da queste modifiche la ST scende a 1.002.956 mq, la s.l.p. rimane stabile, mentre si riducono i servizi a 627.216 mq di

⁷¹ Giunta Comunale di Torino, *Deliberazione numero 9900150*, 27 gennaio 1999.

⁷² Giunta Comunale di Torino, *Deliberazione numero 0105823*, 24 luglio 2001.

⁷³ Ministero dei lavori pubblici, Regione Piemonte, Città di Torino, *Programma di riqualificazione urbana "Spina 3" zut4.13 Prg – Programma definitivo – Variante – Relazione illustrativa*, aprile 2001, p.2.

⁷⁴ Giunta Comunale di Torino, *Deliberazione numero 05389/009*, 22 luglio 2003.

cui 450.000 destinati a parco pubblico⁷⁵. Nella tabella sottostante viene riportata l'evoluzione delle quantità (in mq) delle diverse funzioni nella successione delle tre fasi del PRiU (compresi i diritti comunali)⁷⁶.

	1998	2001	2003
Residenza	352.971	333.623	348.375
Aspi (Attività di Servizio per Persone e imprese)	27.272	40.280	53.500
Attività terziarie	13.580	7.700	3.320
Attività commerciale (grande distribuzione)	18.000	18.000	18.000
EuroTorino 1 (congressi, università)	80.998	41.700	73.052
EuroTorino 2 (ricerca, produzione, terziario)	93.233	143.645	89.295
Totale diritti edificatori	586.054	584.948	585.542

In parallelo a queste modifiche è stato anche rivisto il Piano Finanziario del PRiU, passando da 115.829.404 euro nel 1998 a un Piano Finanziario definitivo di 149.097.834 euro. Questo incremento è dovuto agli interventi infrastrutturali di corso Mortara, interventi più complessi di arredo, sistemazione di spazi, restauro delle archeologie industriali⁷⁷.

Il progetto di Spina 3 prevede l'inserimento di un vasto mix funzionale che comprende: residenze, spazi commerciali, uffici, laboratori, centri di ricerca e produzione e spazi di attività ricreative. Inoltre, intende recuperare e riconvertire degli edifici di pregio un tempo occupati dalle Officine Savigliano e dalla Società Paracchi, in spazi in grado di ospitare attività produttive avanzate.

La prima variante del PRiU nel 2001 ha stabilito l'intera suddivisione della superficie di Spina 3, dividendola in sette aree di intervento, chiamati comprensori, che corrispondono ai componenti produttivi dell'area: Valdellatorre, Valdocco, Vitali (i tre ex-impianti siderurgici CimiMontubi), Paracchi, Savigliano, Ingest (Fiat-Nole), Michelin. La progettazione dei diversi settori è stata affidata a dei privati, mentre il Comune, la Regione e lo Stato si sono impegnati nella realizzazione delle opere di urbanizzazione⁷⁸.



Figura 5- Veduta di Parco Dora. Fotografia di Michele Ottavio, 2010. Museo torino

⁷⁵C. Spinelli, rel. C. Olmo, *Torino/Spina 3: la trasformazione di una parte di città tra intervento pubblico e costruzione di un mercato locale*, pp. 57-58

⁷⁶Ministero dei lavori pubblici, Regione Piemonte, Città di Torino, *Relazione illustrativa*, luglio 2003, p.4.

⁷⁷ Idem, p. 13.

⁷⁸Giunta Comunale di Torino, *Deliberazione numero 0105823*, 24 luglio 2001.

COMPENSORIO INGEST

È la zona posta più ad ovest dell'intera area di trasformazione e confina per un angolo con il Compensorio Paracchi. L'area, di proprietà della FIAT, è compresa tra via Nole, via Borgaro, via Val della torre e corso Potenza. Per qualche mese durante la metà del 1998 il lotto venne scelto come la sede per ospitare il Villaggio Olimpico. Data la vicinanza all'area della Continassa e soprattutto "il ruolo della famiglia Agnelli nell'avventura dei Giochi"⁷⁹, sostengono l'ipotesi di dismissione e passaggio di proprietà, ma con considerazioni più meditate a scala urbana e con prospettiva di medio lungo periodo, cambiano completamente le idee sull'area.



Rispetto alle prescrizioni del PRG, il PRiU ne capovolge lo schema della zona, collocandola sul fronte Sud del compensorio, invece che su quello Nord.

Nel Piano la concentrazione edificatoria, con accesso da via Val della torre, si articola in due lotti residenziali che si affacciano sull'area verde⁸⁰. Le residenze si compongono di diversi blocchi verticali con altezze che variano da 3 a 14 piani, progettati da Ubaldo Bossolano e dallo studio Prau. In questo compensorio il PRiU approvato prevede di inserire le attività del tipo "EuroTorino" da realizzarsi con diritti edificatori comunali.

La nuova soluzione del disegno urbano, e su richiesta dell'arcivescovo Severino Poletto, che "ne ha richiesto la cessione in diritto di superficie"⁸¹, si è prevista la collocazione di un nuovo complesso religioso, con funzione di centro pastorale diocesano, composto: dalla chiesa parrocchiale del Santo Volto, da una sala conferenze, dagli uffici diocesani, dalla sede parrocchiale e dall'oratorio con relativi servizi; progettato da Mario Botta con lo studio Siniscalco⁸².

La Chiesa è inserita in una posizione molto visibile, sull'angolo tra via Nole e via Borgaro. A simbolo del passato dell'area viene conservato il fumaiolo delle acciaierie, su via Borgaro; memoria dell'attività industriale e circondato da una struttura elicoidale e sulla cui sommità viene sistemata

⁷⁹ Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia. Dalle ferriere alla Spina 3 una difficile transizione*, 2009, p. 194.

⁸⁰ Giunta Comunale di Torino, *Deliberazione numero 0105823*, 24 luglio 2001.

⁸¹ Giunta Comunale di Torino, *Deliberazione numero 02389/008*, 14 aprile 2003.

⁸² Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia. Dalle ferriere alla Spina 3 una difficile transizione*, 2009, p. 195.

una croce: passaggio da ciminiera a campanile⁸³. Tali strutture rientrano per la maggior parte delle superfici nelle aree a servizio, mentre gli uffici diocesani sono compresi nella s.l.p. Il costo per la realizzazione del complesso religioso ha raggiunto 30 milioni di euro, di cui quasi il 50% è stato coperto da Compagnia di S. Paolo, Fondazione CRT e Regione⁸⁴.

Con l'inserimento del nuovo centro ecclesiastico, una parte dei diritti edificatori comunali viene utilizzata per la sede degli uffici diocesani (EuroTorino1) mentre la restante quantità di diritti comunali viene trasferita in altri comprensori, Savigliano e Paracchi, con destinazione EuroTorino2⁸⁵.



Figura 2 – Fabbriche tra via Val della Torre e via Nole, anni 70. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Torino Sparita su Facebook (foto di Lucrezia Fernanda Lariccia)



Figura 3 – Giardinetto, supermercato e condomini, 2017. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Google, Data SIO, NOAA, US Navy, GEBCO, Landsat/Copernicus



Figura 4 – Teksid, anni 80. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Archivio Storico Città Torino



Figura 5 – Chiesa del Santo Volto, 2015. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico

⁸³ M. Botta, *Chiesa del Santo Volto e Centro Diocesano. Relazione di progetto*, febbraio 2004, pp. 9-10

⁸⁴ Comitato dora/Spina tre, *Spina 3 – Come la vediamo noi*, marzo 2020.

⁸⁵ L. Condolfi, C. A. Dondona, G. Perino (IRES Piemonte), *Metamorfosi della città Torino e la Spina 3*, 2012, p. 28



Figura 6 – Ex Teksid, anni 90.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Archivio Storico Città Torino



Figura 7 – Ciesa del Santo Volto, 2015.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico

COMPENSORIO MICHELIN

- Michelin Nord

L'area è collocata nella parte nord di Spina 3, oltre la Dora, tra corso Mortara e via Tesso. È caratterizzata da tre alti edifici, cosiddette "torri" composte da diversi corpi che raggiungono i ventuno piani.

Il PRG, così come quanto scritto dal PRiU, immaginava edifici di piccole dimensioni, solo con il progetto della variante del PRiU del 2001⁸⁶ viene proposta la realizzazione di 4 torri poste agli angoli dell'area. Ulteriori modifiche verranno poi apportate dallo studio Picco, fino a raggiungere le caratteristiche che noi vediamo oggi⁸⁷.



A partire dal 2003 l'area viene individuata come punto di sistemazione di uno dei Villaggi Media utili ad ospitare i giornalisti durante le Olimpiadi invernali del 2006⁸⁸. Una volta rimosse le divisioni funzionali inserite all'interno e utili all'evento olimpico, sarà consolidata la destinazione d'uso residenziale con micro-attività terziarie e commerciali al piano te. La Città ha previsto l'acquisto di 117 unità abitative dove la suddivisione edilizia residenziale pubblica e sviluppo delle periferie ha previsto un progetto di insediamento abitativo impegnato ad assegnare col giusto peso le

⁸⁶ Giunta Comunale di Torino, *Deliberazione numero 0105823*, 24 luglio 2001.

⁸⁷ Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia. Dalle ferriere alla Spina 3 una difficile transizione*, 2009, p. 205.

⁸⁸ Giunta comunale di Torino, *Deliberazione numero 05389/009*, 22 luglio 2003.

assegnazioni degli alloggi, attingendo alle graduatorie organizzate da specifiche categorie di richiedenti, in modo da correggere possibili squilibri nel componimento del tessuto sociale⁸⁹.



Figura 8 – Ex Teksid, già FIAT Fonderie, 1997. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Agata Spaziante



Figura 9 - Condomini (di cui ex villaggio media olimpico), 2015. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico



Figura 10 - Sopraelevata di corso Mortara tra le fabbriche, 2003. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Agata Spaziante



Figura 11 - Rotatoria e nuovo ponte, edifici residenziali, 2015. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico



Figura 12 - Compendio Michelin Nord, vista da sud ovest. Fotografia di Andrea Revello per Comitato parco Dora

⁸⁹ L. Condolfi, C. A. Dondona, G. Perino (IRES Piemonte), *Metamorfosi della città Torino e la Spina 3*, 2012, p. 27.

- **Michelin Sud**

Il comprensorio Michelin Sud si trova a Sud del Parco Dora ed è delimitato da via Livorno, via Treviso, il nuovo asse di Corso Umbria e via Adolphe Daubrée.

Dopo la dismissione industriale negli anni '80, l'intera area Michelin venne acquisita da società private: Centro Sportivo Dora Riparia e Rinnovamento Dora (che diventarono i possessori di 2/3 dell'area) e Nova Coop. Con l'inizio del PRiU del 1998 le tre società si unirono nell'unica Società Sviluppo Dora per dare inizio alle realizzazioni gli interventi, nella parte sud del comprensorio, di un centro commerciale e di un complesso residenziale.



Le indicazioni del PRG prevedevano la realizzazione di grandi isolati urbani, parzialmente aperti solo in direzione del parco, seguendo un disegno unitario con la contigua area Valdocco⁹⁰.

Il progetto dell'area residenziale è costituito da circa 340 unità abitative suddivise in due lotti divisi da una strada di servizio. La costruzione del Centro Commerciale, situato Nord del comprensorio, è stato il primo intervento all'interno di Spina 3, insieme al limitrofo parco tecnologico EnviPark, ed è considerato la miccia che ha dato inizio al processo di riqualificazione dell'intera area urbana⁹¹.

L'elemento che caratterizza maggiormente l'area è il Centro commerciale Parco Dora, situato a Nord del comprensorio. Si compone di una piazza pedonale centrale ed è contornata di edifici, con altezze tra il 2 e i 6 piani, in cui i livelli inferiori sono destinati al commercio di dettaglio e nei livelli superiori sono presenti uffici. A Ovest dell'area, vi sono due isolati destinati al residenziale, all'interno sono presenti edifici che variano in altezza da 7 a 14 piani⁹².

Il comprensorio Michelin Sud comprende il cosiddetto Edificio 37, sede dei vigili del fuoco della ex Michelin, il quale è stato ristrutturato e oggi è sede di "A come Ambiente", museo di informazione ed educazione ambientale.

⁹⁰ A. Todros, rel. C. Bianchetti, *Nuovi attori nelle politiche di trasformazione urbana: il caso del Comitato Parco Dora Spina 3*, 2006, p. 15

⁹¹ Comitato Parco Dora, *I nuovi comprensori Michelin Sud*, ultima consultazione 13/01/2021

⁹² Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia. Dalle ferriere alla Spina 3 una difficile transizione*, 2009, pp. 206-207.



Figura 13 - Area Michelin, nell'ansa della Dora, anni 50. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Archivio Giorgio Pelassa



Figura 14 - Parco Dora e condomini, 2017. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Google, Data SIO, NOAA, US Navy, GEBCO, Landsat/Copernicus



Figura 15 - Fabbriche, anni 50. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Edizioni del Capricorno



Figura 16 - Condomini, centro commerciale a destra e nuovo ponte, 2020. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Google, Maxar Technologies, Landsat/Copernicus, CNES/Airbus, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO



Figura 17 - Michelin lotto Sud Ovest, 1997. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Agata Spaziante



Figura 18 - Centro commerciale Parco Dora e multisala, 2015. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico

COMPRESORIO PARACCHI

Nella zona più occidentale dell'attuale Spina 3 era situata, lungo via Pianezza, la ditta Giovanni Paracchi. Egli nel 1901, attratto ed ispirato dalle simbologie e dai motivi dei disegni orientali, fondò la più antica azienda d'Italia per la fabbricazione di tappeti a livello industriale, sfidando la concorrenza estera. Con l'accrescimento della richiesta, fu costretto ad erigere altri edifici, fino al raggiungimento di saturazione dell'area. Nel 1975 la Paracchi prese la decisione di concentrarsi esclusivamente sulla tessitura e creazione di disegni, comprando i filati direttamente nei Paesi di produzione. Nell'ultima fase, solo due lavorazioni sopravvissero in via Pianezza, fino a quando nel 1992 lo stabilimento fu definitivamente chiuso⁹³.



Il Comprensorio Paracchi è molto decentrato dal resto di Spina 3, quasi a dare l'impressione che faccia parte di un'area diversa. Esso si trova in una fascia lunga e stretta compresa tra il fiume Dora e via Pianezza.

Secondo il progetto realizzato nel 1998, si prevedeva un lungo edificio continuo con un solo grande arretramento a "U", con residenze di 5 piani attorno a 4 corti verso il fiume, albergo e altre case sul fronte strada e recupero della palazzina uffici per ospitare altre abitazioni. In seguito nel 2002 vengono modificate quantità, funzioni e schema planivolumetrico; le residenze, con 122 appartamenti, vengono inserite in un edificio lineare al centro del lotto, con altezze che variano tra 5 e 9 piani; il commercio è concentrato al 70% in un fabbricato di un piano a Nord (supermercato Lidl); gli uffici, con 6000 mq di loft, si trovano nella palazzina che originariamente svolgeva già quella funzione. Nel 2003, dopo l'approvazione del PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), viene stabilito che, per rischio di esondazione della Dora, la collocazione delle residenze e del terziario, possa avvenire solamente avvenire dal secondo piano fuori terra⁹⁴; a livello del piano campagna viene inserito un parcheggio. Lungo il fiume si sviluppa un percorso verde, ciclopedonale⁹⁵.

⁹³ Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia: dalle ferriere a Spina 3: una difficile transizione*, 2009, pp. 190

⁹⁴ L. Condolfi, C. A. Dondona, G. Perino (IRES Piemonte), *Metamorfosi della città Torino e la Spina 3*, 2012, p. 29.

⁹⁵ Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia: dalle ferriere a Spina 3: una difficile transizione*, 2009, pp. 191-192



Figura 19 – Ex Paracchi, 1994.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Roberto Gnavi



Figura 20 – Uffici e abitazioni, 2015.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico



Figura 21 - Vista su edifici e fabbrica di tappeti Paracchi, 1994. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Roberto Gnavi



Figura 22 - Parcheggio e risistemazione dell'arredo urbano, ex Paracchi abbandonata, 2017.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Elena Cardino



Figura 23 - Vista su edifici dell'area ex Paracchi, 1994.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Roberto Gnavi



Figura 24 – Complesso residenziale, 2017.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Elena Cardino



Figura 25 – Vista da nord-ovest del comprensorio Paracchi. Fotografia Comitato Parco Dora, 2007

COMPRESORIO SAVIGLIANO

L'area ex Officine Savigliano è compresa tra via Tesso, via Giachino, via Udine e corso Mortara. L'area, con la decisione del Comune di interrare il passante ferroviario al di sotto del fiume e alla demolizione della sopraelevata passante davanti allo stabilimento, ha ottenuto l'affaccio diretto su Parco Dora.

Un tempo lo stabilimento, che si occupava della produzione di bobine elettriche, apparteneva alla Società Nazionale Officine Savigliano (SNOS), destinata alla costruzione e riparazione di materiale ferroviario⁹⁶.

La SNOS fu costruita nel 1880, e si distinse subito per l'elevato contenuto tecnologico delle loro proposte. Nel 1889 gli stabilimenti si ingrandirono per quasi 30.000 mq, di cui la metà del tutto coperti. Nel 1892 si diede inizio alla fabbricazione di macchinari elettrici. Le Officine Savigliano non vennero investite dalla crisi monetaria che colpì le industrie siderurgiche europee, tant'è che tra il 1912 e il 1915 venne portato a termine un nuovo edificio davanti a Corso Mortara. Si ebbero ancora espansioni nei 10 anni successivi al 1918. Ciò che caratterizzò l'ultimo periodo di funzionamento degli stabilimenti furono: lavorazioni meccaniche, costruzioni di trasformatori, motori, generatori e turbine; fino alla chiusura negli anni '90⁹⁷.



⁹⁶ Comitato Parco Dora, *I nuovi comprensori – Savigliano*,

<http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/comprensori/>, ultima consultazione 13/01/2021

⁹⁷ Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia: dalle ferriere a Spina 3: una difficile transizione*, 2009, pp. 201-202

Lo stabilimento rappresenta un'eccezione all'interno di Spina 3 perché, al momento della stipula del PRIU nel 1998, l'azienda era ancora attiva e la proprietà non partecipò alla fase d'accordo con il Comune di Torino per la proposta di programma. Dopo il fallimento della fabbrica, l'area fu venduta alla società immobiliare SNOS.

Con la prima variante del PRIU nel 2001, si diede inizio alle trattative col Comune di Torino che hanno portato all'annullamento della quota di SLP e di conseguenza all'aumento della superficie di Aspi⁹⁸.

Il progetto ha previsto la riqualificazione della manica storica del complesso e la realizzazione di 6 padiglioni produttivi. La ristrutturazione dell'edificio storico ha previsto la conversione della galleria (dove originariamente transitavano i convogli ferroviari) in un ambiente pubblico su cui si affacciano unità commerciali. Le funzioni di museo e auditorium attribuite in una prima fase sono state sostituite da attività produttive e artigianali, nell'ottica degli obiettivi previsti dal Piano Strategico per la promozione della Città di Torino per lo sviluppo della nuova imprenditorialità⁹⁹.

L'intervento è stato anche finanziato dall'Unione Europea con un contributo di 10.481.300 euro¹⁰⁰, grazie all'inserimento nell'ambito del Docup 2000/2006¹⁰¹.

In una fase successiva sono poi state inserite alcune quote di residenziale, nella forma di loft, negli ultimi piani dell'edificio storico e sono stati anche inseriti dei nuovi accessi per il Parco Dora.



Figura 26 - Stabilimento della Società Nazionale Officine di Savigliano, 2014. MuseoTorino, Fotografia di Paola Boccalatte

⁹⁸ Giunta Comunale di Torino, *Deliberazione numero 0105823*, 24 luglio 2001.

⁹⁹ A. Todros, rel. C. Bianchetti, *Nuovi attori nelle politiche di trasformazione urbana: il caso del Comitato Parco Dora Spina 3*, 2006, p. 21

¹⁰⁰ AUDIS, *Rigenerazione urbana – L'esperienza di Torino*, 2009, p. 21

¹⁰¹ Studio Gramma, *2009 Centro polifunzionale "SNOS" – area ex-Società Nazionale Officine Savigliano*, 2009, p. 2.



Figura 27 - General Electric, già Società Nazionale Officine di Savigliano, anni 80. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Museo Torino



Figura 28 - Centro commerciale Snos, 2015. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico



Figura 29 - Raccordo ferroviario tra Stazione Dora e Officine Savigliano (oltre la sopraelevata), 1983. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Alberto Perego



Figura 80 - Corso senza sopraelevata, centri commerciali Lidl e Snos nelle ex Officine Savigliano, 2018. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Arianna Gengo



Figura 71 - General Electric, già Società Nazionale Officine di Savigliano, con sopraelevata, 1997. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Agata Spaziantè



Figura 62 - Centro commerciale Snos, 2015. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico

COMPENSORIO VALDELLATORRE

È un lotto situato al Nord del Comprensorio Ingest, si caratterizza per una “struttura funzionale piuttosto semplice”¹⁰², le sue dimensioni sono piuttosto ridotte ed è facilmente riconoscibile la connotazione simile al comprensorio sottostante. L’unico vero fronte è quello su via Val della torre, dove sono stati realizzati nuovi insediamenti residenziali. Gli edifici sono costituiti da blocchi verticali che si articolano tra i 3 e i 14 piani, e verso via Nole si aprono sul Parco Dora¹⁰³. Successivamente è stato poi previsto un ulteriore intervento prevedendo la realizzazione di 204 abitazioni, di cui 70 di edilizia convenzionata¹⁰⁴.



Figura 33 - Ferriere Fiat Ingest: immagine d’archivio della sottostazione elettrica di via Val della torre. Fotografia Archivio Storico Fiat, Sezione Ferriere. Impianti realizzati nel 1946-1963



Figura 34 - Il nuovo assetto di via Val della torre: a sinistra il complesso Olympic Center, sulla destra il complesso Grenadier. Fotografia Comitato Parco Dora, 2009

¹⁰² Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia: dalle ferriere a Spina 3: una difficile transizione*, 2009, p. 196

¹⁰³ Comitato Parco Dora, *I nuovi comprensori – Ingest-Valdellatorre*, ultima consultazione 13/01/2021.

¹⁰⁴ A. Todros, rel. C. Bianchetti, *Nuovi attori nelle politiche di trasformazione urbana: il caso del Comitato Parco Dora Spina 3*, 2006, p. 29

COMPENSORIO VALDOCCO

Il Compensorio occupa l'area lungo la linea ferroviaria - Corso Principe Oddone a Est, il fiume Dora a Nord, via Livorno ad Ovest e Via Saluzzo a sud. L'area era precedentemente occupata dalle acciaierie Teksid. Oggi l'area si può suddividere in due sub-ambiti costituiti da: il parco scientifico tecnologico per l'ambiente Enviroment Park a Nord e dal comparto residenziale a Sud¹⁰⁵.

- **Valdocco Nord – Environment Park**

L'area, un tempo occupata dalla fabbrica di lastre di lamiera Teksid, di proprietà della Fiat fino alla

metà degli anni '80, venne acquistata dalla IRI e successivamente dalla Società CimiMontubi, la quale la cedette alla città di Torino alla fine degli anni '90.

Su questa parte delle vecchie Ferriere si è creato un'importante punto di forza di Spina 3, il parco scientifico tecnologico per l'ambiente Environment Park, il cui progetto si è sviluppato in modo autonomo rispetto al Programma di Riqualificazione Urbana, che ha coinvolto gli altri compensori¹⁰⁶.

Il progetto inizialmente si imbatté in alcuni problemi, in primo luogo il bisogno di ottenere il cofinanziamento da parte dell'Unione Europea e la previsione del PRG per farne un'area destinata a verde pubblico. Da parte dell'Amministrazione vi è l'intenzione di inserire lì il Parco Tecnologico per l'Ambiente, così da poter sostituire i grandi stabilimenti industriali, e senza consumare suolo che è ancora rimasto immutato¹⁰⁷.

C'è ancora un problema: non essendo ancora partito il PRiU, il possesso dell'area è a tutti gli effetti di un privato. Grazie ad una trattativa portata avanti tra la Città e la società proprietaria del lotto, si è giunti alla concessione di diritto d'uso, consentendo così di dare inizio ai lavori.

Con l'intervento di un gruppo di docenti del Dipartimento di Progettazione Architettonica del Politecnico, si è potuto stendere le linee guida del bando di concorso e guidare la stesura del



¹⁰⁵ A. Todros, rel. Cristina Bianchetti, *Nuovi attori nelle politiche di trasformazione urbana: il caso del Comitato Parco Dora Spina 3*, 2006, p. 17

¹⁰⁶ Enviroment Park, <https://www.envipark.com/chi-siamo/location/>, ultima consultazione il 13/01/2021

¹⁰⁷ A. Todros, rel. C. Bianchetti, *Nuovi attori nelle politiche di trasformazione urbana: il caso del Comitato Parco Dora Spina 3*, 2006, p. 17.

progetto preliminare. Il concetto era quella di un bassissimo impatto delle opere realizzate, soprattutto nelle viste dall'alto, il tutto ottenibile grazie all'introduzione di coperture verdi che non compromettano un affaccio pressoché naturale; e verso la Dora la rimozione delle coperture che per anni l'hanno occultata riportandola alla luce¹⁰⁸.

L'insediamento è costituito da quattro blocchi edilizi che sorgono su di una piastra adibita a parcheggio e disposti in modo da lasciare uno spazio libero centrale che permette la creazione di un asse visivo che percorre tutto il comprensorio. La copertura degli edifici è verde, così come il progetto indicava. Anche le pareti verticali dovevano essere ricoperte grazie all'utilizzo di rampicanti, operazione che non è stata possibile in fase di realizzazione¹⁰⁹. Ma oggi è presente la vegetazione sugli edifici.

Il parco ospita al suo interno aziende specializzate ed enti di ricerca del settore scientifico-tecnologico, al fine di favorire la diffusione dell'innovazione della cultura ambientale.



Figura 35 – Area Ferriere Fiat sulla Dora.
*www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di
Fondazione Istituto Piemontese Antonio Gramsci –
Archivio Storico, anni 30*



Figura 36 –Area di Enviroment Park, in basso cantieri
per completamento del Parco Dora.
*www.immaginidelcambiamento.it, fotogradia di
Google, MaxarTechnologies, Landsat/Copernicus, Data
SIO, NOAA, US Navy, NGA, GEBCO, 2020*

¹⁰⁸Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia: dalle ferriere a Spina 3: una difficile transizione*, 2009, pp. 198-200

¹⁰⁹A. Todros, rel. Cristina Bianchetti, *Nuovi attori nelle politiche di trasformazione urbana: il caso del Comitato Parco Dora Spina*, 2006, pp. 18-19



Figura 37 - Area Ferriere Fiat, tra la Dora e corso Principe Oddone (vista da nordest), fine anni 30.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di EUT 6



Figura 38 - Parco Dora, Environmental Park, isolati residenziali, residui cantieri, 2017.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Google, Data SIO, NOAA, US Navy, GEBSCO, Landsat/Copernicus



Figura 39 - Cantiere Envipark (dalla Coop) e resti fabbriche, 2003. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Agata Spaziante



Figura 40 - Envipark e Parco Dora, 2015.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Angela Caterini

- **Valdocco Sud**

Nulla è sopravvissuto alla trasformazione nell'area Sud del Comprensorio, anch'esso a suo tempo di proprietà CimiMontubi. A confronto di tutti gli altri ambiti di Spina 3 questo sembra avere conservato maggiormente le prescrizioni indicate dal PRG. Sembra direttamente legato al disegno di un tessuto edilizio a isolati chiusi e alla prosecuzione di due importanti tracciati viari presenti al di là del Passante. Alcuni cambiamenti normativi sono stati però apportati, con l'obiettivo di dare maggiore libertà planivolumetrica, specialmente nella parte a Nord¹¹⁰.

Alla fine degli anni '90 la Valdocco S.p.A. acquisisce le aree di CimiMontubi e le rivende, dopo aver realizzato le urbanizzazioni, suddivise in otto lotti, a diversi operatori immobiliari. Data la

¹¹⁰Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia: dalle ferriere a Spina 3: una difficile transizione*, 2009, p. 200

dimensione dell'intervento i progettisti dei singoli lotti sono stati coordinati dallo studio Isola Architetti che ha redatto un master plan generale allo scopo di connettere le diverse "isole" residenziali attraverso un disegno unitario¹¹¹.

Le aree sono composte da edifici affiancati alti tra i 6 e i 7 piani, vi sono edifici con altezze maggiori, tra i 10 e gli 11 piani, ovvero quelli che si affacciano a corso Principe Oddone. Gli edifici vengono costruiti su una piastra di parcheggi e gli isolati sono collegati tramite un sistema di passerelle. L'area ospita un totale di 1.352 alloggi, di cui 611 di edilizia convenzionata¹¹².



Figura 41 - Sottostazione elettrica principale della Fiat Ferriere (vista verso nordest), 1929. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di CDS 5



Figura 42 - Complessi residenziali, con esercizi commerciali a piano terra, 2018. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Michele Delogu



Figura 43 - Traffico e mezzi pubblici sotto la sopraelevata di corso Mortara, 1982. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Sergio Di Nocera



Figura 44 - Nuovo ponte sulla Dora, a sinistra Environment Park, 2018. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Michele Delogu

¹¹¹ A. Todros, rel. Cristina Bianchetti, *Nuovi attori nelle politiche di trasformazione urbana: il caso del Comitato Parco Dora Spina 3*, 2006, p. 19

¹¹² MuseoTorino, <https://www.museotorino.it/>, ultima consultazione 13/01/2021



Figura 45 – Vista dello stabilimento Valdocco visto da sud. Fotografia di Laboratorio di Analisi e Modelli Energetici (Dipartimento di Energetica, Politecnico di Torino) per la Città di Torino, Analisi storica sulle attività produttive presenti in Spina 3, maggio 1998, fig. 8, p. 20



Figura 46 - Veduta da nord dello stabilimento Valdocco e del ponte di via Livorno; l'edificio a tre piani fuori terra al centro della foto e il piazzale retrostante si estendono sul tratto del fiume Dora coperto da soletta. Fotografia di Filippo Gallino, 1999. © Città di Torino



Figura 47 - Gli edifici residenziali del comprensorio Valdocco visti da uno degli spazi verdi collocati sui basamenti-parcheggio. Fotografia del Comitato Parco Dora, 2008.



Figura 48 – Vista del Comprensorio Valdocco Sud da Est. Fotografia di Google Maps, 2020

COMPENSORIO VITALI

Il Compensorio Vitali racchiude un'ampia area posizionata nell'area a Nord di Spina 3, delimitata da via Orvieto, via Verolengo, via Borgaro e l'antico passaggio di corso Mortara, il cui interrimento ha consentito al nuovo edificato un affaccio diretto sul Parco.

Il compensorio è diviso in due parti: una ad Est, lungo via Orvieto è stata completata, mentre nell'area ad Ovest, le trasformazioni lungo via Verolengo non sono state completate.

L'area ad Est è a sua volta suddivisa in due sub-ambiti: quella a Nord ha parcheggi interrati, edifici

commerciali ad un solo piano fuori terra, edifici con residenze e un albergo, le altezze variano dai 6 ai 8 piani, e una torre per residenze e uffici di 18 piani; il sub-ambito Sud, è composto da quattro blocchi residenziali a forma di "L", aperti verso ovest, ovvero verso il Parco, e alti da 6 a 10 piani, si compone di 327 unità di cui 227 di edilizia convenzionata, e da 3 grandi edifici per l'artigianato e le attività produttive lungo via Orvieto¹¹³.

L'area ad ovest non è stata ancora completata. Si conoscono, però, le prescrizioni del PRiU, volumi e funzioni: rispetto al PRG, la disposizione del lotto non seguirà più l'orientamento di via Borgaro, bensì dà importanza a quello di via Assisi, asse perpendicolare a via Verolengo e collegamento tra Piazza Mattiolo e Parco Dora; per quanto riguarda i fabbricati di prossima costruzione, la loro altezza varierà da 11 a 5 piani verso Sud, ad eccezione di 7 blocchi rettangolari indipendenti, ognuno di 12 piani, che si trovano in posizione molto vicina al verde.

L'area sarà composta da 150.000 mq di s.l.p., con quasi 800 appartamenti oltre ad 1/3 di terziario, commercio e servizi¹¹⁴.



¹¹³ C. Spinelli, rel. Carlo Olmo, *Torino/Spina 3: la trasformazione di una parte di città tra intervento pubblico e costruzione di un mercato locale*, 2006 p.65

¹¹⁴ C. Spinelli, rel. Carlo Olmo, *Torino/Spina 3: la trasformazione di una parte di città tra intervento pubblico e costruzione di un mercato locale*, 2006 p.66



Figura 49 – Corso Mortara attraversa estese aree industriali (vista verso est), anni 20. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Mario Gabino.



Figura 50 – Parco Dora con tettoia, 2020. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Google, Landsat/Copernicus, Data SIO, NOAA, US Navy, NGA, GEBCO,



Figura 51 – Isolato interamente occupato da Fiat Ferriere (vista da nordovest, 1952. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Archivio Paolo Arlandi



Figura 52 - Vuoto urbano in primo piano, parco Dora, condomini. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Google, Data SIO, NOAA, US Navy, GEBCO, Landsat/Copernicus, 2017



Figura 53 - Area Teksid e altre fabbriche, da via Verolengo (vista verso sud), anni 70. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di CDS 5



Figura 54 - Parco Dora, condomini, residui vuoti urbani, 2018. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Google Dati Cartografici

PARCO DORA

L'area si trova a cavallo tra le aree occupate da diversi stabilimenti, è una delle trasformazioni più rilevanti e anche uno dei più riconoscibili dell'area. Il Parco è l'elemento che fa comunicare le due parti in cui è diviso il nuovo quartiere, l'effettivo legame che fa di Spina 3 una cosa sola, che si riconosce nei 45 ettari di spazio pubblico attorno al quale è venuta a comporsi per frammenti differenziati¹¹⁵.



Figura 55 - Render di progetto dell'area del Parco Dora. Parco Dora - Spina 3 - Città di Torino. Fotografia di MuseoTorino

Il Parco del PRG si misura con gli edifici che lo circondano secondo segni e margini netti, lineari e univoci. All'interno di questi confini, il planivolumetrico delle tavole e dello Schema di struttura fa intuire un disegno autonomo e indipendente rispetto a ciò che si vede attorno e soprattutto a ciò che vi era in passato, infatti, la storia dell'area dà l'impressione di non agire sul progetto del verde e gli unici tratti esterni sono quelli della viabilità esistente, ovvero: via Livorno, via Orvieto e corso Mortara.

Il Programma di Riqualificazione del 1998 non si concentra sulla descrizione del parco. Ma sui cambiamenti avvenuti, che sono stati sostanziali perché sono stati causati da modifiche agli insediamenti. La realizzazione di Environment Park, ha prodotto un aumento di s.l.p. imprevisto dallo strumento vigente e mantiene un aspetto naturale specialmente se visto dall'alto; il Centro Commerciale sorto sull'area Michelin Sud, assieme alla nuova disposizione dei fabbricati sulla Vitali, rende più frastagliato, intricato e casuale il rapporto tra il costruito e le aree libere; la modifica più chiara è il nuovo "gomito" realizzato da corso Umbria, il quale libera un affaccio sull'ansa della Dora, vicino allo Sporting.

La variante del 2001 rappresenta un avanzamento netto rispetto alla realizzazione dell'intervento, con una prima descrizione delle aree che costituiscono il parco e, soprattutto, la scelta di conservare alcune parti preesistenti come: la torre di raffreddamento e altri tre edifici della Michelin, il capannone dello "strippaggio" e diversi manufatti sui Comprensori Vitali e Ingest¹¹⁶.

¹¹⁵ C. Spinelli, rel. Carlo Olmo, *Torino/Spina 3: la trasformazione di una parte di città tra intervento pubblico e costruzione di un mercato locale*, 2006, p.79

¹¹⁶ Giunta Comunale di Torino, *Deliberazione numero 0105823*, 24 luglio 2001.

Malgrado la densità dell'edificato diminuisca andando verso la Dora, l'area del verde torna ad essere più marcata, riconoscibile e non verrà modificata neanche dopo la variante del 2003.

Nel 2001, con l'affidamento ad Andreas Kipar della consulenza per redigere il testo del bando per il successivo concorso di idee, si avvia un importante percorso progettuale non centrato solamente sul ruolo del fiume, quanto sul bisogno di non privare Spina 3 del proprio passato industriale. Le linee guida definite non vogliono ignorare l'articolazione della ZUT e suddividono l'area di intervento in cinque lotti funzionali, per ciascuno di essi vengono indicati gli obiettivi da ottenere e caratteristiche precise. Si sottolinea, inoltre, come la superficie totale in oggetto risulti essere di circa 367.000 mq, ma bisogna ricordare che l'area destinata a parco in Spina 3 è più ampia, circa 450.000 mq¹¹⁷.

Alla conclusione del concorso di coloro che intendevano affrontare la progettazione dell'area, ha visto come vincitore il gruppo di Perter Latz + Partner. Il progetto italo-tedesco conserva i resti industriali come simbolo di un'attività industriale, con parco attorno, e vuole evidenziare l'importanza dell'unione con la città e tra le varie parti del parco stesso, il cui centro è la Dora. Esso prevede giardini acquatici dentro le sub-costruzioni industriali, l'inverdimento di alcuni edifici, il trattamento con acqua e illuminazione specifica delle torri di raffreddamento. Ogni comprensorio ha poi una propria definizione: l'area ex Ingest è il "giardino pubblico" (più livelli di altezza e terrazzamenti, zone ombreggiate, prati, passerella su via Borgaro, vasche d'acqua), quella dell'ex Michelin il "prato alberato" (sistemazione di materiale di scavo, prato in leggera pendenza sino all'acqua, due passeggiate, una vicino al fiume e una più alta), Valdocco è la "piazza alberata" (molto diversa dalle altre proprio perché in parte cementificata, con alberi disposti regolarmente e passeggiata a fianco di Envipark), infine Vitali è il "parco pubblico" (sulla copertura di corso Mortara si trova un giardino a quota rialzata e lì vicino sono presenti spazi multifunzionali, un muro per le opere d'arte e i pilastri del vecchio capannone, come una sorta di foresta artificiale dove tenere attività come: sport, cinema all'aperto)¹¹⁸.

¹¹⁷Città di Torino, Land srl, "Documenti di indirizzo progettuale", gennaio 2004, p.4

¹¹⁸P.Latz, *Parco Spina 3. Presentazione del progetto preliminare*, 13 maggio 2005



Figura 56 - Parco Dora, Vista sull'area produttiva di Fiat Ferriere, Michelin, Paracchi, Savigliano. Fotografia di ucmapp, nel 1975



Figura 57 - Ferrerie Fiat Ingest 1. LAME_Politecnico di Torino, 1998, fig.21, p.35



Figura 58 - Vista dell'ex area Ingest, oggi parte del Parco Dora in cui i resti delle vecchie industrie sono stati lasciati come testimonianza del passato dell'area. Fotografia di Ornella Orlandi, 2018.



Figura 59 - Ex Teksid, 1995. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Museo Torino



Figura 60 - Tettoie di Parco Dora, 2015. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico



Figura 61 – Ex Teksid con cantieri, 2003.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Agata Spaziante



Figura 62 – Parco Dora, 2015.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico



Figura 63 – Parte del Parco Dora nell' ex stabilimento Teksid, 2018. Fotografia di Museo A come Ambiente Environmental Museum



Figura 64 - Area Michelin, nell'ansa della Dora, anni 50.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Archivio Giorgio Pelassa



Figura 65 - Parco Dora e condomini, 2017.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Google, Data SIO, NOAA, US Navy, GEBCO, Landsat/Copernicus

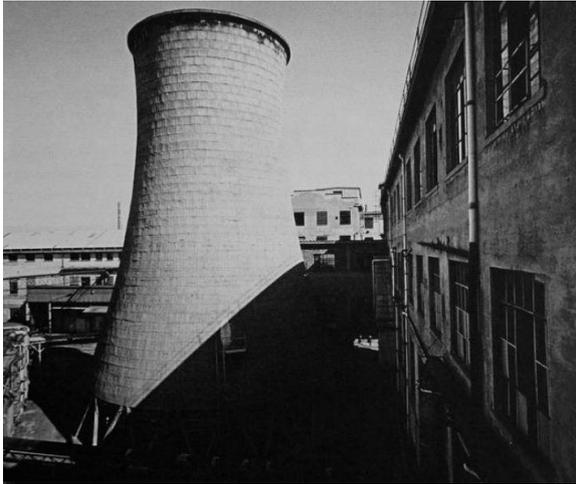


Figura 66 – Ex Michelin, 1990.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Archivio Storico Città Torino



Figura 67 – Ciò che resta della Michelin, 2015.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Angela Caterini



Figura 68 - L'area del lotto Michelin del Parco vista da est tra le demolizioni e l'avvio del cantiere, 2007. Fotografia di Comitato Parco Dora



Figura 69 - Area Ferriere Fiat sulla Dora, anni 30.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Fondazione Istituto Piemontese Antonio Gramsci - Archivio storico



Figura 70 - Area di Environment Park, in basso cantieri per completamento del Parco Dora, 2020.
www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Google, MaxarTechnologies, Landsat/Copernicus, Data SIO, NOAA, US Navy, NGA, GEBCO



Figura 71 – Vista dell'area Valdocco del Parco Dora con davanti l'Enviroment Park, vista da Ovest. Fotografia di Google Maps, 2020



Figura 72 - Il cantiere del lotto Valdocco nella sua fase conclusiva, vista da est. Fotografia Comitato Parco Dora,



Figura 73 - Il cantiere del lotto Valdocco nella sua fase conclusiva, 2010. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia Comitato Parco Dora



Figura 74 – Corsi d'acqua artificiali presenti davanti all'Enviroment Park, 2011. Fotografia di Architonic



Figura 75 – Vuoto urbano, 2015. www.immaginidelcambiamento.it, fotografia di Luca Davico



Figura 76 – Vista dell'area davanti alle ex Officine Savigliano. Fotografia di Google Maps, 2020

CAPITOLO 4

Dopo aver descritto la nascita dell'area di Spina 3, da un periodo proto-industriale, di fine '800, passando successivamente al suo periodo di grande espansione Industriale, della prima metà dell'900, in cui l'area ha toccato il suo apice dal punto di vista della quantità di lavoro e manodopera occupata. Si è passato a una successiva fase in cui la dismissione degli stabilimenti, in cui l'area si è trovata ad avere degli enormi fabbricati senza un utilizzo e destinata al degrado. Con la trasformazione che si è attuata, oggi quegli enormi stabilimenti non esistono più, eccetto alcune parti lasciate a ricordo del passato, e al loro posto sono sorti nuovi edifici, con una diversa destinazione d'uso. Come si è visto nel capitolo precedente, l'area di 1.002.956 mq, è stata divisa in 7 comprensori denominati con il nome dell'industria che era insediata in quella porzione. In questo capitolo, attraverso delle immagini (scattate da chi scrive), verrà descritto lo stato di tutte le 7 aree, più il Parco Dora, elemento centrale di Spina 3, sottolineando in particolare se sono presenti parti degradate o mal conservate e se vi sono aree che non ancora trasformate, che influiscono negativamente sulla percezione dell'area.

- Ingest

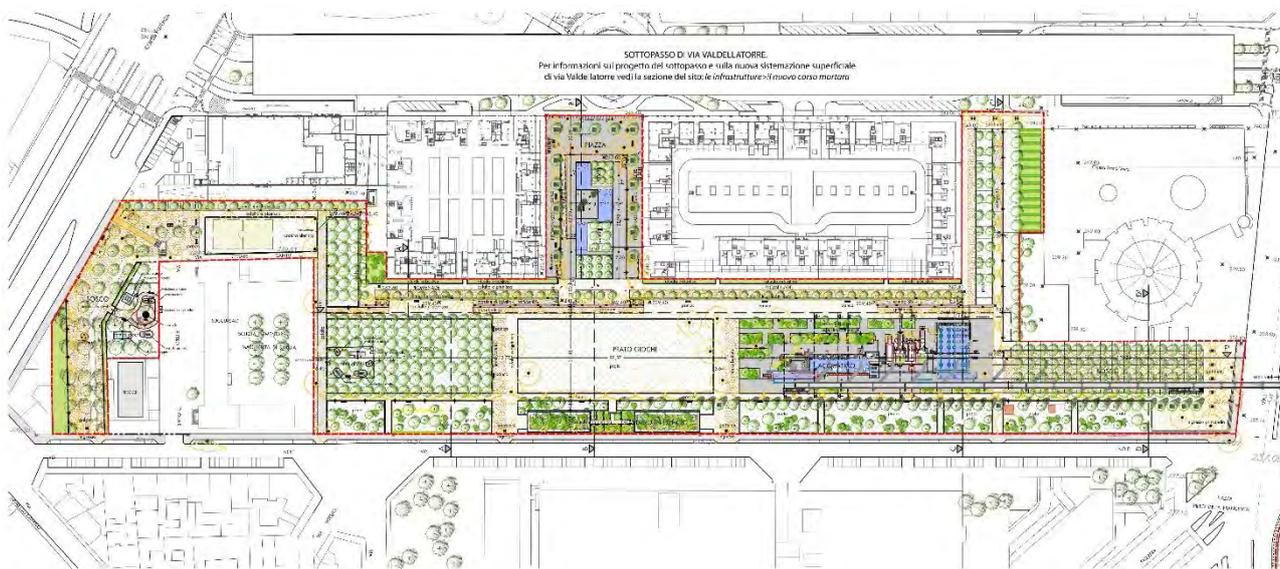


Figura 1 – Progetto delle opere relative alla realizzazione del Parco Dora – “Spina 3” – Torino – Lotto Ingest. Fonte Comitato parco Dora, 2006.

Lotto di 47.000 mq, la cui trasformazione ha comportato lo smantellamento dei fabbricati presenti sull'area. Oggi il lotto si divide in due parti, in quella a Nord è presente un edificio a torre la cui

destinazione d'uso è prevalentemente residenziale, con il piano terra destinato, sul lato Nord, a commercio e terziario; la parte Sud è una porzione del Parco Dora, in cui sono presenti i resti in calcestruzzo dell'ex insediamento industriale, con cui è stato realizzato un giardino acquatico. Sul lato Est è presente il nuovo centro pastorale.



Complesso residenziale, visto da Sud



In queste aree si possono notare le condizioni del giardino acquatico pensato all'interno dei resti delle basi di calcestruzzo del ex stabilimento. L'acqua è completamente verde ed oltre alle rarissime piante acquatiche, sono presenti piante infestanti. Inoltre, le vasche che contengono l'acqua sono totalmente coperte di scritte e graffiti fatti con bombolette spray.



Andando verso ovest, oltre il giardino acquatico, si può trovare, secondo il progetto, il Prato Giochi risulta quasi completamente transennato, a causa di alcuni dissesti nel terreno¹¹⁹.

¹¹⁹ TorinoToday, <https://www.torinotoday.it/attualita/indagini-sottosuolo-parco-dora-nole.html>, ultima consultazione 12/02/2021



Questo è il giardino in edificio, luogo in cui si era sviluppato un progetto chiamato Hortus Conclusus¹²⁰, in cui è stato realizzato un orto poi abbandonato dopo alcuni anni. Si compone di due edifici industriali privi di copertura chiusi con griglie. Questa piccola area presenta i fabbricati con i perimetrali parzialmente ricoperti da scritte e al loro interno, oltre al verde, sono presenti molti oggetti e rifiuti ammassati.

¹²⁰Città di Torino, <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/2017/altrenews17/parco-dora-hortus-conclusus-patto-di-collaborazione.shtml>, ultima consultazione 12/02/2021



In questa ultima parte del Comprensorio Ingest, ad Ovest, si può notare il bosco e sullo sfondo la Scuola primaria Margherita di Savoia.



In queste due immagini è rappresentato il Centro Pastorale dei Spina 3. Nella foto a destra, si può notare com'è stata riutilizzata l'ex ciminiera delle industrie, diventando il campanile della chiesa.

Frequentatori dell'area

La porzione adibita a parco, dell'area Ingest, sembra essere utilizzata dagli adulti per passeggio o per la pausa pranzo, data la presenza di numerosi uffici presenti intorno all'area e come punto di ritrovo per gli anziani. Nel pomeriggio l'area diventa un punto di ritrovo per mamme e nonne con i bambini, data la presenza di un parco giochi.

- **Michelin**

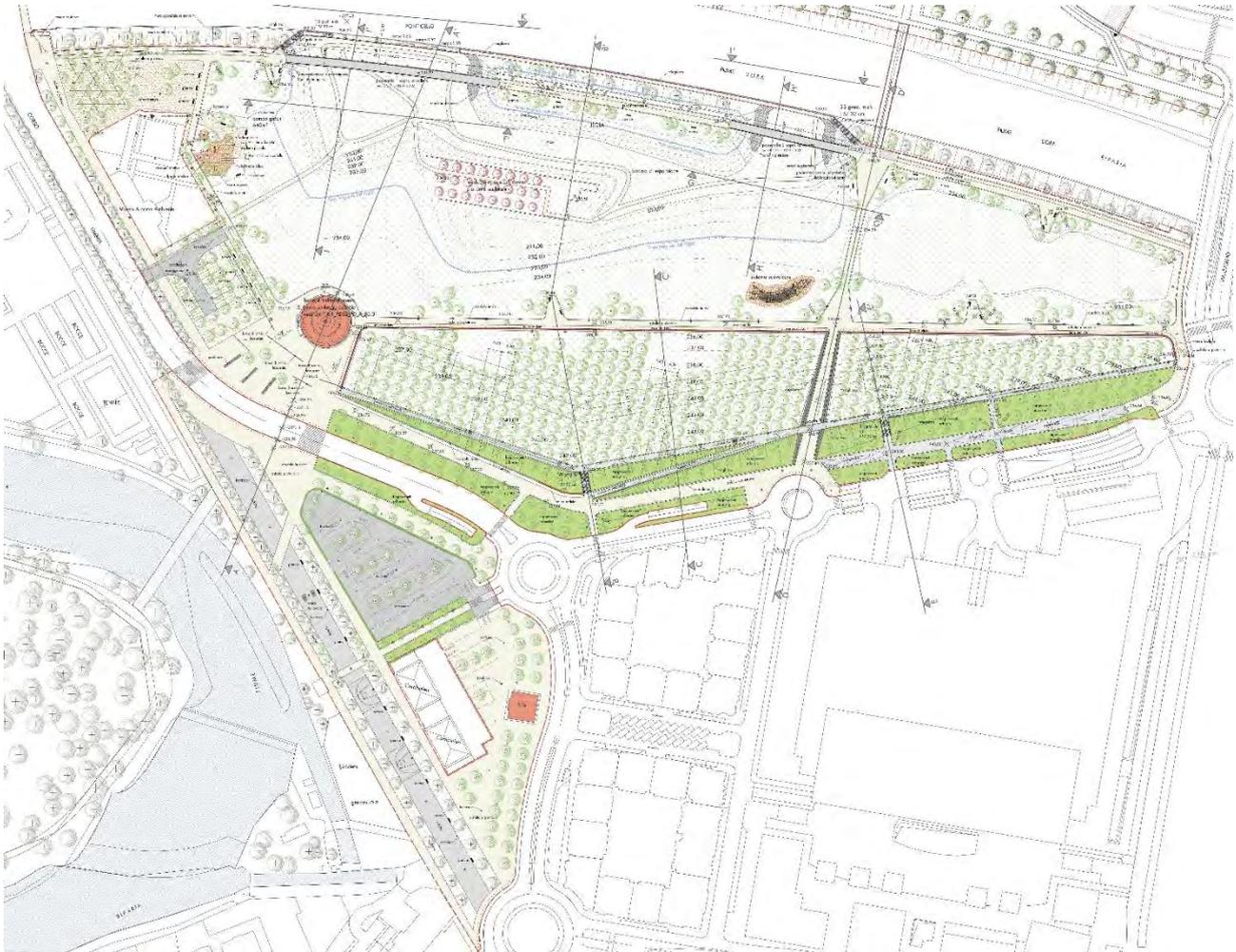


Figura 2 – Progetto delle opere relative alla realizzazione del Parco Dora – “Spina 3” – Torino – Lotto Michelin. Fotografia di Comitato Parco Dora, 2006.

L'area Michelin si estende per 87.000 mq, l'area è stata completamente trasformata e l'unico tratto del passato industriale è la ciminiera che è presente all'interno del parco. Il lotto si compone di una prima parte, a Nord, occupata dal Parco Dora; la porzione Sud, invece, è occupata dal Parco Commerciale Dora, ad Est, e da una parte di residenziale, ad Ovest.





Qui è rappresentato il Parco Commerciale Dora, In cui sul tratto di strada, ad Est, è in atto la realizzazione di una rotonda.



In queste immagini è rappresentata la zona residenziale del lotto Michelin, edifici a torre di diverse altezze. Nella parte posta davanti, precisamente a Sud-Ovest del comprensorio, si può notare un lotto di terreno, di quasi 6.000 mq, lasciato in disuso, transennato e con erbe spontanee altissime, che rendono quella parte non gradevole per chi vi passa davanti.



L'area che fa parte del Parco Dora, è un'area ben tenuta, non vi sono parti degradate o mal tenute. È però ancora incompleta, infatti, in questo periodo si sta realizzando un parco giochi nei pressi della ciminiera Michelin.

Frequentatori dell'area

L'area adibita a parco, nel comprensorio Michelin, corrisponde ad una grande porzione del Parco Dora. Essa è frequentata principalmente da persone che praticano sport o che vogliono semplicemente fare una passeggiata, dato che l'area è provvista di numerosi sentieri.

- **Paracchi**



Figura 3 – Comprensorio Paracchi. Fotografia di Google Maps

Lotto di circa 25.000 mq, il quale ha subito enormi trasformazioni vedendo sparire la maggior parte degli stabilimenti. Oggi il lotto si divide, a nord, nell'area di nuova edificazione, in cui è stato costruito un complesso residenziale lungo la Dora e il supermercato Lidl; a Sud, invece, la si può considerare la parte legata alla memoria dell'area, in cui sono stati conservati due fabbricati, ma solo uno dei due è stato ristrutturato. Nell'area è presente, come già visto anche in altri

comprensori, è presente la ciminiera degli stabilimenti Paracchi, a testimonianza del passato industriale del comprensorio.



In queste immagini è rappresentata l'estremità sud del Comprensorio, tra via Pianezza e Corso Svizzera. Quest'area si può considerare un vuoto urbano, con la presenza di piante infestanti all'interno e il muro perimetrale di un ex fabbricato industriale, lasciato a sé stesso.



Questo è uno dei due fabbricati rimasti, era ex sede originaria dell'industria di tessuti Paracchi, ora è stato riconvertito ad uso residenziale e commerciale.



Le prime due immagini precedenti raffigurano il secondo fabbricato industriale, esso però non è stato trasformato, ma è stato lasciato a sé stesso, sono pure stati aggiunti dei ponteggi in modo che non potesse cadere nulla in testa alle persone.

La terza immagine raffigura la ciminiera delle ex industrie Paracchi, mantenuta come una sorta di monumento nella piazzetta del Comprensorio.



Questa è la zona Nord del Compensorio Paracchi. L'area residenziale si sviluppa lungo la riva della Dora e si affaccia su di essa, lungo via Pianezza si può notare come la parte relativa al residenziale inizi al primo piano, perché al piano terra vi sono i parcheggi privati.

Nell'ultima foto è raffigurato il fabbricato all'estremo Nord dell'area, ovvero il supermercato Lidl.

Frequentatori dell'area

Il compensorio è un'area prettamente residenziale, di conseguenza è frequentato prevalentemente dai residenti.

- **Savigliano**



Figura 4 – Progetto del Centro Polifunzionale “SNOS”.
<http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/servizi/attivita/visiteguidate/snos.pdf>

Lotto posto a Nord-Est dell’area, a fianco della Stazione Dora. È l’unico comprensorio nel quale lo stabilimento industriale non sia stato smantellato, ma è stata cambiata solo la sua funzione, diventando un edificio polifunzionale. Nell’edificio vi sono imprese commerciali (come Lidl e Il Gigante) e terziarie. Davanti alle ex Officine Savigliano è presente il lotto che completerà il Parco Dora, ma i lavori, che sono stati avviati nel 2019, non sono ancora terminati.





Ex Società Nazionale Officine Savigliano riconvertita in uno stabilimento polifunzionale. Dalle immagini si possono notare le vecchie entrate allo stabilimento, riutilizzate oggi come punto di accesso per i due supermercati presenti.





Qui è rappresentata una porzione del Parco Dora ancora in costruzione, si può dire che l'intera area lungo Corso Mortara sia completata, mentre la parte mancante si trova nei pressi di Piazza Baldissera e Corso Principe Oddone.

Frequentatori dell'area

Il Comprensorio, che è composto dallo ex stabilimento SNOS, fino ad oggi è stato utilizzato per i servizi commerciali e terziari presenti. Ultimamente, si sta terminando l'area compresa tra ex SNOS e il fiume Dora, una porzione del Parco Dora che potrà allungare i percorsi per coloro che intendono continuare la passeggiata.

- **Valdellatorre**



Figura 5 – Comprensorio Valdellatorre. Fotografia di Google Maps

È il lotto più piccolo di tutta l'area, si trova a Nord del Comprensorio Ingest, precedentemente citato. L'area ha un singolo affaccio su via Valdellatorre, dove sono state costruite strutture dedicate al residenziale, con il terziario al piano terra.



Da queste immagini è possibile vedere l'edificato presente nel lotto. Anche qui è stata lasciata una traccia del passato dell'area, ovvero la cisterna dell'acqua.



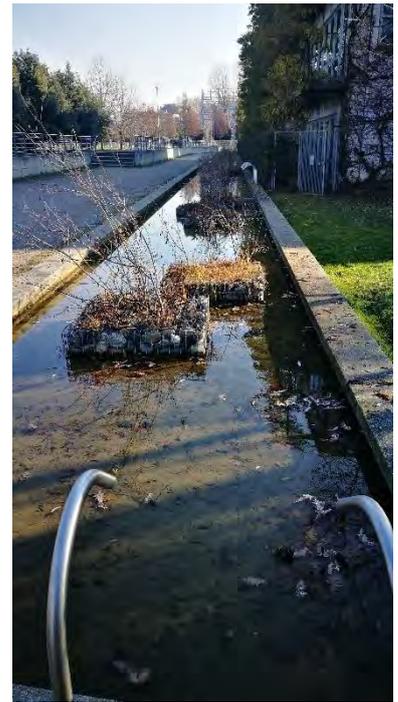
A fianco del nuovo edificato possiamo ancora trovare un vecchio stabilimento industriale in disuso. L'area è in condizioni di degrado; sullo stabilimento, in particolare, è presente ruggine. Questa porzione può influire negativamente sulla percezione dell'area.

- **Valdocco**



Figura 6 – Comprensorio Valdocco. Fotografia di Google Maps

Lotto di 71.000 mq, la cui trasformazione ha comportato lo smantellamento dei fabbricati presenti sull'area. Oggi il comprensorio si può dividere in due parti, a Nord con l'Environment Park e una porzione del Parco Dora, a Sud, invece, l'area si caratterizza per un comparto residenziale. L'area si caratterizza ancora per alcune parti non realizzate, come la parte Est, che è un enorme vuoto urbano.



Qui viene rappresentato lo stato del canale Meana, che nel 2010 è stato ripreso per il funzionamento della centrale idroelettrica del Parco Scientifico Tecnologico per l' Ambiente Environment Park¹²¹. Si può notare l'inutilizzo di questo canale e, specialmente da alcune immagini, la presenza di melma verde al suo interno.

¹²¹<https://www.icanaliditorino.it/environment-park>, ultima consultazione 28/01/2021

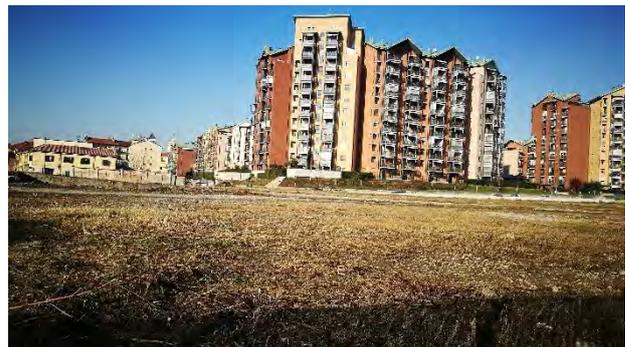
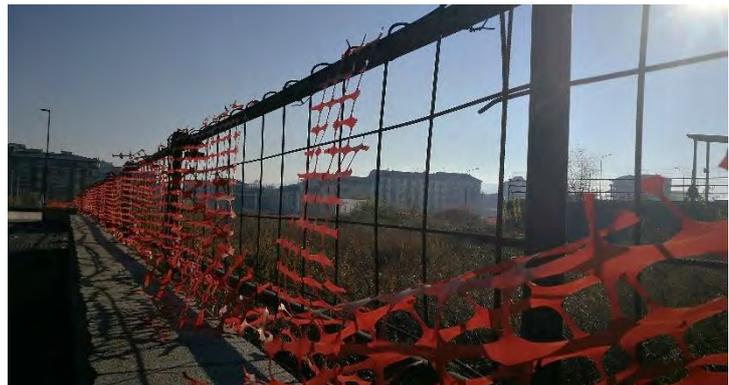


Questa è l'area del parco Dora situata sul lotto Valdocco. Sono ancora presenti dei lavori di ultimazione del parco, situati sul fiume Dora, in collegamento con l'area del parco di fronte alle Officine Savigliano; e il collegamento della passeggiata lungo il fiume con corso Principe Oddone.



Vuoto urbano di circa 2.000 mq posizionato a Sud del complesso residenziale. All'interno dell'area è presente sporcizia e rifiuti lungo i muri perimetrali.





Rappresentata nelle foto è la seconda area più grande non ancora trasformata di Spina 3. Il lotto misura circa 46.000 mq ed è destinata, secondo PRG, a diventare una parte del Parco Dora.



Ex scalo Valdocco, unico edificio storico presente sull'area, vincolato dal PRG

Frequentatori dell'area

Nel comprensorio, la porzione di parco sembra essere frequentata maggiormente dalle famiglie. Come si può vedere dalle immagini precedenti, le condizioni dell'area non sono delle migliori, questo secondo me è causato da una poca attenzione da parte di alcune persone che passano al suo interno, magari invogliati anche delle scarse condizioni di alcune parti di questa porzione del Parco Dora.

- Vitali



Figura 7 – Comprensorio Vitali. Fotografia di Google Maps

Il comprensorio Vitali è stato uno tra gli ultimi ad essere realizzato. L'area si può dividere in tre aree ben distinte: l'area a Sud-Ovest, che fa parte del Parco Dora; la striscia ad Est che si sviluppa lungo via Orvieto; e il vuoto urbano, di 55.000 mq, posto a Nord-Ovest.





Questa parte del Comprensorio Vitali, che fa parte del Parco Dora, è caratterizzata dagli scheletri dei vecchi stabilimenti industriali Teksid, testimonianza del passato, oggi riutilizzati come tettoia sotto cui praticare sport. L'area presenta un lato negativo, mentre durante il giorno si possono vedere persone che corrono e bambini che giocano, la notte l'atmosfera cambia, in negativo; questo lo si può vedere dai resti, raffigurati nelle ultime tre foto.



In queste immagini si può notare la zona ad Est della Comprensorio Vitali. L'area si distingue per una parte dedicata alle residenze, originariamente utilizzate come villaggio mass media per i Giochi Olimpici Invernali del 2006, e un'area dedicata al commercio.



Tra corso Mortara e via Orvieto è presente un altro vuoto urbano, in cui, in una prima parte si è sviluppato un “bosco” che viene utilizzato come deposito di rifiuti, mentre una seconda parte viene utilizzata come parcheggio.





Questa è la terza area del lotto Vitali, ed è il vuoto urbano più grande di tutta Spina 3, 55.000 mq. L'area sembra lasciata a sé stessa, infatti, sono presenti anche piante di grandi dimensioni; tutto ciò influisce in modo negativo alla visione dell'area.

Frequentatori dell'area

In questo comprensorio, la disponibilità di campi da gioco e aree sport attrezzate è in grado di attrarre uno svariato tipo di persone, soprattutto giovanile.

Come si può notare in alcune foto, in alcuni punti dell'area, sono state lasciate, dalla notte prima, bottiglie di birra. Questo secondo me può indicare che la notte vi è un altro tipo di frequentatore.

CONCLUSIONE

Spina 3 è un'area che fa parte della storia industriale della città, che ha vissuto gli anni migliori del "Boom economico" in cui le fabbriche al suo interno si sono fortemente espanse, per poi essere dismesse all'inizio degli anni '80, diventando un'area cosparsa di edifici vuoti e inutilizzati. Con l'introduzione di un nuovo PRG, che ha posto i punti per la riqualificazione delle ex aree industriali, Spina 3 ha rivisto la luce, diventando una delle protagoniste di questi interventi.

L'area si trova molto vicino al centro storico di Torino. In vent'anni questa vasta porzione di città ha subito un enorme cambiamento, passando da un'area cosparsa di industrie, ad una in cui non vi è più la presenza degli ex stabilimenti industriali, ma vi sono edifici residenziali, aree commerciali e il Parco Dora, un polmone verde in cui è possibile praticare sport e stare all'aperto.

L'obiettivo della tesi è stato quello di riportare attraverso della documentazione fotografica lo stato di questa grande area, portando alla luce eventuali problemi al suo interno e documentando lo stato di trasformazione dato che sono passati molti anni dall'inizio dei lavori.

In questa tesi, attraverso diversi sopralluoghi, sono andato a verificare lo stato di questa gigantesca area, andando a ricercare degli eventuali punti di debolezza che possano dare all'area una connotazione negativa. Purtroppo, l'area non è ancora stata completata, vi sono presenti, ancora dopo 20 anni, dei vuoti urbani, i quali non sono molti, ma la loro dimensione fa la differenza, dando un senso di incompiutezza all'intera area. Inoltre, nell'area sono ancora presenti ex fabbricati industriali, i quali sono in uno stato di degrado che contribuisce a dare l'impressione di abbandono, di non completezza del comprensorio e dell'intera Spina 3.

Ciò che è da apprezzare, secondo me, è l'idea di non voler cancellare il passato industriale dell'area, infatti, visitandola è possibile ritrovare numerosi pezzi di storia, come per esempio, lo scheletro dell'ex stabilimento Teksid, oggi una tettoia sotto cui praticare sport, la ciminiera nel lotto Ingest, che oggi svolge la funzione di campanile, e ancora la ciminiera del comprensorio Michelin che fa da monumento all'interno del Parco Dora.

BIBLIOGRAFIA:

- Bonino M. (a cura di) (2008), *Torino 1984-2008. Atlante dell'architettura*, U. Allemandi, Torino.
- Boero E. (2011), *La Spina 3 di Torino. Trasformazioni e partecipazione. Il Comitato Dora Spina Tre*, Impremix Edizioni Visual Grafica, Torino.
- Brezzo A. (2014/2015), *Aree industriali dismesse della città di Torino. Riconvertite in parchi e giardini*, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino.
- Cabodi C., Davico L., Guiati F., Gullino V., L. Staricco, Vitale Brovarone E. (2019), *Futuro rinviato, 2019 – Ventesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino*.
- Caterini A. (2015/2016), *Trasformazioni urbane a Torino dagli anni '50 ad oggi. I risultati di "Immagini del cambiamento"*, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino.
- Crivello S., Davico L., Debernardi L., Gonella A. M., Rosso E. (2004), *Le radici del nuovo futuro, 2004 – Quinto Rapporto annuale su Torino*.
- Crivello S., Davico L., Staricco L., Mela S. (2011), *I legami che aiutano a crescere. Dodicesimo rapporto annuale su Torino*.
- Crivello S., Davico L., Debernardi L., Staricco L. (2016), *Check-up, 2016 – Diciassettesimo Rapporto Giorgio Rota su Torino*.
- Davico L., Debernardi L. (2000), *Lavori in corso, 2000 – Primo Rapporto annuale sulla Grande Torino*.
- Davico L., Debernardi L., Gonella A. M. (2001), *La mappa del mutamento, 2001 – Secondo Rapporto annuale sulla Grande Torino*.
- Davico L., Debernardi L., Gonella A. M., Bonjean M. (2002), *Voglia di cambiare, 2002 – Terzo Rapporto annuale sulla Grande Torino*.
- Davico L., Debernardi L., Gonella A. M., Rosso E. (2003), *Count down, 2003 – Quarto Rapporto annuale sulla Grande Torino*.
- De Rossi A., Burbiano G. (2006), *Torino 1980-2011, La trasformazione e le sue immagini*, U. Allemandi, Torino.
- Fondazione Vera Nocentini (a cura di) (2009), *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3: una difficile transizione*, Edizioni Angolo Manzoni, Torino.
- Giusti M. A., Tamborrino R. (2008), *Guida all'architettura del Novecento in Piemonte (1902-2006)*, U. Allemandi, Torino.
- Lafranceschina A. (2005), *Restauro e rifunzionalizzazione delle ex-officine Savigliano*, Tesi di Laurea, politecnico di Torino.

- Maspoli R., Spaziente A. (2012) *Fabbriche, borghi e memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*. Aliena, Firenze.
- Miletto E., Sasso D. (2008) *Torino '900. La città delle fabbriche*, Edizioni del Capricorno, Torino.
- Spaziente A., Ciocchetti A. (2006), *La riconversione delle aree dismesse: la valutazione, i risultati*, Franco Angeli, Torino.
- Spinelli C. (2006), *Torino/Spina 3. La trasformazione di una parte di città tra intervento pubblico e costruzione di un mercato locale*, Tesi di laurea, Politecnico di Torino.
- Todros A. L. (2006), *Nuovi attori nelle politiche di trasformazione urbana. Il caso del Comitato Parco Dora Spina 3*, Tesi di laurea, Politecnico di Torino.

SITOGRAFIA

- http://sportellounico.comune.torino.it/citta_sviluppo/territorialiintegrati/1/allegato1.pdf
- <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/compensori/>
- <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/storia/areeindustriali/>
- http://www.comune.torino.it/villaggiolimpici/progetto_completo_18_11.pdf
- <http://www.museotorino.it/view/s/6b2da60105334aca8ca01d0f35f420ab>
- http://www.urbanistica.unipr.it/index.php?option=com_content&task=view&id=483
- <http://www.zeroundici piu.it/2009/09/02/snos-centro-polifunzionale/>
- http://sportellounico.comune.torino.it/citta_sviluppo/territorialiintegrati/1/allegato1.pdf
- <https://ilgiornaledellarchitettura.com/2010/03/15/i-9-progetti-parco-dora-in-spina-3-a-torino/>
- <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/2017/altrenews17/parco-dora-hortus-conclusus-patto-di-collaborazione.shtml>
- <https://www.torinotoday.it/attualita/indagini-sottosuolo-parco-dora-nole.html>