

MADE IN ITALY 4: ROMA MILANO TORINO

455 l'industria delle costruzioni

RIVISTA BIMESTRALE DI ARCHITETTURA

Italian+english edition

ANCE

ANNO L
MAGGIO-GIUGNO 2017



foto Miereno Maggi

455 l'industria delle costruzioni

RIVISTA BIMESTRALE DI ARCHITETTURA

l'industria delle costruzioni è una rivista internazionale di architettura con testi in italiano e in inglese. Le proposte di pubblicazione sono sottoposte alla valutazione del comitato di redazione che si avvale delle competenze specifiche di referee esterni secondo il criterio del blind-review

Direttore

Giuseppe Nannerini

Comitato scientifico

Andrea Bruno
Gabriele Buia
Jo Coenen
Claudia Conforti
Paolo Desideri
Gianfranco Dioguardi
Francesco Moschini
Renato T. Morganti
Carlo Odorisio
Eduardo Souto de Moura
Silvano Stucchi
Piero Torretta
Vincenzo Vitale

Vice Direttore

Domizia Mandolesi

Redazione

Gaia Pettena

Segreteria di redazione

Costanza Natale

Impaginazione

Pasquale Strazza

In copertina

Nuovo Centro Congressi
Roma-Eur "La Nuvola"

Corrispondenti

Zhai Fei, Cina
Luciana Ravel, Francia
Italia Rossi, Gran Bretagna
Norbert Sachs, Germania
Antonio Pio Saracino, Usa
Satoru Yamashiro, Giappone

Testi inglesi

Paul D. Blackmore

Hanno collaborato a questo numero

Carmen Andriani, Paolo Fagiarone, Laura Valeria Ferretti, Paola Gregory, Andrea Grimaldi, Massimo Locci, Marco Maretto, Matteo Moscatelli, Valerio Paolo Mosco, Stefano Panunzi, Mario Pisani, Marco Spada, Piero Torretta

Editore

Edilstampa srl
www.lindustriadelcostruzioni.it
www.edilstampa.it

Edilstampa Via Guattani, 20 - 00161 Roma. Direzione, Redazione, Amministrazione: Via Guattani 20 - 00161 Roma tel. 0684567403, 0684567323 fax 0684567590 e-mail: edilstampa@ance.it - Bimestrale - Spedizione in abbonamento postale art. 2, comma 20/B L662/96 - Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 11804, 25.10.67 - Direttore responsabile Giuseppe Nannerini, proprietà ANCE, Associazione Nazionale Costruttori Edili, Roma. Le opinioni espresse dagli autori non impegnano la rivista
Pubblicità Edilstampa - Via Guattani, 20 - 00161 Roma tel. 0684567403 e-mail: natalec@ance.it **Abbonamenti 2017** Italia: 1 numero € 12,00; abbonamento annuo € 65,00. Versamento su c/c n. 778019 intestato a: Edilstampa srl, Via Guattani 20 - 00161 Roma. Acquisto on line www.lindustriadelcostruzioni.it. Abroad: subscription fee (air mail): Europe € 110,00 per year; extra European countries: € 145,00 **Stampa** Arti Grafiche Boccia spa, Salerno
La rivista è in vendita anche in formato digitale www.lindustriadelcostruzioni.it

6 **Roma: trasformazioni recenti e promesse di futuri sviluppi**
Rome: recent changes and promises of future developments
Laura Valeria Ferretti

14 **Dalla ricostruzione alla rigenerazione urbana. Le trasformazioni della Milano contemporanea**
The transformations of contemporary Milan
Matteo Moscatelli

22 **Torino in trasformazione**
Turin always on the move
Paola Gregory

30 MASSIMILIANO E DORIANA FUKSAS
Nuovo Centro Congressi Roma-Eur "La Nuvola"
"La Nuvola" Convention Centre, Rome-Eur

52 5+1AA
Nuova sede del Gruppo Bnl-Bnp Paribas Real Estate a Roma
New Bnl-Bnp Paribas Real Estate Group Headquarters, Rome

62 LABORATORIO RE-LAB
Stazione San Giovanni della Metro C a Roma
Metro C San Giovanni Station, Rome

72 HERZOG & DE MEURON
Fondazione Feltrinelli a Milano
Feltrinelli Foundation, Milan

84 BORIS PODRECCA ARCHITECTS / STUDIO MARCO CASTELLETTI
Complesso parrocchiale Pentecoste a Quarto Oggiaro, Milano
Pentecoste Parish Centre in Quarto Oggiaro, Milan

94 ARTECNA / IOTTI+PAVARANI ARCHITETTI / ARCHILABS
Nuovi Uffici Reale Group a Torino
Reale Group New Offices, Turin

108 **ARGOMENTI**
- Riquilificare gli spazi della finanza a Milano
- Il progetto INNOVance. La prima banca dati nazionale unificata per la filiera delle costruzioni
- Per rigenerare il sogno urbano in Italia: un esperimento a Campobasso

116 **NOTIZIE**

120 **LIBRI**

121 **PANTOGRAFO**

Torino in trasformazione

Turin always on the move

22

di Paola Gregory

Torino negli ultimi decenni ha vissuto una profonda trasformazione che ne ha radicalmente modificato l'identità: da "gigantesca infrastruttura a servizio della produzione", esemplare quasi puro di grande città industriale in cui anche le morfologie urbane (monofunzionali e ordinate secondo principi puramente geometrici) rispecchiavano l'organizzazione del lavoro nelle fabbriche, a nuova realtà post-industriale in cui qualità urbana, cultura e innovazione giocano un ruolo di primo piano. Città-fabbrica per antonomasia, segnata dai grandi vuoti della dismissione produttiva a partire dal Lingotto, icona della modernità e primo simbolo di una politica di riconversione che, su progetto di Renzo Piano, ha accompagnato, con la sua eterotopia, la metamorfosi dell'immaginario urbano nell'arco di un ventennio (1983-2003), Torino ha saputo reinventarsi, riuscendo a coniugare un'attenta politica di programmazione urbana con una strategia promozionale, di cui sono emblematiche le importanti occasioni di cui è stata protagonista: i Giochi Olimpici invernali del 2006 e il 150° anniversario dell'Unità d'Italia nel 2011 che, segnando momenti cruciali del suo rinnovamento, hanno assunto il ruolo di catalizzatori temporali di una trasformazione in gran parte già pensata e trascritta.

È infatti con il nuovo PRG del 1995 di Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi¹ (e successive varianti), seguito nel 2000 dal Piano Strategico della città² – primo esempio in Italia di una *governance* partecipata del territorio, al fine di promuovere "un'immagine relativamente condivisa della città e delle sue opportunità"³ – che Torino si dota di forti strumenti di previsione e prefigurazione degli scenari futuri, tanto nelle strutture fisiche quanto nelle politiche urbane, individuate in prima istanza nell'esigenza di sostenere la crescita dell'area metropolitana torinese nel nuovo contesto internazionale. Non a caso il piano strategico è firmato dalla Associazione "Torino Internazionale" a indicare la volontà comune di costruire una "metropoli europea, ingegnosa città del fare e del saper fare", capace di coniugare linee di sviluppo diversificate – formazione e ricerca, imprenditorialità e occupazione, turismo, cultura, commercio e sport, qualità urbana – con una nuova e forte visibilità sul piano della figurazione generale della città. Un obiettivo, questo, perfettamente enunciato dal nuovo PRG che, con la previsione del Passante ferroviario (ovvero l'interramento della ferrovia che attraversa il corpo della città in direzione nord-sud⁴), disegna la "Spina Centrale", il grande *boulevard* urbano sul quale si inanellano, come su una colonna vertebrale, le vaste aree della dismissione industriale. Affiancato da altri due grandi allineamenti nord-sud – il Progetto Po (l'asse del *loisir* e della cultura) e corso Marche (la nuova frontiera insediativa dell'area metropolitana) – il piano sceglie un numero di direttrici limitato, ben visibili e rappresentabili, restituendo forma e struttura urbana a una trasformazione altrimenti frammentaria.

Questa nuova geografia della città – basata su una convergenza fra obiettivi infrastrutturali e riqualificazione urbana – ribalta l'idea di città isolata e di "città isotropa e indifferenziata, [...] modello spaziale quasi idealtipico [...] di una società locale fordista"⁵, e superando la logica del "caso per caso" propria delle politiche urbanistiche precedenti, riafferma "antiche vocazioni" come quelle proposte dal piano del gruppo ABRR (G. Astengo, M. Bianco, N. Renacco e A. Rizzotti) nel secondo dopoguerra, riconoscendo nella struttura assiale (piuttosto che radiocentrica e diffusa) un potente catalizzatore attorno al quale ricostruire il futuro della città.

Un futuro, oggi, in gran parte concluso attraverso la trasformazione di ambiti territoriali denominati – da sud a nord – Spina 1, Spina 2, Spina 3 e Spina 4: si tratta di interventi talvolta molto estesi in cui è prevalso, fino a tempi recenti, il modello di una

sostituzione quasi totale del tessuto preesistente, fatto di grandi recinti della città fordista, cancellata e riscritta dai grandi investimenti immobiliari.

È questo il caso della maggiore delle 4 aree, Spina 3 (circa 1 milione di metri quadri in una zona non lontana dal centro), dove fino agli anni '80-inizio '90 sorgevano le più importanti fabbriche dell'ambito settentrionale della città: Fiat Ferriere (con i tre comparti Ingest, Vitali e Valdocco), Michelin, Savigliano e Paracchi. Oggi, camminando attraverso i nuovi insediamenti residenziali, commerciali e di servizio che si strutturano attorno al grande Parco Dora (45 ettari a cavallo del fiume, su progetto di Latz+Partner, 2001-2012) – esito di un concorso internazionale bandito sulla base del masterplan generale della zona di J.P. Buffi e A. Kipar – il senso eterotopico dell'intervento appare in



Torino contemporanea.

Il grattacielo Intesa Sanpaolo di Renzo Piano Building Workshop svetta sul profilo prevalentemente orizzontale della città umbertina

Contemporary Turin. The Intesa Sanpaolo skyscraper stands out against the mostly horizontal skyline of the umbertine city

Foto: Enrico Cano

tutta la sua portata. La struttura dello strappaggio delle ex-Ferriere (area Vitali) e la torre di raffreddamento della Michelin, che campeggiano come reperti industriali nel parco, restano evocazioni isolate e frammentarie in una collezione di “pezzi d'autore” che paiono, a loro volta, semplicemente accostati, fra i quali: il Centro diocesano del Santo Volto di M. Botta (2003-2006) che recupera, delle fabbriche preesistenti, solo l'alta ciminiera come campanile; il Vitali Park di J.P. Buffi con C. Picco (2003-2006), complesso per attività economico-produttive nel cuore di Spina 3; il parco commerciale Dora dello Studio Granma (1999-2003), volano dell'intera operazione e fulcro attrattivo del quartiere; la Snos, dello stesso Studio Granma (2004-2008), uno dei pochi progetti ad aver lavorato sulla riqualificazione parziale della fabbrica dismessa, in questo caso l'ex-stabilimento Savigliano. Insieme all'Environment Park di E. Ambasz con B. Camerana, G. Durbiano e L. Reinerio (1997-2005) – il parco tecnologico per l'ambiente realizzato su una parte dell'ex-Ferriere (area Valdocco) come prima operazione di Spina 3 e primo progetto urbano europeo di “green architecture” – questi nuovi catalizzatori urbani si affiancano ai vasti interventi residenziali, quali gli isolati di Gabetti e Isola/Isolarchitetti (2002-2008) nel medesimo comprensorio Valdocco o il complesso Vitali con la Torre di J.P. Buffi-Studio AS e il nuovo insediamento Michelin Nord con le tre torri di Studio AI, Picco Architetti e Rosenthal, che ben sintetizzano nel loro volume la densità assegnata al comparto, nonché il forte impatto dimensionale sugli isolati storici adiacenti⁶. Un'analogia politica di sostituzione si ritrova anche in Spina 4, porta nord della città nel quartiere Barriera di Milano, l'ultima a essere realizzata su progetto dell'Urban Center di Torino, dove un mix funzionale si è insediato fra il parco Sempione a nord e il nuovo parco Aurelio Peccei (2015) a sud, che – esito di una progettazione partecipata – è il primo parco *smart* a livello nazionale, realizzato su un'area un tempo occupata dalle officine Iveco-Telai di cui restano, come fantasmi testimoniali, le rovine della cosiddetta “cattedrale” e l'antica torre piezometrica.

Non diverse sono state le politiche di Spina 1, la prima a essere realizzata con un'ampia e densa cubatura residenziale, e soprattutto di Spina 2, dove si condensano i cardini centrali e i simboli urbani più rilevanti e rappresentativi dell'acquisita dimensione internazionale di Torino: la nuova stazione di Porta Susa (2001-2013) su progetto di AREP (J.M. Duthilleul, E. Tricaud), S. d'Ascia e A. Magnaghi, vero e proprio connettore urbano, configurato come un flusso nella lunga galleria vetrata dei viaggiatori, sotto la quale si raccordano e interscambiano tutti i sistemi principali della mobilità (linee A.V., reti regionali-interregionali e linea 1 della metropolitana, inaugurata nel febbraio 2006); la Torre Intesa San Paolo (2006-2014) di Renzo Piano Building Workshop, il primo grattacielo a Torino, attorno alla cui costruzione si è sviluppato (nell'opinione pubblica e nei media) un intenso dibattito, relativo tanto alla sua sostenibilità ambientale ed economica, quanto alla sua pertinenza estetica in una città caratterizzata da un profilo storicamente orizzontale.



AREP, S. d'Ascia Architecture,
A. Magnaghi, Stazione di Porta
Susa, 2001-2013
Porta Susa Railway station,
2001-2013

Foto: Julien Lanoo

Uno scorcio del grattacielo Intesa
 Sanpaolo di Renzo Piano
 Building Workshop, 2006-2015
 A partial view of the Intesa
 Sanpaolo skyscraper by Renzo
 Piano Building Workshop,
 2006-2015

Foto: Enrico Cano



25

Città della modernizzazione più avanzata o al contrario città che rischia di perdere drammaticamente la sua natura: sono le prospettive antitetiche che si agitano sempre più spesso attorno alle grandi trasformazioni/sostituzioni urbane, come quelle che hanno riguardato, sempre nel comparto di Spina 2, le Officine Grandi Riparazioni (OGR): un "monumento al lavoro operaio" di cui il PRG prevedeva inizialmente la totale demolizione. Qui, dove la Spina mostra tutta la sua muscolatura, a partire dal primo intervento sulla Cittadella Politecnica (1997-2010) costruito su masterplan di Gregotti Associati con due imponenti "scavalchi" della Spina centrale, le OGR restano come unica grandiosa testimonianza dell'epoca industriale. Riconvertite in parte ad ampliamento del Politecnico (ricavato nelle ex fucine e tornerie delle Officine) e in parte ad attività culturali, è innanzitutto il grande edificio a H, detto "Duomo", costruito dalle Ferrovie per la manutenzione delle locomotive, a restituirci oggi il segno di una grande tradizione che è estetica, culturale ed economica insieme: restaurato in occasione della manifestazione del 150° dell'Unità d'Italia (su progetto di 5+1AA e Studio Pession) e attualmente oggetto di una completa riqualificazione per ospitare il "Distretto della Creatività e dell'Innovazione" di prossima apertura, il "Duomo" rappresenta l'esempio – forse più emblematico – di un cambio di direzione, una volta che l'aspetto granitico della *one company town* è stato sostituito da un nuovo immaginario urbano, molto più sfumato, diversificato, mobile e articolato.

Un immaginario che, accanto agli esempi di rifondazione di parti di città – di cui ricordiamo ancora l'area Avio-Oval (dell'ex Fiat Avio), da anni dismessa e abbandonata



In alto, le OGR - Officine Grandi Riparazioni nell'area di Spina 2; sotto, a sinistra, la SNOS (Spazi per Nuove Opportunità di Sviluppo), ottenuta dalla riqualificazione delle ex Officine Savigliano dello Studio Granma (2004-2008) e, a destra, la struttura dello stripping delle ex-Ferriere nell'area di Spina 3

Above, the OGR - Officine Grandi Riparazioni in the Spina 2 area; below, left, the SNOS (Spaces for New Opportunities of Development), obtained from the restoration and renewal of the former Officine Savigliano by Studio Granma (2004-2008) and, right, the stripping structure of the former Ferriere in the Spina 3 area

dov'è in corso di ultimazione il grattacielo della Regione Piemonte su progetto di M. Fukas (2011-in corso), catalizzatore di previsti futuri complessi residenziali, industriali e di servizio – persegue sempre più spesso operazioni di ibridazione, come dimostrano, fra gli altri: la "Nuvola", il Centro direzionale Lavazza (2011-2016) di C. Zucchi, sorto nell'area dell'ex centrale Enel nel quartiere Aurora, di cui sapientemente conserva e converte a nuove funzioni gli edifici industriali di valore documentario; la ricostruzione – ad eccezione di una preesistenza storica – dell'isolato dei nuovi uffici del gruppo Reale Mutua ai margini del centro storico (2013-2016) a firma di Artecna e Iotti-Pavarani, che si inserisce con coerenza volumetrica e materica rispetto alla specifica condizione urbana. Un immaginario nutrito di un'eredità storica che proprio il passaggio recente della crisi e trasformazione della città fordista ha riportato alla luce e che si ritrova nel patrimonio tangibile e intangibile della città: quello industriale, certo, ma anche quello barocco e ottocentesco, quello antico e moderno, così come quello depositato nel ricco palinsesto delle tradizioni culturali, economiche e sociali che le politiche urbane hanno saputo valorizzare.

Ci riferiamo al recupero dei grandi edifici barocchi e ottocenteschi come luoghi di diffusione di cultura e arte, a partire dalla nuova rifunzionalizzazione del Museo Egizio (2015) di Isolarchitetti, con C. Aymonino, P. Marconi e lo scenografo D. Ferretti, e del Museo Nazionale del Cinema nella Mole Antonelliana (2000) di G. Gritella e F. Confino; alla reinvenzione della città storica come "distretto culturale", sia attraverso la promozione di attività formative ed eventi, sia attraverso gli interventi su spazi ed edifici pubblici, quali il ridisegno del Parco Archeologico della Porta Palatina di G. Durbiano, L. Reinerio, A. Isola, E. Cupolillo (2006), di piazza Valdo Fusi (2005), su progetto di M. Crotti e F. Dolza, o quello conseguente all'introduzione dei parcheggi sotterranei in Piazza San Carlo e Piazza Vittorio Veneto (2007), passando attraverso i restauri di Palazzo Madama (2006) e di Palazzo Reale, con la Galleria Sabauda nella cosiddetta Manica Nuova (2014); alle architetture destinate alla formazione e alla conoscenza, come il polo universitario delle Facoltà Umanistiche di Foster e Partners (2012) o il Centro del Design di Isolarchitetti (2011) nel capannone ex DAI, propulsore della ricolonizzazione di una

Spina 3: dall'alto, case a torre,
il parco commerciale Dora dello
Studio Granma (1999-2003) e
il Vitali Park di J.P Buffi e C. Picco
(2003-2006)

Spina 3 area: from above, tower
residences, the Dora commercial
park by Studio Granma (1999-
2003) and the Vitali Park by J.P
Buffi and C. Picco (2003-2006)



Spina 4: dall'alto, il nuovo parco Aurelio Peccei, realizzato su un'area un tempo occupata dalle officine Iveco-Telai e gli edifici residenziali limitrofi (al centro). In basso il Campus universitario Luigi Einaudi di Foster and Partners (2012)

Spina 4: from above, the new Aurelio Peccei park, realized in an area once occupied by the Iveco-Telai factory and the nearby (center) residential buildings. Below, the Luigi Einaudi University Campus by Foster and Partners (2012)

28



Foto: Nigel Young

Spina 4. Panoramica aerea dell'area industriale FIAT, Sezione Officine Telai (SOT), 1970
 Spina 4. Panoramic aerial view of the FIAT industrial area, Officine Telai Section, 1970



29

parte di Fiat Mirafiori in polo innovativo di ricerca; ai programmi urbani complessi di rigenerazione, avviati alla fine degli anni '90, con i Contratti di Quartiere, i Programmi europei (come Urban 2 di Mirafiori Nord, 2002-2009), le Azioni di sviluppo locale partecipato (quali quelle di San Salvario, Falchera o Barriera di Milano), il Progetto Porta Palazzo - *The Gate* (1998-2001/2002-2011). Ci riferiamo ancora al progetto "Corona Verde" per la messa a sistema delle residenze reali – a partire dalla Reggia di Venaria (2011) e dalla Palazzina di Caccia di Stupinigi (2011) – dei parchi e delle aree agricole periurbane, nonché al progetto "Torino città d'acque" per la riqualificazione delle zone fluviali interne al sistema urbano metropolitano. Altrettanti luoghi e temi che fanno di Torino, oggi, una delle poche città italiane di respiro europeo. Una città che emerge con le sue eterotopie e le sue contraddizioni, con i suoi paradossi, non ultimi quelli relativi alle strutture del distretto olimpico nell'area sud della città, con il prematuro declino di alcune delle sue attrezzature, quali il Palazzo a Vela, trasformato in palazzetto per il pattinaggio artistico su progetto di G. Aulenti, e il Villaggio Olimpico, su masterplan di B. Camerana, da tempo occupato da immigrati nord-africani e oggetto ai giorni nostri di uno sgombero graduale. Ma anche una città che, attraverso la discussione e la condivisione di questioni centrali, ha saputo, nel periodo più recente di profonda regressione economico-finanziaria, avviare una riflessione e orientarsi verso scelte meno radicali e più sostenibili da un punto di vista sociale, economico e ambientale. Come recita il terzo Piano Strategico (2015), ampliato all'area della conurbazione torinese: "È fondamentale proporre strategie e progetti a basso costo [e] concentrarsi sul software, [incentivando] la sostenibilità ambientale e l'inclusione sociale"⁷. Sono questi i valori universali e trasversali su cui esso si fonda e sui quali sembra oggi declinarsi la politica urbana in un contesto – locale e globale – in continuo movimento: *Torino always on the move* è stato lo slogan utilizzato durante le Olimpiadi del 2006 che tuttora risalta nei cantieri aperti, a sintetizzare – ci sembra – il destino di una città che non è ancora, né forse sarà mai, del tutto compiuto.

¹ Sul PRG di Torino, cfr.:

A. Cagnardi, *Un nuovo senso del piano*, Etas, Milano 1995; V. Gregotti, *La città visibile*, Einaudi, Torino 1993.

² Torino Internazionale, *Il Piano strategico per la promozione della città*, Novembre 2000, in www.torinostrategica.it/wp-content/uploads/2013/04/Piano_1.pdf.

³ A. Bagnasco, *La città si discute*, in A. Bagnasco e C. Olmo, *Torino 011. Biografia di una città*,

Electa, Verona 2008, p. 23.

⁴ Il Passante ferroviario di Torino ha una lunghezza di 12 km all'interno della città, dei quali ca. 7 km in galleria, collegando la stazione di Lingotto (a sud) alla stazione di Stura (a nord). In questo tratto coinvolge le stazioni di Porta Susa (2013), Dora (la cui sostituzione con una nuova stazione sotterranea è ancora da realizzare) e Rebaudengo (2012, di cui è previsto un

potenziamento). Mai entrata in funzione, perché non completata, la stazione di Zappata. Per una storia delle complesse vicende del Passante, si rimanda a F. Gervaso, G.M. Cavallero, *Passante ferroviario di Torino, una rivoluzione urbana*, La fiaccola, Milano 2011.

⁵ A. De Rossi, *TO-morrow*, in A. Bagnasco e C. Olmo, op. cit., p. 65.

⁶ Sulle vicende di Spina 3, fra i

molti contributi, cfr.:

Fondazione Vera Nocentini (a cura di), *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Edizioni Angelo Manzoni, Torino 2009. Una critica alle politiche di Spina 3 è in C. Bianchetti, *Spina 3 e i paradossi della politica urbana*, in A. Bagnasco e C. Olmo, op. cit., pp. 47-53. ⁷ Cfr. Torino Internazionale, *Torino Metropoli 2025. Il terzo Piano Strategico dell'area*

metropolitana di Torino, 2015, in www.torinostrategica.it/wp-content/uploads/2015/04/Torino_Metropoli_2025_web2.pdf. Succeduto al Secondo Piano Strategico del 2006, il piano del 2015 promuove la "Città delle opportunità" e "nasce per dare una risposta locale a sfide e opportunità di natura globale e a una crisi economica europea che ormai si rivela strutturale in Italia e in Piemonte".