

Progetto per il Concorso per il Centro direzionale di Torino

B63f/1 ▶

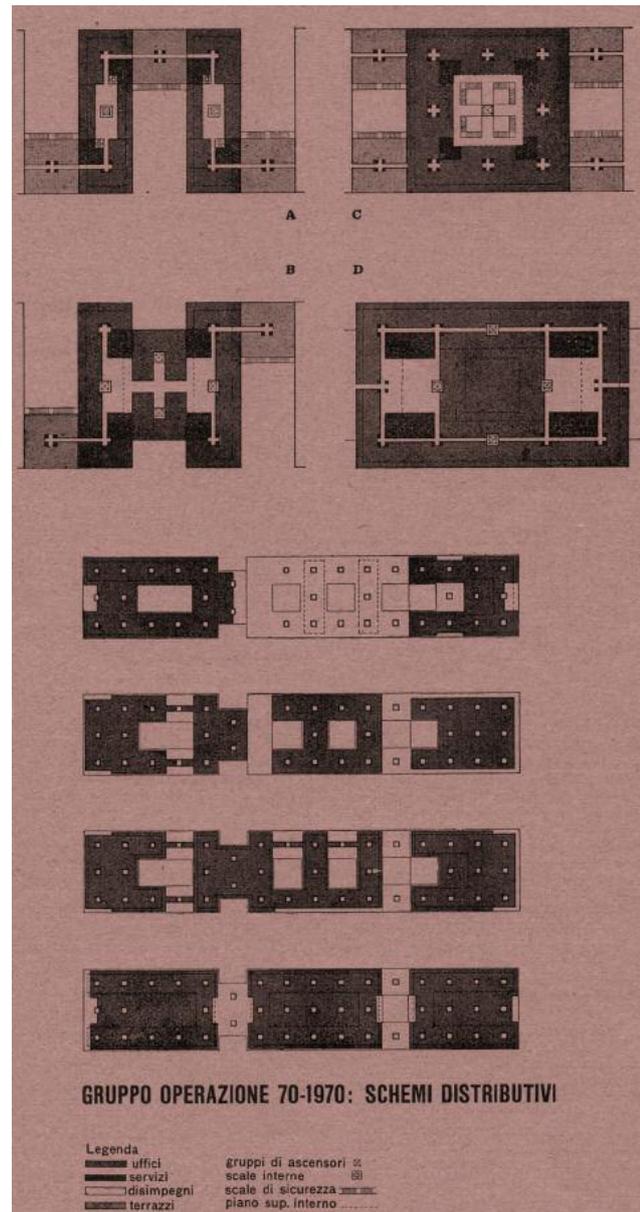
Terzo premio Operazione 70-1970

L'area destinata dal P.R.G. di Torino a centro direzionale e soggetta a piano planivolumetrico nel presente concorso è sicuramente destinata a subire, in tempi ravvicinati, una profonda operazione di rinnovamento urbano; attrezzature ed impianti in essa ospitati, antiquati ed in posizione troppo centrale, non possono infatti rimanere ancora a lungo nel loro stato e nell'ubicazione attuali; i trasferimenti da tempo previsti stanno ormai per diventare imminenti.

Dalla liberazione delle aree, ormai fattibile in qualsiasi momento, la città sta per ottenere la possibilità ed occasioni inattese, che si riassumono nella disponibilità di un grande comprensorio baricentrico, posto sull'incrocio dei grandi assi N-S ed E-W, da riutilizzare in modo organico. Ed è, per contro, altrettanto vero che dalle proposte di trasformazione dello stesso comprensorio possono esser tratti incentivi per accelerare il processo stesso di trasferimento, di liberazione e riutilizzazione.

Basta esaminare i caratteri urbanistici di questo comprensorio nel contesto urbano e territoriale per comprendere il valore della sua posizione, eccezionalmente favorevole rispetto a tutta la città, alla viabilità principale, ed al territorio stesso della regione urbana circostante; la sua utilizzazione è condizionata dai suoi stessi caratteri e deve quindi mirare alla utilizzazione di queste sue particolarità ubicazionali.

Per questo angolo visuale è facile convincersi rapidamente che fra le varie alternative di possibile destinazione d'uso siano da scartare tutte quelle che prevedono utilizzazioni miste: abitazioni+uffici o edifici di rappresentanza+abitazioni+uffici, perché le soluzioni a destinazione mista avrebbero per effetto di abbassare



immediatamente la qualificazione del comprensorio, riportandolo ad una semplice porzione del tessuto urbano contiguo, in cui l'alternanza e la coesistenza di funzioni differenti ed antitetiche deriva non da un piano preordinato ma dalla casualità degli interventi singoli e genera confusione e disturbo reciproco alle varie funzioni, oltre che congestione di persone e di cose.

Anche la distribuzione delle destinazioni d'uso delle aree fissata dal P.R.G. per il comprensorio non è, a questo fine, delle più felici: il parco rettangolare sovrapposto all'area delle attuali carceri ed officine ferroviarie verrebbe a disgregare le singole aree destinate a centro direzionale, ricacciate ai margini del comprensorio.

Una soluzione diversa si impone, una soluzione che tirando il; massimo partito dalle caratteristiche ubicazionali esalti e non comprima la vocazione stessa dell'area che si vuole, e giustamente, dedicare al nuovo centro direzionale di Torino.

In sintesi, la proposta si basa sulla combinazione di alcune idee chiave per il raggiungimento di alcuni precisi obiettivi:

- 1** Creare una struttura compatta, dove le varie attività direzionali possano coesistere, gomito a gomito, funzionalmente organizzate, dove gli addetti e gli operatori economici possano trarre dalla concentrazione spaziale il massimo rendimento con i minimi percorsi.
- 2** Servire le attività direzionali una rete infrastrutturale perfetta e completa, che ponga il centro in diretto e rapido contatto con tutte le parti della città e con il territorio circostante.
- 3** Distribuire le attività su livelli funzionali distinti, dove vi non siano intersezioni fra percorsi pedonali e mezzi meccanici.
- 4** Creare un organismo architettonico di grande respiro.

Questi obiettivi sono ottenuti sia strutturando gli edifici in pochi grandi blocchi, sia integrando il centro direzionale con due operazioni complementari che contemplan:

- 1** La dotazione della città con una autostrada urbana, sovrapposta all'asse ferroviario Porta Susa-Porta Nuova, direttamente collegata a nord con l'autostrada per Milano e con l'aeroporto, ed a sud con il settore urbano oltre la cintura ferroviaria; l'autostrada è concepita come sopraelevata sul piano urbano e ad esso collegata con rampe di raccordo; essa attraversa l'area del centro direzionale e lo alimenta.
- 2** Lo spostamento della stazione ferroviaria da Porta Nuova all'area del CD in piano sotterraneo.

Con questa ultima operazione si verrebbe a conseguire risultati multipli:

- riorganizzare la stazione centrale in un'unica sede (con la soppressione di P. Susa) moderna ed efficiente ed altrettanto centrale con una maggiore capacità di binari di quella attuale e con un'attrezzatura più moderna;
- eliminano il tronco di regresso, si verrebbero a recuperare dai 7 a i 10 minuti di percorrenza sulla linea di Torino-Milano, dai 3 ai 5 per la linea di Modane, restando pressoché invariato il tempo di percorrenza verso Genova;
- portando la nuova stazione nell'area sottostante al centro direzionale si offrirebbero a queste condizioni di sicuro successo, garantendo i più rapidi collegamenti e l'afflusso dei viaggiatori;
- si verrebbero a liberare e ad utilizzare a scopi commerciali e direzionali gran parte dell'area creando il prolungamento dell'asse di Via Roma con un'operazione economica sicuramente attiva, oltre a consentire di riunire i due quadranti est ed ovest della città ora sbarrati dalla ferrovia. Riunendo e concentrando le

varie proposte è stato possibile proporre un unico complesso funzionale ad alto rendimento funzionale ed umano.

Esso risulta composto:

- da un complesso di blocchi di grandi dimensioni per edilizia esclusivamente direzionale
- dal complesso delle 4 stazioni: ferroviaria, delle autolinee, delle aviolinee e della metropolitana che consente il passaggio rapido da uno all'altro mezzo
- da un insieme di edifici commerciali posti al centro dei grandi blocchi direzionali.

Attorno a grande distanza, in modo di creare attorno al centro uno spazio di grande respiro, nastri edilizi punteggiati da torri che delimitano al perimetro il comprensorio direzionale.

L'episodio architettonico di maggior risalto è comunque costituito dai due blocchi ad andamento N-S affiancati ai due rami dell'autostrada, che viene sdoppiata in corrispondenza di essi per creare uno spazio interno centrale, il «cuore» del centro direzionale, dedicato agli edifici bancari, alla borsa, a negozi, ristoranti, grandi empori ed attrezzature cioè che tanto più vivono quanto più è grande l'afflusso pedonale.

Le dimensioni dei blocchi sono alla «scala» di Torino: basta confrontarli con la dimensione della Fiat Lingotto, di Matté Trucco, che li supera di molto in lunghezza e larghezza e che non appare affatto fuori scala nel paesaggio urbano torinese. La corporosità e l'altezza di questi edifici, che dovrebbero nel contesto urbano essere e restare i

più alti, in modo da emergere nettamente sul profilo della città, sottolinea la loro funzione di «perno» urbano. La scena grandiosa che ne deriva può essere verificata sul plastico immaginando di percorrere l'autostrada urbana o camminando a terra o percorrendo Corso Vittorio.

Centro direzionale e commerciale e complesso delle 4 stazioni formano un tutto organico, che assorbe il lavoro di alcune decine di migliaia di operatori economici, che è visitato, visto, transitato giornalmente da decine di migliaia di viaggiatori, e che realizza al tempo stesso due obiettivi non facilmente ottenibili contemporaneamente: *concentrazione senza congestione*.



B63f/2 ►

Terzo premio Operazione 70

La proposta si basa sulla combinazione di alcune idee-chiave per il raggiungimento di alcuni precisi obiettivi:

- 1 Creare una struttura compatta, dove le varie attività direzionali possano coesistere, gomito a gomito, funzionalmente organizzate, dove gli addetti e gli operatori economici possano trarre dalla concentrazione spaziale il massimo rendimento con i minimi percorsi.

Viabilità interna

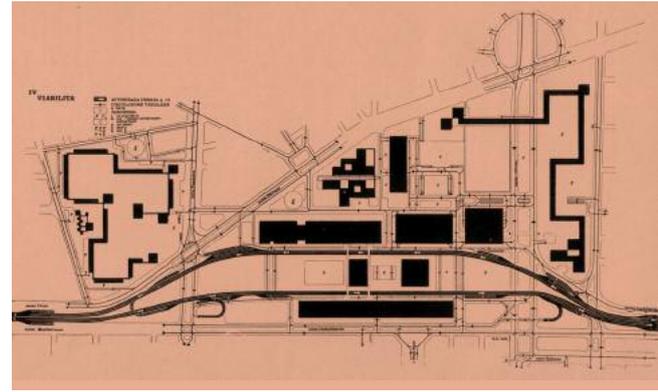
1: 10.000

- 2 Servire le attività direzionali una rete infrastrutturale perfetta e completa.
- 3 Distribuire le attività su livelli funzionali distinti, dove vi non siano intersezioni fra percorsi pedonali e mezzi meccanici.
- 4 Creare un organismo architettonico di grande respiro.

Questi obiettivi sono ottenuti sia strutturando gli edifici in pochi grandi blocchi, sia integrando il CD con due operazioni complementari che contemplano:

- 1 La dotazione della città con una autostrada urbana, sovrapposta all'asse ferroviario Porta Susa-Porta Nuova.
- 2 Lo spostamento della stazione ferroviaria da Porta Nuova all'area del CD in piano sotterraneo.

Con questa operazione si ottengono risultati multipli: riorganizzare la stazione centrale in un'unica sede, eliminare il tronco di regresso, più rapidi collegamenti tra il CD e la ferrovia, riunione dei due quadranti est e ovest della città ora sbarrati dalla ferrovia. Riunendo e concentrando le varie proposte è stato possibile proporre un unico complesso ad alto rendimento funzionale ed umano.



Proposta di variante al P.R.G.

1: 20.000



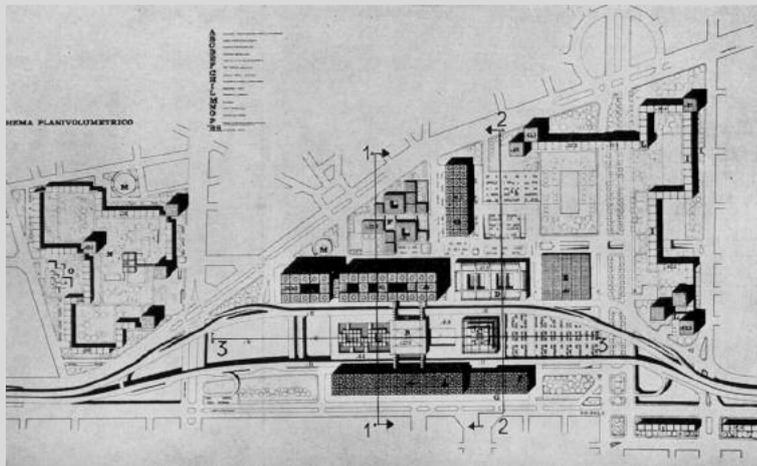
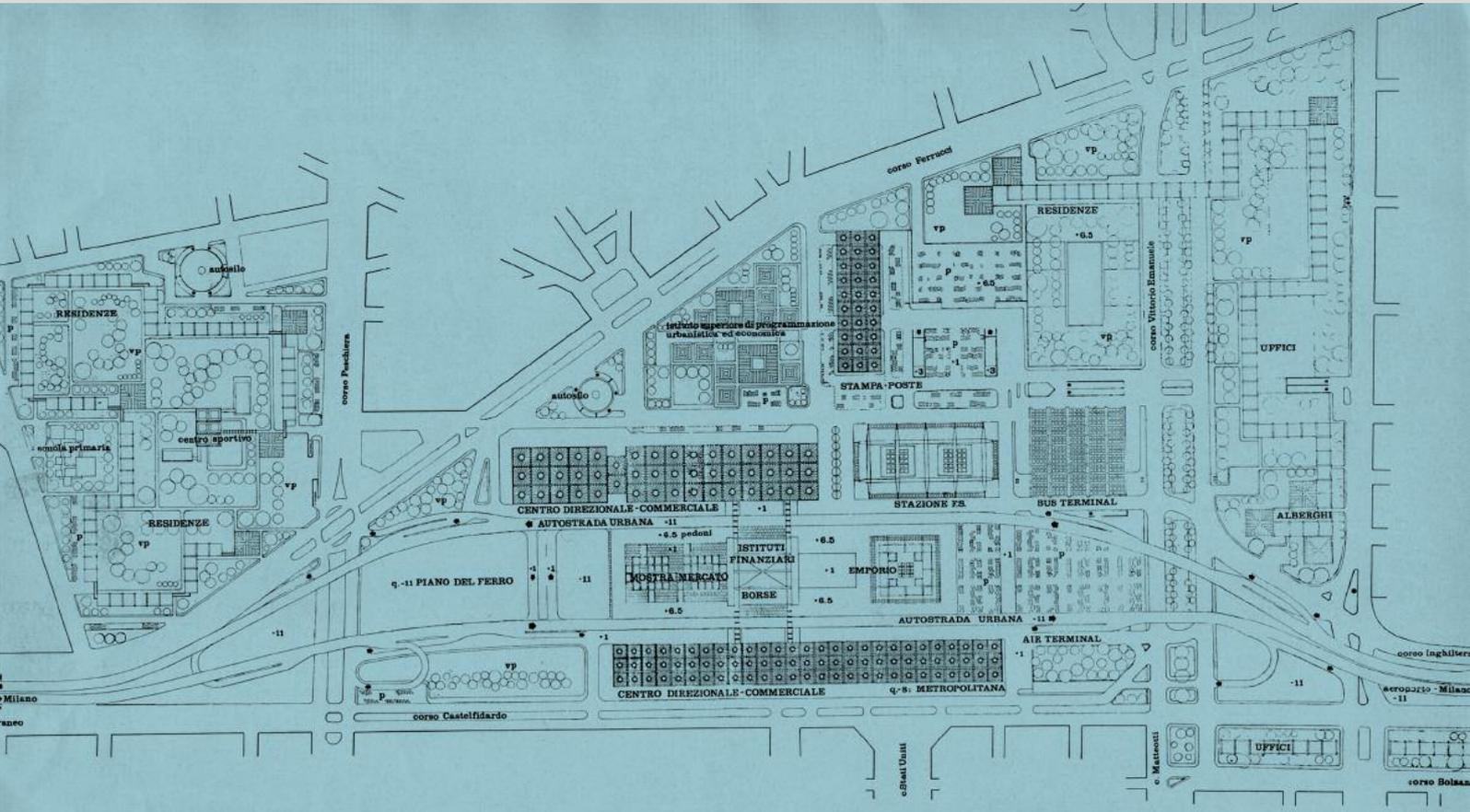
PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G.

Rappresentazione secondo i segni convenzionali del P.R.G. di Torino con l'aggiunta dei seguenti simboli:

- Edifici a volumetria definita da piano particolareggiato
- Limiti di piano particolareggiato per zone direzionali e commerciali
- Limiti di piano particolareggiato di ristrutturazione
- Autostrada urbana
- Autostrada urbana con sostostante sede di metropolitana
- Tracciato di metropolitana
- Residenza regionale
- Centri commerciali
- Terminal degli autobus
- F.S. scalo merci
- Autostadio e rimesse a più piani

Esso risulta composto: da un complesso di blocchi di grandi dimensioni per edilizia esclusivamente direzionale, dal complesso delle 4 stazioni: ferroviarie, delle autolinee, delle avioilinee, della metropolitana che consentono il passaggio rapido dall'uno all'altro mezzo.

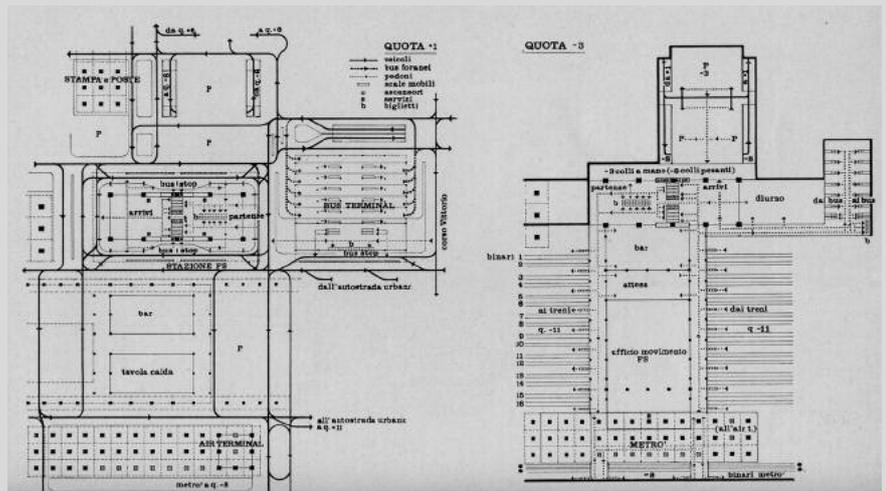
L'episodio architettonico di maggior risalto è costituito da due blocchi ad andamento N-S. Le dimensioni dei blocchi sono alla scala di Torino; la corposità e l'altezza di questi edifici, che dovrebbero nel contesto urbano essere e restare i più alti, in modo da emergere nettamente sul profilo della città, sottolinea la loro funzione di «perno» urbano.

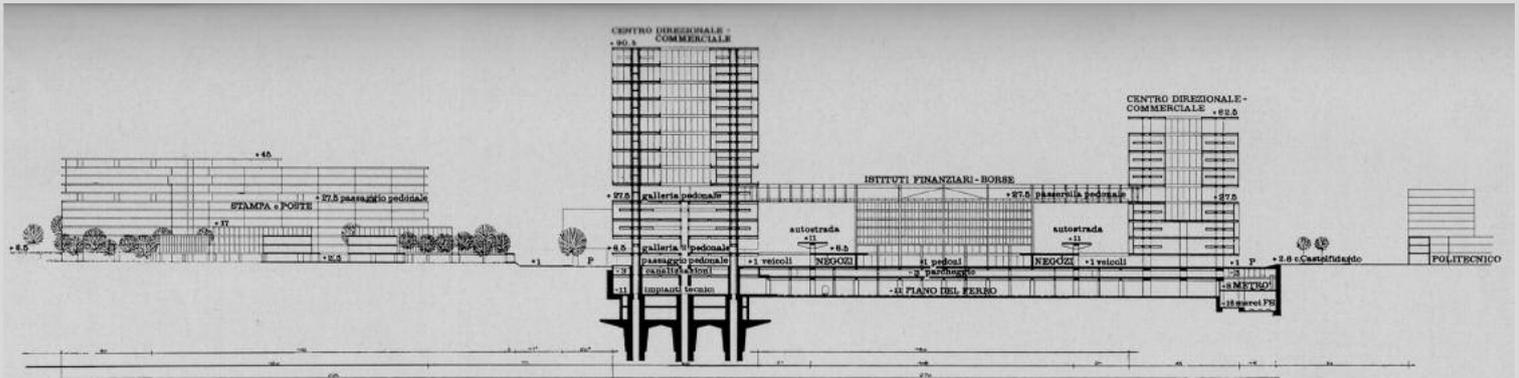


Sopra:
Planimetria generale
1: 5.000

A sinistra:
Schema di riferimento
delle stazioni

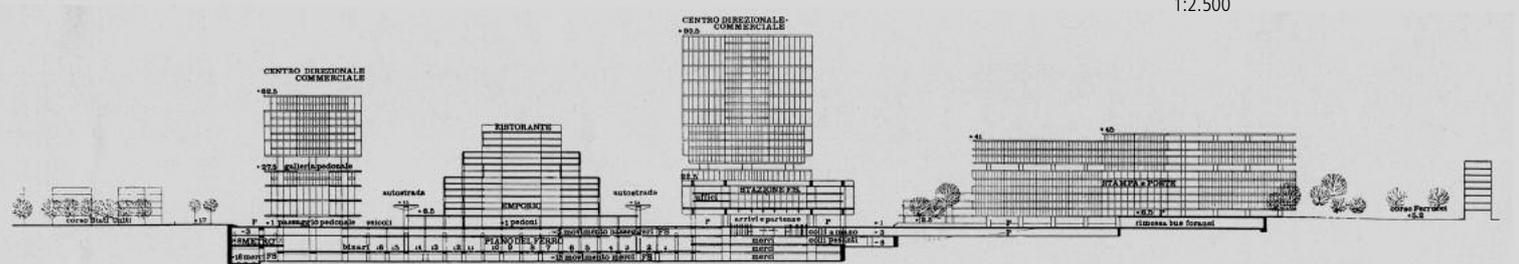
A destra:
Schema funzionale stazione
F.S., Metrò, Bus, Air Terminal





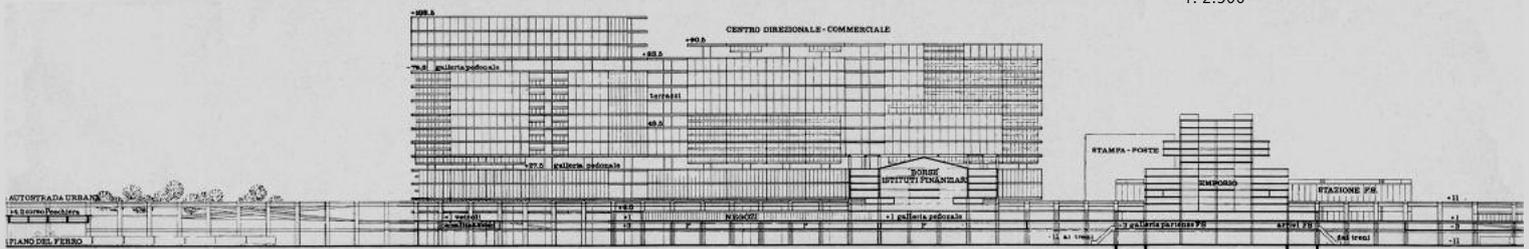
Sezione 1-1

1:2.500



Sezione 2-2

1:2.500



Sezione 3-3

