

The urban regeneration in Turin metropolitan city



Located at the western end of Po Valley, a region famed for centuries of technical innovation, Turin specialised in vehicle production and more recently in aerospace. The years succeeding World War Two resulted in Italian industry driving the economy and a strong recovery, referred to by some as the “Italian Miracle”. Thanks to the growth in Fordist-style production, which radically increased demand for labour and drew internal immigration from the south of Italy, Turin grew rapidly and sub-urbanised. However, the demand for labour has since curbed rapidly through globalisation and automation¹.

The earlier Fordism crisis, and the massive structural changes in the car industry since then, have had a decisive impact on industrial development and localisation. Industry has moved from the city centre to the outskirts and surrounding municipalities of the first two belts (taking advantage of the accessibility of the ring road).

Over the years the deindustrialisation process, alongside the decentralisation of productive activities towards more peripheral areas, have resulted in a series of disused sites. This has been driven by recent crisis where many companies shut down and industries decentralised (under the increasing fiscal pressure along with strict environmental regulations). These trends exacerbated the economic dynamic whereby the number of abandoned areas grew exponentially.

Next to this, the Turin Metropolitan City is stagnating economically and as such, there is no demand for new industrial spaces. The same applies to the residential development. Consequently, there is little conflict between manufacturing and other uses.

Therefore, aimed to promote the reuse of many abandoned areas, in the 2019 the Turin Metropolitan City, in partnership with LINKS Foundation, Confindustria Piemonte and Consorzio per gli Insediamenti Produttivi del Canavese, promoted the TRENTAMETRO project, a geo referenced web mapping of 30 abandoned industrial areas present in the metropolitan area, (<http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/sviluppo-economico/attrazione-investimenti/trentametro/>)

¹ ESPON / MISTA - Metropolitan Industrial Spatial Strategy & Economic Sprawl / annex 3.5: case study report Turin (IT)

LIST OF THE 30 SITES

- ZONE 2
 - 01 FORMER TEKSD - AREA IR1 | BUTTELIERA ALTA
 - 02 PN2 AREA | BENASSO
 - 03 SLITO AREA | ORBASSANO
- ZONE 3
 - 04 FORMER ILTE | MONCALIERI
 - 05 PP4 AREA | NICHELINO
 - 06 FORMER LRI | NICHELINO **(SOLD)**
 - 07 MONTEPO AREA | TROFARELLO
- ZONE 4
 - 08 FORMER BURGO | SAN MAURO T.S.E
 - 09 PI2BORSETTO | SETTIMO T.S.E
 - 10 PI3B OPT | SETTIMO T.S.E
 - 11 MF24 EODALPI DUE | SETTIMO T.S.E
 - 12 FORMER BRONDI | SETTIMO T.S.E
 - 13 FORMER TRED SPA | SETTIMO T.S.E **(SOLD)**
 - 14 FORMER SIDAUTO/SPARCO | SETTIMO T.S.E
 - 15 AEFERRISI BUILDING | SETTIMO T.S.E
 - 16 FORMER PIRELLI | SETTIMO T.S.E
- ZONE 8
 - 17 FORMER EATON | RIVAROLO C.S.E
 - 18 PR14 AREA | RIVAROLO C.S.E
 - 19 FORMER PINFARINA | SAN GIORGIO C.S.E
- ZONE 9
 - 20 BUSINESS PARK | IVREA
 - 21 FORMER TEGSINTER | IVREA
 - 22 FORMER BULL | CALUSO **(SOLD)**
 - 23 CHIND NORTH | CHIVASSO
- ZONE 10
 - 24 CHIND SOUTH | CHIVASSO
 - 25 FORMER WIERER | RONDISSONE
 - 26 FURNACE GHIGGA | TORRAZZA PIEMONTE
- ZONE 11
 - 27 FORMER ALPESTRE | CARMAGNOLA
 - 28 FORMER TEKSD | CARMAGNOLA
 - 29 FONTANETO2 | CHERI
 - 30 FORMER EMBRACO | RIVA C/D CHERI

LOCATION OF THE 30 SELECTED SITES, DIVIDED BY HOMOGENEOUS ZONES

The Homogeneous Zones, identified by the Metropolitan City of Turin are the operational structure of the Conferenza Metropolitana (Metropolitan Conference). Territorial contiguity and a population of at least 80,000 inhabitants characterize them. These can become the optimal setting for the organization of associated municipal services and for the functions of metropolitan competence (Statute, art. 27).

HOMOGENEOUS ZONES

- ZONE 1 ● TORINO
- ZONE 2 ● AM TORINO OVEST
- ZONE 3 ● AM TORINO SUD
- ZONE 4 ● AM TORINO NORD
- ZONE 5 ● PNEROLESE
- ZONE 6 ● VALLI D'ISAIA SANGONE
- ZONE 7 ● CRANESE - VALLI D'LANZO
- ZONE 8 ● CANAVESE OCCIDENTALE
- ZONE 9 ● BOPREDESE
- ZONE 10 ● CHIVASSESE
- ZONE 11 ● CHERESE - CARMAGNOLESE



Strong changes have also occurred at the urban level. The decline of the iron and steel industry that began in the 1970s, the closure of the factories and the interruption of the flow of immigrants, forced the city of Turin to rethink its urban planning. The railway axis, once functional to the industrial sector, thus became a wound that divided the city in two parts, now dotted with abandoned areas and low-quality architecture.

In 1986, at the same time as the reorganization and rationalization of the State Railways, the studies for the new General Regulatory Plan (PRG) identified the disused areas as the nerve centres of a new system supported by a central spine around which the entire urban layout would be redefined. Thus, the 1995 PRG made the redevelopment of the railroad tracks and of over 3 million square meters of brownfields the distinctive action of the functional plan for the rebuilding of the city. The great redevelopment project of the 13 km of railway line, called *Spina Centrale*, is divided into 4 *tranches* or Spine and provides a large *boulevard* creation. The *Spina Centrale*, is intended for vehicular and public transport, on the side of parking lots with flush and green areas, while in the outer part, museums, libraries, residences, commercial and green areas.

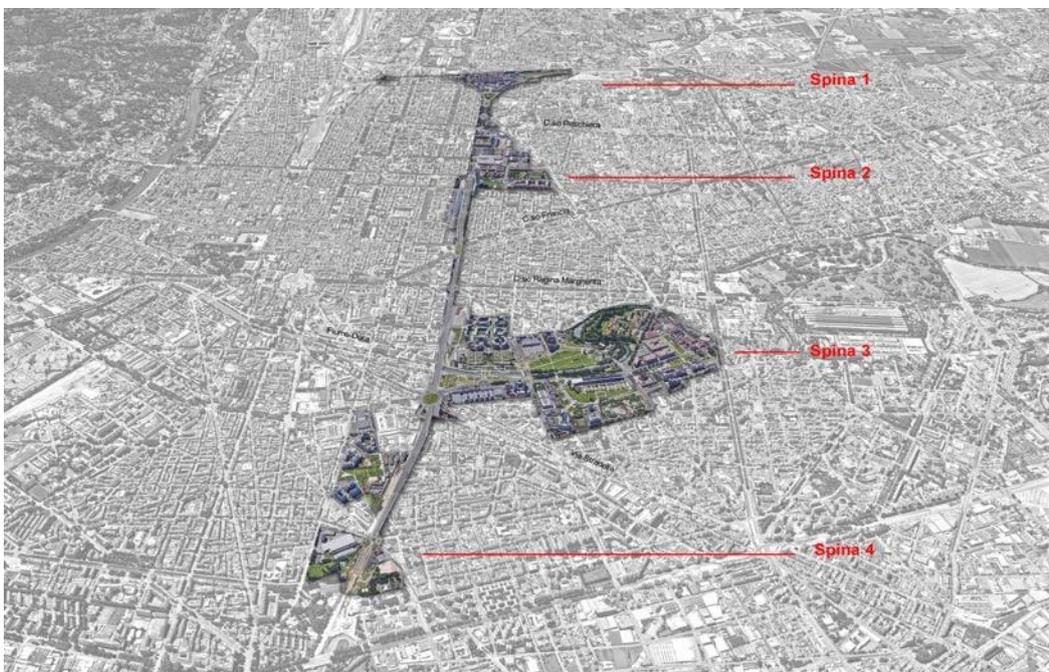
The *Spina 1* is realized between 1995 and 2000 with the burying of the railway and the realization of a big urban planted avenue, parking lots and bicycle-pedestrian areas. On the *Spina 1* the Fountain of Mario Merz is one of the 11 works of art present on the route.

The *Spina 2* is characterized not only by the continuation of the boulevard and the realization of the new Porta Susa station, but also by predominantly cultural functions such as the recovery of the former OGR (Officine Grandi Riparazioni), the doubling of the Polytechnic of Turin, including a university campus used by the press during the 2006 Olympics. The bicycle and pedestrian connections with the existing gardens are strengthened. In 2003 was realized the garden "Caduti di Cefalonia e Corfù" by the artist Giuseppe Penone, characterized by a green triangle in which a tunnel of shaped hornbeams draws the ribs of a leaf with a water basin at the top surrounded by cypresses, an olive tree and a poplar.

The *Spina 3* is the stretch where the railway underpasses the Dora River. In this section there are commercial functions, advanced productive functions (Environmental Park) and residential functions around the Dora Park, the heart of the green of the entire re-qualification project.

Spina 4 has mainly residential functions and hosts the Rebaudengo station, the first one to arrive from Milan and connected to subway lines built on disused rail routes.

In addition to these 4 *Spines*, there is also the *Spina Reale*, located at the intersection of spines 3 and 4. It is a *promenade* planted with Mediterranean plants placed in brick niches that delimit an elevated pedestrian and bicycle path towards Venaria Reale.



Spina Centrale subdivided in 4 tranches



Situata all'estremità occidentale della Pianura Padana, una regione famosa per secoli di innovazione tecnica, Torino si è specializzata nella produzione di veicoli e più recentemente nel settore aerospaziale. Gli anni successivi alla seconda guerra mondiale portarono l'industria italiana a guidare l'economia e a una forte ripresa, definita da alcuni come il "miracolo italiano". Grazie alla crescita della produzione in stile fordista, che aumentò radicalmente la domanda di lavoro e attirò l'immigrazione interna dal sud Italia, Torino crebbe rapidamente e si suburbanizzò. Tuttavia, la domanda di manodopera si è poi ridotta rapidamente grazie alla globalizzazione e all'automazione.

La precedente crisi del fordismo, e i massicci cambiamenti strutturali nell'industria automobilistica da allora, hanno avuto un impatto decisivo sullo sviluppo industriale e sulla localizzazione. L'industria si è spostata dal centro della città alla periferia e ai comuni limitrofi delle prime due cinture (approfitando dell'accessibilità della tangenziale).

Nel corso degli anni il processo di deindustrializzazione insieme al decentramento delle attività produttive verso aree più periferiche hanno portato ad una serie di siti dismessi. Questo è stato spinto dalla recente crisi in cui molte aziende hanno chiuso e le industrie si sono decentralizzate (sotto la crescente pressione fiscale insieme a severe normative ambientali). Queste tendenze hanno esacerbato la dinamica economica per cui il numero di aree abbandonate è cresciuto esponenzialmente.

Accanto a questo, la Città Metropolitana di Torino è economicamente stagnante e come tale non c'è domanda di nuovi spazi industriali. Lo stesso vale per lo sviluppo residenziale. Di conseguenza, c'è poco conflitto tra la produzione e gli altri usi.

Pertanto, nell'intento di promuovere il riuso di molte aree dismesse, nel 2019 la Città Metropolitana di Torino, in partnership con la Fondazione LINKS, Confindustria Piemonte e Consorzio per gli Insediamenti Produttivi del Canavese, ha promosso il progetto TRENTAMETRO, una mappatura web georeferenziata di 30 aree industriali dismesse presenti nell'area metropolitana, (<http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/sviluppo-economico/attrazione-investimenti/trentametro/>)

ELENCO DEI 30 SITI

ZONA 2	01	EX TEKSID - AREA IRI BUTTIGLIERA ALTA
	02	AREA PN2 BEINASCIO
	03	AREE S.LITO ORBASSANO
ZONA 3	04	EX ILTE MONCALIERI
	05	AREE PIP4 NICHELINO
	06	EX LIRI NICHELINO
	07	AREE MONTEPO TROFARELLO
	08	EX BURGO SAN MAURO T.S.E
	09	PI12 BORSETTO SETTIMO T.S.E
	10	PI13B CPT SETTIMO T.S.E
	11	MF 24 EDOALPI DUE SETTIMO T.S.E
ZONA 4	12	EX BRONDI SETTIMO T.S.E
	13	EX TRECI SPA SETTIMO T.S.E
	14	EX SIDAUTO/SPARCO SETTIMO T.S.E
	15	PROPRIETÀ AERFERRIS SETTIMO T.S.E
	16	EX PIRELLI SETTIMO T.S.E
	17	EX EATON RIVAROLO C.S.E
ZONA 8	18	AREA PR14 RIVAROLO C.S.E
	19	EX PINFARINA SAN GIORGIO C.S.E
ZONA 9	20	BUSINESS PARK IVREA
	21	EX TECSINTER IVREA
	22	EX BULL CALUSO
ZONA 10	23	CHIND NORD CHIVASSO
	24	CHIND SUD CHIVASSO
	25	EX WIERER RONDISSONE
	26	FORNACE GHIGGIA TORRAZZA PIEMONTE
ZONA 11	27	EX ALPESTRE CARMAGNOLA
	28	EX TEKSID CARMAGNOLA
	29	FONTANETO 2 CHIERI
	30	EX EMBRACO RIVA C/O CHIERI

LOCALIZZAZIONE DEI 30 SITI SELEZIONATI SUDDIVISI PER ZONE OMOGENEE

Le Zone Omogenee, caratterizzate da contiguità territoriale e popolazione non inferiore a 80.000 abitanti, sono state individuate dalla Città metropolitana di Torino quale articolazione operativa della Conferenza metropolitana e possono divenire ambito ottimale per l'organizzazione in forma associata di servizi comunali e per l'esercizio delegato di funzioni di competenza metropolitana (Statuto CMTo, art. 27).

LEGENDA

ZONA 1	TORINO
ZONA 2	AM TORINO OVEST
ZONA 3	AM TORINO SUD
ZONA 4	AM TORINO NORD
ZONA 5	PIEMONTESE
ZONA 6	VALLI DI SUSÀ E SANGONE
ZONA 7	CRANESE-VALLI DI LANZO
ZONA 8	CANAVESE OCCIDENTALE
ZONA 9	SEPREDESE
ZONA 10	CHIVASSESE
ZONA 11	CHIERESE - CARMAGNESE



Anche al livello urbanistico si sono registrati forti cambiamenti. Il declino del settore siderurgico iniziato negli anni '70, la chiusura degli stabilimenti e l'interruzione del flusso migratorio ha costretto la città di Torino a ripensare al proprio assetto urbanistico.

L'asse ferroviario, un tempo funzionale al comparto industriale, diventa così una ferita che divide in due la città ormai costellata da aree dismesse e architetture di bassa qualità. Nel 1986, contestualmente alla riorganizzazione e razionalizzazione delle Ferrovie dello Stato, gli studi del nuovo Piano Regolatore Generale individuano nelle aree dismesse i gangli di un nuovo sistema sorretto da una Spina centrale attorno alla quale sarà ridefinito l'intero assetto urbanistico. Così il PRG del 1995 fa della riqualificazione del tracciato ferroviario e di oltre 3 milioni di mq di *brownfields*, l'azione distintiva del Piano funzionale alla ricucitura della città. Il grande progetto di riqualificazione dei 13 km di linea ferroviaria, denominato *Spina Centrale*, è articolato in 4 *tranches* o spine e prevede la realizzazione di un grande boulevard. La Spina Centrale, viene destinata al trasporto veicolare e pubblico, a lato parcheggi con sistemazioni a raso e verde, mentre nella parte più esterna, musei, biblioteche, residenze, terziario e aree verdi.

La *Spina 1* viene realizzata tra il 1995 ed il 2000 con l'interramento della ferrovia e la realizzazione di un grande viale urbano piantumato, parcheggi e aree ciclopedonali. Sulla Spina 1 la Fontana di Mario Merz è una delle 11 opere d'autore presenti sul tracciato. La *Spina 2* è caratterizzata oltre che dalla continuazione del boulevard e dalla realizzazione della nuova stazione di Porta Susa, anche da funzioni prevalentemente culturali come il recupero delle ex - OGR, il raddoppio del Politecnico di Torino, compreso un campus universitario utilizzato dalla stampa durante le Olimpiadi del 2006. Vengono rafforzati i collegamenti ciclopedonali con i giardini esistenti. Nel 2003 viene realizzato il giardino Caduti di Cefalonia e Corfù ad opera dell'artista Giuseppe Penone caratterizzato da un triangolo verde spartitraffico in cui un tunnel di carpini sagomati disegnano le nervature di una foglia con al vertice una vasca d'acqua contornata da cipressi, un ulivo ed un pioppo.

La *Spina 3* è il tratto in cui la ferrovia sottopassa il Fiume Dora. In questo tratto sono presenti funzioni commerciali, funzioni produttive avanzate (Environmental park) e funzioni residenziali attorno al Parco Dora, cuore del verde dell'intera Spina.

La *Spina 4* ha funzioni prevalentemente residenziali ed ospita la stazione Rebaudengo, la prima che arriva da Milano e connessa a linee metropolitane realizzate su percorsi ferroviari dismessi.

Alle 4 spine si aggiunge inoltre la cd. *Spina Reale*, situata all'incrocio tra le spine 3 e 4. Si tratta di una *promenade plantée* con piante mediterranee messe in nicchie di mattoni che delimitano un percorso ciclopedonale sovrelevato in direzione Venaria Reale.



La Spina Centrale suddivisa in 4 tranches.



3d Google Earth image: Spina 1, Mario Merz fontana, boulevard.



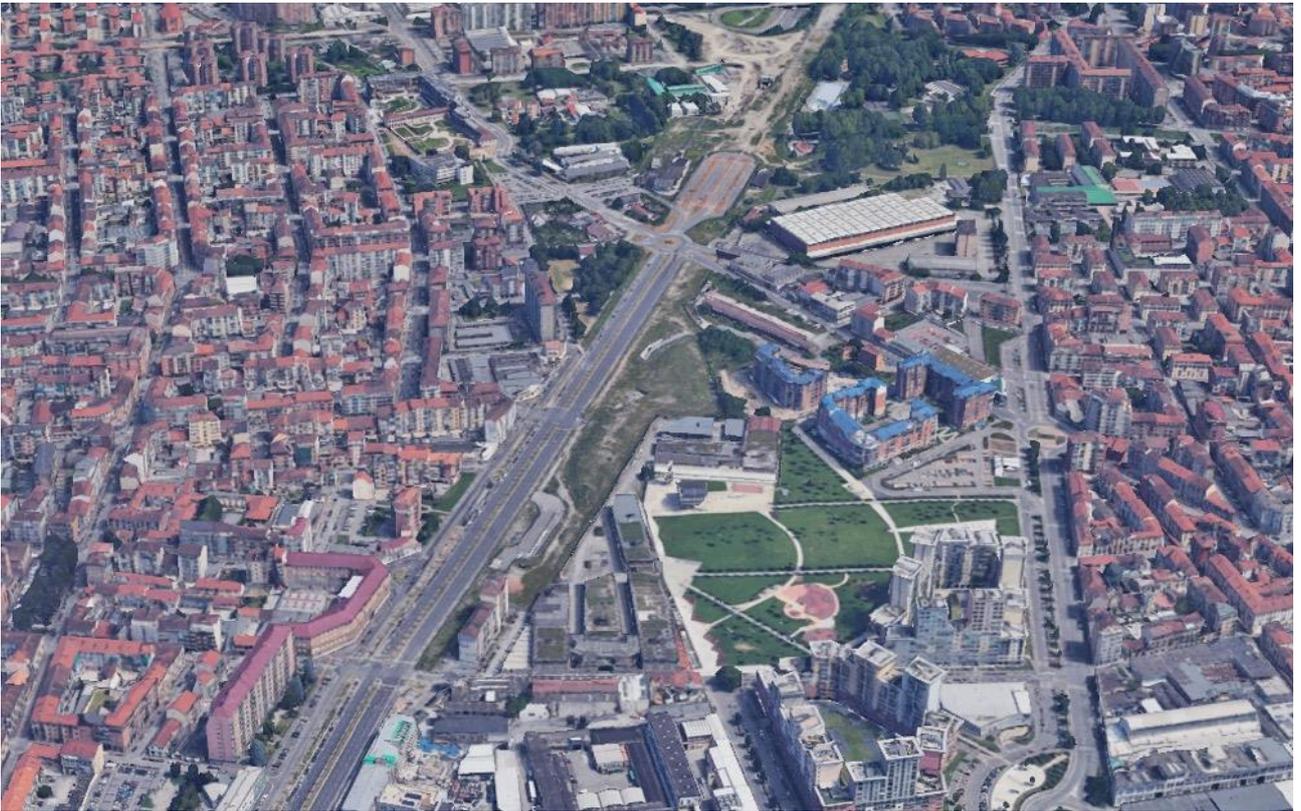
3d Google Earth image. Spina 2: OGR site, Politecnico di Torino, Garden "Caduti di Cefalonia e Corfù", boulevard



3d Google Earth image. Spina 2: Porta Susa Station, San Paolo skyscraper, boulevard.



3d Google Earth image. Spina 3: railpass under Dora River, Environment Park, residential and commercial area, Dora Park.



3d Google Earth image. Spina 4. Residential area, Rebaudengo Station



3d Google Earth image. Spina Reale.



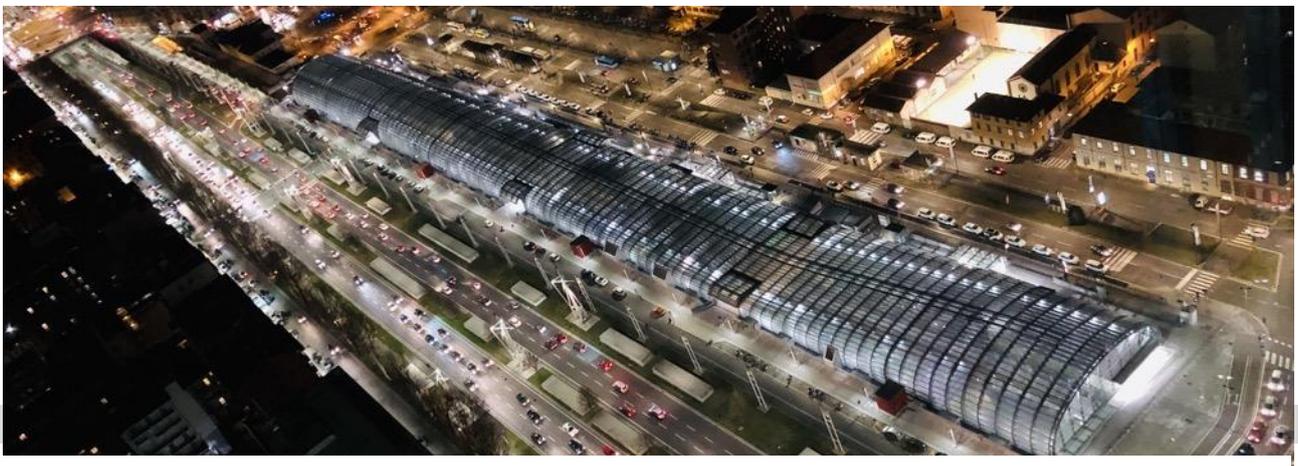
*Igloo Fountain
by the artist Mario Merz*



Caduti di Cefalonia e Corfù" Garden by the artist Giuseppe Penone



Intesa San Paolo bank skyscraper



Porta Susa station.