



Torino Porta Susa, PEC SPINA2: Stazione Ferroviaria e Torre Servizi

New Porta Susa - Turin Railway Station

Silvio D'Ascia

Architetto
35, rue Washington, Parigi
e-mail: contact@dascia.com; web: www.dascia.com

Le città sono organismi complessi, risultato di concrezione storica e di mutazione lenta ma continua, che in maniera più o meno cosciente, più o meno strutturata e volontaria, sono in grado di cambiare e modificare radicalmente gli assetti precedenti, rimuovendo le cause che le hanno formate o, talvolta, deformate fino ad una certa epoca.

Inquadramento generale del progetto della Spina 2

Nel 1995 viene approvato il nuovo Piano Regolatore della città di Torino, opera degli architetti urbanisti Gregotti e Cagnardi, che riesce finalmente a concretizzare ed ad attivare l'idea di un processo integrato di trasformazione della città a partire dall'infrastruttura, o meglio dalla sua mutazione per "negazione" attraverso un evento urbano da lungo tempo desiderato: l'interramento della ferrovia e la sua sostituzione sulla scena urbana con un grande *boulevard*, detto la Spina Centrale.

L'interramento della ferrovia, - come per molte altre città - è un tema oggi spesso ricorrente come sentita necessità e priorità programmatica di un processo di riqualificazione urbana e di riconquista di parti consistenti della città, spesso divisa in due dal fascio dei binari a quota stradale.

La presenza della stazione e del suo fronte principale spesso infatti si connota ancora come fronte urbano principale relegando il fronte posteriore ad un ruolo di vero e proprio "back" urbano, che gli americani definiscono "*the wrong side of the rail*".

Nel caso di Torino il tema ricorrente dell'interramento della ferrovia e della ricucitura urbana era già presente nei precedenti piani regolatori a partire dal secondo dopoguerra con il Piano di Astengo e Bianco del 1949, e presentato come obiettivo strategico dello sviluppo della città del XX° secolo.

The project of the new station of Torino Porta Susa is the project of a huge urban public space, where the station, conceived as an urban gallery, becomes a real street, a "passage", a new kind of urbanity shape for the future city.

The railway station's transparent volume - a 385 m (the length of the TGV) long steel and glass tunnel, 30 m. width, with a variable height compared to the outdoor street level (between 12 and 3 m at the height of the cover) - is proposed as a modern reinterpretation of the nineteenth century's urban galleries and the great historical station's *halles*, as well as a kind of symbolic building. Symbol of movement, of the travel universe and the presence of the transportation universe in the contemporary city, urban simulacrum of the object train disappeared from the urban scene below the future Central Spine.

The sinuous movement of the tunnel follows the flows of urban pedestrians from the city towards the different transportation modes presents at various levels (national and international lines AV, regional lines, subways, taxis ...) emphasizing with its lowering the presence of the big void inside of the underground subway station, about 20 meters deep.

The gallery, oriented north-south, folds with its internal pedestrian paths to bring natural light and the sky of Turin, to the quays of trains (at an altitude of -10 m) and the Subway (which share -20), transformed so' in a sort of urban sidewalks.

The fast rhythm of the structure of arches with step 360 cm. is marked by the presence of numerous openings along the longitudinal development of the gallery, which is crossed by three transversal passages inside the gallery and is bounded by two others on the north and south of the lot, connecting the city from east to west at street level in continuity with pre-existing axes.

The presence of these transversal passages accentuates the urban value of the Spina which was to re-connect the two sides of the city until now shared by the ancient railways lines. In that way the city comes inside the station and the station becomes a real part of the city, permeable to pedestrian flows crossed in all directions and at different levels. The internal distribution of the different functional areas is based on a balance program with approximately 10.000 m² of services to travellers and the city (ticket offices, shops, restaurants, bars, terraces), approximately 10.000 m² of hall and public paths and still about 10.000 m² of technical areas, parking and service areas, ... The glass roof (surface of 15.000 m²) will be equipped with a photovoltaic system (installed power = 765 kW peak) 2300 arranged on the panels that make up 3600 (surface approximately 9.000 m²) capable of producing 680,000 KWH's year of electricity consumed in the public network and corresponding to approximately 35% of domestic needs of future PV, which we hope will become a new symbol for Turin.



Solo dopo circa mezzo secolo le intenzioni iniziali della pianificazione urbana del secondo dopoguerra sono state formalizzate ed approvate con il Piano del 1995 che ha permesso finalmente alle soglie del terzo millennio che

l'interramento della ferrovia diventi realtà. Si tratta di ricucire la città storica pre-ferrovia, sviluppatasi liberamente fino alla fine del XIX° secolo, con quella post-ferrovia del XX° secolo ricreando le condizioni fisiche di attraversamento della città nella direzione nord-sud negata dalla ferrovia. Tale attraversamento infatti è stato per oltre un secolo impedito fino ad oggi dalla presenza della ferrovia al limite della città storica, in corrispondenza dell'area di sedime del tracciato ferroviario lungo circa 12 km, liberata definitivamente grazie all'abbassamento di circa 10 metri del piano del ferro e la creazione della Spina al di sopra della galleria interrata del passante ferroviario.

Per Torino si tratta della *condicio sine qua non* poter ricucire tessuti urbani divisi dall'asse ferroviario che lambiscono sia il centro storico sia gli ampliamenti novecenteschi a nord-ovest della città ma anche l'occasione per ridisegnare, con l'idea del grande *boulevard* della Spina centrale, un settore della città oggetto di trasformazioni profonde localizzate entro la cinta daziaria.

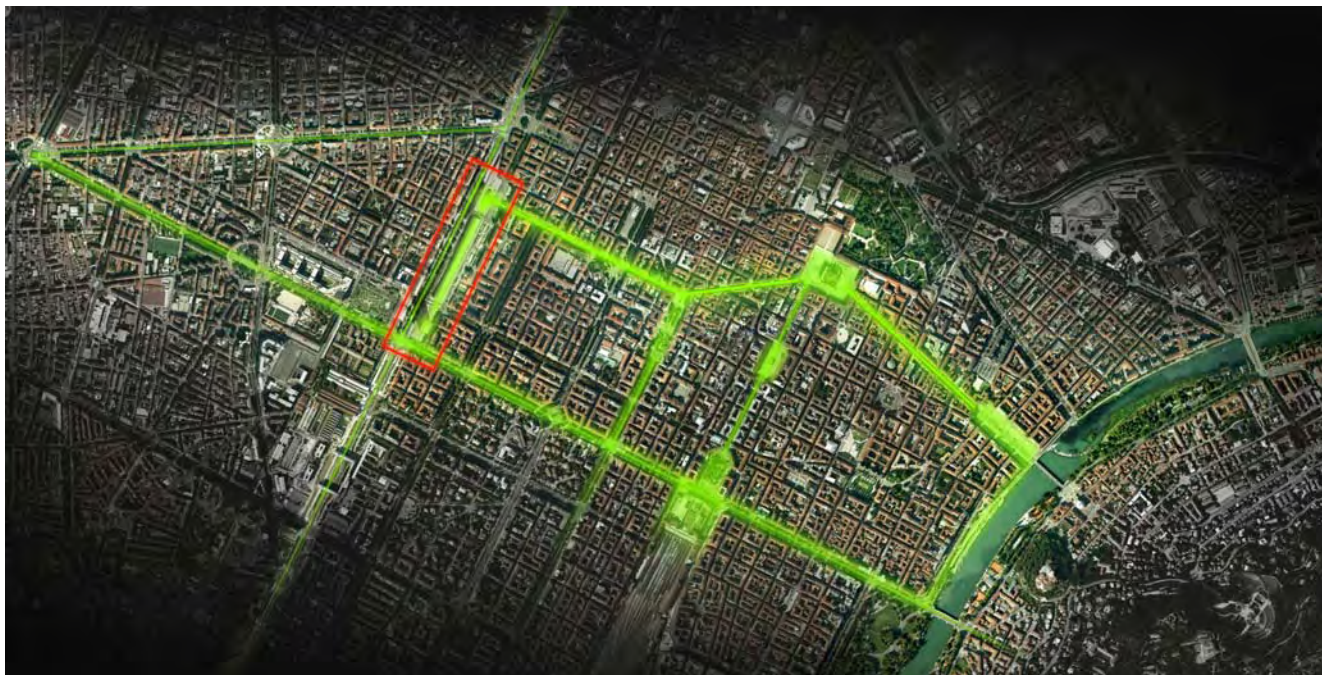
In realtà la nuova stazione di Porta Susa mette in gioco eventi storici consolidati nell'urbanistica della città in un processo senza soluzione di continuità di un disegno di saldatura e ricucitura tra i tessuti antichi e quelli estesi a ovest oltre la barriera ferroviaria.

Va precisato che l'antica stazione di Porta Susa fu concepita dall'allora ingegnere della città di Torino, Edoardo Pecco, nel biennio 1856-57, come stazione passante e non di testa e come fulcro polarizzante del nuovo tracciato urbano porticato definito dall'apertura della via Cernaia, di cui ne rappresentò e ne rappresenta tutt'ora il fondale prospettico nord-occidentale.

La Via Cernaia infatti, ridisegnando la trama delle precedenti via Santa Teresa e via Maria Vittoria, rappresentò a fine XIX° secolo un nuovo asse primario della città con portico continuo che lambisce le antiche piazze San Carlo e Carlo Emanuele, collegando con un percorso pedonale protetto la storica stazione di Porta Susa e, quindi la nuova infrastruttura ferroviaria, con il fiume Po al limite sud della Piazza Carlo Emanuele. Si concretizzò pertanto la proposta

Il PRG di Torino (in alto) e la foto attuale della Spina Centrale.





Planimetria generale dell'intervento con gli assi verdi.

precedente di Carlo Promis del "*Piano di Ingrandimento della Capitale*" (1850-1852) che prefigurava la necessità di consolidare il legame strutturale delle zone di nuova espansione con arterie portanti della città preesistente, per esempio il sistema porticato tra Porta Nuova e Piazza Statuto.

L'assialità della via Cernaia sulla Stazione storica di Porta Susa e l'attestamento della piazza porticata, parte integrante del sistema porticato della città storica di fine Ottocento, rappresentano un presupposto indispensabile per comprendere il senso dell'intervento progettuale contemporaneo e la sua strategia in continuità con il sistema di percorsi pedonali della città.

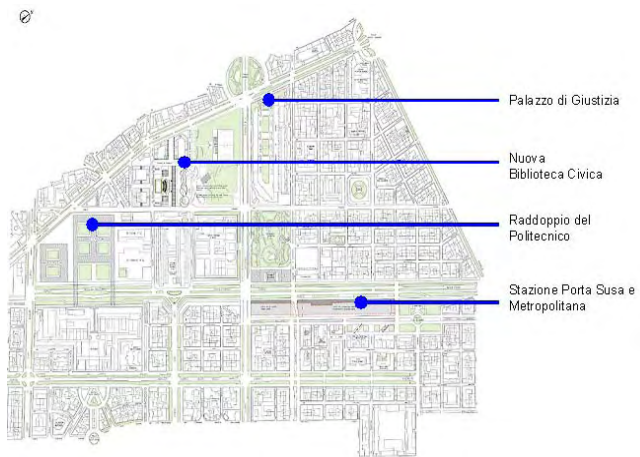
Planimetria generale dell'intervento.



La Strategia Urbana dell'intervento di Porta Susa oggi

Infatti, come oltre un secolo fa, anche oggi Porta Susa con il suo ambito urbano allargato di Spina 2, assume il ruolo di nuovo baricentro del processo di ricucitura urbana innescato dall'interramento della ferrovia e dalla creazione della Spina Centrale.

Il progetto di "Porta Susa" completa e simbolizza la programmata ricucitura tra la città storica ad est e la città del XIX°-XX° secolo ad ovest realizzando, attraverso l'ideazione della stazione ferroviaria come galleria urbana longitudinale in acciaio e vetro – parallela alla Spina - un'ulteriore conti-



La galleria subalpina (a sinistra) e PEC Spina 2.

unità fisica con i percorsi porticati protetti, tipici dell'antica Torino e dell'Urbanità italiana del XIX° secolo.

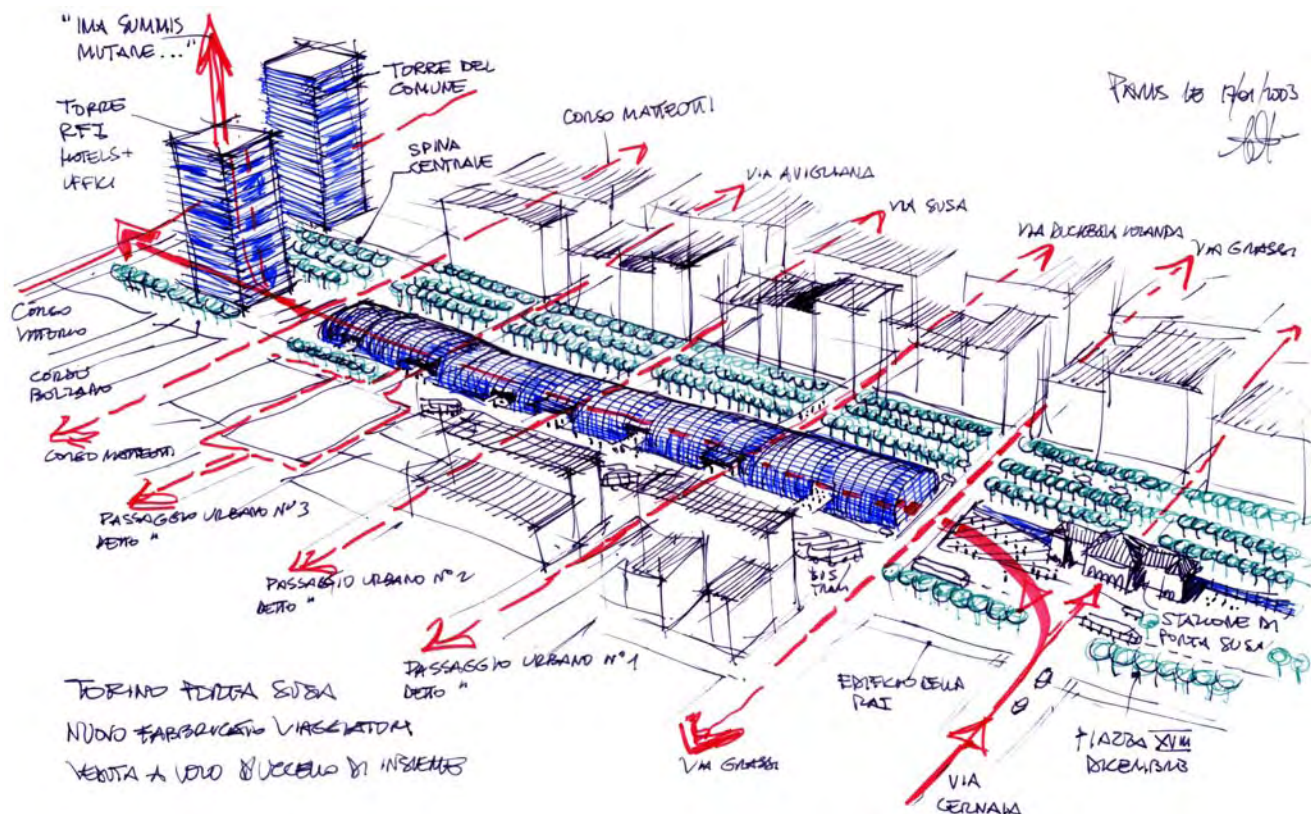
Ispirato alla specificità dei luoghi cui si relaziona, il progetto del nuovo fabbricato viaggiatori e della torre di servizi annessa realizza un obiettivo fondamentale: creare un nuovo e moderno spazio pubblico della città in continuità con i percorsi e gli spazi pubblici propri della città storica, i portici, le piazze, le gallerie urbane.

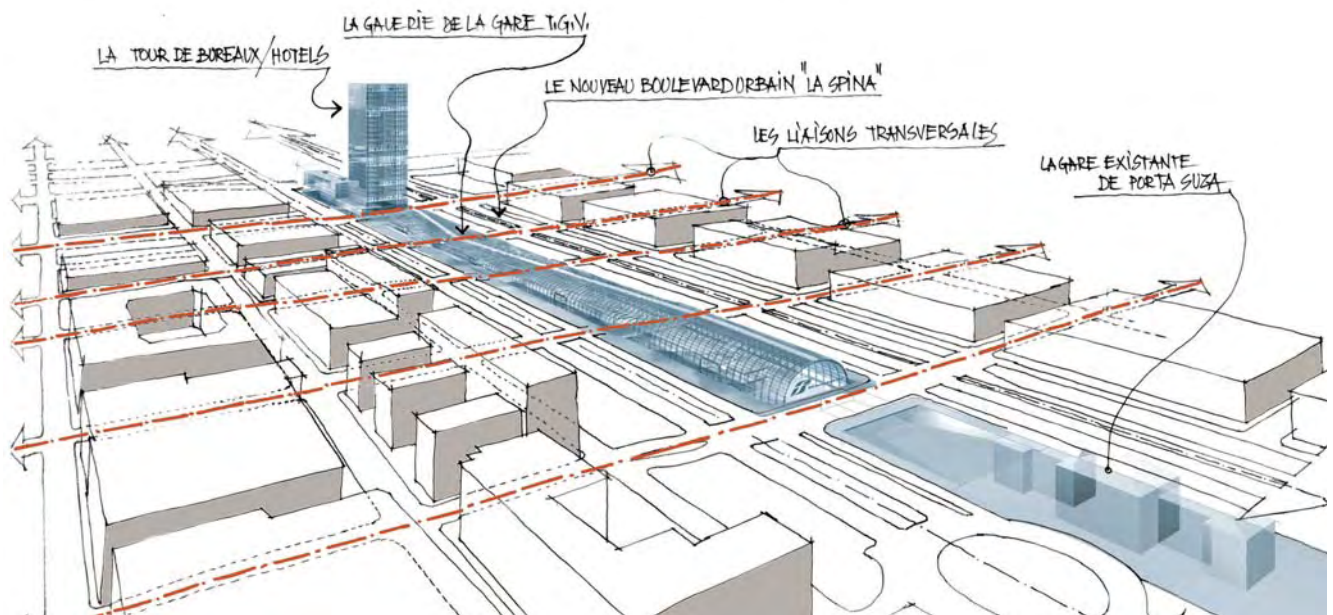
La lunga galleria vetrata si lascia attraversare in trasversale a quota stradale dagli assi esistenti est-ovest (Via Grassi, Via

Susa, Via Duchessa Iolanda, Via Avigliana, Corso Matteotti) mettendo in connessione pedonale - perpendicolarmente agli assi menzionati - Via Cernaia ad est con Corso Vittorio ad ovest.

La stazione con la sua torre di servizi definisce così una sorta di nuovo perimetro "attivo" tra la Torino del futuro e quella del passato unite in una nuova dimensione contemporanea, laddove per contemporaneità si intende la coesistenza di passato e futuro nel presente. L'intervento di Porta Susa può rappresentare una sorta di ponte tra il pas-

Schizzo assometrico stazione e torre.





Schizzo assonometrico la stazione storica e la nuova.

sato ed il futuro della città mettendo in rete una serie di eventi spaziali concatenati, assi e piazze diversificate per forma e funzioni.

Il contesto esistente e le trasformazioni programmate

La trasformazione urbana programmata nell'intervento della Spina 2, così è nominata la porzione della Spina centrale che si sviluppa intorno alla stazione ferroviaria di Porta Susa, si fonda su una serie di elementi urbani maggiori. Tali elementi, caratterizzano il sito della Spina 2 e dialogano attivamente con il progetto del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione ferroviaria, - vero "cuore urbano" del nuovo quartiere in via di formazione - sono:

- 1. La stazione storica di Porta Susa** come fulcro polarizzante di un asse urbano che collega la antica città con la vecchia stazione liberata dalle aggiunte successive, di cui si suggerisce un accurato restauro ed una connessione pedonale con il nuovo fabbricato viaggiatori attraverso una piano inclinato che metta in relazione i diversi livelli di camminamento pedonale. La demolizione del ponte costruito negli anni '50 e la costruzione a raso di un asse viario in continuità con il reticolo stradale della via Grassi, suggeriscono l'immagine aperta della Piazza XVIII Dicembre verso il nuovo Fabbricato Viaggiatori ed il Corso Bolzano, trasformata in nodo di scambio multimodale di trasporti urbani (tram, autobus, taxi, piste, bici, metropolitana) e di accesso al nuovo complesso infrastrutturale della stazione.
- 2. La Spina Centrale** nel suo ruolo urbano di asse della Grande Dimensione, *Bigness*, strutturante il futuro disegno della città. Infatti su questo grande *boulevard* si attestano

eventi urbani rilevanti a partire dalle future torri gemelle (la Torre del Banco San Paolo e la Torre di servizi di FS Sistemi Urbani), site nell'incrocio della Spina Centrale con il Corso Vittorio Emanuele. Altri eventi caratterizzano e caratterizzeranno ancora di più in futuro la nuova città che sarà connotata da edifici di elevata qualità architettonica, alcuni di questi già presenti e connotati sul sito: l'edificio della Telecom e della Rai, i pregevoli edifici industriali delle Officine Grandi Riparazioni (le O.G.R. trasformate in Museo dell'Unità d'Italia, 2009-2010), la sede universitaria del Nuovo Politecnico di Torino, la Cittadella Giudiziaria, la futura Biblioteca Centrale insieme al Nuovo Teatro e al pregevole edificio panottico delle Carceri Nuove. In questo nuovo contesto si inserisce la nuova stazione lungo la Spina Centrale nella rinnovata funzione di galleria urbana a scala del nuovo asse infrastrutturale.

- 3. La piazza storica XVIII Dicembre**, in continuità con l'asse del **Corso San Martino**, parte integrante del sistema porticato sopra descritto, lambisce e fronteggia la vecchia stazione di Porta Susa prolungando con il Fabbricato Viaggiatori della nuova stazione il percorso porticato urbano sino al Corso Vittorio, confermando la rinnovata dimensione urbana della Stazione. La piazza estesa su Corso Bolzano, con gli edifici che la fronteggiano, definisce il vuoto urbano della cittadella dei grandi Servizi Statali (Uffici finanziari, regionali, Questura e Uffici governativi) sino al limite di Corso Vinzaglio. Le strade trasversali assumono un ruolo importante di continuità urbana, delimitando gli isolati in continuità con i tessuti urbani ad est e ad ovest.

- 4. Il Corso Matteotti** assume nella rinnovata visione urbana il ruolo di attraversamento del traffico veicolare a sud di servizio alla nuova stazione e cerniera tra il nuovo Fabbr-

cato Viaggiatori e la futura Torre di servizi. Su di esso si attestano attualmente edifici residenziali di pregio, uffici e negozi e mercati nella parte centrale. Di natura prevalentemente residenziale, pur nella sua considerevole dimensione trasversale non assume lo stesso carattere del coevo **Corso Vittorio**, fondamentale arteria di attraversamento est-ovest. I due corsi inscrivono nei 200 metri che li distanziano il futuro evento urbano portante della Torre della Stazione.

5. La Nuova Stazione della Metropolitana inserita all'interno del fabbricato viaggiatori diventa l'occasione per creare una vera intermodalità programmata di diversi modi di trasporto e di funzione legate anche a precedenti iniziative, quali il parcheggio interrato di Corso Bolzano. Una seconda fermata in corrispondenza di Piazza XVIII dicembre conferma l'importanza strategica di Spina 2 nella rete di trasporti urbani.

Il Fabbricato Viaggiatori della Nuova Stazione di Porta Susa

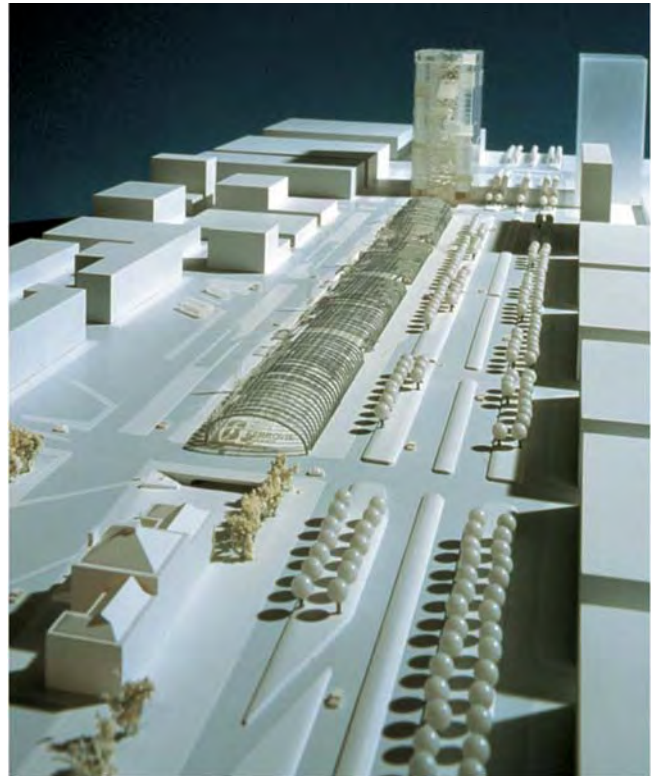
La stazione è essa stessa luogo del viaggio e del sogno... Un luogo di vita e di passaggio.

Un luogo urbano, in continuità diretta con la città ed i suoi percorsi, che rimanda al contempo la nostra immaginazione aldilà del suo contesto meramente fisico per suggerire la presenza nella città di un luogo "altro", di altri luoghi, la cui ispirazione fa riferimento all'essenza stessa dell'idea di viaggio...

Il mondo del viaggio attraverso i diversi mezzi di trasporto (il treno, la macchina, l'aereo, la barca, il metro, il *paquebot*), le grandi *halles* storiche delle stazioni ottocentesche e le celebri gallerie urbane delle città italiane del XIX° secolo – luogo del movimento pedonale e della vita sociale nella città storica...–, divengono l'universo linguistico di riferimento, fornendo al nostro immaginario una serie di spunti formali e strutturali.

L'edificio della stazione – una sinuosa galleria in acciaio e vetro composta di 106 archi tutti diversi tra loro –, diviene una sorta di edificio-simbolo, simbolo del movimento, del viaggio e della presenza del mondo dei trasporti nella città contemporanea, simulacro urbano dell'oggetto treno, scomparso al di sotto del nuovo *boulevard* della Spina Centrale. Il progetto della stazione di Torino Porta Susa è così il progetto di uno spazio pubblico, dove la stazione, vera e propria galleria coperta, diviene *passage*, strada, luogo di una nuova urbanità.

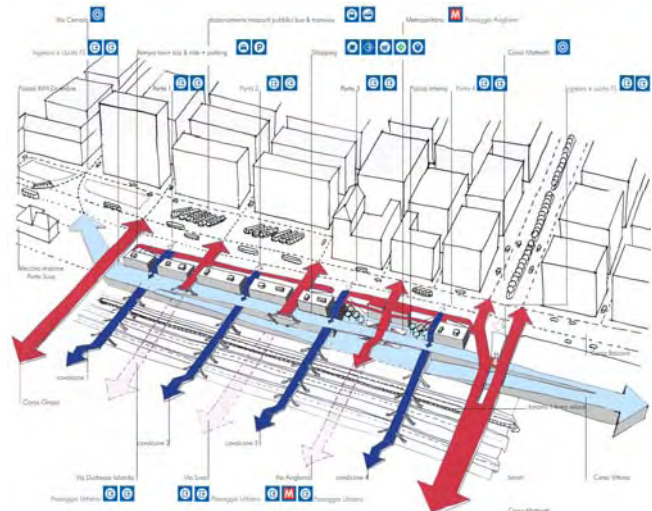
Il progetto nel suo insieme si pone l'obiettivo di collegare diversi livelli della città in continuità di percorsi urbani. La stazione è il dispositivo architettonico capace di trasformare in livello urbano, e così in spazio pubblico e luogo urbano, l'integralità del programma come *continuum* spaziale ed evento collettivo.

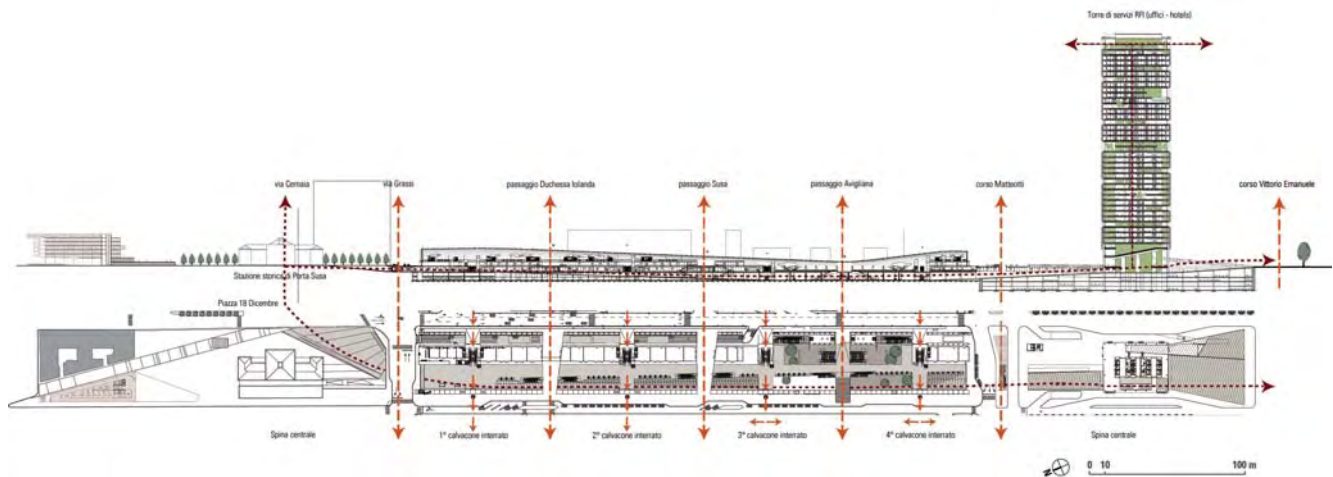


Maquette con l'impianto generale: la nuova stazione e la spina centrale.

Il volume trasparente della stazione, rivisitazione moderna del tema della galleria urbana ottocentesca e delle grandi *halles* delle stazioni storiche, è attraversato in trasversale da un sistema di percorsi attrezzati tra la parte est ed ovest che ne riducono l'impatto longitudinale trasformando la galleria in uno spazio pedonale permeabile a quota strada cosiccome a quota hall (livello -1), aperto ai flussi pedonali della città anche indipendentemente dal funzionamento stesso della stazione.

I flussi della stazione.





I passaggi urbani trasversali a raso ed i flussi urbani.

La città, che si è sempre costruita con i suoi spazi vuoti, i luoghi pubblici di incontro, di scambio ed interazione tra gli individui, trova nell'idea nuova stazione di Porta Susa e nell'idea di polo di scambio orizzontale, cioè di strada urbana di servizio ai viaggiatori ed alla vita della città, una sua nuova espressione.

La città entra in stazione... e la stazione diviene essa stessa città.

Luogo di una nuova urbanità, il fabbricato viaggiatori è dunque pensato come una galleria coperta in acciaio e vetro lunga 385 metri (la lunghezza del TAV), larga 30 metri, e con una altezza variabile tra i 12 e 3 metri al colmo della copertura.

La galleria vetrata permette di portare la luce naturale fino al livello dei treni a quota -10 m. del passante ferroviario, compartimentato rispetto al F.V. attraverso una lama d'acqua longitudinale (lunga i 400 metri della stazione) per permettere la continuità tra il grande volume interrato dell'area banchine e la galleria stessa, intesi come un *continuum* spaziale, funzionale ed urbano.

La banchina dei treni è stata concepita infatti come un marciapiede della città, sotto lo stesso cielo....

La stazione diventa infatti nel suo insieme un percorso urbano, aperto e permeabile tanto in longitudinale, con l'asse inclinato della hall che collega via Cernaia a corso Matteotti al livello -1 e poi risale verso corso Vittorio, quanto in trasversale, con il sistema di passaggi urbani ortogonali alla Spina ed a corso Bolzano in continuità con gli assi preesistenti.

La distribuzione interna delle differenti aree funzionali e dei flussi dei movimenti intermodali, si articola a partire dal sistema degli accessi urbani all'edificio stesso e dalla configurazione planimetrica dell'area su cui sorge la nuova struttura, caratterizzata da uno sviluppo estremamente allungato del lotto di intervento: un rettangolo di 40 metri di larghezza e di 400 metri circa di lunghezza.

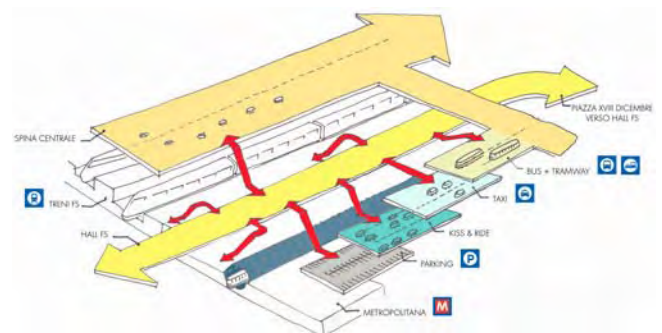
L'impianto longitudinale del Fabbricato Viaggiatori, – scandito dal sistema regolare degli accessi ai treni con i quattro cavalconi sotto la Spina Centrale intervallati dai tre passaggi urbani –, compone come polo di scambio orizzontale a più livelli l'organizzazione generale dei suoi percorsi interni, dei flussi intermodali e dei servizi trasformando la stazione in macchina funzionale ed urbana.

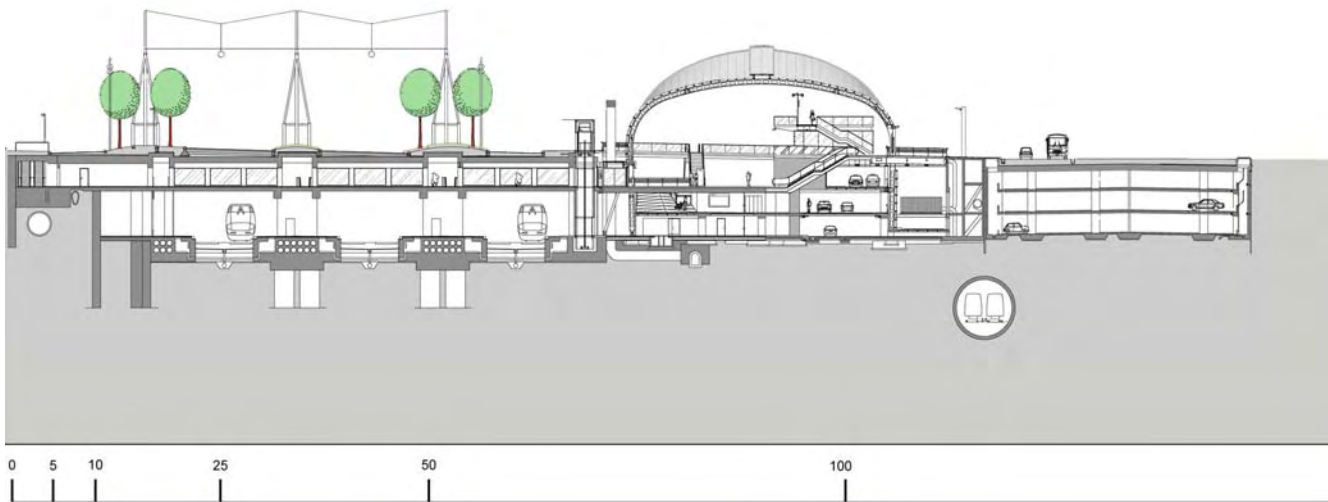
In continuità con gli assi urbani preesistenti, un sistema di passaggi urbani attraversa a raso da est a ovest, in direzione trasversale, la stazione, trasformandola in uno spazio pedonale permeabile e attraversabile.

I tre passaggi divengono i portali d'ingresso alla stazione sulla Spina Centrale e permettono oltre l'attraversamento trasversale, l'accesso diretto alla quota inferiore della hall pedonale della stazione.

Lungo il Corso Bolzano, sul fronte sud-est della galleria – oltre ai tre passaggi urbani di cui sopra – un sistema di 4 porte d'ingresso, distanziate tra loro circa 100 metri permette di accedere rapidamente al livello -1 ai 4 cavalconi di ingresso al volume interrato del passante ferroviario ed all'area banchine con un attraversamento rapido dei 30 metri di larghezza della stazione.

Gli ingressi frontali sono, invece, posti alla quota della hall (– cioè al primo livello interrato detto "livello -1", circa 3,5 metri al di sotto della quota stradale), alle due estremità Il polo di scambio orizzontale.





Sezione trasversale stazione.

dell'asse longitudinale attrezzato che si estende lungo l'asse nord-sud da Piazza XVIII Dicembre fino a Corso Vittorio. Il progetto prevede un accesso pedonale principale lungo il percorso urbano inclinato proveniente da Piazza XVIII Dicembre, che, in pendenza, raggiunge la quota della hall, mentre, all'estremità opposta, un sistema di gradoni e scale collega il primo livello interrato della stazione con Corso Matteotti. Questo accesso si raccorda, poi, con il grande portale di ingresso, situato al di sotto della futura torre della stazione e prospiciente Corso Vittorio.

Il volume della galleria è progettato come un sistema di "blocchi funzionali", con struttura in acciaio e vetro, posati su uno zoccolo in cemento armato di due livelli, occupato prevalentemente dai locali tecnici, dai locali di servizio e dal parcheggio ed interrotto dal vuoto centrale della stazione metropolitana.

La distribuzione interna delle differenti aree funzionali è basata su un equilibrio dimensionale programmatico con circa 10.000 m² di servizi ai viaggiatori ed alla città, circa 10.000 m² di hall e percorsi pubblici ed ancora circa 10.000 m² di locali tecnici, parcheggi, spazi di servizio,...

I volumi funzionali, che occupano circa metà della larghezza della struttura interna, definiscono la cortina interna della strada coperta dalla galleria, come una facciata urbana.

La Hall, infatti, è concepita come una strada coperta, dissimmetrica in quanto delimitata solo ad est dalle facciate interne dei volumi funzionali destinati ad accogliere i servizi ai viaggiatori ed al quartiere stesso (il centro viaggiatori, le biglietterie, i servizi commerciali, i servizi bancari e della pubblica sicurezza, il centro vip e gli spazi per la ristorazione) ed ad ovest dal sistema di accesso ai cavalcioni del passante ferroviario. Il progetto assume la quota 243.00 della hall (già definita come livello -1) come livello di riferimento generale per gli accessi dall'esterno, la circolazione interna e la localizzazione lungo il suo intero sviluppo lineare l'integralità del programma di servizi ai viaggiatori e di spazi commerciali e per la ristorazione all'interno dei vari volumi su due livelli interrotti dagli ingressi su corso Bolzano e dai passaggi urbani. In questo modo si garantisce il migliore funzionamento delle attività complementari alimentandole dal flusso dei viaggiatori in partenza ed in arrivo.

Nella stessa logica di gestione ed ottimizzazione dei flussi si è concepita l'estensione della hall con una rampa pedonale interna (inclinata a circa il 3%) che permette di raccogliere i flussi provenienti dalla metropolitana e verso la metropolitana cosiccome dal kiss and ride (livello -2) in arrivo ed in partenza. Tale rampa, animata di una serie di attività commerciali e servizi, diviene allora una sorta di collettore dei flussi interni in continuità con l'idea di strada urbana della galleria collegando i due livelli principali dell'accesso ai cavalcioni (243.00) e del binario 1 dei treni ad alta velocità (237.10), coincidente con l'uscita della Metropolitana (237.50) con una sosta intermedia di raccordo con il livello -2 del kiss

Ingresso nord della stazione.





Hall e blocchi funzionali.

and ride. La rampa arriva dunque al nodo intermodale tra la stazione ferroviaria e la stazione della metropolitana per poi ripartire verso la torre all'altra estremità del lotto: il nodo intermodale è allora l'occasione per definire il cuore del progetto con una piazza praticamente a cielo aperto.

Il raccordo intermodale si trasforma allora in piazza della stazione, vero e proprio baricentro funzionale dell'intermodalità,

La hall al livello -1.

luogo nel quale si incontrano la città, la stazione, i treni e la metropolitana. L'eccezionalità di tale nodo è sottolineata dal punto di flesso della silhouette della galleria vetrata e dal piegarsi del passaggio urbano lungo la via Avigliana all'interno della stazione per raggiungere la quota hall senza soluzione di continuità da entrambe i lati (Corso Bolzano e Spina) collegando in città e stazione con due piani inclinati.

L'integrazione della nuova stazione ferroviaria con l'insieme dei modi di trasporto (metropolitana integrata, stazione di autobus e tramway su Corso Bolzano, stazione di taxi in arrivo all'interno ed in partenza sul marciapiede all'esterno della stazione, parcheggio automobili, moto e biciclette...) fa della stazione di Porta Susa un esempio paradigmatico di polo di scambio contemporaneo, luogo pubblico in cui l'intermodalità genera una nuova forma di Urbanità per la città del futuro. La sinuosa silhouette della copertura vetrata (superficie 15.000 m² circa), sarà equipaggiata di un impianto di celle fotovoltaiche (potenza installata pari a 765 KW picco) disposte su 2.300 dei 3600 pannelli che la compongono (superficie





La rampa pedonale interna.

di circa 9.000 m²) capaci di produrre 680.000 KWH l'anno di energia elettrica che saranno messi nella rete pubblica e corrispondenti a circa il 35% del fabbisogno interno del futuro FV, che, speriamo, possa diventare un nuovo simbolo della città di Torino.

Un progetto urbano integrato: la Stazione con la sua Torre e le due Torri Gemelle

L'idea progettuale di base dell'intervento di Porta Susa, sin dall'inizio della sua concezione (cfr. progetto vincitore del

concorso internazionale 2001 "Ima Summis: stazione + torre"), è consistita nell'immaginare che il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Porta Susa e la sua torre di servizi annessa rappresentassero in realtà un *continuum urbano*, tanto in orizzontale quanto in verticale, di spazi pubblici a differente quota della città: la stazione, – con il "sotto" del passante ferroviario e della stazione della metropolitana –, e la torre con il "sopra" dei suoi circa 40 livelli...!

La città deve vivere nello spazio tridimensionale e non bidimensionale delle sole coordinate planimetriche "x" ed "y": il sopra ed il sotto appartengono entrambe allo spazio urbano e come tale devono essere e contenere luoghi della città, veri e propri spazi pubblici e, come tali, di facile ed evidente accesso in continuità con i percorsi urbani di superficie.

Se la stazione infatti permette alla città ed al cielo di Torino di scendere fino alla quota dei binari trasformando le banchine in marciapiedi urbani e la hall/galleria in una strada coperta (al livello -1) che si piega per assecondare i flussi interni dei viaggiatori, la Torre di servizi si raccorda con la hall attraverso l'estensione all'interno del suo lotto del percorso continuo pedonale della stazione che si sviluppa senza soluzione di continuità anche in verticale collegando tra loro diversi livelli urbani e creando un insieme di spazi pubblici a differente quota, dal basso all'alto...

L'obiettivo principale del progetto della Torre della stazione è stato quello, sin dall'inizio, di prevedere un collegamento diretto naturale con i flussi della stazione dal livello -3 (quota

La piazza della metropolitana.



banchine) al livello -1 (quota hall stazione) ed al livello della città con la vera e propria hall della torre e di programmare lungo l'intero sviluppo verticale del volume, a partire dalla hall a tripla altezza (ai livelli -1,0 e +1) un insieme di spazi "semi-pubblici" ai vari livelli (mediateca, sale riunioni e conferenze, spazi ristoro, *fitness center* e centro spa, ristoranti e lobby panoramiche, terrazze bar...) capaci di dare un carattere "urbano" alla stessa torre.

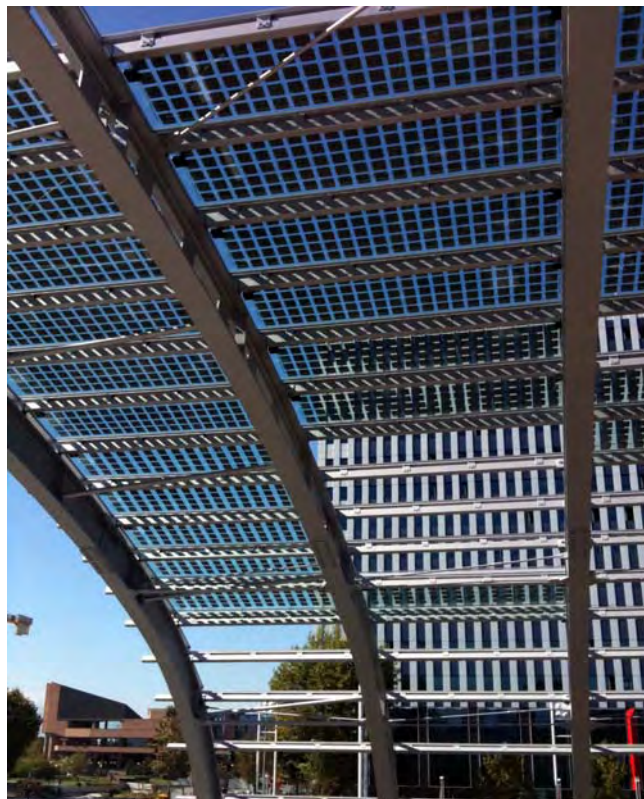
Le due torri gemelle

Se il rapporto stazione-torre rappresenta una specificità propria al progetto di Porta Susa ed ai suoi collegamenti urbani dal sotto al sopra e viceversa, la relazione tra la Torre della Stazione con la sua gemella del Banco Intesa San Paolo, – progettata da Renzo Piano –, rappresenta invece un *clin d'oeil* ad altre realtà urbane contemporanee proiettando l'insieme dell'ambito in una dimensione metropolitana dai molteplici riferimenti. Previste nel piano urbanistico di Gregotti e Cagnardi, le due torri gemelle di Spina 2, – la Torre del Banco San Paolo e la Torre della Stazione – alte ciascuna 160 metri, sono posizionate simmetricamente rispetto all'asse centrale della Spina ed in posizione frontale leggermente disassata. La torre della stazione risulta infatti leggermente slittata in pianta verso sud-ovest rispetto alla gemella, assicurando così la permeabilità visiva da sud-est verso la Torre San Paolo sullo sfondo della Spina.

Questo leggero slittamento consente comunque alle due torri gemelle di fronteggiarsi, contraddicendo in modo molto sottile il principio monumentale della rigida simmetria frontale e permettendo così ad entrambe di dialogare tra di loro e con gli altri elementi del contesto urbano in maniera più autonoma, più dinamica, più mutevole.

Le due torri infatti si definiscono come gemelle a livello di tipologia compositiva, densità volumetrica, immagine architettonica e scelte linguistiche e tecnologiche, proponendosi in "coppia" come nuovi elementi primari della

Stazione e torre.

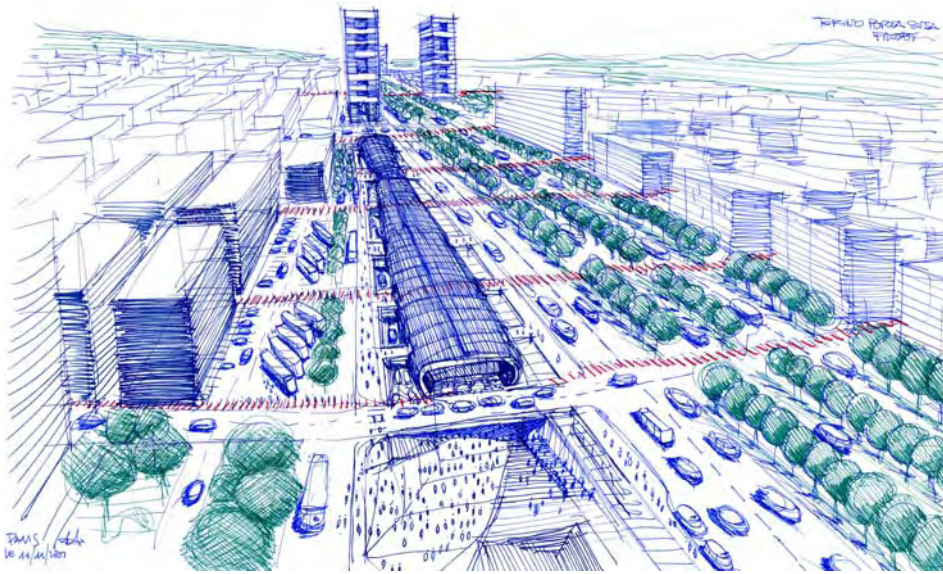


La copertura in fotovoltaico.

città. Le torri si propongono infatti come figure vive della scena urbana della Torino del futuro, in grado di raccontare la loro vita di urbanità verticale nello *skyline* rinnovato della città, e definendo in maniera specifica il loro rapporto rispettivo con la città alla quota della Spina Centrale.

Il principio tipologico della Torre come figura di nuova Urbanità
La torre della stazione si pone l'obiettivo ambizioso di essere URBANA, forma di una Nuova Urbanità Verticale per la Torino del futuro.





Le due torri gemelle.

L'impianto permette l'introduzione all'interno di uno schema tipologico semplice di una serie di spazi e volumi particolari (attività pubbliche e spazi comuni all'albergo ed agli uffici), – tipici dell'urbanità della città storica al livello stradale – , che si differenziano nettamente dalle funzioni di base del programma degli uffici o delle camere di albergo grazie ad una differenziazione di trattamento delle superfici di facciata. L'impianto planimetrico ad "H", con due lame laterali sporgenti rispetto ad un nucleo centrale delle circolazioni verticali leggermente arretrato sui due lati corti, si articola in un sistema compositivo regolare di pieni e vuoti modulabili a partire dal modulo rettangolare di base.

A partire da tale impianto di base, è alle due estremità del nucleo centrale che si introducono solo puntualmente alcuni volumi trasparenti di uno o due livelli che animano i grandi vuoti verticali definiti a nord ed a sud dalle due lame della torre ed rivestiti da giardini verticali.

L'impianto ad H della torre e sezione assonometrica stazione-torre (in basso a destra).



Tali volumi funzionali, che si estendono lateralmente all'interno delle due ali della torre, sono destinati alle funzioni semi-pubbliche summenzionate (sale riunioni, fitness center, mediateca, bar / ristoranti, centro spa, spazi espositivi, spazi ristoro....).

Il *concept* della torre come luogo di urbanità e percorso urbano attrezzato verticale è accentuato anche dalla scelta di posizionare su entrambe i due fronti esterni corti (nord e sud) il dispositivo di ascensori panoramiche che distribuiscono in *express* i volumi pubblici a nord e la *lobby* panoramica dell'hotel ed in sovrapposizione a sud le

funzioni più private del programma terziario di base (uffici ed hotel).

La definizione di una stereometria semplice, un rettangolo di 32.40 x 43.20 metri di base e di 160 metri di altezza, all'interno del quale una molteplicità di spazi definiti dall'articolazione libera dei pieni e dei vuoti, traduce in verticale un principio tipo-morfologico della città storica dove l'isolato rettangolare nasconde spesso al suo interno una geometria di spazi vuoti del tutto sorprendente.

La magia delle immagini notturne delle torri animate dalla presenza irregolare e aleatoria delle numerosissime luci interne, che disegnano geometrie senza senso sulle mute stereometrie della "città senza qualità", viene in questo progetto tradotta in principio compositivo e funzionale di organizzazione tipologica degli spazi al fine di poter trasferire su un piano di leggibilità programmatica la vita interna delle torri e la loro dinamica quotidiana....

