



RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867
A&RT



Torino verticale

Vertical Turin

ATTI E RASSEGNA TECNICA
DELLA SOCIETA' DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Anno 143

LXIV-3
NUOVA SERIE

DICEMBRE 2010

ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867

NUOVA SERIE - ANNO LXIV - Numero 3 - DICEMBRE 2010



Direttore: Vittorio Neirotti (fino al 31.12.2010), Carla Barovetti (dal 01.01.2011)

Segretario: Davide Rolfo

Tesoriere: Claudio Vaglio Bernè

Art Director: Riccardo Franzero

Comitato di redazione:
(fino al 31.12.2010) Domenico Bagliani, Alessandro De Magistris, Guglielmo Demichelis, Marco Filippi, Alessandro Martini, Franco Mellano, Paolo Picco, Costanza Roggero, Valerio Rosa, Paolo Rosani, Mauro Sudano, Marco Trisciuglio

Comitato di redazione:
(dal 01.01.2011) Domenico Bagliani, Alessandro De Magistris, Guglielmo Demichelis, Marco Filippi, Alessandro Martini, Franco Mellano, Paolo Picco, Costanza Roggero, Valerio Rosa, Andrea Rolando, Mauro Sudano, Mauro Volpiano

Sede **Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino**
Corso Massimo d'Azeglio 42, 10123 Torino, telefono 011 - 6508511 - www.siat.torino.it

ISSN 0004-7287

Periodico inviato gratuitamente ai Soci della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino.

Numero pubblicato con il contributo della Camera di Commercio Industria e Artigianato di Torino.



Curatore del numero: Alessandro De Magistris.

Immagine di copertina: incisione di Onorato De Roni, 1781, tratta da Mario Oreglia, *Contrappunto nel paesaggio urbano torinese di torri, campanili, cupole*, in Augusto Cavallari Murat, Politecnico di Torino. Istituto di architettura tecnica, *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca. Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche*, UTET, Torino 1968, pag. 1037.

SOMMARIO / SUMMARY

Vittorio Neirotti, <i>Editoriale / Editorial</i>	pag.	7
Alessandro De Magistris, <i>“The skyward trend of thought” e il suo doppio / “The skyward trend of thought” and its double.</i>	pag.	8

PRIMA PARTE.**LA CRESCITA VERTICALE A TORINO TRA XIX E XXI SECOLO****FIRST PART.****VERTICAL GROWTH IN TURIN BETWEEN THE 19TH AND 21ST CENTURY**

Mario Viano, <i>Le nuove polarità terziarie, gli edifici alti e la ridefinizione del ruolo urbano del centro storico / The new service sector polarities, tall buildings, and the redefining of the urban role in the historical district</i>	pag.	18
Sisto Giriodi, <i>Il grattacielo. Tipo urbano, anti-urbano, iperurbano / The skyscraper. Urban, anti-urban, hyper-urban</i>	pag.	21
Guido Montanari, <i>Slow architecture vs. global architecture: paesaggi della modernità / Slow architecture vs. global architecture: landscapes of modernity</i>	pag.	30
Federico Deambrosio, <i>La scacchiera e la torre. Appunti per una storia degli edifici alti a Torino / The chessboard and the tower. Notes for a history of high rise buildings in Turin.</i>	pag.	37
Marco Filippi, Daniele Guglielmino, <i>La sostenibilità energetica e ambientale dei grattacieli / Sustainability of high rise buildings</i>	pag.	46
Alessandro Martini, Davide Rolfo, <i>Torino: una mappa verticale / Turin: a vertical map</i>	pag.	59

SECONDA PARTE.**CONFRONTI INTERNAZIONALI****SECOND PART.****INTERNATIONAL DEBATE**

Manuela Martorelli, <i>Il polder e il grattacielo. Politiche urbane in Olanda. Rotterdam punta in alto / The polder and the skyscraper. Urban policies in the Netherlands. Rotterdam goes high</i>	pag.	92
Chiara Molinar, <i>25, 28, 37, 50, 150, 200, 300 metri : che altezza avrà il Grand Paris? / 25, 28, 37, 50, 150, 200, 300 meters: how tall will the Grand Paris be?</i>	pag.	101
Gaia Caramellino, <i>Verso una Madrid verticale? La metropoli spagnola costruisce a nord la sua City. L'ambiguo rapporto tra la città e i suoi rascacielos / Towards an high-rise Madrid? The Spanish metropolis builds its new City. The controversial relationship between the city and its rascacielos</i>	pag.	109
Roberta Chionne, <i>Il Palazzo socialista, i figli del boom e di Le Corbusier: un secolo di architettura tra le torri di Varsavia Centro / The socialist construction, offspring of the boom, and Le Corbusier: a century of architecture amidst the towers of urban Warsaw</i>	pag.	118

Editoriale

Editorial

Dai torinesi qualsiasi innovazione è sempre stata guardata con sospetto, o ancor peggio ostacolata, quando diventa manifesta la sua diffusione e il suo successo nel mondo: l'innovazione, per radicarsi fra i torinesi, deve insinuarsi senza clamore tra la gente sino a diventare un fatto normale come lo sono le sue strade ortogonali o una chiesa senza facciata, San Lorenzo, o una facciata senza palazzo, Palazzo Madama, che non destano alcuno stupore nei torinesi, nonostante la bizzarria, forse unica al mondo: sono note le critiche e le opposizioni feroci che provocò l'erezione della Mole Antonelliana, peraltro nata come sinagoga e poi diventata simbolo della città.

E questo modificarsi delle ragioni e degli scopi per i quali una costruzione è stata intrapresa per diventare "altro" è un'altra caratteristica torinese: Mole Antonelliana a parte, proprio per parlare di fabbricati alti, direi che c'è un fato avverso che ci perseguita: la sede della Sip, poi Telecom, bella opera dell'architetto Aloisio, è stata abbandonata con la città dai legittimi proprietari, Telecom appunto, che hanno trasferito la loro sede e le loro direzioni a Milano, e per buona sorte in questo caso è stata acquistata dalla Provincia di Torino, che ne ha fatto la sua sede principale; ma anche la sede della direzione generale della Rai in via Cernaia, altra bella opera degli architetti Morelli e Morbelli, ha perduto la sue prerogative originarie qualche anno fa, dopo la sua inaugurazione, a favore di Roma dove sono state definitivamente trasferite la direzione generale e i servizi connessi.

Anche l'altro grattacielo torinese, quello della Lancia, opera dell'architetto Rosani, ha ormai cessato da molti anni di essere la sede della direzione Lancia: non vorremmo che questo fato avverso continuasse la sua azione demolitoria negando, ancor prima di realizzarsi, le ragioni di esistere dei grattacieli in costruzione.

Anche sul nascere sono state bloccate le ipotesi di grattacielo: come quella proposta da Carlo Alberto Bordogna, vincitore del concorso del 1946 bandito dalla città per la sistemazione urbanistica e architettonica della Piazza Solferino, che prevedeva il ridisegno della piazza e la costruzione di un grattacielo nell'area compresa tra le vie San Francesco, Santa Teresa e Pietro Micca; al progetto vincitore non venne dato corso e solo negli anni '50 si realizzarono nella zona centrale tre grattacieli ad uso residenziale: uno in via Santa Teresa (Salvestrini), uno in corso Matteotti (Morelli) e uno in piazza Solferino (Casalegno).

Altra anomalia torinese sta nel fatto che le prime costruzioni alte, compresa la Torre Littoria, non hanno una connotazione aziendale, non sono il segno tangibile sul territorio di una impresa, ma sono residenze private.

In realtà credo sia indiscusso il fatto che il grattacielo ritrovi la sua ragione di essere non tanto nelle valutazioni tecniche e funzionali dettate dall'organizzazione dello spazio verticale quanto nella sua rappresentazione sul territorio del soggetto che lo ha voluto; non per niente abbiamo sempre chiamato questi grattacieli il grattacielo Rai, Lancia, Sip e non per esempio con il nome di chi l'ha progettato o con il suo indirizzo civico.

E forse al di là delle tesi che fautori o detrattori dei grattacieli hanno portato a confronto, c'è fondato il timore che il fato avverso continui a mantenere la sua posizione e a vincere ancora una volta la sua battaglia: da torinese mi auguro, visto che i cantieri si sono sbloccati, che il fato avverso prenda domicilio in un'altra città e ci lasci costruire simboli duraturi del fare piemontese.

Vittorio Neirotti

“The skyward trend of thought” e il suo doppio

“The skyward trend of thought” and its double

ALESSANDRO DE MAGISTRIS

Abstract

Fenomeno tipicamente ottocentesco, oggetto sin dall’inizio della sua storia di atteggiamenti contrastanti e dure resistenze, il grattacielo è un connubio di economia, speculazione edilizia, sperimentazione tecnologica e architettonica che dimostra negli sviluppi della città contemporanea la sua vitalità e la perdurante capacità di stimolare l’immaginario collettivo.

Quanto accade oggi non è una nuova incarnazione di una vicenda che origina negli Stati Uniti di fine Ottocento. È l’esito di un percorso dalle molte radici che, se è radicato nelle sue scaturigini contemporanee nello specifico contesto dello sviluppo urbano nordamericano, manifesta anche rapidamente, sin dagli albori del secolo ventesimo e in forme più articolate di quanto non accada per altri territori della modernità, una straordinaria capacità di radicamento e di interazione con il contesto.

The skyscraper, a typically 19th century phenomenon that, from their first appearance provoked seemingly irreconcilable attitudes and sentiments of animus, is an amalgam of economics, building speculation, technological and architectural experimentation whose vitality and unimpaired ability to stimulate the collective imagination is reflected in the developments of the contemporary city.

The current morphosis is not a new incarnation of a trend that originated in the United States at the end of the 19th century. It is the end result of a multi-furcate development process that, while remaining firmly embedded in its contemporary origins in the specific context of North American urban development, has revealed, starting from the early years of the 20th century, an extraordinary ability to take root in and interact with the context in more fully-articulated forms than in other ambits of modernity

Se appare eccessivo guardare al grattacielo come alla “pietra miliare” del nostro tempo, come ha affermato una celebre studiosa americana, i rami-ficati percorsi dell’architettura verticale nella storia sicuramente suggeriscono prospettive di grande interesse per indagare il rapporto tra modernità e sviluppi della città contemporanea. Il tema ha perso da tempo parte della sua aura “innovativa”, ma continua a manifestare una straordinaria prolificità e una capacità ciclica di rigenerazione e provocazione. Sembrava aver raggiunto il suo acme nel secondo dopoguerra del Novecento segnato dal primato ideologico dell’americanizzazione nella pervasiva declinazione dell’International Style e, dopo alterne fortune, rappresenta oggi un tratto saliente di un panorama urbano in cui gli innumerevoli edifici alti progettati e realizzati nei quattro continenti, il proliferare delle proposte e la varietà delle prospettive progettuali, che emerge come un controcanto sullo sfondo di una diffusa omologazione, offrono la misura, quasi “perturbante”, della forza attrattiva della dimensione verticale, delle spinte e



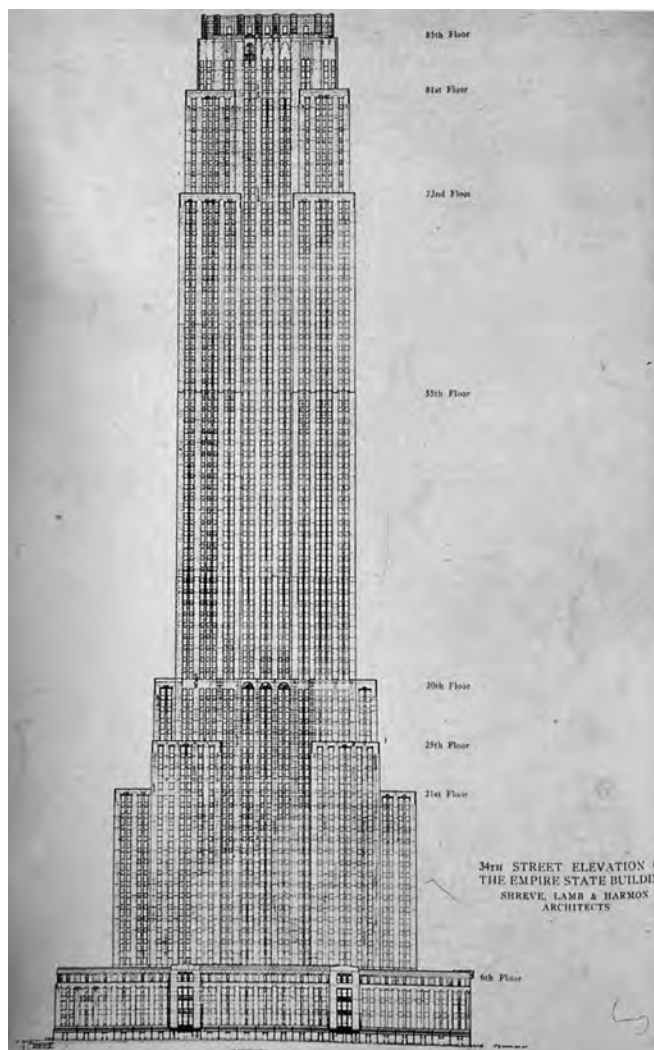
Dall'alto in senso orario:

Figura 1. A. Adler, L. Sullivan, Auditorium Building, Chicago 1887-1889.

Figura 2. E. Meldelsohn, Immagine tratta dal volume Amerika. Bilderbuch eines Architekten, Berlino 1929.

Figura 3. R. Shreve, T. Lamb, A. Harmon, Empire State Building, progetto del prospetto sulla 34th street, 1929.

Figura 4. William Lescaze e Gorge Howe, Philadelphia Saving Fund Society Bank, Philadelphia, 1929-1932.



delle ragioni, non solo economiche, che la sostengono e della lungimiranza delle profezie pronunciate, all'indomani della tragedia dell'11 settembre, per preconizzarne la vulnerabilità e, ancora una volta, l'irragionevolezza e l'innaturalità.

Resistenze e irriducibili opposizioni allo sviluppo in altezza hanno sempre accompagnato la lunga traiettoria percorsa da un fenomeno architettonico portatore di una connaturata doppiezza e, come nessun altro tipo edilizio moderno – come ricordava Francesco Dal Co – «altrettanto sensibile all'interminabile dialettica di progetto e potere, al continuo cozzare di opposte volontà» in quanto «espressione emblematica di potere e di trasgressione». Basti pensare alle parole con cui Henry James descriveva agli inizi del Novecento, dopo il suo ritorno a New York, «i palazzoni», i «trionfali erogatori di dividendi» che esibivano senza pudore la loro «novità» e avevano «usurato» l'originario «carattere» della città, privando «spietatamente» le chiese emergenti della loro identità, nel contesto urbano in drammatica trasformazione. L'edificio di grande elevazione, forse perché più di ogni altro tipo edilizio ha saputo materializzare e figurare, anche attraverso la variegata polionimia – *sky building, tall building, building skycard...* – di cui è stato fatto oggetto, l'idea stessa di una «modernità assoluta» in continua sfida con se stessa (codificata, sul terreno più frequentato della narrazione storiografica, come prodotto dell'incontro di un evento catastrofico – l'incendio di Chicago del 1871 –, di una pulsione speculativa destinata a dare forma al Central Business District delle metropoli d'oltreoceano, e di una «fortunata» e fortuita concatenazioni di innovazioni tecnologiche), ha in effetti sempre sollecitato toni e posizioni contrastanti, contrassegnati dalla fascinazione e dalla risoluta opposizione. Atteggiamenti rivolti in egual misura sia verso le specifiche caratteristiche e le prevedibili ricadute degli *skyscrapers*, sia ai valori simbolici incorporati negli edifici di grande elevazione in cui continuano a vivere ideologie e miti che, ormai cristallizzati, ne coprono la complessità e la varietà della «storia reale».

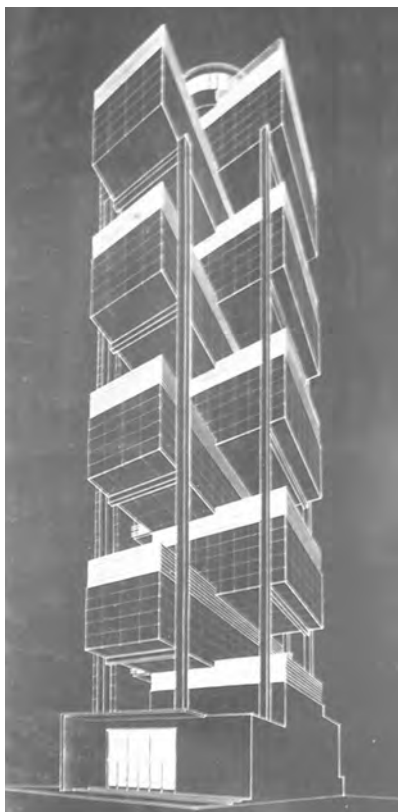
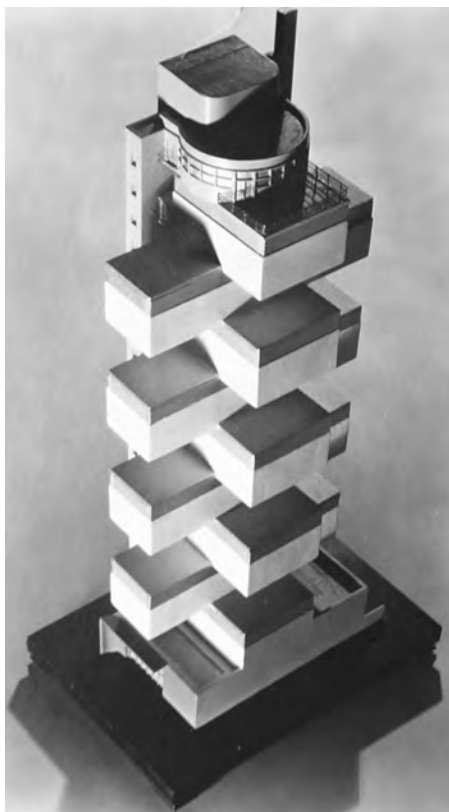
Non vi è dubbio che le critiche e le resistenze alla crescita verticale muovono da solidi presupposti. Malgrado tutto è abbastanza curioso che proprio nel vecchio continente – là dove lo sviluppo in altezza appartiene al codice genetico della costruzione urbana, almeno di alcune sue fasi storiche – si siano manifestate, accanto alle proposte più audaci, le maggiori affermazioni di principio contro una forma di sviluppo denunciata come totalmente estranea alle radici e alle prospettive ammissibili dello sviluppo. Le recenti polemiche torinesi alimentate dal progetto del grattacielo di Renzo Piano sono una coerente rappresentazione locale di una *pièce* più volte messa in scena, che trova una nota, solo apparentemente paradossale, nel fatto che l'attuale simbolo della città – testimonianza di un pensiero progettuale ardito e trasgressivo rispetto ai codici gerarchici di decoro urbano che andava-

no costruendo le città europee ottocentesche e di una società aperta alle sfide del cambiamento – diventa pretesto e misura banalmente quantitativa dei limiti immaginabili della crescita in altezza.

Torino, per restare ai tempi recenti, si trova in ottima compagnia. Nel 2010 la società immobiliare che gestisce l'Empire State Building ha promosso una campagna per evitare che nelle vicinanze occidentali dello storico edificio sorga, al posto dell'hotel Pennsylvania sulla settima avenue, il 15 Penn Plaza, una torre di una decina di metri più bassa dell'Empire – 371 metri contro 381 – che comprometterebbe l'icona per eccellenza della Grande Mela: «una bella immagine di giorno, un faro nella notte», come ha scritto la Empire State Building Company al New York City Council. A qualche migliaio di chilometri, nella capitale russa, sulle colline Lenin, iniziava lo smantellamento della parte terminale del complesso residenziale verticale di 44 piani (il Dom na Mosvilmovskij) appena realizzato, per «riequilibrare» i rapporti visivi di un paesaggio urbano in tumultuosa trasformazione di cui il recentissimo grattacielo non rappresenta sicuramente una delle manifestazioni più infelici.

Sono solo alcuni tasselli di una storia delle opposizioni allo sviluppo in altezza che è prolifica e meriterebbe forse una specifica scrittura attenta alle geografie, alle cronologie, alle retoriche, agli attori. Potrebbe includere le voci levatesi a San Pietroburgo, contro l'acuminato progetto della sede del Gazprom, quelle milanesi contro il progetto vincitore della consultazione per l'intervento sull'area della ex-Fiera e, procedendo a ritroso di passaggio in passaggio, potrebbe arrivare negli anni venti della Russia sovietica dove, mentre la scuola di architettura del Vkhutemas moltiplicava gli esercizi progettuali impostati su spericolate costruzioni verticali, sulle pagine della rivista «Stroitel'stvo Moskvyy» si sviluppava un confronto acceso sulla possibile realizzazione di grattacieli per la nuova capitale: chi si opponeva, sottolineava il carattere «orizzontale» della città, dove ancora dominavano le piccole costruzioni, prevalentemente lignee, e le uniche vere emergenze erano quelle dei monasteri e delle chiese che stavano iniziando a cadere sotto il piccone demolitore delle campagne antireligiose promosse dal regime. E via dicendo, sino alla scena primaria nordamericana tra fine Ottocento e inizio Novecento.

Gli argomenti vengono reiterati. In alcune delle più recenti prese di posizione contrarie alla crescita verticale, è facile riscontrare una sostanziale affinità – in primo luogo ideologica – con le parole con le quali Bernard Huet, sulle pagine de «L'Architecture d'Aujourd'hui» (n.278, mars-avril 1975) che stava vivendo una delle sue più intense stagioni, consegnava ad un ciclo ormai storicamente concluso gli edifici a torre, stigmatizzati come un «prodotto privilegiato dello spazio dominante» che aveva giocato «un ruolo decisivo nella rottura tra tipologia e morfologia urbana»; «un oggetto irrazionale anti-

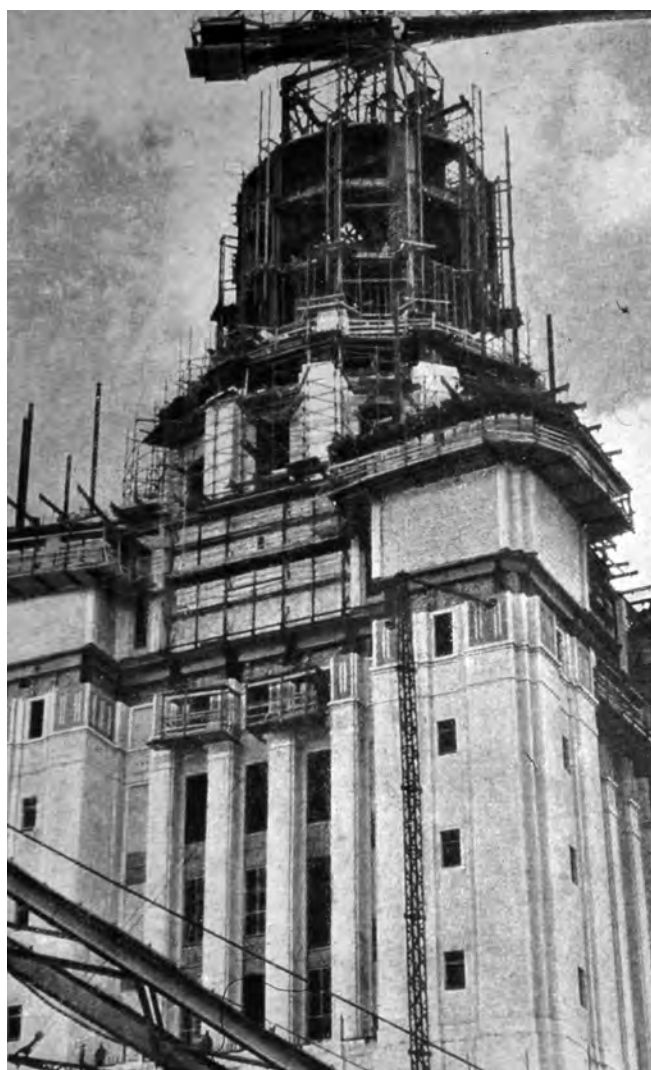


Dall'alto in senso orario:

Figure 5, 6, 7. William Lescaze, proposte per il concorso per la nuova sede del Museum of Modern Art di New York, 1930-1935.

Figura 8. L. Rudnev, S. Chernyshev, P. Abrosimov, A. Khrjakov, MGU-Università statale di Mosca. Immagine dell'edificio in costruzione.

Figura 9. Mosca in costruzione. Fine anni '50.



economico e assurdo» che la «crisi linguistica», come scriveva, aveva «totalmente privato della sua sostanza significativa». Il titolo era lapidario: *Vie et mort du gratte-ciel*.

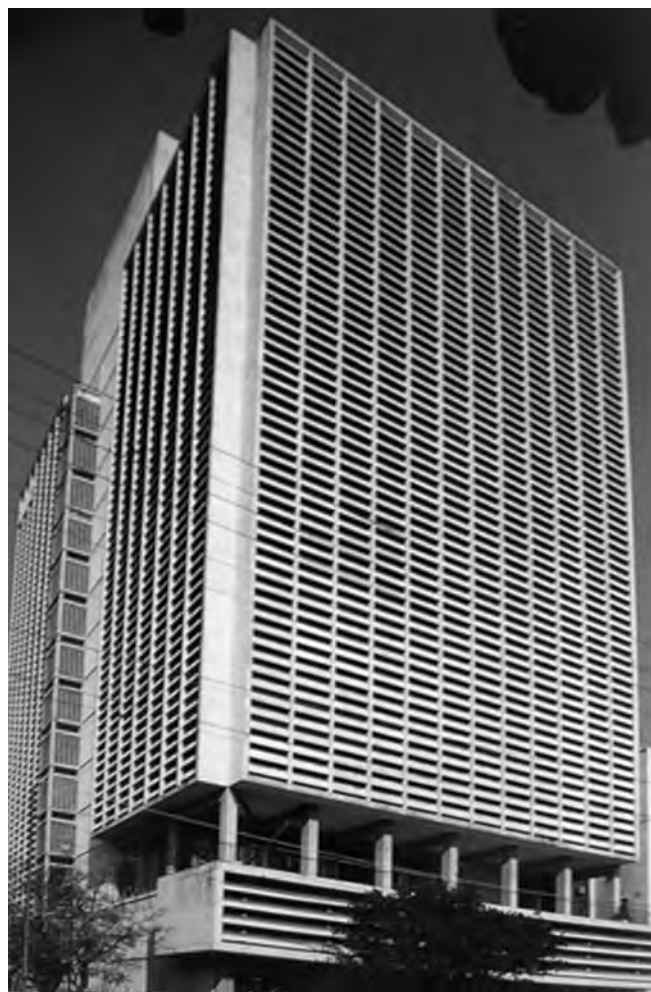
All'epoca, quella della crisi petrolifera e di declino degli assetti economici internazionali usciti vincenti nel secondo dopoguerra, in cui sembrava prendere corpo una fase di declino della città, molti avrebbero potuto condividere questo punto di vista. I dati di fatto odierni, come si diceva inizialmente, indicano di sicuro prospettive meno preclusive. A distanza di trentacinque anni, anche in quella Parigi che aveva bandito ad un certo punto la possibilità della crescita in altezza, è stata avviata una nuova fase di sviluppo verticale, "legittimata" nel 2005 da una inchiesta della municipalità redatta in vista del PLU, oggi entrato a regime, nella quale si chiedeva se si potesse immaginare «la construction de quelques immeubles de grande hauteur et de haute qualité architecturale orientés vers l'activité économique». I nuovi scenari non tolgono spessore alle riflessioni di Bernard Huet, ma misurano drammaticamente il mutamento di orizzonti e prospettive intervenuto sul terreno delle condizioni dello sviluppo, delle geografie, degli arsenali della critica e del progetto.

Il meno che si possa dire, qualunque sia il punto di vista assunto, è che l'attuale panorama conferma la vitalità di un tema architettonico che segna ormai – come è sotto gli occhi di tutti – importanti brani dell'urbanizzazione del ventunesimo secolo e sembra destinato a lasciare tracce sempre più incisive nel paesaggio urbano, anche italiano, nel quale peraltro è da tempo radicato. In molte città anche europee, la spinta verticale sembra essere ormai una chiave dominante: se ad Hong Kong sono ormai quasi 10 mila gli edifici che superano la soglia dei 35 metri, Francoforte in cui già alla fine degli anni venti e i primi anni trenta venivano presentati (sulle riviste – come «Die Neue Stadt») e realizzati da parte di grandi architetti, coraggiosi edifici alti (l'IG Farbenhaus, il Gewerkschaftshaus), ha ormai da tempo assimilato questa dimensione dello sviluppo, preconizzata nella Berlino di inizio Novecento e localmente intrapresa con passo deciso alla fine del secondo conflitto mondiale, accogliendola in ambiti anche sensibili del suo tessuto. L'innesto sembra a tal punto felicemente metabolizzato dalla pubblica opinione che la città lo celebra dalla fine degli anni novanta con iniziative pubbliche – un vero e proprio festival – che sembra riscuotere grande successo. Altrove, malgrado le resistenze di cui si diceva, diventa una chiave non più latente, né confinata nello spazio dei puri esercizi progettuali.

Per descrivere quanto sta accadendo si è parlato di un vero e proprio "rinascimento" degli "edifici alti". L'interpretazione è suggestiva ma fuorviante: allude agli aspetti di continuità e ad una unica filiazione, piuttosto che non alle molte linee di rottura e alla pluralità dei caratteri che contraddistinguono l'attuale fenomenologia dello "skyscraper trend" dell'architettura.

Volendo tratteggiare le tendenze contemporanee, è forse più opportuno parlare di un nuovo ciclo nello sviluppo – ormai più che decennale e strettamente legato alle attuali configurazioni ed alle spinte della globalizzazione – e di una metamorfosi di un tipo edilizio che ha accompagnato e a tratti segnato, sino a ieri entro linee di demarcazione geografiche e territoriali relativamente definite, la trasformazione della città contemporanea. Le immancabili discussioni che accompagnano questa nuova fase toccano punti sensibili del problema – oggi giustamente focalizzati sui nodi della sostenibilità in termini di impatto energetico, trasportistico e visivo – ma disvelano anche la dissociazione profonda tra la fissità delle immagini associate al tema del grattacielo, perfettamente riassunte dalla convenzionalità della narrazione storiografica, e la pluralità delle espressioni che rendono il "grattacielo", un vettore privilegiato di ciò che possiamo continuare a chiamare "modernità", capace di adattarsi, sin dai primi anni del Novecento della sua inarrestabile diffusione, ai contesti e alle situazioni più diversificate.

Quanto accade oggi non è l'incarnazione di una vicenda che origina negli Stati Uniti di fine ottocento. È l'esito di un percorso dalle molte radici, in fondo espresse dalla stessa ricchezza delle denominazioni, di un fenomeno che, se è radicato nelle sue radici contemporanee nello specifico contesto dello sviluppo urbano nordamericano, manifesta anche rapidamente, e in forme più articolate di quanto non accada per altri aspetti della modernità, una notevolissima capacità di radicamento e di interazione con i contesti più disparati. Pensiamo alle reazioni all'inchiesta lanciata nel 1928 dal quotidiano carioca «O Paiz» con il titolo *Il grattacielo e Rio de Janeiro* e ai *rascacielos* realizzati tra Buenos Aires e Montevideo tra gli anni venti e trenta; alle proposte di costruzione verticale di Berlino elaborate agli inizi del ventesimo secolo per conquistare la "terza dimensione" dello sviluppo metropolitano; alle *maisons-tours* di Auguste Perret che ispireranno le proposte urbanistiche di Le Corbusier; alle proposte degli architetti espressionisti tedeschi formulate nell'immediato dopoguerra; alla Shanghai apolide e internazionale degli anni trenta. Ricordiamo anche come il primo vero frammento di città verticale "pianificata" venga eretto non a New York da Rockefeller, ma qualche anni prima a Kharkov, in quell'Unione Sovietica degli anni venti in cui proliferano avveniristiche proposte di *neboskreby* nelle quali si vuole incarnare l'immagine della modernizzazione espressa dalla nuova società rivoluzionaria; grattacieli destinati a scandire nell'immediato dopoguerra, trasfigurati nei *visotki* (gli "edifici alti" così chiamati per sottolinearne l'alterità rispetto al modello capitalistico della crescita in altezza) il volto "pianificato" della capitale dell'impero staliniano che oggi è parte organica, profondamente sedimentata, dell'immagine storica di Mosca, capace di resistere all'assalto visivo delle torri della trasformazione post-comunista.



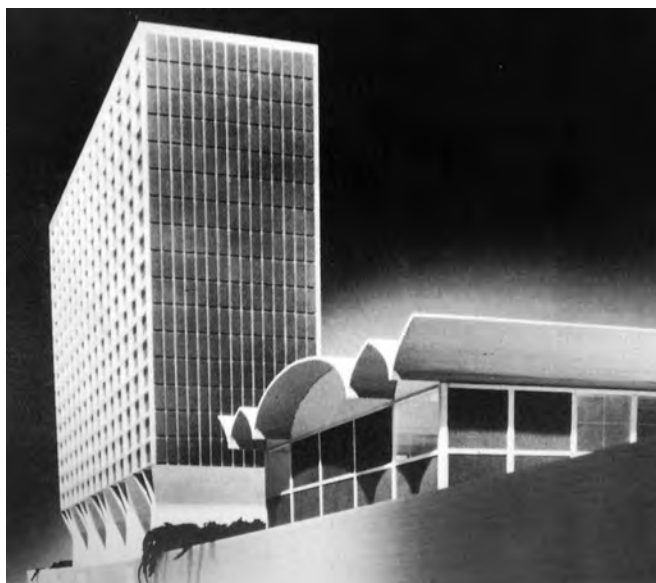
Dall'alto in senso orario:

Figura 10. M. Posokhin, A. Mndojanc, V. Svirskij, Sede del COMECON (Comunità economica dei paesi socialisti), Mosca 1964-1968.

Figura 11. Antonio Quintana e Manuel Rubio, Edificio del Retiro Odontológico, Habana, 1953.

Figura 12. Ernesto Gómez Sampera, Edificio Focsa, quartiere Vedado, Habana, 1956.

Figura 13. Philip Johnson, progetto per l'Hotel Monaco, Habana, 1956.



L'aspetto peculiare del momento presente non è legato alla scontata ricerca di primati in altezza, che continua inesorabile ma sembra perdere, non a caso, forza di seduzione. Essa concerne piuttosto le opportunità dello sviluppo tecnologico e la dimensione territoriale: il policentrismo, il rinnovato dispiegamento dentro le città e ai confini delle grandi capitali e delle regioni dello sviluppo economico e dell'investimento immobiliare. Anche in Europa, lo si è detto, la verticalizzazione costituisce un dato sempre meno eccezionale. Talvolta incorporata all'interno di originali esperienze di regolazione e progettazione urbana, dopo aver toccato i principali centri politici e finanziari – da Londra a Francoforte – interessa aree di minore rango e più modeste dimensioni, e conquista, anche sull'onda di una nuova configurazione della crescita terziaria e dell'habitat residenziale, spazi fino a ieri connotati addirittura dalla dimensione rurale. L'attuale "corsa" verticale presenta una ampiezza di soluzioni e possibilità che mettono in discussione le critiche meno argomentate. Certo, vi sono grattacieli che appaiono «come gesti solitari in cerca di notorietà», che finiscono con l'essere «fantasmi di quella solitudine che essi stessi creano», vi sono operazioni – pensiamo a certe zone di Barcellona, verso la punta terminale della estensione della Diagonal – che mortificano qualsiasi nozione di identità urbana e svuotano gli spazi collettivi di possibili contenuti positivi, ma vi sono anche – citiamo ancora Manuel de Solà Morales – «splendidi grattacieli solidali, grattacieli ambigui, impuri, complessi».

Se non vi è ovviamente nulla di innovativo nella ricerca autoreferenziale di una singolarità affidata al conseguimento di primati in altezza, innovativi possono essere gli orizzonti che nel rapporto tra concezione strutturale e disegno architettonico, grazie agli avanzamenti tecnologici, all'intelligenza del disegno urbano e alla congiuntura della cultura progettuale, possono esprimersi negli odierni grattacieli. Questi restano ovviamente strutture di grande impatto, se non proprio quelle «bombe ad effetto multiplo», di cui parlava Manfredo Tafuri, destinate ad alterare le scale di riferimento sia a grande distanza che negli spazi di prossimità; ma essi delineano pure, come probabilmente mai era accaduto in passato, svariate linee di approccio e sensibilità, immagini, condizioni e opportunità di dialogo con l'ambiente, il paesaggio e le infrastrutture. Sollecitano impegnative ma anche originali modalità di costruzione e fruizione dello spazio. Più che invocare una aprioristica e generalizzata scelta di campo, l'attenzione e la critica dovrebbe piuttosto riguardare il merito e la qualità dei progetti che si aprono a molteplici prospettive, non necessariamente positive, ma nemmeno inevitabilmente devastati. Lo dimostrano ad esempio l'abbissale differenza che separa il grattacielo del New York Times, la concisione del recente One Madison Park, sempre a New York, la Dentsu Tower di Jean Nouvel a Tokyo, dall'accento banalmente formalistico, incline all'i-

conodulia, di molte altre realizzazioni dei nostri giorni. Se possono essere sollevate molte plausibili riserve di carattere ambientale, altrettante ragioni possono essere evocate a favore di soluzioni in altezza che, consapevoli degli oneri e dei rischi per l'ambiente e correttamente progettate in una prospettiva urbana, permettono di migliorare le condizioni di lavoro, di ottimizzare il consumo di suolo, razionalizzare gli spostamenti, proporre nuove dimensioni alla vita collettiva e offrire nuovi spunti, tracciati e quote alla costruzione del paesaggio contemporaneo, modificando certo, ma non compromettendo irrimediabilmente qualità sedimentatesi nella storia e nel tempo.

È impossibile negare che l'edificio alto, per una buona parte del ventesimo secolo, sia stato un vettore fondamentale della omogeneizzazione della città: un «segno vuoto per eccellenza dello spazio moderno, euclideo, isotropo, omogeneo», sicuramente dominante sino agli anni settanta. Tuttavia, guardando ad alcuni edifici di grande elevazione progettati e realizzati nel Novecento e osservando le spinte che innervano il contesto competitivo odierno che qualcuno definisce della *glocalization*, si può ragionevolmente affermare che la verticalizzazione possa operare – come affermano Jean Nouvel e William Pedersen – anche nella chiave di una affermazione di identità. I tanti gesti autoreferenziali non negano le opportunità offerte alla sperimentazione architettonica anche nella chiave dell'interazione con il contesto.

Quello dei processi decisionali diventa peraltro – nei contesti in cui può aver formalmente senso parlare di un alveo se non "democratico", almeno sufficientemente condiviso nel quale prendono corpo le scelte di trasformazione e sviluppo – un terreno decisivo per la legittimazione (che può essere saliente per consolidarne il valore simbolico delle opere) di realizzazioni destinate ad alterare scenari e consuetudini consolidate e comunque ad incidere su equilibri ambientali sempre più precari o avvertiti come tali. Non a caso, sembrano proprio le modalità delle decisioni e dei passaggi procedurali ad innescare, soprattutto nel vecchio Continente, le principali opposizioni.

Stupisce comunque, per quanto detto, la frequente circolarità e la contraddittorietà delle argomentazioni e dei riferimenti – con il rischio di indebolire motivazioni plausibili e di mortificare o distogliere attenzioni che potrebbero utilmente applicarsi, proprio in nome dei valori che si vogliono preservare e favorire, a esempi di degrado e cattiva cultura del progetto, anche "orizzontale" – al tema delle costruzioni in altezza, che non viene tanto affrontato quanto, spesso, esorcizzato. Una conseguenza possibile è che il nodo della modernizzazione, della qualità dell'ambiente e delle risorse, dell'identità e tutto quanto ha risalto per la vita e lo sviluppo di città investite da grandi trasformazioni, rispetto alle quali lo sviluppo verticale costituisce una possibilità, possa essere relegato, come è



Figura 14. Antonio Quintana, Edificio del Seguro Médico, Habana, 1958.
Figura 15. Foster and Partners, Commerzbank AG Tower, Francoforte, 1991-1997.

Figura 16. Cantiere della Potsdamer platz con gli edifici alti di Renzo Piano (con C. Kohlbecker), H. Kollhoff, H. Jahn. In primo piano sulla sinistra l'Infobox di Schneider & Schumacher, Berlino 1999.



stato scritto recentemente in riferimento ad alcuni dibattiti, sempre salutari, che si svolgono in Italia, allo sfondo da cartolina di un immaginario retrospettivo forse rassicurante ma fittizio.

Alessandro De Magistris, architetto, è docente di Storia dell'architettura e Storia della città e del territorio presso il Politecnico di Milano. Ha scritto tra l'altro High-rise. Percorsi nella storia dell'architettura e dell'urbanistica del XIX e XX secolo attraverso la dimensione verticale (UTET Libreria, Torino 2004) e pubblicato, con Pier Luigi Bassignana, La Nuova Torino. Com'era, com'è. Le trasformazioni della città nell'ultimo mezzo secolo (Allemandi, Torino 2008). È tra gli autori del libro Basilico. Mosca Verticale (Motta, Milano 2008) e ha curato, con Irina Korob'ina, il volume Ivan Leonidov. 1902-1959 (Electa, Milano 2009).

Bibliografia

- AA.VV., *Tall Buildings*, The Museum of Modern Art, New York 2003
- AA.VV., *Gabriele Basilico. Vertiginous Moscow*, Thames&Hudson, London 2008
- Caramellino G., *William Lescaze. Un architetto europeo nel New Deal*, FrancoAngeli, Milano 2010
- Castelnuovo E., Sergi G. (a cura di), *Arti e storia nel Medioevo. Tempi, Spazi, Istituzioni*, Vol.I, Einaudi, Torino 2002
- Ciucci G., Manieri Elia M., Dal Co F., Tafuri M., *La città americana dalla guerra civile al New Deal*, Laterza, Roma-Bari 1973
- Cohen J.-L., *Scenes of the World to Come: European Architecture and the American Challenge 1893-1960*, Flammarion, Paris 1995
- Cohen J.-L., Damisch H. (a cura di), *Américanisme et Modernité. L'ideal américain dans l'architecture*, Flammarion, Paris 1993
- Condit C.W., *The Chicago School of Architecture: A History of Commercial and Public Building in the City Area, 1875-1925*, University of Chicago Press, Chicago 1964
- D'Eramo M., *Il maiale e il grattacielo. Chicago: una storia del nostro futuro*, Feltrinelli, Milano 1995
- De Magistris A., *High-Rise. Percorsi nella storia dell'architettura e dell'urbanistica del XIX e del XX secolo attraverso la dimensione verticale*, UTET Libreria, Torino 2004
- Heynen H., *Architecture and Modernity. A Critique*, The MIT Press, Cambridge (Mass.) 1999
- Huxtable A.L., *The Tall Building Artistically Reconsidered: the Search for a Skyscraper Style*, Pantheon Books, New York 1984
- Koolhaas R., *Delirious New York. A retroactive manifesto for Manhattan*, Monacelli Press, New York 1978 (ed. it.: Electa, Milano 2001)
- Liernur J.F., *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*, Fondo Nacional de las Artes, Buenos Aires 2001
- Loukaitou-Sideris A., Banerjee T., *Urban Design Downtown. Poetics and Politics of Form*, University of California Press, Berkeley 1998
- Van Leeuwen T.P.A., *The Skyward Trend of Thought. The Metaphysics of the America Skyscraper*, The MIT Press, Cambridge (Mass.) 1988
- Poncellini L., Csejdy J., *László Hudec*, Janos Gerle, Budapest 2010
- Ringel F.J. (ed.), *America as American See it*, Harcourt, Brace & C., New York 1932
- Rykwert J., *La seduzione del luogo. Storia e futuro della città*, Einaudi, Torino 2003
- «L'Architecture d'Aujourd'hui», n. 278, mars-avril 1975
- «Casabella», n. 457-458, aprile-maggio 1980
- «Detail», n. 9, 2007, *Konzept Hochhäuser*
- «Il Giornale dell'Architettura», n. 60, marzo 2008
- «Urbanisme», n. 354, mai-juin 2007, *Dossier Tours*

Prima parte.
La crescita verticale a Torino tra XIX e XXI secolo

First part.
Vertical growth in Turin between the 19th and 21st century



Le nuove polarità terziarie, gli edifici alti e la ridefinizione del ruolo urbano del centro storico

The new service sector polarities, tall buildings, and the redefining of the urban role in the historical district

MARIO VIANO

Abstract

Il tema degli edifici alti ha assunto recentemente straordinario rilievo: il processo di ripolarizzazione terziaria e dei servizi intorno agli assi di forte accessibilità urbana con il mezzo pubblico è in atto in tutte le città europee e, a Torino, è stato assunto esplicitamente dal PRG del '95 a base della grande riforma urbana della "Spina centrale". Occorre orientare la rilocalizzazione delle funzioni di servizio nelle parti della città in cui l'accessibilità col mezzo pubblico è maggiore e più integrata; di conseguenza, la scelta di centrare attorno alle stazioni del trasporto pubblico la nuova offerta di servizi conduce a un disegno di territorio policentrico.

Ma per ottenere una densificazione puntuale senza impegnare a saturazione le superfici disponibili, occorre costruire in altezza. In tal modo si raggiunge il doppio obiettivo di concentrare l'offerta di servizi nei punti della città di massima accessibilità, ed al contempo di ampliare la disponibilità di spazio pubblico di relazione e di aree verdi, consentendo inoltre di restituire alla fruizione pubblica gli spazi centrali di maggior prestigio.

The issue of high rise buildings has recently attracted considerable attention: all the cities of Europe are currently swept up in the process of repolarisation of the tertiary sector and services around axes that guarantee maximum accessibility with public transport and, in Turin, this was explicitly envisaged in the '95 MPDP underlying the major urban reform of the "Spina centrale".

Relocation of service functions must be oriented towards areas of the city with greatest, more integrated accessibility via public transport; consequently, the decision to focus the new offer of services around public transport access points tends to generate a polycentric design of the territory.

However, high-rise construction is the only way to promote precise densification without saturating available surfaces, thereby achieving the twofold objective of concentrating the offer of services at points of the city with maximum accessibility and, at the same time, of extending availability of social public space and green areas, restoring high prestige central spaces to public use.

Il tema degli edifici alti ha assunto recentemente straordinario rilievo nel dibattito politico-culturale e mediatico. Il processo di ripolarizzazione terziaria e dei servizi intorno agli assi di forte accessibilità urbana con il mezzo pubblico è in atto in tutte le città europee ed è stato assunto esplicitamente dal PRG del '95 a base della grande riforma urbana della "Spina centrale".

La città contemporanea, infatti, si caratterizza sempre più come luogo

deputato ad ospitare i servizi pregiati, pubblici e privati. La forza attrattiva esercitata da tale concentrazione di servizi, tanto sugli addetti quanto sui fruitori, produce una forte domanda di mobilità. Il livello di congestione e di inquinamento da traffico diventa così intollerabile, e rappresenta una tra le maggiori emergenze da affrontare.

Sul piano infrastrutturale occorre rafforzare e qualificare il trasporto pubblico, limitando l'accesso veicolare nelle parti più congestionate o più sensibili.

Sul piano urbanistico occorre orientare la rilocalizzazione delle funzioni di servizio nelle parti della città in cui l'accessibilità col mezzo pubblico è maggiore e più integrata, per favorire il progressivo trasferimento dal mezzo privato a quello pubblico della domanda di mobilità per l'accesso ai servizi.

Le nuove polarità terziarie sono individuate esattamente in questa prospettiva, assumendo quale baricentro le più importanti stazioni del trasporto pubblico (ferroviario e di metropolitana) ed utilizzando le aree liberate dalle riconversioni e riorganizzazioni della produzione manifatturiera, ma anche dei grandi servizi pubblici di fine '800.

È altresì evidente che, per massimizzarne gli effetti positivi, occorra anche densificare gli intorni delle stazioni; fatte salve ovviamente le verifiche di compatibilità ambientale. Ma per densificare senza impegnare a saturazione le superfici disponibili, occorre costruire in altezza. In tal modo si raggiunge il doppio obiettivo di concentrare l'offerta di servizi nei punti della città di massima accessibilità, ed al contempo di ampliare la disponibilità di spazio pubblico di relazione e di aree verdi.

Questo è il senso generale della crescita in altezza nelle nuove polarità terziarie, al di là dei valori simbolici e di *landmark* che gli edifici alti possono avere.

La scelta di centrare attorno alle stazioni la nuova offerta di servizi conduce ad una pluralità di poli di sviluppo, collegati in rete dai sistemi forti del trasporto pubblico, che disegnano un territorio policentrico. Una prospettiva opposta all'ipotesi dell'unica *downtown* compatta monofunzionale e congestionata.

Ogni fuoco avrà un proprio disegno urbano definito dal rapporto con il contesto in cui si colloca, e non dovrà necessariamente contemplare edifici alti; semmai li potrà ospitare.

È il progetto morfologico di ciascuno dei nuovi fuochi urbani, ad essere decisivo nell'individuare le configurazioni più opportune.

In tal senso si muovono le recenti iniziative di razionalizzazione logistica di enti pubblici come Regione e Provincia, ma anche di importanti soggetti privati: IntesaSanPaolo *in primis*, ma in prospettiva anche SAI e la stessa RFI.

In relazione a tale progetto ci si chiede altresì quali siano le ripercussioni sui tessuti urbani che storicamente hanno

ospitato tali funzioni di servizio, e come siano governabili in senso evolutivo, senza traumi e declino.

La preoccupazione si riferisce in primo luogo, è del tutto evidente, alla parte centrale storica racchiusa dai viali napoleonici.

Intanto occorre marcarne le valenze positive: riduzione della polarizzazione terziaria-direzionale di un tessuto storico delicato e fragile che ha subito nel secondo dopoguerra le ingiurie della colonizzazione degli spazi pubblici aulici da parte del mezzo privato, e di una congestione permanente e inquinamento da traffico che ne hanno stravolto l'immagine e la percezione.

Molto è già stato fatto per restituire alla fruizione pubblica gli spazi di maggior prestigio; ma accanto alle pedonalizzazioni, alle limitazioni del traffico, a nuovi parcheggi in struttura ed al potenziamento del trasporto pubblico ambientalmente sostenibile, l'alleggerimento di attrattività del terziario superiore che si realizzerà attraverso il trasferimento di funzioni operative sulle Spine, non può che offrire un ulteriore importante contributo alla riduzione dei carichi ambientali.

Va rilevato peraltro come ciò non significhi affatto tracollo del ruolo simbolico dell'area centrale, se è vero che le funzioni di rappresentanza e di alta direzione rimangono insediate nelle sedi storiche.

È allora evidente, e già il PRG del '95 muoveva in questa direzione, che occorra ritornare a privilegiare funzioni compatibili con le valenze storico culturali del costruito e soprattutto degli spazi pubblici, e con la salvaguardia ambientale che ne costituisce, in qualche modo, la precondizione.

In primo luogo, quindi, rivalorizzare la residenzialità qualificata nelle aree centrali che possono beneficiare dell'elevata accessibilità ad un'offerta ampia e diversificata di servizi commerciali, culturali e per il *loisir* di altissima qualità.

Servizi che a loro volta non possono che trarre beneficio da una nuova e più forte "domanda interna", ovvero domanda espressa direttamente dai residenti e non condizionata dalle limitazioni del traffico che tendono ad agire come forti disincentivi ai flussi dall'esterno.

Si ridurrebbe in tal modo anche la mobilità interna alla città, e questo non può non costituire un importante obiettivo.

In secondo luogo occorre sostenere la diversificazione e la maggior articolazione dell'offerta ricettiva (residenze per studenti e temporanee) oltre che il potenziamento dell'offerta turistica.

Ciò non deve significare progressiva espulsione del terziario, che anzi nella sua componente "professionale" è del tutto compatibile con la maggior residenzialità e costituisce un arricchimento della gamma dei servizi, in particolare alla persona, ma semplicemente assecondare ed assorbire le conseguenze di processi spontanei di riorganizzazione e rilocalizzazione che rispondono ad esi-

genze reali, in sé niente affatto preoccupanti.

Ulteriore corollario alla valorizzazione della vocazione residenziale è la necessità di ampliare significativamente l'offerta di parcheggio privato in struttura, prevalentemente interrata, per ridurre la pressione della domanda di parcheggio su suolo pubblico espressa dai residenti e dagli addetti ai servizi.

L'obiettivo da perseguire, al fine di migliorare la qualità e

la fruizione dello spazio pubblico, è di ridurre progressivamente gli spazi di parcheggio in superficie ed al contempo liberare gli stessi in misura crescente per destinarli ai *city users*, ovvero coloro che accedono alle aree centrali per fruire dei servizi qualificati offerti.

Mario Viano, Assessore all'Urbanistica, all'Edilizia privata e al Patrimonio della Città di Torino.

Il grattacielo. Tipo urbano, anti-urbano, iperurbano

The skyscraper. Urban, anti-urban, hyper-urban

SISTO GIRIODI

Questo contributo, su di un tema grande, controverso e senza contorni definiti e in più con uno spazio limitato, rende necessarie alcune osservazioni preliminari, che premetto di solito nei casi come questo.

Una prima osservazione riguarda l'intenzione dello scritto, che è sempre quella di guardare al mondo con gli occhi dell'architettura, ma anche di guardare all'architettura con gli occhi del mondo; una seconda osservazione riguarda il metodo dello scritto, che è sempre il metodo proposto da un filosofo "anomalo" – Ludwig Wittgenstein – che dice «a me non interessa tanto innalzare un edificio, quanto guardare in trasparenza le fondamenta di tutti gli edifici possibili» o ancora «... niente può essere difeso in assoluto, ma solo in relazione a qualchecos'altro di stabilito...».

Ma nel caso delle "torri torinesi", alla fine di un'argomentazione colta ci si accorge che non ci sono di fronte due giocatori di "scuole" diverse che però giocano lo stesso gioco – come ad esempio succede negli scacchi – ma che in questo caso nel gioco dell'architettura della città uno dei giocatori – qui il "partito dei grattacieli" – gioca in realtà un'altra partita, non quella della qualità dell'architettura, ma quella della quantità dei profitti, e poi per vincere usa trucchi sleali: controllare e manipolare l'informazione sui progetti urbani, cambiare le regole in gara, promettere partecipazione e non mantenere, minacciare, o semplicemente, maleducatamente, non rispondere a domande e critiche, e, come dice Wittgenstein «non si può giocare a palla con uno che si mette in tasca la palla che gli hai tirato».

Il mite invito di Wittgenstein, in un caso come questo rischia di renderci incapaci di uscire dalla bottiglia, come la mosca di cui lui parla altrove: questo può avvenire solo con una "mossa del cavallo", guardando al confronto finto-intellettuale dall'esterno, guardando alle conseguenze reali delle tesi astratte, riconoscendo che ci sono dei risultati davanti ai quali si deve dire "no", riferendosi a quel "qualche cos'altro di stabilito" che si deve volere in quanto bene comune. In questo modo diventa chiaro che nel caso di Torino non ci sono in gioco due idee di architettura: infatti i grattacieli non sorgono dove e come due diverse "composizioni" li potrebbero ammettere, ma dove e come, per una serie di motivi, la rendita è maggiore, senza verifiche della "sostenibilità" formale, senza "rispetto" per la forma fisica della città, che da bene di tutti, è diventata una merce tra le merci, fatta a pezzi e venduta al miglior offerente – nel 2007 erano già 30 le "torri" previste – storpiata per sempre da ragioni e modi che non sanno e non vogliono guardare alla città come ad un'architettura.



Dall'alto:

Figura 1. Le due torri di Porta Susa (ricostruzione ideale).

Figura 2. La torre della Regione (ricostruzione ideale).

La torre, tipo urbano, anti-urbano, iper-urbano

Il tipo dell'edificio a torre non è tipo recente, risale alla mitica Torre di Babele che voleva arrivare al cielo: frutto di volontà di potere, ma anche di volontà d'arte, la Torre è contemporaneamente urbana, nel senso che è un edificio-città, ma anche anti-urbana, nel senso che fa il vuoto attorno a sé, e comunque la Torre dice che l'aspirazione a salire è peccato d'orgoglio, punito con castighi divini.

Il tipo dell'edificio a torre è assente nell'architettura greca e romana, mentre è nelle città medioevali che nascono, alte fino a 70 metri e fitte come tanti asparagi, centinaia di torri: edifici assurdi che non nascono per essere abitate, ma come segno di potere, messo in difficoltà dalla comparsa dei cannoni; le torri medievali sono tipo urbano, perché si alzano negli isolati centrali, vicine ai palazzi delle famiglie più potenti, e pongono oggi domande provocatorie: ricostruirle sarebbe un caso di "restauro urbano"?

Il tipo dell'edificio a torre ricompare nell'800 in America, nelle città appena nate, che crescono in modo impetuoso: anche in questo caso il tipo nasce non per volontà d'arte, ma grazie a due modeste invenzioni – l'energia elettrica e l'ascensore-montacarichi – che rendono possibili grandi economie in fase di costruzione e di uso, con uno sfruttamento sempre più intensivo del suolo. Il grattacielo americano è tipo urbano: prima pochi e disegnati con volontà d'arte – la punta del Chrysler Building – i grattacieli sorgono sempre più fitti, sempre più alti e, salvo poche eccezioni, sempre più privi di qualità, fino a formare una città nella città, una città verticale: l'unico caso di opposizione tra grattacielo e città, tra verticale e orizzontale, è quello del "grattacielo alto un miglio" che F.L. Wright oppone, in una composizione controllata dalla volontà d'arte, alla Broadacre City, quasi una non-città piatta e in piano.

Il tipo dell'edificio a torre, nel '900 "migra" dall'America all'Europa – come "colonna" per Adolf Loos, anche se il progetto è "americano" per la sede del Chicago Tribune, come "vaso di vetro" per Mies van der Rohe, curiosamente realizzato oggi – in progetti nei quali non è disegnata la città; anche i grattacieli di Le Corbusier fanno a meno della città, ma non per caso, bensì perché LC avverte l'opposizione tra il grattacielo e la città compatta – quella europea, ma anche quella americana – e porta la sua critica militante al tipo "americano", che lui vorrebbe sostituire con il tipo "francese", che diventa per lui tipo anti-urbano, isolato in un vuoto proporzionato alla sua altezza, "volume puro" messo in mano ad un'industria delle costruzioni che non sa più cosa sia la "volontà d'arte" o la "composizione urbana", perché la torre viene ripetuta all'infinito nei nodi di una maglia regolare.

La critica al grattacielo americano, al tipo messo a punto dallo stile internazionale, la bara di vetro, continua nel dopoguerra dall'esterno in modo diretto, – come è suc-

cesso a Londra per il grattacielo di Mies van der Rohe i cui diritti erano stati acquistati da un miliardario italo-americano, per la cui costruzione bisognava demolire un piccolo quartiere di case basse, progetto a cui si sono opposti i "conservatori londinesi" che sono riusciti a far bocciare prima il progetto di Mies e poi quello di Stirling per un edificio più basso ma dalla volumetria mossa – ma anche dall'interno, con progetti diversi: da quelli post-moderni di Philip Johnson, di Michael Graves alla "torre senza fine" di Jean Nouvel, alla torre recentissima di Dubai, che, come quella di Wright è torre anti-urbana, "delirious" al punto da rifiutarsi di risolvere il problema della fuga in caso di incendio; è quella dei progettisti di grattacielo oggi una gara tra "virtuosi", come quella tra i tenori per l'acuto più lungo, gara che nasconde i problemi posti dalla presenza di edifici alti nella città "storica" europea, per non parlare di quelli causati dall'uso sfrenato del tipo nelle megalopoli dell'Asia.

Che il grattacielo non possa essere spiegato, legittimato, oggi, dalla "aspirazione dell'Uomo a conquistare l'altezza", ma sia solo un caso di quella "compressione" spaziotemporale che è la cifra dell'epoca (David Harvey), lo dimostra l'esempio di Hong Kong, una delle città più densamente popolate del pianeta: nel tentativo di dare una casa, anche piccola, a tutti quelli che premono per tentare la sorte nell'eldorado del libero mercato, si tirano su case popolari a torre, di decine di piani, una attaccata all'altra, una identica all'altra, da far passare la voglia di vivere tra i grattacieli.

In un saggio giovanile Roberto Gabetti, dando prova precoce del suo acume critico, individuava due tendenze nella progettazione di architettura e ingegneria ottocentesca: da una parte la ricerca dell'eccezionale – tesa a superare i limiti noti nel progetto del più alto, del più lungo, del più sottile – dall'altra la ricerca sul banale, sullo standard, per rendere disponibile a livello di massa una qualità minima. Il progetto del grattacielo, nei casi migliori, appartiene alla ricerca del primo tipo, ma dovrebbe far pensare che Gabetti li chiamasse "asparagi" e che con Isola si sia sempre rifiutato di disegnare dei grattacieli – a Ivrea nel residence Olivetti, e poi a Milano nel concorso per il 5° Palazzo ENI, a Torino per il Palazzo della Regione – così come dovrebbe far pensare che Minoru Yamasaki – il progettista dei grattacieli più famosi, le *Twin Towers* di New York – il giorno dell'inaugurazione intervistato dai giornalisti sulla sua "visione" della città del futuro, abbia proposto come ideale la ricerca del secondo tipo e abbia risposto «tutta a due piani con dei cortili verdi per uscire a fare due passi e fumare una sigaretta».

Dall'alto:

Figura 3. Plastico di Bologna nel Medioevo con più di cento case-torri.

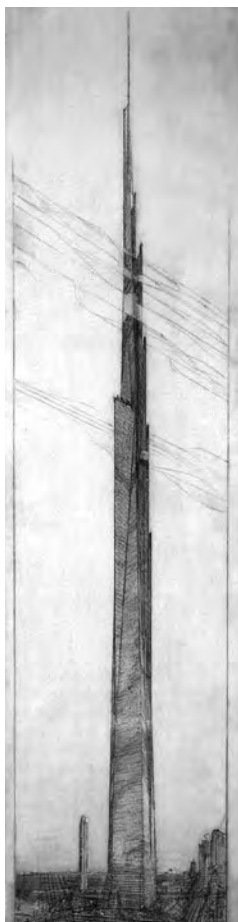
Figura 4. Il grattacielo americano, tipo urbano.

Figura 5. Il grattacielo alto un miglio di F.L. Wright.

Figura 6. Il grattacielo "francese" di LC, tipo anti-urbano.

Figura 7. Il grattacielo anti-urbano a Dubai.

Figura 8. Il grattacielo asiatico e sudamericano come tipo iper-urbano. Nell'immagine Hong Kong.



Tipo edilizio a torre e morfologia urbana

Il grattacielo è visto quasi sempre come un problema circoscritto: un problema di struttura, di impianti, di materiali, e, quando va bene, di “autore”, così come l'auto è vista più come un problema di design che come un problema di mobilità urbana mentre andrebbe visto come un problema allargato al rapporto tra tipo edilizio a torre e morfologia urbana, e architettura della città.

In Europa la città è sempre stata città compatta, a partire dalla città greca, che ha elaborato una morfologia urbana, quella fondata sull'isolato, che, tagliato a fette o squadrato, è rimasto sostanzialmente invariato per secoli, e addirittura è stato “trapiantato” con successo nel “nuovo mondo” dai coloni europei: un caso di “permanenza” che colpisce, tanto che Aldo Rossi e Gianfranco Caniggia ne hanno voluto ricavare leggi di valore soprastorico.

La città compatta è sempre stata città orizzontale, fino al punto di presentare un'unica linea di gronda – come a Parigi, condizione che nell'800 aveva fatto proporre di coprire le strade con tetti di vetro – e l'introduzione di un tipo edilizio nuovo, la torre, nella città compatta medievale e in quella americana, non ha suscitato opposizioni o rifiuti, anzi ha dato luogo ad una competizione che ha finito di portare ad eccellenza il tipo, di coinvolgere la città, introducendo in tutti e due i casi una varietà riconoscibile, riferibile a cittadini eminenti.

Nella città compatta medievale l'opposizione tra il tipo edilizio eccezionale, la torre, e quello “di base”, la casa urbana, doveva essere forte, ma la “convivenza” tra i tipi interessava tutta la città, e l'evidente squilibrio tra verticale ed orizzontale, generalizzato, forse poteva risultare una nuova omogeneità. Nella città compatta americana invece l'opposizione iniziale tra torre e isolato di case basse è andata progressivamente sparendo per la sostituzione delle case basse con i grattacieli, fino a realizzare una morfologia urbana ancora compatta ma tutta di torri, così che oggi il tipo edilizio eccezionale, la torre, e i tipi edilizi di base “orizzontali” – gli isolati chiusi con alloggi, uffici e negozi o, nei sobborghi, le case basse isolate, nei prati a fianco a dei viali, che conosciamo dai film – danno luogo praticamente a tre città diverse: in centro la città verticale – il *downtown* – il quartiere degli affari che alla sera si vuota, e attorno ancora la “vecchia” città orizzontale, fatta di una morfologia urbana chiusa e regolare che trapassa in una morfologia urbana aperta: queste città “orizzontali” hanno le idee chiare e rifiutano lo squilibrio, non solo formale, ma esistenziale, che anche un solo un grattacielo creerebbe, tanto che recentemente a Brooklyn è stato bocciato in toto dai residenti un progetto di grattacielo anche se era firmato da Foster.

La morfologia urbana della città compatta, che aveva attraversato i secoli, assorbendo la comparsa e la crescita delle torri in America, va invece in pezzi in Europa, dopo la prima grande guerra, per una serie di altri motivi: da quelli concreti dell'igienismo, che rifiuta l'affollamento,

l'isolato chiuso, la strada-corridoio, a quelli astratti della “volontà d'arte” che intuisce, nella rottura della composizione urbana “chiusa”, esiti formali paragonabili a quelli delle avanguardie artistiche nella pittura e nella scultura. C'erano state nel '700 esperienze rimaste però senza seguito come quella dei *crescent* di Bath, ma adesso tutti volevano costruire un “mondo nuovo”, e così i progetti urbani, ancora più di quelli edilizi, sembrano allora nascere sotto il segno della libertà, della facilità, come se l'unica difficoltà fosse quella di non perdere l'ispirazione nella composizione: e ci sono composizioni seriali, libere a metà, fatte di bacchette parallele od ortogonali, ma anche composizioni libere del tutto, nelle quali gli edifici vengono posati sui fogli, sui plastici, seguendo nuove regole, in un sottile gioco di equilibri, così che i disegni sembrano quadri ed i plastici sculture, ed i grattacieli sono liberi nello spazio vuoto della città, come sono liberi i pilastri nello spazio vuoto della casa. La rivoluzione che il *plan-libre* aveva portato nella tipologia edilizia, viene riproposta alla scala della città così che si può parlare di *plan-libre* urbano, al punto che le piante di una città a volte sembrano quelle di un edificio e viceversa, c'è una unità sorprendente nelle figure alla scala edilizia ed alla scala urbana: la città continua a essere disegnata da una “volontà d'arte”, solo che è cambiato il linguaggio dell'arte, le sue parole, la sua sintassi. Nel secondo dopoguerra in Europa la ricostruzione delle città distrutte e la costruzione di nuove “città di fondazione” moltiplicano le occasioni, fin'allora rare, di progettare senza vincoli nuove morfologie urbane, nelle quali gli edifici a torre sono un elemento ricorrente della “composizione”: l'esempio forse più noto è quello dei *grandes ensembles* della regione parigina, nei quali le case sembrano grandi giocattoli colorati; che molti di questi *grandes ensembles* dal disegno libero, si siano rivelati un fallimento e siano stati demoliti con la dinamite, dovrebbe ricordare che «l'architettura non è un campo giochi» (Mies van der Rohe). La caduta del “muro”, come la fine della guerra, ha di nuovo messo in moto forze e processi dalla dimensione inusitata, nei quali la libertà della composizione urbana si rivela strumento duttile in presenza di strategie mutevoli per meglio cogliere il vento del mercato: la città è sempre più città «della merce e dello spettacolo» e in questo contesto il grattacielo sembra fatto apposta per essere una architettura che è merce e spettacolo allo stesso tempo.

Dall'alto:

Figura 9. Morfologia urbana compatta: Barcellona (Cerdà, 1867)

Figura 10. Morfologia urbana libera: i crescent a Bath (1700).

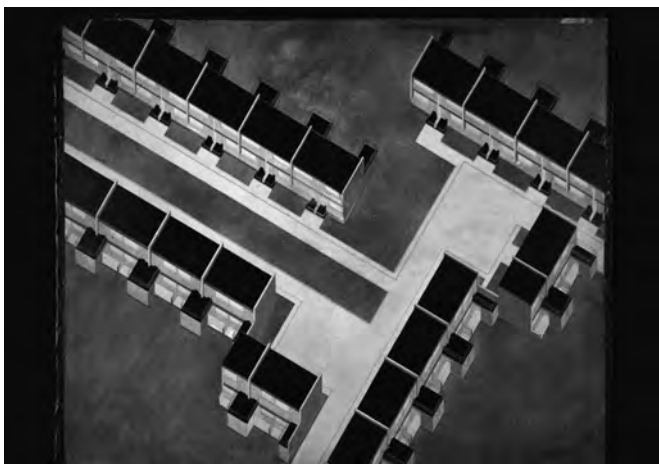
Figura 11. Morfologia urbana “aperta” ma ancora rigida (Gropius).

Figura 12. Morfologia urbana aperta e libera (Taut, 1938).

Figura 13. Le Corbusier vuol demolire a Parigi la città compatta e ricostruirla con una morfologia urbana libera.

Figura 14. Piano per il centro di Lille a pianta libera, anni '70.

Figura 15. Grand ensemble a pianta libera, anni '70.



I grattacieli a Torino

Per non fare dell'accademia a questo punto può essere interessante mettere a confronto questa rassegna delle questioni di architettura sollevate dal tema dell'edificio alto, con la scena torinese.

Il primo "grattacielo" di Torino viene imposto da Roma alla città negli anni '30 del '900, all'interno della modernizzazione operata dal taglio della nuova via Roma: la torre Littoria spunta dal blocco dell'isolato iniziale ancora "in stile" e così incombe due volte incongrua sulla piazza barocca che è il cuore di Torino, a differenza della bassa torre dell'albergo Principi di Piemonte nel secondo tratto "moderno".

Negli anni del dopoguerra, da operazioni immobiliari ardite e fortunate, nascono poi un po' a caso in centro mini-grattacieli, tra i quali il più alto è quello di piazza Solferino; ma è negli anni '60 che Torino conosce una prima fioritura di torri: da quelle di corso Francia, di piazza Pitagora, del CTO, ai due veri grattacieli "torinesi" – quello Lancia, piantato a gambe larghe tra le case basse del borgo operaio, e quello Rai, sul margine della città storica, davanti alla stazione di Porta Susa – il cui nome invece nasce da ragioni aziendali di prestigio e visibilità: due "bare di vetro" che reggono a fatica il confronto con i modelli americani.

Nel 1963 viene bandito il concorso per l'area del Centro Direzionale di Torino, iniziativa ambiziosa senza esito, ma ancora interessante oggi come rassegna dei "mutevoli ideali" architettonici dell'epoca: vince il progetto Acropoli – capogruppo un nome "nazionale": Ludovico Quaroni – l'unico a proporre edifici alti, una cittadella di torri su di un colle artificiale, immagine inedita antica e moderna, "italiana" e "americana" insieme, alla quale va riconosciuta la capacità di ridurre lo scarto tra la scala urbana della città "storica" e di quella nuova, di temperare unità e varietà, volontà d'arte e profitto immobiliare, il tutto nel disegno di un'area vasta, lezione compositiva e professionale oggi dimenticata.

Il tipo dell'edificio alto ricompare negli anni '70: piantato su spazi liberi – come nel caso delle torri elevate negli snodi del quartiere sorto sull'area dell'Ippodromo davanti alla Fiat Mirafiori e nel caso delle Torri Di Vittorio, in fondo a corso Giulio Cesare dove la città finisce, o liberati radendo al suolo il popoloso quartiere di Vanchiglia per tirare su tre torri tonde da 240 metri, in un progetto "utopico" dell'immobiliare Gabetti.

Gli edifici alti realizzati, tutto sommato modesti, e sempre più lontani dal centro storico, non rovesciano quindi il carattere dello spazio urbano: sono oggi un po' come le tracce dei brufoli dell'acne giovanile, che difatti Aimaro Isola consiglia di eliminare per ripulire il volto di Torino.

Il PRGC di Gregotti non prevedeva grattacieli per Torino: gli edifici più alti erano tre grandi "palazzi" dalla pianta aperta, disegnati accuratamente per controllare lo spazio nel cuore della nuova Torino, per ragioni compositive che niente ancora sapevano delle ragioni immobiliari che oggi li hanno trasformati in grattacieli: due all'incrocio del corso

del Re e della Spina Reale, ed uno in fondo alla Spina; era quella di Gregotti una composizione "accademica", che guardava ai grandi disegni urbani europei, nati da una volontà d'arte cui veniva chiesto di lavorare a costruire la magnificenza civile.

Nel 2005 il Presidente della Regione bandisce un concorso internazionale ad inviti per il progetto del Palazzo della Regione in fondo alla Spina, il cui tipo non è però il "palazzo" del piano di Gregotti, ma, curiosamente, la Torre Littoria, edificio di cui riprende il carattere di simbolo autoritario e perfino l'altezza, fissata dal Duce in 100 metri. Vince Fuksas, associato con il più grosso studio di Torino, con una "bara di vetro" che passa davanti a progetti dalla evidente volontà d'arte: il "vaso di vetro" aaltiano di Nouvel, il non-grattacielo di Gabetti & Isola, il grattacielo "verde" di Camerana con Ambasz; ma il concorso era una bufala: la Regione non disponeva del terreno necessario e tutto finisce lì. Nel clima euforico della Torino "olimpica" questa storia subisce un'accelerazione imprevista: il presidente della più grande banca cittadina decide che vuole innalzare un "monumento" al gruppo, che lo vuole in forma di grattacielo, e che lo vuole nel cuore della nuova Torino; per accontentarlo, a colpi di piccole varianti "tecniche", i "palazzi" sono diventati "torri", le torri sono diventate alte il doppio nel bando del concorso internazionale, vinto da Renzo Piano con un progetto che riprende il tipo più diffuso – quello che ha usato per la nuova sede del New York Times – e cioè il prisma rettangolare vetrato, la "bara di vetro". Nella scia del grattacielo di IntesaSanPaolo, approfittando del clima di *deregulation*, si sono subito lanciati altri soggetti, pubblici e privati: la Regione Piemonte che ha ottenuto di spostare il grattacielo di Fuksas dalla Spina al Lingotto e di raddoppiarne l'altezza (!), mentre un'altra torre è "spuntata" all'angolo di corso Marche con corso Francia, e due torri – alte solo 100 metri – sono uscite dal concorso voluto da Franco Costruzioni che ha comprato i diritti edificatori rimasti inutilizzati sull'area alla fine della Spina, ed altre torri – una promessa o una minaccia? – aspettano in una fila di cui non si vede la fine. Che le torri a Torino però non siano un destino già scritto lo dimostra il caso delle torri previste per l'area Officine Grandi Motori e per l'area ISVOR, rientrate a seguito dell'opposizione dal basso della gente del quartiere e di alcuni studenti della Facoltà di Architettura.

Dall'alto:

Figura 16. Torre Littoria, 1935.

Figura 17. Torre di piazza Solferino.

Figura 18-19. Grattacielo Lancia e grattacielo Rai, anni '60.

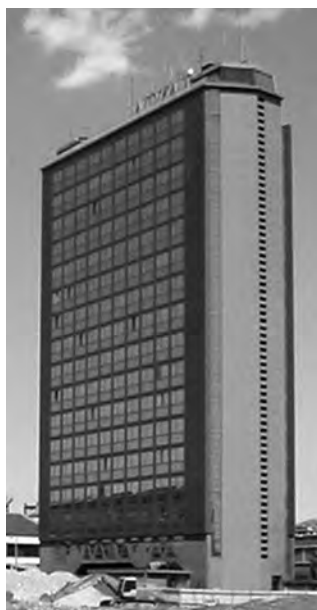
Figura 20. Concorso per il Centro Direzionale di Torino, 1963: progetto Acropoli, americano e italiano insieme.

Figura 21. La torre del Cto.

Figura 22. Torre a Mirafiori.

Figura 23. Progetto utopico per Gabetti Immobiliare: tre torri da 240 metri al posto del quartiere Vanchiglia demolito (1989).

Figura 24. Torri Di Vittorio.



Grattacieli e morfologia urbana a Torino

La questione dei grattacieli a Torino va vista quindi sullo sfondo della città, della sua storia urbana, qui riassunta in un “fumetto” come direbbe Gabetti. Torino è una città particolare, che colpisce gli stranieri per la regolarità della morfologia urbana: un reticolo di isolati chiusi, che hanno origine nel *castrum* romano, riplasmati nel Medioevo e poi di nuovo riplasmati nel corso di successivi ampliamenti dal '500 in avanti, ma anche per la regolarità della tipologia edilizia “storica”: scatoloni con linea di gronda ricorrente, dalle facciate disegnate dal reticolo di lesene e cornici; è questa una architettura della città alla quale si potrebbe applicare l'elegante metafora – quella del *tricotier l'espace* – che Isa Vercelloni si inventò per definire i progetti “a quadretti” del Superstudio negli anni '60. Anche in un “fumetto” si possono dire cose importanti, attirare l'attenzione sulle differenze: Torino non è stata sempre come la vediamo oggi, ma il fatto straordinario, che la rende una città unica, è che, attraverso le successive riplasmazioni, sino all'800, Torino è stata costruita come una “macchina prospettica” a scala urbana, esito che meriterebbe una “medaglia” dell'Unesco, per la qualità spaziale – che oggi le pedonalizzazioni, involontarie operazioni di “restauro” urbano, rendono di nuovo visibile – e che richiederebbe la definizione di una “fascia di rispetto” come quella che tiene lontani dai beni culturali interventi incongrui. Fino a tutto il '900 Torino è riuscita a tenere il passo con le novità della modernità, a diventare “moderna” senza esibire i segni della modernità, senza intaccare questo suo carattere “sabaudo” di città compatta, accentuatamente “orizzontale”, senza perdere la caratteristica unica di essere “macchina prospettica” alla scala urbana: l'opposto quindi della città dalla pianta libera, punteggiata di grattacieli.

C'è un momento in cui una Torino diversa, “libera” nelle sue forme in modo non marginale, diventa visibile e si confronta con la Torino “compatta”: è nel progetto per il Centro Direzionale – tema tipico della “modernità”, negli anni del “boom” – nel quale sono rappresentate tutte le posizioni, da quelle di “avanguardia” a quelle di “retroguardia”. Un momento simile sembra essersi ripresentato dopo il 2000, quando per una combinazione imprevedibile di fattori positivi – la disponibilità di grandi aree lasciate libere dall'industria e di grandi capitali destinati ai grandi cantieri pubblici o in cerca di impiego – a Torino è iniziato un ciclo di grandi trasformazioni urbane, che dopo dieci anni non è ancora finito, e che ha riproposto e ripropone ancora oggi le questioni fin qui sollevate: da quella dei grattacieli, a quella della morfologia urbana, e sullo sfondo, a quella della autonomia – assoluta, relativa – o della eteronomia dell'architettura.

L'alternativa tra città storica a pianta compatta, omogenea, e città moderna a pianta libera, eterogenea, tra edifici bassi ed edifici alti, a Torino quindi non è nuova, segno di “modernità”, perché era già presente sottotraccia nelle trasformazioni novecentesche, e poi posta apertamente nel progetto vincitore del concorso per il Centro

Direzionale del 1962, nel quale addirittura era posta in forma più matura di oggi, affrontando i delicati problemi di equilibrio tra la forma urbana “chiusa” e quella “aperta”, problemi che oggi nessuno sembra vedere: viene in mente Le Corbusier che diceva «occhi che non vedono». Quello che infatti colpisce nella storia urbana recente di Torino, è che questa non è, come qualcuno vorrebbe far credere, una storia lineare, in cui è tutto chiaro, ragionevole, e si va diritti verso “magnifiche sorti e progressive”, ma è piuttosto la storia di una partita a Monopoli, di un Risiko immobiliare e finanziario, di cui i cittadini sono spettatori passivi, perché non conoscono le carte, le strategie dei giocatori, le regole del gioco, che poi possono anche cambiare mentre la partita è in corso, una partita nella quale l'architettura – come si diceva una volta per le salmerie dell'esercito – “segue”, registra cioè il passaggio da una teoria e pratica di trasformazione controllata dell'architettura della città, alla pratica senza una teoria, di una trasformazione che si può definire “anarchica”, perché dettata da opportunità economiche, da cogliere qui ed ora, senza lasciarsi fermare da considerazioni di altro genere, meno che mai dalle ragioni dell'architettura della città. Così è stato per il grattacielo IntesaSanPaolo, sostituito con destrezza al “palazzo” previsto da Gregotti, e per gli altri grattacieli: quello della Regione, “traslocato” al Lingotto e raddoppiato, quelli in fondo alla Spina, raddoppiati, in un luogo che non è il “nodo” di trasporto urbano invocato per legittimare i grattacieli.

Così è stato per Spina 3, dove le indicazioni del Piano, e quelle del “commissario” nominato dal comune, sono state ignorate dai soggetti attuatori, intervenuti con criteri diversi – per tipologia edilizia e morfologia urbana – con un risultato che sembra un “deposito” di architetture.

Così è stato per il tipo inedito dell'area Michelin di Spina 3, che ibrida isolato chiuso e torre, e ricompare peggiorato nel progetto per Vanchiglia, presentato al Mercato immobiliare di Cannes per attirare gli investitori, mentre è in corso il concorso internazionale di idee per il ridisegno dell'area, sollevando così più di una perplessità.

Così è per i “tormentoni” su temi come quelli della GAM, del Centro congressi, della nuova Città della Salute, della nuova Facoltà di Architettura che vengono strattinati da un angolo all'altro della città, infilati a forza in contenitori inadatti da proposte improvvisate e superficiali.

Sisto Giriodi, architetto, professore associato di Progettazione architettonica presso la Seconda Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, e fotografo di territorio.

Dall'alto:

Figura 25. I tre “palazzi” previsti dal Piano Gregotti.

Figura 26. La torre Intesa-SanPaolo.

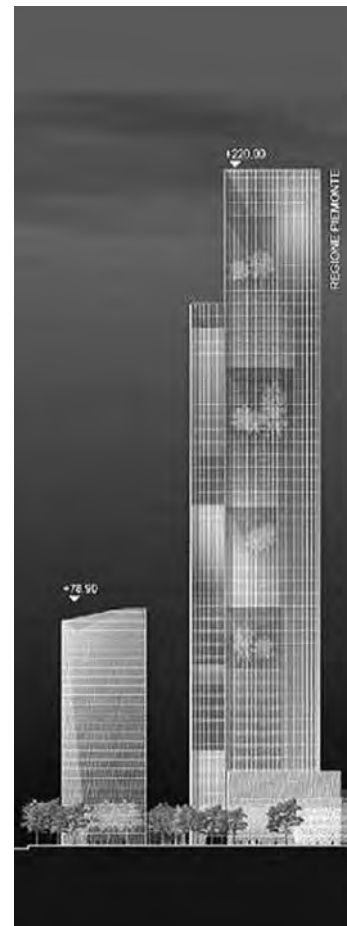
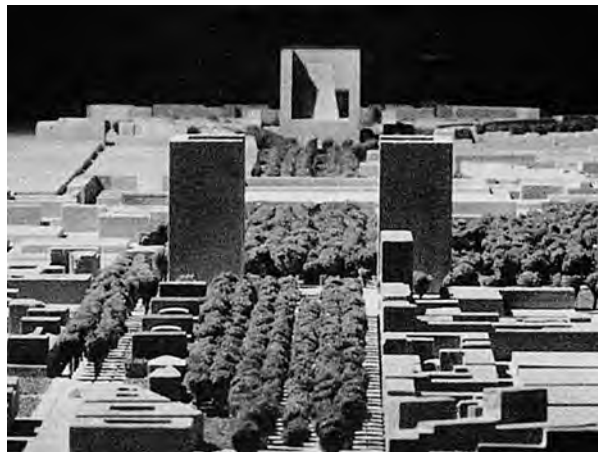
Figura 27. Le due torri di Franco Costruzioni a Spina 1.

Figura 28. La torre della Regione.

Figura 29. Spina 3. Media Village olimpico. Veduta dell'area Vitali.

Figura 30. Spina 3. Area Michelin. Le torri nei cortili.

Figura 31. Vanchiglia. Tipo ibrido: le torri nei cortili.



Slow architecture vs. global architecture: paesaggi della modernità

Slow architecture vs. global architecture: landscapes of modernity

GUIDO MONTANARI

Abstract

Nell'ambito del dibattito faticosamente apertosi intorno alla scelta di avviare la costruzione di edifici alti a Torino¹, una delle accuse rivolta ai critici dei grattacieli era quella di essere "antimoderni". Si trattava di un'accusa strumentale, formulata dai principali attori dell'edificazione in altezza: il sindaco, il committente e alcuni dei progettisti, in un confronto che, come spiega Sisto Giriodi, aveva poco di culturale². Tuttavia la pretesa antimodernità dei difensori del paesaggio consolidato ha trovato una certa eco nell'opinione pubblica³ ed è stata ripresa da alcuni interventi in sedi autorevoli⁴. Merita dunque di essere approfondita, anche perchè si presta a qualche riflessione, forse non scontata, intorno al tema delle trasformazioni recenti dell'architettura e della città, all'epoca della globalizzazione.

Within the debate opened with difficulty about the choice to initiate the construction of tall buildings in Turin, one of the accusations directed at critics of the skyscrapers was to be "anti-modern." It was instrumental accusation, made by the main actors of building height: the mayor, stake holders and some of the engineers, in a competition that, as indicated by Sisto Giriodi in his article had little of cultural. However, the claim anti-modernist of the defenders of the consolidated landscape found a certain echo in public opinion and was taken by some influential authors. Therefore deserves further consideration, also because it lends itself to some reflection, perhaps not obvious, on the theme of the recent transformations of architecture and cities, in the era of globalization.

Quale modernità per l'architettura al tempo della globalizzazione?

Non è questa la sede per discutere in termini filosofici di modernità, tuttavia alcune considerazioni preliminari sono necessarie per capire come questo termine possa essere interpretato nell'ambito di una visione contemporanea dell'architettura⁵. "Moderno" (dal latino *modo*, "or ora") indica ciò che è attuale, che è odierno, tuttavia la modernità dei nostri tempi si esprime con il "Secolo dei lumi", cioè con l'affermazione dei diritti dell'uomo e con la riscoperta della razionalità scientifica come metodo per lo studio della realtà, al di là dell'oscurantismo religioso. Approccio che troverà ulteriori sviluppi nel pensiero positivista ottocentesco e nel materialismo dialettico.

Radicato in questo percorso di emancipazione intellettuale e di riferimento ai valori di libertà, uguaglianza e fraternità, si sviluppa nei primi decenni del Novecento il Movimento moderno in architettura⁶ che afferma da un lato la rottura nella ricerca formale con il passato, e dall'altro sperimenta nuovi materiali, tecniche e organizzazioni produttive, sullo sfondo di una forte istanza etica e politica. Gli architetti razionalisti credono nella responsabilità sociale dell'architettura, come strumento di progresso della società.



Figura 1. "A Vision of Europe", Salviamo la stazione di Bologna. Progetti, contro progetti. 24 marzo 1995. Il manifesto che convoca un dibattito pubblico in difesa della città storica, presenta la caricatura del maestro dell'architettura moderna che sventra la città armato di compasso, squadra e disegni.

Figura 2. Comitato "Non grattiamo il cielo di Torino", Cartolina di Torino con il grattacielo Intesa San Paolo di Renzo Piano (simulazione G. Faraggiana). Nonostante le numerose richieste dei cittadini di divulgare la documentazione ufficiale dei progetti, non sono state rese pubbliche le immagini dell'impatto del grattacielo nel paesaggio.



Riconoscendosi in una sfaccettata visione progressista che va dal tecnicismo paternalista, al riformismo socialista, fino al comunismo rivoluzionario e all'anarchismo, essi sono convinti di poter risolvere i problemi della città industriale, del suo affollamento, dell'insalubrità delle abitazioni e dei luoghi di lavoro, della carenza di alloggi a basso costo e di luoghi per la cura e per il *loisir* di tutti i cittadini.

Sulla base dei loro studi, coordinati in comitati internazionali, dibattuti in convegni, pubblicati su riviste e diffusi anche tra il vasto pubblico, attraverso esposizioni e costruzioni di "quartieri modello", si avviano numerose realizzazioni negli anni compresi tra le due guerre mondiali che costituiscono ancora oggi i più interessanti esperimenti di *social housing* mai realizzati. Si pensi alle decine di migliaia di alloggi, dotati di verde e servizi delle *siedlungen* tedesche, oppure ai più tradizionali *höfe* austriaci, o ancora alla pianificazione dei nuovi quartieri olandesi o agli esperimenti di *Dom komuna* dell'Unione Sovietica⁷.

Per la prima volta nella storia si progettano alloggi economici, ma efficienti, inondati di aria e di luce, immersi nel verde, con spazi per i servizi sociali, per le scuole, per lo sport, collegati da efficienti trasporti pubblici. Dalla riflessione intorno a queste esperienze nasce l'urbanistica moderna, codificata nella *Carta di Atene* nel corso del IV Congresso Internazionale di Architettura Moderna (CIAM) del 1933⁸. Elemento centrale di questo testo è la primarietà dell'interesse pubblico nel processo di pianificazione da attuare a partire da strumenti di controllo del diritto di edificazione dei suoli.

Le aspirazioni del Movimento moderno sono presto oscurate in tutta Europa dalla svolta autoritaria e dall'affermarsi dei totalitarismi. A fronte delle macerie della seconda guerra mondiale, tra lutti e tragedie immani, anche il mito della modernità esce fortemente ridimensionato. Le sue regole, irrigidite nell'*International style*, appaiono deboli a confronto con i problemi della ricostruzione postbellica: il rapporto con i contesti storici ed urbani, le aspirazioni delle persone a riconoscersi nei propri quartieri, l'affermazione di una nuova dialettica tra individualità e collettività.

Le risposte più interessanti si situano ancora nel filone della modernità, pur declinato nella ricerca della corrente neorealista. Il piano Ina-Casa diventa un laboratorio di sperimentazioni intorno al tema della socialità e della identità dei luoghi. A Torino i quartieri della Falchera (piano urbanistico coordinato da Giovanni Astengo, 1948-1953) e di Vallette (piano coordinato da Gino Levi-Montalcini, 1958) sono esempi di un riuscito rapporto tra spazi privati e pubblici, tra edifici, verde e servizi collettivi, anche se la realizzazione di questi ultimi avverrà con colpevole ritardo da parte delle amministrazioni. I quartieri citati a confronto con le aree di recente edificazione emergono per qualità progettuale costituendo

una denuncia implicita della povertà dell'attuale disegno urbano⁹.

Negli anni Sessanta la ripresa industriale e il “boom economico” coincidono con la crescita incontrollata delle città, con la deturpazione delle coste e delle vallate alpine, con l'aggressione al territorio e alle sue ricchezze culturali e ambientali. A Torino, nelle more dell'adozione del nuovo piano regolatore (Annibale Rigotti, 1959), non soltanto si autorizzano migliaia di richieste edilizie, ma si permette anche la costruzione di alcuni piccoli grattacieli nel centro storico, offeso dalle bombe. Sono edifici di modesta qualità architettonica che ingombrano il paesaggio e spesso non rispettano la continuità delle cortine edilizie, creando incongrui arretramenti o piccoli sventramenti, riassorbiti dalla forza dell'impianto urbano storico. Impianto fortemente caratterizzato dalla griglia regolare delle strade, dagli straordinari assi visuali barocchi e da forte orizzontalità, in rapporto con le visuali delle montagne e della collina¹⁰.

Non manca nel periodo qualche edificio alto come la torre dei BBPR di corso Francia, il grattacielo Rai di Domenico Morelli e Aldo Morbelli, quello della Sip, ora sede della Provincia di Torino, di Ottorino Aloisio: opere invadenti nel panorama della città, ma che esprimono l'alta cultura progettuale dei loro protagonisti e un tentativo di dialogo con il contesto.

L'impegno della cultura urbanistica degli anni Settanta, sui temi del controllo dell'uso dei suoli, della dotazione di servizi sociali, di scuole e di verde si riverbera anche a Torino. La città, governata per due mandati da giunte di sinistra, attua una moderata politica di controllo dello sviluppo urbano e di investimento nei servizi pubblici, avviando una stagione di studi a scala regionale sui beni culturali e ambientali, sul sistema dei trasporti, sulle dinamiche produttive e insediative che preludono all'attualizzazione dell'ormai obsoleto piano regolatore¹¹. Tuttavia la timidezza delle amministrazioni di Diego Novelli e la virulenza della pressione speculativa sulle aree urbane anticipano la svolta degli anni Ottanta. La nuova stagione politica, caratterizzata dal reaganismo e dal thatcherismo, incentrata sul primato dell'iniziativa privata e sull'eliminazione di “lacci e laccioli”, si radica in un Paese che storicamente non è mai riuscito ad affermare una moderna politica di controllo del territorio¹².

Questa inversione di tendenza si amplifica a Torino nel quadro della crisi della città industriale e costituisce lo sfondo dell'abbandono dei tentativi di razionalizzazione del territorio a scala regionale e di controllo delle rendite fondiarie. Il nuovo piano regolatore di Vittorio Gregotti e di Augusto Cagnardi (1995), avviato grazie alle opere olimpiche, interpreta l'opportunità della trasformazione dell'enorme patrimonio di aree industriali come valvola di sfogo e volano per tamponare la crisi industriale e ricollocare la città nell'ambito del nuovo *marketing* urbano internazionale.

Sull'onda dell'entusiasmo olimpico il Consiglio comunale guidato dal sindaco Sergio Chiamparino approva nel 2006 una serie di varianti al piano che portano l'altezza di alcuni edifici previsti sul nuovo asse centrale della Spina da circa settanta metri (altezza massima dell'edificio nella città, esclusa la Mole Antonelliana) a cento metri, poi centocinquanta, poi all'eliminazione del limite. Si prevedono edifici alti in vari luoghi, senza un disegno urbano, in virtù della richiesta di “densità” che secondo gli amministratori incrementerebbe il valore delle aree. La città rinuncia al tentativo di controllo della rendite, ma anzi diventa promotore delle stesse per potersene in parte appropriare.

Si apre così la fase attuale, nella quale il piano è svuotato dall'approvazione di più di duecento varianti che inseguono le proposte dei proprietari delle aree, dei costruttori e dei promotori finanziari, nel tentativo di rimpinguare le esauste casse comunali attraverso l'incameramento di “diritti edificatori”. La sudditanza nei confronti della redditività di capitali prevalentemente finanziari, diviene la nuova frontiera delle scelte dell'amministrazione che cerca di sopravvivere ai tagli dei finanziamenti del governo centrale.

Dunque la pretesa modernità della recente trasformazione urbana, ampiamente propagandata da una stampa molto accondiscendente, consisterebbe nella piena affermazione di politiche liberiste, nel ridimensionamento di tutti i servizi pubblici, nell'abolizione degli standard, nella vendita di proprietà e di società pubbliche: nella messa “a reddito” del territorio.

La modernità cui ci siamo riferiti finora aveva espresso ben altri punti di vista sulla città.

I grattacieli: architetture della modernità?

La storia dei grattacieli, è noto, inizia a Chicago circa centoquaranta anni fa con la ricostruzione della città dopo l'incendio del 1871. La spinta all'altezza, dovuta agli alti costi delle aree, porta a significative innovazioni strutturali, ma gli architetti, legati alla formazione *Beaux arts*, propongono edifici come l'*Auditorium Building* di Dankmar Adler e Louis Sullivan che, pur avendo soluzioni impiantistiche molto innovative e una struttura che inizia ad assottigliarsi sempre di più, prima in ghisa e poi in acciaio, sono composti secondo la tradizionale tripartizione: basamento, fusto e coronamento, rivestiti di decori.

Nell'esposizione internazionale del 1898 a Parigi, Gustave Eiffel esplora nuove possibilità strutturali con una torre in acciaio di oltre trecento metri. Anche in questo caso si assiste al mascheramento della conquista tecnologica: i quattro piloni sono collegati da archi che richiamano l'idea dell'arco di trionfo, ma sono staticamente inutili e aggiunti posteriormente. Nonostante questi espedienti la torre suscita il rifiuto di numerosi intellettuali che, guidati da Emile Zola, chiedono la demoli-

zione dell'ingombrante traliccio, non riconoscendone la forte carica di innovazione tecnologica e di segno del paesaggio. L'antistoricità di questa posizione non può essere confusa con quella di chi ora si oppone ai grattacieli, prodotti ormai seriali, privi di caratteri innovativi.

Rifiutati in Europa, gli edifici alti si diffondono negli Stati Uniti nel corso del Novecento, ma ancora nel solco della tradizione, come dimostra il concorso internazionale per il *Chicago Tribune* (1922) dove vince il riferimento alla cattedrale gotica e tra i circa trecento progetti presentati, vi sono citazioni del campanile di Giotto e di torri medievali, oppure di colonne classiche, come quella, dorica, di Adolf Loos.

È in Europa che l'edificio alto diventa emblema di modernità interpretando la rottura con la tradizione delle avanguardie artistiche. Il futurista Antonio Sant'Elia disegna giganteschi complessi intersecati da ponti ferroviari, piste di aeroporti, percorsi dai serpenti degli ascensori. Nell'ambito del costruttivismo russo si ipotizzano edifici provocatori come la torre di Vladimir Tatlin che, con la sua struttura in acciaio di quattrocento metri, si oppone

Figura 3. Comitato "Non grattiamo il cielo di Torino", Cartolina di Torino con il grattacielo Intesa San Paolo visto da corso Vittorio (simulazione G. Faraggiana). I grattacieli previsti all'incrocio tra corso Inghilterra e corso Vittorio Emanuele impattano sul paesaggio dei viali alberati storici, oggetto di vincolo paesaggistico.



Assemblea cittadina
mercoledì 5 marzo 2008 ore 21 corso Dante 14

polemicamente alla borghese torre parigina. Tra gli espressionisti tedeschi della *Catena di Vetro* di Bruno Taut, Mies van der Rohe progetta alti palazzi per uffici che già propongono un tamponamento completamente vetrato. L'idea dell'edificio alto come elemento di modernità viene ripresa anche dal cinema: basti pensare a *Metropolis* di Fritz Lang con i suoi sfondi costellati di grattacieli, che costituiranno l'immaginario urbano del futuro, presto esaltato nella letteratura e nei fumetti.

Le ricerche sugli edifici alti affascinano anche i protagonisti del Movimento moderno. Le Corbusier propone di eliminare il tessuto storico delle città e costruire edifici alti, separati da verde e ampie strade. Ma l'architetto francese ripenserà questa ipotesi perché si renderà conto con l'esperienza che il suo modello di città è poco vivibile, come dimostreranno le esperienze di Chandigarh e di Brasilia i cui spazi monumentali, disegnati per l'uso dell'automobile, si rivelano elementi di segregazione della popolazione.

Il CIAM di Francoforte del 1930, *Case alte, case basse?*, apre il dibattito su come costruire alloggi di buona qualità a

Figura 4. Renzo Piano, nuova sede del «New York Times», New York, 2008 (foto G. Montanari). Per il grattacielo Intesa-San Paolo di Torino Piano ripropone un edificio analogo: come si vede il vetro non basta a renderlo "trasparente" e annullarne l'impatto nel paesaggio.



prezzo basso, in relazione al migliore utilizzo delle aree. Gropius propone edifici alti in struttura di acciaio, orientati rispetto al sole e al paesaggio, ma il problema non troverà una soluzione condivisa. Nel tempo i quartieri con altezze moderate dimostreranno le migliori condizioni di socialità e di interazione con l'ambiente da parte degli abitanti.

Negli Stati Uniti, tranne per il caso della capitale, Washington, le città destinano la zona centrale, il *downtown*, all'edificazione in altezza, associata all'immagine di ogni *company* proprietaria. I più noti interventi, come il *Chrysler Building* o l'*Empire State Building* sono costruiti tra la fine degli anni Venti e i primi anni Trenta, sullo scorcio della "grande depressione" come espressione di un capitalismo in crisi, che però vuole affermare una nuova immagine di ripresa e di forza tramite elementi simbolici, veri prodigi tecnologici: l'*Empire State* viene costruito in sei mesi e resterà per cinquanta anni l'edificio più alto del mondo.

Dopo la stasi della guerra, negli anni Cinquanta si afferma il nuovo modello di grattacielo elaborato da Mies Van Der Rohe: un parallelepipedo elegante ed essenziale che esprime una nuova ricerca estetica nella cura del dettaglio tecnologico. Negli anni Sessanta la modernità è espressa attraverso la sfida verso l'altezza e l'esibizione tecnologica. Questa fascinazione *high tech* è declinata in molte

opere come le *Sears Towers* di Chicago di Bruce Graham e SOM, la *sede dei Lloyd's* di Londra di Richard Rogers o quella della *Hong Kong and Shanghai Bank* a Hong Kong di Norman Foster.

Tra la fine degli anni Settanta e l'inizio degli anni Ottanta si torna a pensare all'edificio alto in rapporto con la storia, come fa Philip Johnson, con l'*ITT&T* di New York, di nuovo tripartito, rivestito in pietra e coronato da un timpano spezzato, o Michael Graves che progetta grattacieli invivibili, nei quali non entra la luce, pur di enfatizzare questo ritorno alla tradizione.

Le recenti tendenze nella costruzione dei grattacieli, prodotti ormai seriali e proposti indifferentemente ai contesti, sono orientate da un lato al superamento dei limiti strutturali e costruttivi, tendendo al record dell'altezza, dall'altro ai nuovi temi della sostenibilità energetica ed ambientale. Tralasciando il primo approccio che ha attualmente il suo primato nel grattacielo di Dubai (alto più di ottocento metri), simbolo di spreco e di gigantismo decontestualizzato, è forse nel secondo che possiamo ritrovare elementi di modernità.

Il tentativo di realizzare grattacieli sostenibili è sviluppato attraverso varie soluzioni: dalla produzione di energia rinnovabile, con impianti fotovoltaici, eolici, geotermici, alla tecniche di ventilazione e di climatizzazione naturali, fino all'introduzione di pareti e coperture verdi. I risulta-

Figura 5. Massimiliano Fuksas, progetto del grattacielo della Regione Piemonte a Torino. Appare notevole l'impatto del nuovo quartiere con torre nel paesaggio urbano, caratterizzato dall'orizzontalità dell'ex complesso industriale Fiat del Lingotto



ti sono modesti, anche in conseguenza degli alti dispendi energetici necessari sia per la fase costruttiva, sia per quella di demolizione. Anche il risparmio del consumo di suolo appare velleitario se si tiene conto delle maggiori superfici necessarie per strutture, elementi di collegamento verticali, accessi, parcheggi e servizi. La città “alta”, contrariamente a quanto si può pensare, è una città che consuma molto spazio, perchè le funzioni concentrate necessitano di ampie porzioni di territorio circostante per le infrastrutture, con i noti effetti di congestionamento, inquinamento e consumo del suolo: la densità abitativa di una città storica come Parigi è superiore a quella di una città di grattacieli come Shanghai¹³.

Il grattacielo dunque non rappresenta una risposta “moderna” ai problemi dell’architettura, non solo perchè costituisce un tipo costruttivo ormai consolidato, che sembra avere esaurito la sua evoluzione tecnologica, ma soprattutto perchè esprime una stagione di pensiero e di realizzazioni legata al passato, ad un’epoca in cui ci si illudeva che la tecnologia potesse risolvere tutti i problemi e che fosse possibile una crescita economica senza limiti, con disponibilità infinita di risorse. La consapevolezza dei “limiti dello sviluppo” e della ricchezza dei contesti locali, aggrediti dall’immagine omologante dei grattacieli, fa pensare che questo tipo edilizio non sia adatto, soprattutto nei paesaggi di forte rilevanza storica e culturale, ad esprimere quella carica di innovazione e di progresso sociale che dovrebbe essere connaturata al termine di modernità.

Verso una nuova modernità per la città e per il paesaggio

Nel quadro descritto, l’unica strada per evitare la pressione della globalizzazione e dei conseguenti processi di depauperamento economico e sociale, appare l’utilizzo della crisi come stimolo per la revisione di un modello di sviluppo ormai non più sostenibile, nella prospettiva della valorizzazione delle specificità locali, delle ricchezze culturali e ambientali. Ciò vuol dire valorizzare i territori storici che custodiscono luoghi di straordinaria vivibilità, spazi a misura di uomo, teatri di intensi scambi sociali, testimoni di memorie collettive e individuali.

Il disegno della città storica, talvolta razionale e geometrico per interpretare la volontà del principe, talaltra sinuoso e articolato, per seguire l’andamento orografico, basato sulla *mixité* di funzioni e di attività, con i suoi delicati rapporti tra altezza delle case e larghezza delle strade (non fatte per le automobili), con slarghi e piazze per il mercato e per l’incontro (non pensate per il parcheggio), con i suoi scorci verso il paesaggio naturale, con i suoi punti di filtro tra costruito e non costruito, tra zone auliche e zone di servizio, è ancora oggi stimolo prezioso per progettare le nuove espansioni, in sintonia con le necessità della vita attuale.

La scelta di inserire in modo casuale edifici in altezza,

magari opera di qualche stella internazionale dell’architettura, identici a tanti altri realizzati nel mondo, permette di far lievitare il valore delle aree e di renderle appetibili al mercato, ma che al tempo stesso distrugge il “genius loci”, i modi costruttivi radicati, la memoria e la socialità. Sono opere che tendono ad uniformarsi a livello internazionale, rischiando di diventare “non architettura”, oppure che devono cercare l’effetto scioccante, con scelte progettuali che rasentano il grottesco. È il caso del grattacielo “storto” del complesso di Milano “City life”, ma anche del grattacielo di Renzo Piano per la sede della Banca Intesa San Paolo, previsto ai margini del centro storico di Torino e impattante sulla vista di uno dei più importanti viali alberati storici della città, oppure di quello fuori misura della Regione Piemonte, progettato per un’area e poi tranquillamente spostato in un’altra.

La Convenzione europea (Firenze 2000, recepita in Italia nel 2008) nel definire il paesaggio come sintesi di natura e di cultura “come percepita dalle popolazioni” e nel riconoscere il diritto dei cittadini, peraltro già richiamato dall’articolo 9 della Costituzione Italiana, a vedere protetti i propri paesaggi, non propone un approccio estetico, ma afferma uno dei diritti principali ed inalienabili di ogni persona.

Si sta dunque diffondendo l’idea che il paesaggio non sia qualcosa di soggettivo o legato ad una individuale concezione estetica, ma un vero e proprio “bene”, qualcosa di “indisponibile”, che va conservato in funzione dell’inte-

Figura 6. Atelier 4, Centro polifunzionale e torre di 85 metri, Tirana, 2010 (foto G. Montanari). Anche in Albania, nel tessuto storico della capitale, è in arrivo la “modernità”. Un esempio da seguire?



resse comune, sia con riferimento ai territori di qualità, sia a quelli degradati, da riqualificare. Abbiamo la responsabilità, nei confronti di noi stessi e delle generazioni future, di curare e tramandare il paesaggio, espressione della vita e della cultura di intere generazioni.

Non ha dunque importanza discutere se un grattacielo debba essere più o meno alto, o con quale forma e tecnologia debba essere fatto, ma piuttosto esaminare la sua collocazione in rapporto al contesto e alla funzione per cui lo si costruisce. Soltanto se rispondiamo in modo coerente e attento a queste domande, in relazione alle esigenze che i cittadini e i contesti pongono, compiamo un'operazione accettabile, in sintonia con l'esigenza della tutela e della valorizzazione¹⁴.

Il rischio altrimenti è di costruire "non luoghi" uguali in tutto il mondo, angoscianti nella loro omologazione, stranianti nella loro impersonalità, perdendo la ricchezza delle diverse identità e tradizioni. Preservare la molteplicità delle culture e dei paesaggi che nel tempo le hanno concretizzate e che ora le testimoniano, non come monumenti intoccabili, ma come opere nelle quali integrazioni e trasformazioni devono essere delicate e sostenibili, deve essere per l'architetto e per il pianificatore importante come per il biologo preservare la biodiversità nell'ambiente naturale.

Così come si sta diffondendo la consapevolezza intorno alla salvaguardia di specifici prodotti alimentari e delle relative filiere produttive, legate a singoli luoghi, a saperi e a tradizioni specifiche, analogamente dobbiamo porci il compito di pensare ad una "slow architecture", radicata nei propri territori, nei magisteri e nelle scelte culturali e sociali locali, in grado di dare risposta ai bisogni della collettività e non soltanto alle richieste dei proprietari delle aree o dei grandi costruttori¹⁵.

Riuscire a salvaguardare e curare la qualità del territorio e dei suoi paesaggi, e quindi preservare pezzi di mondo diversi tra loro e che possano dialogare tra loro, è la strada verso una nuova, vera, modernità.

Guido Montanari, docente di storia dell'architettura contemporanea presso il Politecnico di Torino, presidente della Commissione locale del paesaggio di Torino.

Note

¹ La città non ha mai discusso democraticamente la scelta dello sviluppo in altezza e l'amministrazione ha rifiutato la proposta di un referendum. Il dibattito sollecitato da un comitato di cittadini, si è svolto sulla stampa locale che ha riservato uno

spazio molto limitato alle ragioni della moderazione dell'altezza, con argomentazioni superficiali come quella della "lesa maestà" nei confronti dell'altezza della Mole Antonelliana (edificio alto circa 80 metri nella sua parte compatta, con una guglia che tocca i 165 metri). Temi centrali come il rapporto con il disegno urbano storico e con il contesto ambientale, la sostenibilità sociale ed energetica non sono mai stati approfonditi. Per una rassegna stampa e altre informazioni: www.nongrattiamoilcielo.org.

² Mi riferisco a dichiarazioni del sindaco Sergio Chiamparino, del presidente della Banca Intesa San Paolo, Enrico Salza, dell'architetto Massimiliano Fuksas, dello Studio Mellano, riportate in numerosi articoli di giornali. G. Boursier, *Dinosauri e grattacieli a Torino*, in «Il Manifesto», 30 novembre 2007, p. 20.

³ Un esempio sono le lettere dei lettori delle pagine locali di «La Stampa» e «La Repubblica».

⁴ *Inchiesta sui grattacieli*, in «Il Giornale dell'Architettura», n. 60, marzo 2008.

⁵ G. Montanari, *Sotto la modernità: tradizione o barbarie?*, in M. A. Crippa (a cura di) *Luoghi e modernità*, Jaka Book, Milano 2007.

⁶ M. L. Scalvini, *Movimento moderno*, in *Grande Dizionario Enciclopedico UTET*, Torino 1995, IV ed..

⁷ G. Montanari, A. Bruno, *Architettura e Città nel Novecento. I movimenti e i protagonisti*, Carocci, Roma 2009.

⁸ P. Di Biagi (a cura di), *La Carta di Atene. Manifesto e frammento dell'urbanistica moderna*, Officina Edizioni, Roma, 1998.

⁹ Recentemente l'assessore all'urbanistica Mario Viano ha dichiarato che gli standard urbanistici della Falchera e di Vallette sono troppo costosi. In altri termini non ci possiamo permettere ciò che si progettava negli anni Cinquanta e Sessanta, in un Paese uscito sconfitto e distrutto dalla guerra!

¹⁰ G. Faraggiana, *In fondo alle vie di Torino, La città e le Alpi*, Editris, Torino 2005.

¹¹ R. Radicioni, P. G. Lucco Borlera, *Torino invisibile*, Alinea, Firenze 2009.

¹² Su questo tema ricordo in particolare i numerosi scritti e l'impegno nella progettazione urbanistica di Giuseppe Campos Venuti, Vezio De Lucia e Edoardo Salzano.

¹³ Alcuni esempi di densità della popolazione urbana: Manila (41.014 ab./km²), Parigi (20.164 ab./km²), Shanghai (16.364 ab./km²), Portici (12.097 ab./km²), Tokyo (10.087 ab./km²), Città del Messico (11.700 ab./km²), Napoli (8.500 ab./km²), Milano (8.319 ab./km²), Torino (6.647 ab./km²), Buenos Aires (2.179 ab./km²), Istanbul (1.878 ab./km²). Cfr. siti web delle singole Città.

¹⁴ G. Montanari, *No ai grattacieli nei paesaggi storici*, in «Il Giornale dell'Architettura», n. 62, maggio 2008, p. 11.

¹⁵ G. Montanari, *Architettura città paesaggio*, in «TAO. Transmitting Architecture Organ», n. 5, 2010, pp. 16-17.

La scacchiera e la torre. Appunti per una storia degli edifici alti a Torino

The chessboard and the tower. Notes for a history of high rise buildings in Turin

FEDERICO DEAMBROSIS

Abstract

Gli edifici alti hanno avuto certamente un ruolo minoritario nella architettura torinese degli ultimi sessantacinque anni. Eppure ripercorrerne la storia attraverso alcune tappe fondamentali (la ricostruzione, gli anni del «boom», la fase apertasi con la dismissione industriale) può forse giovare a inquadrare i dibattiti articolatisi di recente intorno a questo tema. La storia degli edifici alti a Torino, ancora tutta da scrivere e rispetto alla quale questa riflessione non può che intendersi come raccolta di appunti, fornisce inoltre punti di vista efficaci per osservare, da un lato, l'ambiente professionale locale e i suoi rapporti con la cultura progettuale internazionale e, dall'altro, le trasformazioni urbane in relazione alle politiche, gli immaginari, gli strumenti normativi e di pianificazione che le hanno prodotte.

High-rise buildings had minor importance in Turin's architecture of the last sixty-five years. Nevertheless tracing their history through some fundamental stages (Second post-war, the «boom» years, the post-industrial period) could help to place the recent debates about this topic. The history of high-rise buildings in Turin has not yet been written and these reflections have to be considered as a collection of notes, however it could offer interesting perspectives to look, on the one hand, at the professional milieu and its relationships with international design culture and, on the other hand, at urban development and the politics, the imaginaries and the planning activities that produced it.

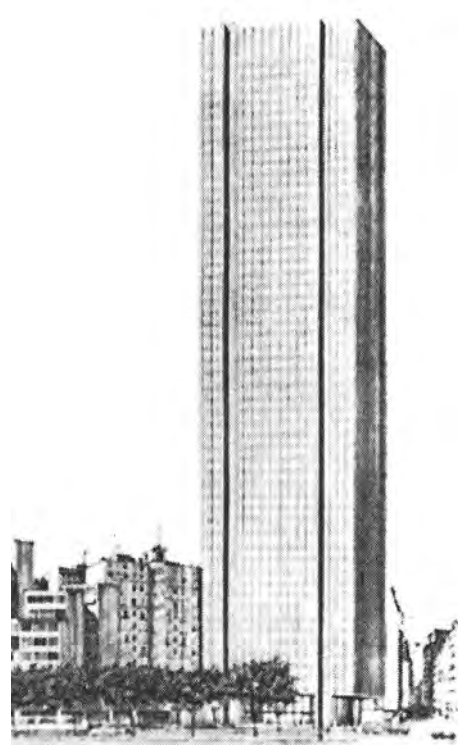
Interessarsi al ruolo degli edifici alti nell'architettura torinese dal dopoguerra al presente potrebbe apparire un'operazione meramente speculativa. In una città in cui ampi settori, non solo centrali, si caratterizzano per la costanza delle linee di gronda e il cui skyline è ancora oggi dominato dall'eredità ottocentesca o da quella del Ventennio, risulta persino non scontato definire la misura oltre la quale una costruzione possa definirsi alta. Ma tale operazione può forse acquisire una qualche valenza se compiuta oggi, in un momento in cui, di là dai cantieri aperti o in fase di apertura, gli edifici alti sono, quasi improvvisamente, divenuti un tema rilevante nel dibattito cittadino e sulle pagine della stampa locale. Hanno suscitato riprovazioni e consensi spesso motivati con argomentazioni extradisciplinari, ma hanno anche visto la cultura progettuale locale dividersi tra un'ironica indifferenza e una più o meno entusiasta (spesso in proporzione al coinvolgimento diretto nelle operazioni in via di definizione) adesione all'idea di un forte sviluppo verticale di alcune parti della città e della cintura.

Uno sguardo retrospettivo che si spingesse fino al periodo della ricostruzione potrebbe allora forse risultare non del tutto privo di interesse. Oggetto di tale riflessione non sarebbero tanto gli edifici alti realizzati negli



Figura 1. Carlo Mollino, Casa in collina, pubblicata in «Domus», 182, 1943.

Figura 2. Croce, Aflalo & Gasperini, Eduardo Patricio Suárez, concorso per l'edificio Peugeot a Buenos Aires: primo premio, 1962



ultimi sessantacinque anni, né le ragioni della loro modestia quantitativa, spiegabili forse almeno parzialmente con il ricorso ad alcune delle descrizioni, come quella di *“one company town”* e di città taylorista la cui crescita avviene prevalentemente per via orizzontale, più ricorrenti nella storiografia dedicata alla Torino del Novecento. Si cercherebbe piuttosto di osservare come e quanto la cultura progettuale locale si sia interessata a un tema tra i più universali nell’immaginario architettonico del ventesimo secolo.

In questa ottica, sembrerebbe opportuno leggere la storia degli edifici alti a Torino alternando due quinte differenti sullo sfondo. Il primo fondale sarebbe costituito dal panorama nazionale e internazionale delle principali realizzazioni, dei concorsi e delle pubblicazioni che hanno maggiormente contribuito a orientare la cultura disciplinare¹. Il secondo tema che questa riflessione dovrebbe sforzarsi di mantenere come sfondo è il dibattito urbanistico locale, i piani regolatori e le discussioni che hanno generato, le strategie degli attori pubblici e privati, le «immagini» di città che si sono susseguite nei decenni, per usare il termine proposto da Antonio De Rossi e Giovanni Durbiano². Si tratta di un’ipotesi ambiziosa che si confronterebbe con una bibliografia ancora limitata e che dovrebbe fondarsi su una serie articolata di fonti, dalle riviste agli archivi edilizi e personali, rispetto alla quale il presente scritto è da intendersi come raccolta di appunti o, al limite, come verifica preliminare.

“Grattacieli” e ricostruzione

La storiografia ha descritto Torino all’indomani della cessazione del secondo conflitto mondiale come «una città che sembra bloccare il suo processo di modernizzazione»³, dove «tratto caratteristico della cultura architettoni-

Figura 3. Carlo Aymonino (capogruppo), concorso per il centro direzionale di Torino, 1962, fotomontaggio.



ca [...] sembra essere una certa marginalità rispetto ai tempi e alle modalità del cambiamento che interessa la città» e «la produzione architettonica “di qualità” sembra dunque collocarsi, forzatamente ma non in maniera inconsapevole, negli spazi interstiziali offerti dal mercato»⁴. Una città dove sono ravvisabili molti episodi di continuità, dal punto di vista burocratico, istituzionale e anche tecnico, tra fascismo e repubblica⁵. Una città senza piano per la quale Giovanni Astengo, insieme con Mario Bianco, Nello Renacco e Aldo Rizzotti, propose un piano territoriale che la avrebbe integrata in un sistema più ampio, plasmato sul modello della città lineare, che però si mantenne «nei limiti della pura esercitazione»⁶.

In questo clima si svolse il concorso per la sistemazione urbanistica e architettonica di piazza Solferino, bandito alla fine del 1946 e conclusosi nell’aprile del 1947 senza che il primo premio fosse assegnato. Alcuni progetti, quali quello presentato da Carlo Alberto Bordogna e Alessandro Psacaropulo che ottenne il secondo premio, proponevano la realizzazione di un «nuovo grattacielo» all’incrocio tra la piazza e le vie Pietro Micca e Santa Teresa⁷, dove cinque anni più tardi venne costruito, sebbene sulla base di uno schema planivolumetrico leggermente differente che prevedeva un’altezza minore, l’edificio progettato da Gualtiero Casalegno. Concorso e cantiere si collocano in posizione quasi speculare rispetto alla soglia del nuovo decennio, coincidente con l’approvazione del Piano di ricostruzione da parte del Consiglio Comunale e assumibile come limite tra una prima fase in cui la ricostruzione fu lenta e stentata, anche in ragione di un diffuso attendismo da parte dei proprietari degli edifici danneggiati, incerti di fronte all’alternativa tra recupero e nuova costruzione, e una seconda in cui l’attività edilizia si fece «tumultuosa»⁸. Fu in questo momento di accelerazione che, quasi contemporaneamente all’edificio di Casalegno, sorsero gli altri «grattacieli» dell’area centrale, quello di corso Matteotti 0 e quello di via Santa Teresa 3 progettati rispettivamente da Domenico Morelli e da Gino Salvestrini⁹.

I “grattacieli”, innalzati per quattordici piani in deroga al Regolamento Edilizio del 1922, potrebbero essere letti come manifestazione esemplare della Torino di quegli anni che il concorso del 1947-1949 non riuscì a dotare di un Piano regolatore¹⁰ e nella quale le deroghe, legittimate dall’obsolescenza normativa, e una fiducia liberista nella crescita spontanea come possibile via verso la modernizzazione sembrano essere i tratti dominanti. Una città dove le classi dirigenti e «qualche rivista dell’epoca»¹¹ guardavano alla «americanizzazione» del centro, che avrebbe dovuto articolarsi anche attraverso altre operazioni, quali la costruzione di un edificio alto venti piani sull’area bombardata del vecchio Politecnico, come ad uno scenario possibile e persino auspicabile¹². Andrebbe però notato come le costruzioni torinesi si siano discostate pressoché in tutto dal supposto modello statunitense

che proprio in quegli anni stava ridefinendo i suoi caratteri attraverso una serie di realizzazioni notevoli¹³. Alla scala urbana, il progetto di *downtownizzazione* sembra contraddetto dalla destinazione prevalentemente residenziale; alla scala dell'edificio (tralasciando ogni considerazione inerente i sistemi costruttivi e il grado di trasparenza rispetto ai quali lo scarto dai modelli potrebbe essere motivato riferendosi alle locali condizioni di produzione) non fu ricercata l'autonomia volumetrica, quanto il raccordo con i fronti preesistenti e all'estetica del prisma puro fu preferito un vocabolario compositivo idoneo a garantire una certa varietà all'esterno e sufficiente libertà agli interni. L'esito ambiguo dei "grattacieli" torinesi risulta forse con maggior evidenza se raffrontato con il contesto milanese dove, dalla metà degli anni cinquanta, parallelamente alla realizzazione di alcuni edifici alti a ridosso o all'interno dei confini del centro storico, nell'area compresa tra la Stazione Centrale e l'attuale stazione di Porta Garibaldi si avviarono le prime realizzazioni di quello che in breve tempo e coerentemente con il Piano Regolatore del 1953 si sarebbe affermato come centro direzionale della città¹⁴. Da allora il capoluogo lombardo, anche per effetto della grande visibilità ottenuta da realizzazioni come le torri Pirelli, Velasca e Galfa, fu spesso associato, nell'immaginario dei progettisti torinesi, alla crescita verticale. Un'immagine che, rafforzata da un nuovo ciclo di progetti e di cantieri, perdura ancora oggi, come segnalato da alcune polemiche recenti.

Gli anni del "boom": possibili narrazioni

La fine degli anni cinquanta e i primi sessanta sono densi di avvenimenti che potrebbero fornire lo spunto per una serie di narrazioni quasi parallele che si incrociano in pochi, fondamentali, nodi.

I concorsi, che dalla fine degli anni cinquanta conobbero una fase di rilancio internazionale, rappresentano senz'altro uno di questi filoni narrativi. In questa prospettiva, un episodio imprescindibile fu il concorso per l'Edificio Peugeot che si svolse a cavallo tra 1961 e 1962. Tema della consultazione, cui pervennero 227 proposte da 30 paesi, era il progetto dell'edificio più alto dell'America Latina, un grattacielo di oltre duecento metri da costruirsi a Buenos Aires, nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Retiro¹⁵. Conclusi i lavori della giuria, nella quale figuravano architetti di grande prestigio internazionale come Marcel Breuer, Affonso Eduardo Reidy e Eugène Beaudoin insieme a esponenti del mondo professionale argentino, risultò vincitore il progetto dello studio brasiliano Croce, Aflalo & Gasperini, associato per l'occasione all'architetto argentino Eduardo Patricio Suárez. Si trattava di un parallelepipedo rivestito in curtain wall segnato all'esterno da quattro enormi pilastri cavi entro i quali erano collocati i collegamenti verticali e i servizi. Dal punto di vista realizzativo, il concorso non ebbe esito alcuno. Ma il valore dell'esperienza risiede nello straordi-

nario catalogo di proposte che la cultura progettuale internazionale formulò rispetto a un tema ancora molto vitale. Tali proposte testimoniarono, tra le altre cose, le potenzialità di concezioni nuove, quali il nucleo centrale, che, impiegato da architetti provenienti da contesti geografici molto eterogenei, dal finlandese Viljo Revell, al giapponese Arata Isozaki¹⁶, agli argentini Lange e Rébora, a Maurizio Sacripanti¹⁷, portò a esiti di grande interesse. Forse non impropriamente il concorso Peugeot fu accostato alla celebre consultazione per la nuova sede del quotidiano «Chicago Tribune» del 1922¹⁸.

L'apporto italiano fu consistente e probabilmente anche per questo «Casabella» dedicò all'evento un ampio articolo nel quale Francesco Tentori passò in rassegna i progetti premiati e quelli ritenuti di maggiore interesse¹⁹. Non risultano invece partecipazioni torinesi, ma la città a distanza di pochi mesi fu teatro di uno dei più importanti concorsi nazionali del decennio, cui la rivista diretta da Rogers dedicò un intero numero riconoscendolo come «uno degli avvenimenti culturali di maggior rilievo dell'architettura di questi anni»²⁰.

In questo caso la partecipazione dei progettisti locali, individualmente o in associazione con architetti affermati sulla scena nazionale, fu considerevole, sebbene, come è stato scritto, l'incidenza del concorso per il centro direzionale sul costruito o sull'immaginario collettivo della città possa dirsi tutto sommato scarsa²¹. Va però osser-

Figura 4. Aldo Morbelli, Domenico Morelli, nuovi uffici Rai, 1962-1968.



vato come, insieme alle piastre aggettanti, sfalsate e variamente forate, gli edifici alti siano il tratto comune alla maggioranza dei progetti presentati: dalle quattordici torri dal perimetro irregolare del gruppo Akropolis 9, guidato da Ludovico Quaroni e risultato vincitore, alle variazioni sull'interazione di lame e piastre, probabilmente ispirate alla Lever House, di Lisindro Baldassini, Giancarlo e Luigi Bicocchi e Roberto Monsani, alle torri del progetto dello studio AUA di Roma, alle stecche ortogonali del progetto di Piero Barucci e Ugo Sacco, alla torre per la Regione del gruppo di Gio Ponti, alla colossale chiesa a ponte e agli edifici per uffici «alti intorno ai cento metri»²² della proposta di Nicola Mosso. In altri casi, la megastruttura del gruppo Aymonino, gli edifici curvilinei che ricordano il Plan Obus di Le Corbusier del gruppo Canella o l'edificio a corte proposto da Rossi, Polesello e Meda, si potrebbe parlare di gigantismo piuttosto che di verticalità, essendo lo sviluppo verticale notevole, ma non prevalente. Glauco Gresleri e Giorgio Trebbi, infine, nella loro proposta organizzarono il costruito sulla base di una maglia quadrata di 7,5 metri di lato, le altezze erano molto variabili e non avrebbero necessitato in teoria di deroghe in altezza, tuttavia la prefigurazione fornita dal plastico contemplava unità di altezza considerevole.

Il filone narrativo dei concorsi potrebbe articolarsi nel tempo e nello spazio alla ricerca di possibili intrecci tra la città e la verticalità beneficiando della grande diffusione

Figura 5. Sergio Jaretti, Elio Luzi, torre M, 1964-1975.



di tale strumento lungo tutto il decennio. Si ricorda qui, a titolo esemplificativo, il concorso Euro-Kursaal, bandito nel 1964 dall'amministrazione di San Sebastian e caratterizzato da un'ampia partecipazione internazionale. Finalità del concorso era la promozione turistica della città mediante la costruzione di un'imponente struttura ricettiva dal notevole sviluppo verticale: le partecipazioni italiane furono numerose, da Luigi Carlo Daneri e Giovanni Gandolfi, premiati ex aequo con il secondo premio, al torinese Sergio Hutter che ottenne una menzione²³.

L'organizzazione del concorso per il centro direzionale, «iniziativa tanto ambiziosa quanto sovradimensionata, che evocava i miti e le ragioni di una «terziarizzazione» che non aveva se non marginali ragioni d'essere nel contesto torinese»²⁴, era conseguente alla definitiva approvazione, nel 1959, del nuovo Piano Regolatore, firmato da Giorgio Rigotti²⁵. Tale piano è stato descritto come tentativo di mediazione tra i diversi interessi agenti nella città, come strumento tecnico di gestione dell'evoluzione urbana, essenzialmente mediante lo strumento dello *zoning*, fortemente radicato nella città esistente, volutamente malleabile e dunque quasi programmaticamente destinato a essere stravolto dal gran numero di varianti che gli fecero seguito²⁶. In queste condizioni ci si sarebbe potuti attendere una nuova e più intensa stagione di edifici alti. L'eredità fisica dei primi anni successivi all'approvazione del piano comprende invece pochi puntuali episodi di altezza rilevante. Tra questi, l'edificio di piazza Statuto angolo corso Francia nel quale lo studio BBPR tornò a utilizzare gli strumenti linguistici già impiegati nella torre Velasca giungendo però a un esito morfologicamente meno compiuto che, anche a causa del mancato completamento del fronte verso la piazza, sembra porre interrogativi piuttosto che fornire risposte e il Cento Traumatologico Ortopedico, felicemente inserito nella «ultima propaggine dell'area che il piano regolatore destinava ad attività ospedaliere»²⁷. Ma anche quando, negli anni immediatamente successivi, la mancata realizzazione del centro direzionale portò alla realizzazione diffusa di una serie di edifici per uffici pubblici e privati, in più di un caso di notevole interesse, l'assenza della dimensione verticale fu così frequente da sembrare quasi programmatica²⁸: per gli uffici Sai di corso Galilei, Amedeo Albertini adottò due soluzioni caratteristiche degli edifici alti, la piastra forata e le strutture «gemelle», ma l'altezza delle due «torri» è tale da farli percepire piuttosto come due cubi, il palazzo Sip di Ottorino Aloisio²⁹ è una «lama», ma adagiata sul suo lato maggiore, il Palazzo delle Facoltà Umanistiche, progettato dall'inizio del decennio da Felice Bardelli, Sergio Hutter, Gino Levi Montalcini e Domenico Morelli, potrebbe essere definito, come già è stato per il Lingotto e fermo restando il salto di scala fra i fronti dei due edifici, «grattacielo orizzontale». Una tendenza che pare continuare in opere successive, concluse

negli anni ottanta, come il nuovo centro di servizi dipartimentali Enel, realizzato in corso Regina Margherita 271 su progetto di Francesco Fasano, e il Centro direzionale Fiat di Vincenzo Passarelli e Ludovico Quaroni all'incrocio dei corsi Ferrucci e Peschiera. Uniche eccezioni a questo apparente rifiuto della predominanza della verticalità furono il palazzo degli uffici Lancia, costruito a ponte sull'omonima via che divideva in due parti lo stabilimento e progettato da Nino Rosani con la consulenza dello studio Ponti, Rosselli, Fornaroli (da cui il riferimento alla torre Pirelli), e soprattutto i nuovi uffici Rai di via Cernaia 33, iniziati a progettare da Aldo Morbelli e Domenico Morelli contemporaneamente al concorso per il centro direzionale e fino a pochi anni fa considerabili come «unico vero grattacielo della città»³⁰.

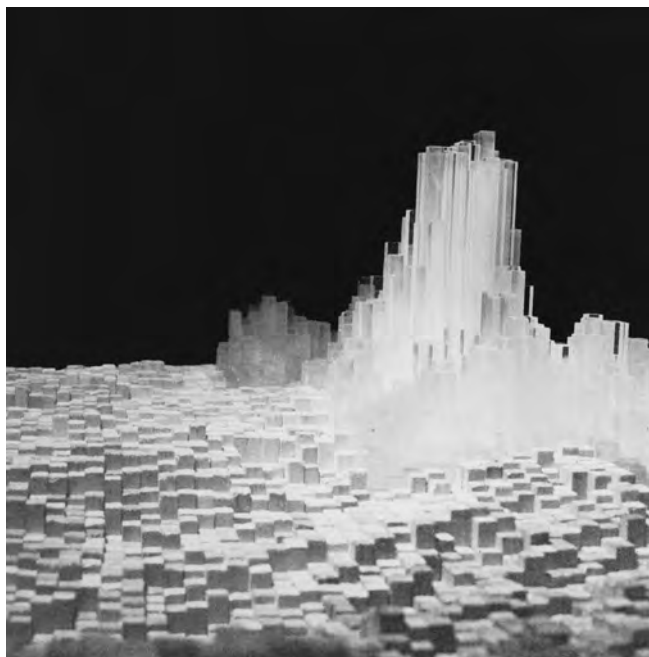
L'edilizia residenziale potrebbe costituire un terzo possibile filone narrativo del periodo, sebbene siano pochissimi gli edifici innalzati oltre il decimo piano. Eppure talune realizzazioni paiono tradire il desiderio di sviluppare in altezza una declinazione locale affermatasi nel decennio precedente. Potrebbero essere interpretate così opere come l'edificio di corso Unione Sovietica 63 di Pietro De Rossi e, soprattutto, le torri Pitagora, realizzate a metà degli anni sessanta sull'omonima piazza da Sergio Jaretti e Elio Luzi. Ispirate forse all'opera di Mario Ridolfi, le torri esibiscono un approccio quasi artigianale che sembra ricercare una relazione stridente e ironica (caratteristica non infrequente nell'opera dei loro autori) con la tipologia dell'edificio. Jaretti e Luzi vi impiegarono una varietà di soluzioni strutturali e costruttive, già in parte sperimentate in alcune occasioni precedenti e poi riutilizzate in alcune di poco successive, che avrebbero fornito abbondante materiale a quel fenomeno della replica di dettagli e materiali già individuato come distintivo dell'edilizia locale degli anni sessanta³¹.

Quasi contemporaneamente e a poche centinaia di metri in linea d'aria, Jaretti e Luzi ebbero l'occasione di intervenire sull'ultimo dei lotti un tempo occupati dall'ippodromo di Mirafiori, antistante lo stabilimento Fiat e chiuso nel 1958. L'area venne edificata secondo uno schema planivolumetrico contenuto nel Piano regolatore del 1959 che prevedeva una serie di corti disposte a pettine lungo le vie Cercenasco e Nichelino e collegate da percorsi pedonali coperti. Ciascuna corte si compone di edifici di altezza variabile e ne comprende due alti una quindicina di piani dall'insolita forma a farfalla, o «a mutanda»³². L'edificio di Jaretti e Luzi, noto come torre M o torre Mirafiori, sorge all'incrocio con corso Unione Sovietica e fu caratterizzato da un cantiere lungo, protrattosi fino alla metà degli anni settanta. In questo intervallo i due architetti sperimentarono una serie di soluzioni (soprattutto rispetto al rivestimento di facciata) poi in parte abbandonate e, pur mantenendo alcuni dei tratti distintivi delle torri Pitagora, dalla struttura a vista al raddoppio dei pilastri, si orientarono verso un'estetica meno

affine all'immaginario domestico consolidato localmente e ricca di suggestioni pop.

Il decennio che va dalla fine degli anni cinquanta alla fine dei sessanta potrebbe essere narrato anche attraverso le proposte integrali, se non utopiche, che in quegli anni immaginarono modelli urbani alternativi, connotati da un forte sviluppo verticale. Si tratta di un filone minore, almeno quantitativamente, in una città spesso descritta come tradizionalista e pragmatica, poco incline alla speculazione teorica o agli slanci utopici. Non è incongruente con questo (pre)giudizio che tali proposte siano provenute da personaggi per molti versi eccentrici rispetto all'ambiente locale, impegnati in una pratica totale che travalica i confini disciplinari. È il caso di Paolo Soleri, progettista e costruttore di comunità urbane emigrato in Arizona a metà degli anni cinquanta. Quasi contemporaneamente, Enzo Venturelli iniziò a sviluppare le ricerche poi esposte presso l'Office National Italien de Tourisme di Parigi nel 1958 e pubblicate due anni più tardi nel testo *Urbanistica Spaziale*³³. Il libro apparve in un momento in cui la cultura progettuale internazionale, da Yona Friedman a Constant, dal Giappone alla Francia, all'Inghilterra, si rivelò particolarmente feconda di proposte urbane fortemente innovative³⁴. Ma, a differenza di molti dei suoi colleghi stranieri, Venturelli sosteneva che le soluzioni da lui proposte fossero «tecnicamente ed economicamente realizzabili in un tempo immediato» mediante l'adozione di un nuovo Piano regolatore³⁵. Rielaborando alcuni elementi attinti, tra gli altri, dall'opera di Hilberseimer, Le Corbusier e Wright, Venturelli immaginò di sostituire interi quartieri e di realizzarne di nuovi mediante la costruzione di «fabbricati lamellari semitrasparenti, a piani sfalsati, non propriamente a grattacieli, ma, per usare la denominazione del Pevsner, a "case alte"»³⁶.

Figura 6. Laura Castagno, Leonardo Mosso, città-territorio programmata e autogestibile, 1968-1969, plastico.



Sul finire degli anni sessanta, una nuova proposta urbana provenne da Laura Castagno e Leonardo Mosso. La loro «città-territorio programmata e autogestibile»³⁷ recuperava alcune istanze che avevano avuto ampia circolazione nel periodo postbellico riconsiderandole nel contesto politico e sociale degli anni della contestazione e al tempo stesso anticipava temi, dalla cibernetica all'uso del calcolatore, che sarebbero stati assiduamente presenti nel dibattito dei lustri successivi. Il progetto si inseriva in una fase della traiettoria creativa dei due architetti-artisti iniziata a principio del decennio con la Cappella per la Messa dell'Artista e tesa all'affinamento di strutture tridimensionali, ortogonali e reversibili e prevedeva, analogamente alla proposta di Gresleri e Trebbi per il Centro direzionale, l'organizzazione del territorio in piccole unità a base quadrata e reciprocamente ortogonali che avrebbero potuto essere edificate con altezze variabili.

Dalla fabbrica al laboratorio

Con la crisi petrolifera del 1973 iniziò per la città e per la professione un periodo di rallentamento dell'attività che si protrasse oltre le soglie degli anni ottanta. Una stagione del disegno che rappresentò «un destino certamente non scelto, come accad[d]e in altre situazioni italiane»³⁸ e i cui pochi esempi di edifici in altezza, il «Centro Europa»

Figura 7. Che fare del Lingotto? Un vuoto da colmare nel cuore di Torino, inserto speciale allegato a «Nuova Società», 213, marzo 1982, copertina.



di Corso Tazzoli, le torri della Falchera nuova o quelle poco distanti delle Cooperative di abitazioni Giuseppe di Vittorio, sperimentarono tardivamente la prefabbricazione pesante, spesso in seguito all'acquisto di brevetti francesi, piuttosto che recepire le nuove e molteplici sollecitazioni in materia di edifici alti provenienti dagli Stati Uniti.

Furono gli anni in cui in molti esponenti del Partito Comunista era diffusa la «convinzione di poter costruire, specie da parte dei grandi comuni, molti dei quali ancora retti da maggioranze di sinistra, una sorta di contropotere, grazie al quale accreditare in forma più radicata il rilancio della candidatura al governo nazionale»³⁹. In questo contesto iniziò il decennio delle «giunte rosse», guidate dal sindaco Diego Novelli.

Verso la fine del primo quinquennio, l'Assessorato all'Urbanistica con la collaborazione di alcuni tecnici esterni aveva elaborato un Piano regolatore perché fosse sottoposto all'iter di approvazione. Il nuovo piano, espressione del mito del riequilibrio, della volontà di «rottura del monopolio delle aree centrali», assumeva come oggetto non la città interna ai suoi confini amministrativi, ma una conurbazione più ampia nella quale fondamentale importanza era attribuita ai comuni occidentali della prima e della seconda cintura. L'elaborazione di tale progetto preliminare sembrò coerente con la politica del Pci locale che lo aveva lungamente richiesto dai banchi dell'opposizione. Ma, come ha scritto Luigi Mazza, «la domanda legittima è se la sinistra, una volta giunta al governo della città, volesse ancora un nuovo Piano regolatore»⁴⁰. Una testimonianza evidente delle ambiguità e delle lacerazioni dell'amministrazione comunale di fronte al futuro della città e agli strumenti da impiegare⁴¹ è fornita dal numero del marzo 1982 della rivista «Nuova Società»⁴², contenente uno speciale dedicato al futuro del Lingotto a breve distanza temporale dall'annuncio della sua dismissione da parte della Fiat⁴³.

Nello speciale, il sindaco Novelli e vari esponenti locali del Pci⁴⁴ costruiscono nei loro interventi un discorso abbastanza coerente nel quale quella del Lingotto era presentata come una occasione straordinaria per la città che avrebbe consentito di ripensare il destino e le forme di «un'area di circa 2 milioni di metri quadrati, che si estende dalla stazione di Porta Nuova fin quasi ai confini con Moncalieri», la «più grande operazione urbanistica concepita a Torino: di segno esattamente opposto allo sviluppo selvaggio degli anni sessanta»⁴⁵. Per tale area si chiedeva la creazione di una società mista di intervento, che fosse indetto un concorso internazionale di idee, che si procedesse per fasi, distinguendo «le posizioni più mature» da «quelle su cui è possibile operare a medio termine» e da quelle «che richiedono più tempi e su cui sono legittimi molti interrogativi di fattibilità»⁴⁶. Si rivendicava per la città quella funzione di laboratorio nazionale che avrebbe a lungo alimentato le sue retoriche autodescrittive⁴⁷.

Sostenendo, non senza qualche mistero, che «questo è oggi il solo terreno per una nuova stagione di lotte per lo sviluppo»⁴⁸.

Nei vari interventi, nei quali il plurale maiestatis caratteristico della retorica di partito di quegli anni celava apparentemente scarti e divergenze, non sembrava però intuirsi come la dismissione industriale e la conseguente disponibilità di appetibili aree semicentrali avrebbero comportato la fine della prospettiva della crescita. Anzi, non senza contraddizione, in più passaggi si sottolineava come la conversione del Lingotto e l'avanzamento della stazione di Porta Nuova si sarebbero inseriti armonicamente nella cornice del piano che avrebbe dovuto essere discusso e approvato⁴⁹.

Ma la contraddizione forse più evidente, almeno dalla prospettiva da cui si pone la presente riflessione, è che per quella che era definita «area bianca» e per la quale si invocava un destino aperto si proponesse, sulla copertina dello speciale, un'immagine fortemente connotata morfologicamente nella quale gli edifici alti erano la principale tipologia di intervento. Il disegno, opera di Federico Prandi⁵⁰, ritraeva schematicamente la città a volo d'uccello da sud ovest e l'area della ferrovia, da via Passo Buole a Porta Nuova, era trattata con maggiore dettaglio. Sull'area dei mercati generali sorgeva la nuova stazione ferroviaria del Lingotto, affiancata da due alte torri cilindriche; tra i binari e lo stabilimento del Lingotto, il grande parco che avrebbe dovuto estendersi da Porta Nuova a corso Traiano trovava la sua maggiore ampiezza intorno ad un lago artificiale; al margine meridionale del parco, nell'area della Fiat Avio, un quartiere residenziale dal fortissimo accento verticale, più a nord, ove il parco lineare iniziava ad essere liberato dall'ingombro dei binari, un altro quartiere composto in questo caso di quattro colossali edifici a lama disposti tra corso bramante e corso dante; all'altezza di corso Raffaello un singolare grattacielo a pianta triangolare era l'ultimo episodio rilevante prima della confluenza del parco a Porta Nuova. In corrispondenza della stazione del Lingotto e dei principali assi viari il parco era scavalcato da maestosi svincoli stradali.

La visione di Prandi conteneva alcuni dei temi poi sviluppati nei «venti progetti per il futuro del Lingotto», esito di un concorso internazionale di idee promosso dalla Fiat di poco successivo⁵¹. In particolare, affrontando il tema come un grande progetto urbano avente nella riorganizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e nel ridisegno delle aree dismesse le principali linee guida, anticipava, nel contenuto se non nella forma, la proposta dello studio Gregotti Associati. Lo stesso studio nel 1986, conclusasi la seconda amministrazione Novelli, venne incaricato della stesura di un nuovo Piano regolatore per la città⁵², poi definitivamente approvato nel 1995 con sindaco Valentino Castellani e l'immagine della città-laboratorio (in questo caso politico) forse al massimo della sua fortuna.

Il decennio impiegato per la stesura e l'approvazione del piano fu per alcune città italiane una nuova stagione di crescita verticale, basti citare il Centro direzionale di Napoli, le torri Garibaldi a Milano o il San Benigno torre nord, noto come «Matitone», realizzato nel quartiere genovese di Sampierdarena dallo studio statunitense Skidmore, Owings and Merrill, una delle più celebri multinazionali del grattacielo. Torino conobbe un destino differente, come si può evincere facilmente dagli sguardi panoramici dedicati alla produzione di quegli anni⁵³. Si potrebbe persino affermare che per gli esponenti di maggiore spicco della cultura progettuale locale la propensione a un terziario orizzontale si sia fatta più marcata: il tribunale di Alba progettato da Roberto Gabetti, Aimaro Isola, Giuseppe Varaldo, Guido Drocco ed Enrico Moncalvo fornisce un esempio paradigmatico.

L'approvazione del Piano regolatore innescò un processo di trasformazione urbana, poi accelerato dal Piano strategico e dall'evento olimpico⁵⁴, che portò alla costruzione di parti di città con altezze analoghe ai «grattacieli» realizzati in centro intorno al 1950. Il caso di Spina 3, al di là delle discusse torri del villaggio media⁵⁵, è eloquente. Ma già prima che l'attività dei cantieri precedenti le Olimpiadi invernali si facesse febbrile, alcuni eventi avrebbero potuto essere letti come segnali di una almeno parziale inversione di tendenza. Il restauro della Mole Antonelliana «restituì alla città» il suo edificio simbolo e

Figura 8. Vanja Frlan, Maarten Jansen, Carlo Bagnasacco, Enrico Finotti, torre per uffici, 1999-2002.



uno dei suoi belvedere più frequentati oltre a creare (ma questo non fu probabilmente un gesto volontario) una sorta di limite invalicabile in altezza. Quasi contemporaneamente, venne costruita una piccola torre per uffici nel comune di Collegno, opera di Vanja Frlan, Maarten Jansen, Carlo Bagnasacco ed Enrico Finotti, che, premiata a livello locale e nazionale, propose (o si potrebbe dire importò)⁵⁶ codici formali fortemente innovativi per l'ambiente torinese. Ma l'indizio più importante di un nuovo orientamento rispetto agli edifici alti fu il concorso indetto per il Palazzo della Regione, inizialmente previsto, coerentemente con le indicazioni del Piano regolatore, nell'area Materferro nell'ambito Spina 1 e vinto da Massimiliano Fuksas. La vicenda testimonia la completa adesione ai processi canonici, dal sistema di assegnazione dell'incarico al carattere prevalentemente iconico delle proposte pervenute⁵⁷, relativi alla costruzione della maggioranza dei grattacieli in Europa. Eppure il concorso, forse perché la realizzazione dell'edificio non parve realisticamente immediata, non sollevò le accese polemiche, per molti versi discutibili, in primo luogo da un punto di vista formale⁵⁸, che fecero seguito al concorso per la nuova sede del gruppo bancario Intesa Sanpaolo. Si potrebbe notare come, ora che l'immagine della città-laboratorio appare un po' frusta, il suo estremo impiego non provenga dalle retoriche ufficiali, bensì dagli oppositori dei grattacieli che esortano a ricercare una via autonoma e a non «scimmiettare un'idea superata di modernità».

Federico Deambrosis, architetto e dottore di ricerca in Storia dell'architettura e dell'urbanistica, insegna Storia dell'architettura e della cultura progettuale dell'ultimo sessantennio al Politecnico di Milano.

Note

- ¹ De Magistris A., *High-Rise: Percorsi nella storia dell'architettura e dell'urbanistica del XIX e del XX secolo attraverso la dimensione verticale*, Torino: Utet, 2004.
- ² De Rossi A., Durbiano G., «L'immagine di Torino 1945-2006. Una storia fisica», in Ambrosini G., Berta M. (a cura di), *Paesaggi a molte velocità. Infrastrutture e progetti del territorio in Piemonte*, Roma: Meltemi, 2004; Id., *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Torino: Allemandi, 2006.
- ³ Mazza L., Olmo C., «Introduzione», in Id. (a cura di), *Architettura e Urbanistica a Torino 1945-1990*, Torino: Allemandi, 1990, p. 11.
- ⁴ Scrivano P., «Torino», in Dal Co, F. (a cura di), *Storia dell'architettura italiana. Il secondo Novecento*, Milano: Electa, 1997, pp. 106 e 110.
- ⁵ De Magistris A., «L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)», in Tranfaglia N. (a cura di), *Storia di Torino, vol. 9: Gli anni della Repubblica*, Torino: Einaudi, 1999, pp. 193-194.
- ⁶ Tafuri M., *Storia dell'architettura italiana: 1944-1985*, Torino: Einaudi, 1986.

- ⁷ Vinardi M. G., «Il restauro di necessità: danni di guerra a Torino», in Dalla Costa M., Carbonara G. (a cura di), *Memoria e restauro dell'architettura: saggi in onore di Salvatore Boscarino*, Milano: Franco Angeli, 2005, p. 315; Sudano P. M., «Schede dal regesto delle opere», in Bordogna Neirotti C. (a cura di), *Bordogna 65 anni di architettura*, Torino: Allemandi, 2001, pp. 39-40.
- ⁸ Bassignana P. L., De Magistris A., *La nuova Torino: Com'era, com'è. Le trasformazioni della città nell'ultimo mezzo secolo*, Torino: Allemandi, 2008, vol. I, p. 10; Vinardi M. G., «Il restauro ...», cit., p. 306.
- ⁹ Magnaghi A., Monge M., Re L., *Guida all'architettura moderna di Torino*, seconda edizione, Torino: Lindau, 1995, pp. 172-173.
- ¹⁰ De Magistris A., «L'urbanistica ...», cit., pp. 197-202.
- ¹¹ Ibid., p. 211.
- ¹² Bassignana P. L., De Magistris A., *La nuova Torino ...*, cit., vol. I, pp. 12-13.
- ¹³ De Magistris A., *High-Rise ...*, cit., pp. 70-74.
- ¹⁴ Morandi C., *Milano: La grande trasformazione urbana*, Venezia: Marsilio, 2005, pp. 54-55.
- ¹⁵ *Nuestra Arquitectura*, 391, giugno 1962, numero monografico dedicato al concorso; Liernur J. F., *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*, Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes, 2001, pp. 298-299.
- ¹⁶ Il progetto di Isozaki non fu presentato. Isozaki A., «Arata Isozaki 1959-1978», in *GA Architect*, 6 V, 1991.
- ¹⁷ Berselli, S., «Maurizio Sacripanti, il grattacielo Peugeot a Buenos Aires», in *D'A. D'Architettura*, 34, 2007, pp. 174-177.
- ¹⁸ Tentori F., «L'idea di grattacielo. Il concorso Peugeot a Buenos Aires», in *Casabella*, 268, ottobre 1962, p. 39.
- ¹⁹ Ibid., pp. 39-49.
- ²⁰ *Casabella*, 278, agosto 1963, p. 3.
- ²¹ Olmo C., «Un'architettura antiretorica», in Mazza L., id. (a cura di), *Architettura ...*, cit., p. 45.
- ²² *Casabella*, 278, cit., p. 54.
- ²³ Guenzi C., «Concorso per l'Euro-Kursaal, San Sebastian, 1964», in *Casabella*, 299, novembre 1965.
- ²⁴ De Magistris A., «L'urbanistica ...», cit., p. 207.
- ²⁵ Filippi F. B., «Al centro del margine. La ricerca di una vocazione direzionale per l'area e il dibattito sulla verticalizzazione degli edifici per il terziario», in *Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, 34, settembre 2008, p. 12.
- ²⁶ Mazza L., «Trasformazioni del piano», in id., Olmo C. (a cura di), *Architettura ...*, cit., p. 73; Scrivano P., «Torino», cit., p. 116.
- ²⁷ Magnaghi A., Monge M., Re L., *Guida ...*, cit., pp. 203 e 221.
- ²⁸ Tale «verticalità mancata» è ravvisabile anche in edifici per il terziario realizzati in precedenza. Se si considera il caso di Amedeo Albertini, uno dei professionisti maggiormente in contatto con il mondo imprenditoriale locale, sono eloquenti i casi degli uffici Fiat di corso Marconi (1951), degli Uffici Riv (1956) e degli uffici Lavazza (1957). Montanari G., *Amedeo Albertini: Fantasia e tecnica nell'architettura*, Milano: Skira, 2007.
- ²⁹ *Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti*

- in *Torino*, 34, cit.
- ³⁰ Magnaghi A., Monge M., Re L., *Guida ...*, cit., p. 248.
- ³¹ Scrivano P., «Torino», cit., pp. 109-110. Sull'opera di Jaretti e Luzi si vedano: Barello L., Luzi A. (a cura di), *Le case Manolino: storia di una famiglia di costruttori e di due architetti*, Buttiglieria d'Asti: Il tipografo, 1996; Ambrosini G., Durbiano G., «Architetture di Jaretti e Luzi 1955-1974», 1975-1995, in *Edilizia popolare*, 242, novembre-dicembre 1995, pp. 36-64.
- ³² «Avevamo immaginato vari organismi edilizi per materializzare questo edificio a torre di 16 piani, un piccolo grattacielo per la nostra piccola città di provincia, organismi che usavano il profilo indicato nel piano Rigotti come un involucro di massimo ingombro entro il quale liberamente disporre i volumi che le soluzioni date all'organismo avrebbero determinato. Dovemmo scontrarci invece nell'interpretazione degli uffici comunali, come sempre rigida e formalista, che intendeva il profilo indicato sul progetto Rigotti e della sua assistente arch. Renoglio come un preciso volume che l'edificio doveva materializzare. Ci dovemmo quindi calare nell'imposizione che ci obbligava a dare all'involucro la curiosa forma "a mutanda" del planivolumetrico Rigotti-Renoglio». Luzi E., «L'architetto», in Barello L., Luzi A. (a cura di), *Le case Manolino*, cit., p. 49.
- ³³ Venturelli E., *Urbanistica Spaziale: Integrazione dello spazio nella città*, Torino: Fratelli Pozzo, 1960.
- ³⁴ Banham R., *Megastructure: urban futures of the recent past*, Londra: Thames and Hudson, 1976.
- ³⁵ Venturelli E., *Urbanistica Spaziale*, cit., p. 35.
- ³⁶ Ibid.
- ³⁷ Apollonio U., Belloli C., *Leonardo Mosso Programmierete Architektur*, Torino/Milano: Studio di Informazione Estetica/Vanni Scheiwiller, 1969; Castagno L., Mosso L., «Architettura programmata e linguaggio», in Foti M. (a cura di), *La sfida elettronica: Realtà e prospettive dell'uso del computer in architettura*, Bologna: Edizioni Fiera di Bologna, 1969, pp. 130-137; Castagno L., Mosso L., «Self Generation of Form and the New Ecology», in *Architectural Association Quarterly*, 1, 1971, pp. 8-28, Id., «Verso una Architettura Diretta», in *Design*, 1, 1973, pp. 10-31.
- ³⁸ Olmo C., «Un'architettura antiretorica», cit., p. 51.
- ³⁹ Radicioni R., Lucco Borlera P. G., *Torino Invisibile*, Firenze: Alinea, 2009, p. 20.
- ⁴⁰ Mazza L., «Politica amministrativa e pianificazione», in *Spazio e Società*, 42, aprile-giugno 1988, p. 76.
- ⁴¹ Id., «Trasformazioni del piano», cit., p. 75.
- ⁴² *Nuova Società*, «quindicinale regionale di politica, cultura, attualità», fu fondata nel 1972 da Diego Novelli che ne lasciò la direzione a Saverio Vertone in seguito all'elezione a sindaco di Torino. Il periodico, con il quale collaborarono molti esponenti del Pci locale, rimase in attività fino al marzo 1983.
- ⁴³ «Che fare del Lingotto? Un vuoto da colmare nel cuore di Torino», in *Nuova Società*, 213, marzo 1982, pp. 21-36.
- ⁴⁴ Gianotti R., «Una fabbrica vecchia per una nuova città. Un'occasione per ripensare Torino», *ibid.*, p. 22; «Si possono rilanciare, insieme, occupazione e sviluppo? Chiudere una fabbrica per riaprire prospettive industriali: Intervista a Piero Fassino, responsabile della Commissione Fabbriche e membro della Segreteria della Federazione Torinese del Pci», *ibid.*, pp. 23-25; «Verso la Torino del 2000. L'intervento del Sindaco al Consiglio Comunale sulla questione Lingotto», *ibid.*, p. 27; Virano M., «Un centro in più. Dal Lingotto a Porta Nuova un'area cittadina tutta da inventare», *ibid.*, pp. 30-33; Verzelletti P., «Programmazione urbanistica e mercato delle aree», *ibid.*, pp. 34-35; Rivalta G., «Lo spazio eguale. Le opportunità di Torino e il futuro dell'area metropolitana», pp. 35-36.
- ⁴⁵ R. Gianotti, «Una fabbrica vecchia per una nuova città ...», cit., p. 22.
- ⁴⁶ Ibid.
- ⁴⁷ «Torino, i suoi cittadini, la sua classe operaia sono chiamati ancora una volta ad anticipare esperienze di valore nazionale», «Si possono rilanciare ...», cit., p. 25; «Torino, senza preclusioni di tipo campanilistico, può rappresentare veramente ancora una volta una esperienza pilota», «Verso la Torino del 2000 ...», cit., p. 27.
- ⁴⁸ «Si possono rilanciare ...», cit., p. 25.
- ⁴⁹ «Insieme con i grandi progetti già in corso nella zona ovest, l'enorme area che si estende da Porta Nuova al Lingotto può costituire l'occasione per soddisfare esigenze di rilocalizzazione di attività produttive e terziarie, di sviluppo di edilizia abitativa, di riorganizzazione del sistema urbano dei trasporti», *ibid.*; «è essenziale che ad un'urbanistica che opera soprattutto attraverso l'individuazione di standards medi di riferimento, si affianchi, senza contrapporsi, una logica di interventi per progetti», Virano M., «Un centro in più ...», cit., p. 31.
- ⁵⁰ Sono grato a Piergiorgio Tosoni per la squisita disponibilità e le preziose ricostruzioni.
- ⁵¹ AA.VV., *Venti progetti per il futuro del Lingotto*, Milano: Etas, 1984.
- ⁵² Olmo C., «Frammenti positivisti», in *Casabella*, 592, luglio-agosto 1992, p. 39.
- ⁵³ Croset P. A. (a cura di), *Architettura degli anni '80 in Piemonte*, Milano: Electa, 1990; De Magistris A., Sudano M. (a cura di) «Torino. Opere e progetti per l'area metropolitana», numero monografico di *Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, 1-2, gennaio-febbraio 2001.
- ⁵⁴ De Magistris A., «Torino città post-olimpica», in *Casabella*, 755, maggio 2007, pp. 4-19.
- ⁵⁵ Deambrosis F., «Torino: progetti e realizzazioni recenti», in *Territorio*, 39, 2006, pp. 14-17.
- ⁵⁶ È curioso, ma anche eloquente rispetto all'effetto sprovincializzante dell'opera, che nella motivazione del premio «Architetture Rivelate» assegnato dall'Ordine degli Architetti della Provincia di Torino si parli di «linguaggio inconsueto e di difficile decodificazione» malgrado l'evidente ispirazione olandese del progetto, peraltro coerente con la biografia di uno dei suoi principali autori.
- ⁵⁷ De Rossi A., Durbiano G., *Torino 1980-2011*, cit., pp. 97-99.
- ⁵⁸ Comba M., Olmo C., di Robilant M., «Jonesco a Torino», in *Il Giornale dell'Architettura*, 57, dicembre 2007, p. 34.

La sostenibilità energetica e ambientale dei grattacieli

Sustainability of high rise buildings

MARCO FILIPPI, DANIELE GUGLIELMINO

Abstract

La densificazione delle aree urbane è un processo caratterizzato da un forte dinamismo. Durante il XX secolo, la tipologia di edificio a torre doveva essere una risposta al crescente aumento della popolazione mondiale nelle principali città. Nel XXI secolo la necessità di un incremento nello sfruttamento della densità edilizia assume contorni più attenti alle questioni ambientali. Il tema della città verticale è stato accompagnato dalla consapevolezza che la verticalità deve essere avvicinata ad una coscienza ambientale in un contesto di sviluppo sostenibile. Il termine “sostenibilità” coinvolge una molteplicità di significati e contenuti, che coprono non solo gli aspetti prettamente energetici ed ambientali, ma anche quelli sociali ed economici, non facilmente quantificabili. Non vi è dubbio che il grattacielo consente un significativo risparmio di suolo, ma occorre ricordare come esso induca anomali flussi di persone, merci ed energia. Tale situazione si enfatizza se i grattacieli sono collocati in aree dedicate ai servizi pubblici e sono il polo di attrazione per una vasta area circostante. È quindi legittimo chiedersi se la tipologia di edificio sviluppato in altezza sia un vantaggio per la sostenibilità dell'ambiente urbano. È altresì evidente che la sfida dei grattacieli dovrebbe essere perseguita con la consapevolezza che la sintesi tra sviluppo economico e il beneficio della comunità si realizza attraverso la combinazione efficace delle risorse umane e ambientali.

The densification of urban areas is a process characterized by a strong dynamism. During the XX Century, the skyscraper was certainly the type of construction which was meant to be a response to the growing world population increases in major cities.

In the XXI Century the challenge assumes these goals and a similar scenario, but with edges more attentive to environmental issues. The theme of the vertical city was accompanied by awareness that the verticality must be approached by a true environmental awareness in a context of sustainable development.

The term "sustainability" involves a multiplicity of meanings and contents, covering not only energy and environmental issue, but also the social and economic ones, not easily quantifiable in a numerical way.

There is no doubt that the skyscraper allows significant savings in soil, but one have to take into account that the high-rise buildings that grow upwards induce abnormal flows of people, goods and energy. This happens especially if those are placed in areas devoted to public services and are the center of attraction for a large surrounding area. It is therefore legitimate to ask whether the tower is an advantage for the sustainability of the urban environment. It is evident that the challenge of the height-rise buildings should be pursued with the understanding that the union of business utility and the community benefit is achieved through the effective combination of human and environmental resources.

1. Il grattacielo e la sfida della sostenibilità

La densificazione delle aree metropolitane è un processo caratterizzato da un forte dinamismo. Le stime prodotte dall'ONU individuano nelle grandi città una significativa crescita demografica nel corso delle prossime tre decadi. In particolare, se all'inizio del XX secolo le città più popolate erano rispettivamente Londra (6,5 milioni di abitanti), New York (4,2 milioni di abitanti) e Parigi (3,3 milioni di abitanti), si stima che entro il 2015 tale classifica sarà dominata da Tokyo, Mumbai e Delhi, con una popolazione compresa tra i 20 e i 37 milioni di abitanti. Si prevede inoltre che rispetto alle megalopoli esistenti, il numero di aree urbane e metropolitane con oltre 1 milione di abitanti crescerà del 40% tra il 2000 e il 2015.

Nel XX secolo il grattacielo è stato certamente la tipologia costruttiva con cui si è voluta rappresentare la risposta al crescente aumento della popolazione mondiale nelle grandi metropoli. Le utopie futuriste ritraevano schizzi colorati a pastello di grandi e dinamiche metropoli con edifici sviluppati in altezza, in cui si esaltava la sensualità della forma, del movimento, così come delle macchine e dei materiali (Figura 1).

Nel XXI secolo la sfida assume contorni ed obiettivi che volgono lo sguardo verso uno scenario simile, ma con contorni più attenti alle questioni ambientali. Al tema della città verticale si è affiancata la consapevolezza che la verticalità debba essere accompagnata da una autentica coscienza ambientale in un contesto di sviluppo sostenibile.

Il termine "sostenibilità"¹ racchiude in sé una molteplicità di significati e contenuti, che abbracciano istanze non solo energetiche e ambientali, ma anche sociali ed economiche, non sempre quantificabili in modo discreto.

È indubbio che il grattacielo consente un significativo risparmio di suolo, e nell'ottica della sostenibilità, il contenimento di uso di suolo vergine è certamente un fatto positivo. Ma, essendo i grattacieli edifici di grandi dimensioni che si sviluppano verso l'alto, con altezze generalmente superiori a 100 metri, pur occupando un'area urbana di contenute dimensioni, essi inducono abnormi flussi di persone, di merci e di energie, specie se, come accade nelle grandi metropoli, essi sono collocati in aree dedicate ai servizi (centri direzionali) e costituiscono il polo di attrazione di un vasto territorio circostante. È dunque lecito chiedersi, di volta in volta, se nel contesto urbano e territoriale in cui il grattacielo si colloca, esso costituisce o meno un vantaggio per la sostenibilità dell'ambiente urbano: da un punto di vista sociale l'inserimento di un edificio che contempla una molteplicità di funzioni, consente il "positivo" sviluppo di relazioni sociali, ma non si può negare che esso induce modificazioni del sistema infrastrutturale dell'area urbana in cui si inserisce con valenza "positiva" o "negativa", in ragione della modifica che si apporta sulle condizioni preesistenti², soprattutto in quelle città dove un grattacielo costitui-

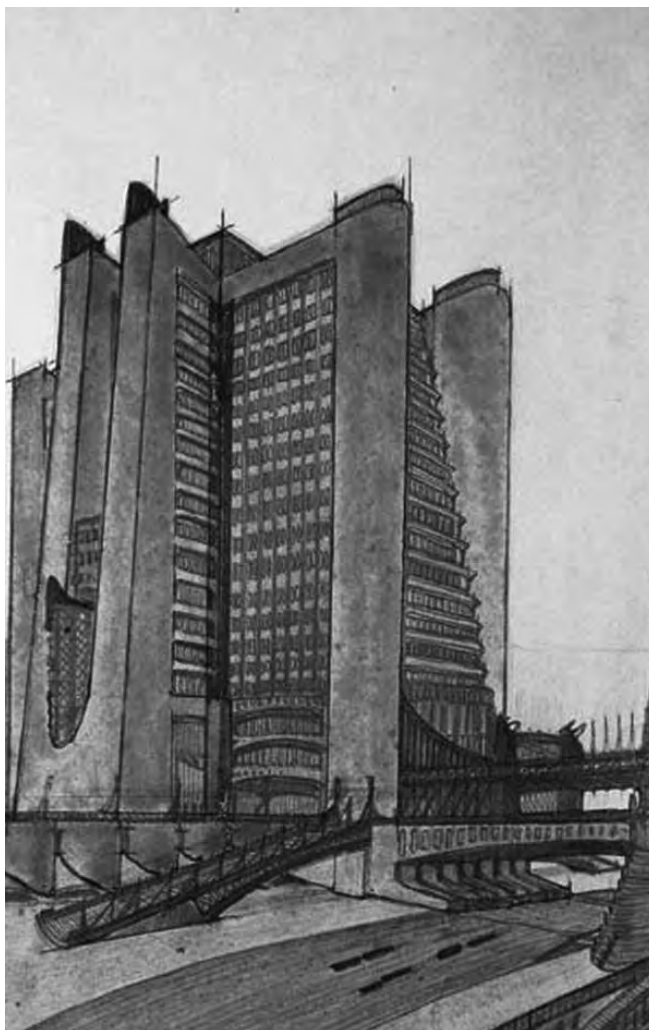
sce un episodio urbano singolare con "negativo" impatto in termini di modificazione dello *skyline* e di ombre portate.

Non sono poi da trascurare le implicazioni economiche a scala urbana: esse interessano da un lato le possibili "positive" modificazioni che un tale edificio può portare al valore immobiliare nell'area urbana, dall'altro le "negative" implicazioni che può avere l'impatto di un tale cantiere nell'indotto delle costruzioni locali.

La questione energetica pone poi in evidenza la "negativa" rilevante concentrazione di flussi energetici in ingresso e in uscita in una limitata porzione di spazio, anche se ad essa si può contrapporre la "positiva" opportunità che comporta lo sviluppo verticale ai fini dell'integrazione in facciata e in copertura di dispositivi per lo sfruttamento dell'energia solare e dell'energia eolica.

Risulta quindi evidente come la sfida dell'altezza nell'architettura, affinché sia sintesi delle istanze sopra citate, debba essere portata avanti con la consapevolezza che «l'unione di utilità imprenditoriale e utilità collettiva si ottiene attraverso la combinazione efficace delle risorse umane, antropiche, ed ambientali. Perché questo si avveri, la costruzione deve contribuire ad uno sviluppo che sia

Figura 1. Antonio Sant'Elia, Disegni per una città futurista.



sostenibile economicamente, in termini di risorse naturali ed in relazione ad obiettivi sociali adeguati»³. Tale osservazione, pronunciata rivolgendosi genericamente allo sviluppo del patrimonio costruito, risulta quanto mai significativa per edifici che per loro natura concentrano in un'area limitata una significativa domanda di risorse e per i quali la continua ricerca verso l'innovazione tecnologica costituisce il più efficace strumento per contenere tale domanda.

Se a scala urbana emerge un quadro di argomenti a favore e contro il grattacielo, a scala edilizia non vi è dubbio che prevale poi la convinzione che è necessario valutare oggettivamente le strategie progettuali e le scelte inerenti materiali e tecnologie, ai fini di garantire il contenimento dell'uso di risorse naturali, l'efficienza idrica, la riduzione dei consumi energetici, lo sfruttamento delle fonti energetiche rinnovabili, la qualità degli ambienti, la garanzia del funzionamento continuo ed efficiente degli impianti. Dunque l'edificio a sviluppo verticale non nega di per sé il concetto di sostenibilità, ma è necessario pensare concretamente alle soluzioni tecnologiche che possono caratterizzarlo e dare dimostrazione della loro efficacia attraverso procedure standardizzate per sviare il rischio, sempre dietro l'angolo, di vedere la sostenibilità applicata secondo la logica retorica e ormai inflazionata che si ferma alle buone intenzioni.

2. Dalla *Vertical Farm* alla sostenibilità certificata

Uno stimolante approccio al tema dell'architettura verticale attenta alla sostenibilità è certamente quello semantico che viene inaugurato con le sperimentazioni portate avanti da Dickson Despommier, fondatore di *Vertical Farm LLC* e professore di *Public Health and Environmental Sciences presso la Columbia University*⁴.

La *Vertical Farm* (Figure 2 e 3) si configura come una torre per appartamenti che è insieme una azienda agricola verticale, localizzata nella parte meridionale dell'isola di Manhattan a New York City.

L'intento del progettista è quello di realizzare una fattoria in verticale, in cui la coltivazione in serra su livelli diversi viene effettuata perseguendo due principali obiettivi di sostenibilità: da un lato ridurre la domanda di energia e l'impatto ambientale dovuti ai trasporti connessi alle forniture alimentari (perseguendo l'approccio della fornitura "a chilometri zero"); dall'altro cercare di utilizzare direttamente gli scarti e i rifiuti del processo di produzione agricola (acque grigie e rifiuti biologici) per produrre energia.

Nelle serre che si sviluppano ai vari piani la soluzione tecnica più appropriata per la coltivazione è quella aeroponica: le radici non sono immerse nel terreno, ma sono sospese in aria e l'unico elemento che entra in contatto con la radice è la soluzione nutritiva, una miscela di acqua e fertilizzanti dosati in quantità controllata. I vantaggi di tale coltivazione sono incremento della produttività agri-

cola, risparmio di energia, minor utilizzo di acqua e fertilizzanti e nessun substrato a perdere.

L'idea è quella di collocare un *high-rise food-producing building* tra edifici a torre per uffici nel centro di un grande città, nel tentativo di equilibrare il delicato bilancio ambientale che nelle grandi *downtown* risulta fortemente sbilanciato; tale edificio dovrebbe essere baricentrico rispetto sia ai flussi di rifiuti e di cascami energetici provenienti dagli edifici che lo circondano sia ai flussi di massa e di energia che gli stessi edifici vanno ad alimentare.

Da un punto di vista socio-economico questa soluzione consentirebbe di contenere la drastica riduzione di soggetti impegnati nel settore agricolo che si prevede avvenga negli anni a venire e porterebbe una serie di vantaggi quali:

- la riduzione del traffico in città indotto dai fornitori di alcune categorie alimentari;
- la riduzione dell'impiego di combustibili fossili, sfruttando gli scarti prodotti dai processi agricoli per la produzione di biogas;
- la possibilità di riutilizzo delle acque grigie, anche provenienti da edifici limitrofi, per l'alimentazione del ciclo agricolo;
- la costituzione di polmoni verdi, captatori di anidride carbonica, all'interno delle grandi città;
- la creazione di un mix sociale (contadini-produttori e cittadini-consumatori) nelle aree urbane;
- il riequilibrio parziale dell'ecosistema e il progressivo bilanciamento ambientale dei flussi.

Sebbene i contorni di tale iniziativa sembrino ancora piuttosto utopici, in realtà molti soggetti si stanno muovendo in questa direzione proponendo *concept* e soluzioni tecnologiche utili a supportare questo indirizzo progettuale. Va però annotato che mentre un investimento volto a realizzare una torre per uffici in un grande città può considerarsi un investimento proficuo, quello volto alla realizzazione di una *Vertical Farm* richiederebbe una pianificazione che ammortizzi gli elevati costi connessi all'uso del suolo ed i mancati introiti che un edificio commerciale garantirebbe⁵.

L'approccio della *Vertical Farm* è senza dubbio radicale e difficilmente fa breccia nella visione pragmatica di un investitore nel settore immobiliare. Non si può però negare che in questi ultimi anni è fortemente cresciuto l'interesse per la costruzione di edifici caratterizzati da elevati livelli di sostenibilità energetica e ambientale.

Gli odierni grattacieli non si caratterizzano soltanto per il fatto di essere di bell'aspetto e con ambienti di lavoro piacevoli, costruiti con materiali di alta qualità e dotati di sistemi tecnologici all'avanguardia, ma devono essere in grado di soddisfare precisi requisiti di sostenibilità energetica e ambientale, ciò non solo in forza di politiche nazionali orientate al risparmio di risorse non rinnovabili, ma anche in forza di precise volontà di investitori che

vedono nel riconoscimento del livello di sostenibilità energetica e ambientale un reale plus da valorizzare economicamente.

Siamo in presenza di una autentica “rivoluzione ecologica” del mercato immobiliare e ne è un chiaro esempio quanto afferma Gerald D. Hines, fondatore e presidente della omonima società di *real estate*⁶:

Cosa crea valore in un edificio? In un mondo in cui le città sono identificate dalle immagini delle loro strutture, la risposta più comune sarebbe l'estetica. Gli ingegneri come me probabilmente risponderebbero la “funzionalità”. Anche il luogo e il contesto sono sicuramente importanti. Cosa dona valore a un edificio adibito ad uffici? I proprietari e gli investitori confidano in un flusso di cassa costante. I locatari hanno una serie di motivi per scegliere un edificio piuttosto che un altro: posizione, accesso, disponibilità ed efficienza d'uso dello spazio, costo di occupazione, qualità delle aree comuni, gestione dell'edificio e, infine, l'immagine. Per più di cinquant'anni ho sostenuto attivamente il miglioramento degli standard di qualità degli ambienti edificati. Ho seguito con interesse la trasformazione del cosiddetto spazio adibito a uffici di Grado A. Oggi gli edifici adibiti ad uffici, esistenti e futuri, sono nel mezzo di una ridefinizione che porterà a un radicale cambiamento dei parametri di valutazione.

La sostenibilità dell'ambiente edificato è un concetto che riconosce le nostre responsabilità nei confronti delle generazioni future e agisce di conseguenza. Oltre al miglioramento dell'efficienza energetica, la sostenibilità prevede il massimo impegno per migliorare la salute, il livello di soddisfazione e la produttività all'interno degli edifici. Valori immateriali che diventano presto tangibili in un'azienda in

cui la retribuzione dei dipendenti rappresenta la spesa principale, o in un'azienda che sviluppa la propria immagine attraverso le pubbliche relazioni o per una società che cerca di reclutare il miglior dipendente tra una folta schiera di nuovi laureati sensibili alle problematiche ambientali.

Hines è forte per il suo coinvolgimento nei principi, nelle pratiche, negli effetti, nonché nel dialogo internazionale sulla sostenibilità [...]⁷.

Per gli investitori immobiliari il punto di partenza sta dunque diventando la determinazione del costo globale del ciclo di vita dell'edificio, costo che non è costituito soltanto dall'investimento per la realizzazione dell'immobile, ma anche dalle spese correnti per climatizzazione, illuminazione, trasporti interni, manutenzione e riparazione. In relazione alla durata media della vita utile di un edificio per uffici ad elevato contenuto tecnologico (da 30 a 40 anni per un ente privato, più di 75 anni per una pubblica amministrazione) si può infatti valutare che il costo di costruzione incida per una percentuale compresa fra il 10 e il 20%.

Gli edifici in cui si trovano coniugati bassi costi gestionali con elevate prestazioni sono più velocemente alienabili e sono competitivi sul mercato della locazione poiché offrono strutture e comfort di qualità superiore con costi di occupazione inferiori. Più a lungo una organizzazione possiede un edificio, più importante è l'esigenza di contenere i costi gestionali: se l'edificio è occupato dall'organizzazione stessa la riduzione dei costi gestionali costituirà un valore aggiunto; se esso è affidato in locazione, maggiore è il periodo di occupazione, maggiore è il risparmio per il locatario.

Una visione di tal genere costituisce una importante

Figura 2. Esempio di Vertical Farm: The Living Skyscraper: Farming the Urban Skyline, progetto di Blake Kurasek.

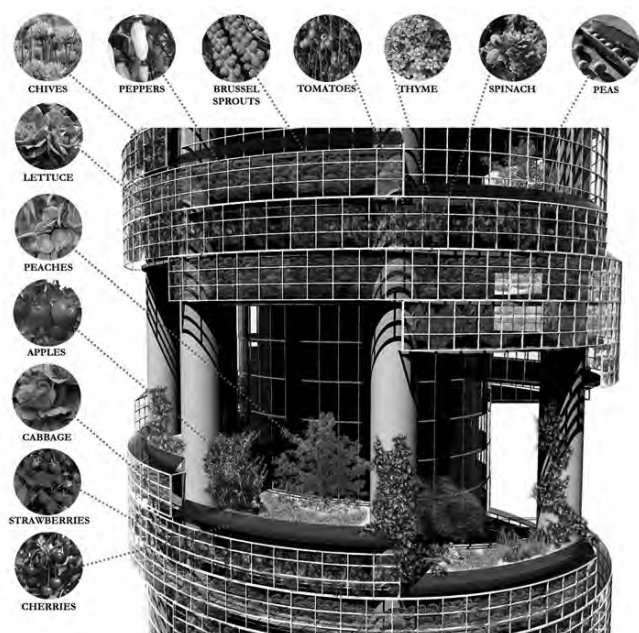
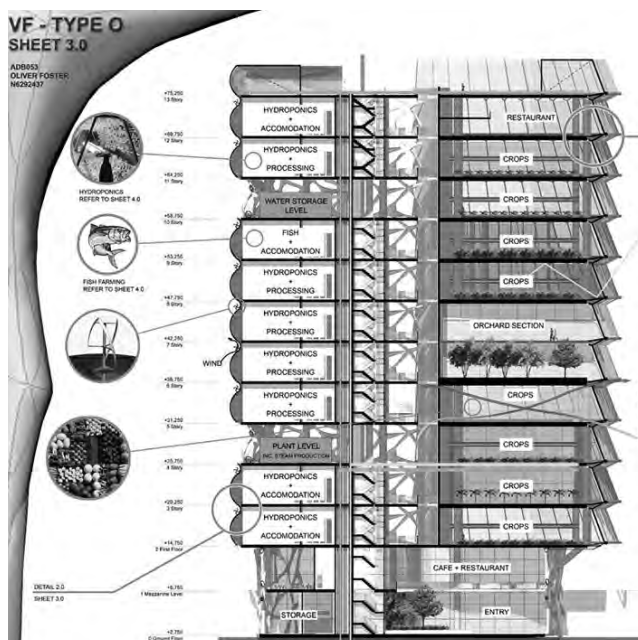


Figura 3. Esempio di Vertical Farm: VF-Type O, progetto di Oliver Foster (© 2009 The Vertical Farm Project).



molla economica, che giustifica la ricerca di una “reale” sostenibilità, al di là degli approcci immaginifici.

Il cambiamento rende necessario un aggiornamento degli standard di progettazione, costruzione e gestione degli edifici e riguarda tutte le destinazioni d'uso, dalla residenza all'ufficio, e tutte le tipologie edilizie, dall'edificio in linea al grattacielo, ed è in questo contesto che prendono forma *community* imprenditoriali e professionali che si impegnano a promuovere la costruzione sostenibile e ad elaborare procedure di certificazione del livello di sostenibilità energetico ambientale degli edifici utili a quantificarne in modo discreto la prestazione complessiva.

Tali protocolli, basati su *checklist* di requisiti che un edificio *green* deve possedere, costituiscono in prima istanza strumenti di progetto, guidando le scelte dei progettisti verso gli obiettivi da esso definiti, ma più in generale offrono agli investitori la garanzia del raggiungimento di determinati livelli di sostenibilità energetica e ambientale, attraverso la quantificazione, secondo una logica prestabilita, degli obiettivi effettivamente conseguiti.

In questi ultimi anni nel nostro Paese si è diffuso, soprattutto nel settore dell'edilizia residenziale, l'impiego del protocollo ITACA⁸, mentre, tra i più noti e consolidati strumenti a livello internazionale, vi sono il protocollo LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) sviluppato da USGBC (*United States Green Building Council*)⁹ e recentemente tradotto e trasposto per il contesto italiano¹⁰ da GBC Italia (*Green Building Council Italia*) e il protocollo BREEAM (*British Research Establishment's Environmental Assessment Method*) sviluppato dal BRE (*British Research Establishment*)¹¹.

La valutazione della sostenibilità in base a detti protocolli parte dall'analisi del sito in cui è ubicato l'edificio (il recupero di una ex area industriale è certamente più sostenibile che l'utilizzo di un'area vergine) e dalla considerazione sia di aspetti urbanistici, quali la densità edilizia, la vicinanza dei servizi e la disponibilità di trasporti pubblici o privati a basso impatto ambientale, sia di aspetti ambientali a scala urbana, quali l'impatto sull'ambiente circostante, il controllo delle acque meteoriche e il contenimento dell'inquinamento termico e luminoso. Per quanto riguarda le strategie progettuali e le soluzioni tecnologiche appropriate a scala edilizia, l'attenzione viene posta sulla gestione delle acque (riduzione dei consumi di acqua e recupero delle acque meteoriche e di scarico), sulla gestione dell'energia (ottimizzazione delle prestazioni energetiche e sfruttamento delle fonti energetiche rinnovabili disponibili in loco), sull'uso di materiali che minimizzano l'uso delle risorse naturali (riutilizzo dei materiali da demolizioni, impiego di materiali riciclati e di materiali regionali, gestione dei rifiuti da costruzione), nonché sulla qualità dell'aria e sul comfort termico, acustico e luminoso degli ambienti confinati¹².

3. Il grattacielo sostenibile nell'immaginario architettonico

In molta parte dell'Europa la costruzione dei grattacieli non è gradita alla popolazione e spesso la ricerca del conseguimento di un elevato livello di sostenibilità viene pubblicizzata dai promotori dell'intervento soprattutto per contenere il dissenso legato ad alcuni impatti ambientali negativi che essi possono comportare.

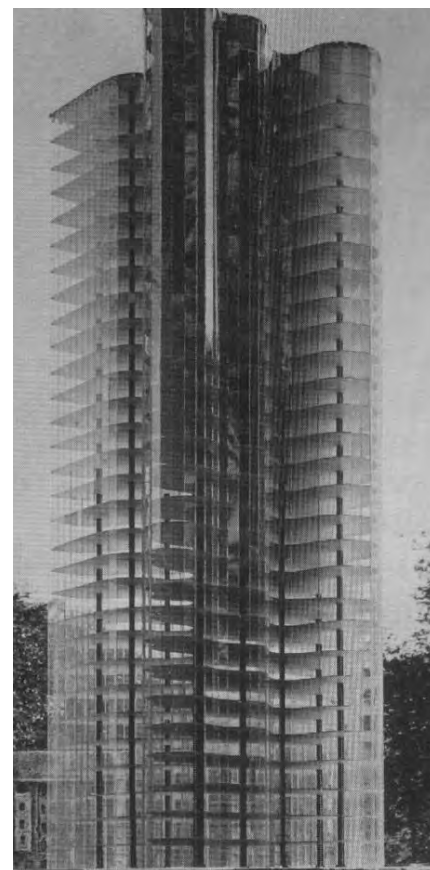
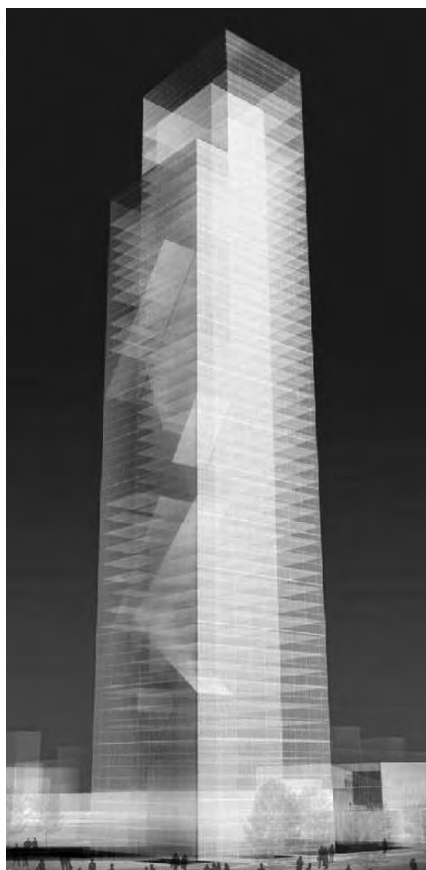
A Torino se ne è avuto un chiaro esempio, con riferimento alle proposte di realizzazione del nuovo centro direzionale Intesa-SanPaolo (progetto RPBW) di Figura 4 e della nuova sede della Regione Piemonte (progetto Massimiliano e Doriana Fuksas) di Figura 5¹³.

Il lessico delle architetture “sostenibili”, ed in particolare dei grattacieli, in quanto rivestono un notevole valore simbolico, fa oggi riferimento a elementi edilizi e tecnologici ricorrenti: superfici trasparenti ad alte prestazioni, doppi involucri vetrati, schermature solari motorizzate, pannelli solari fotovoltaici, generatori eolici, grandi serre solari, verde verticale ecc. Frequentemente tali elementi vengono adottati in modo acritico, indipendentemente dalla loro efficacia, e di qui nasce il termine *green washing*, un neologismo che, contrapponendosi al termine *green building*, vuole significare l'ingiustificata appropriazione di virtù di sostenibilità da parte di architetture che sostenibili non sono.

Un paradigma progettuale del grattacielo è certamente, fin dai primi schizzi di Mies van der Rohe (Figura 6) e Frank Lloyd Wright (Figura 7), quello della trasparenza dell'involucro, trasparenza che sembra permettere la smaterializzazione del volume.

In un grattacielo la trasparenza ha una valenza non soltanto formale ma anche funzionale: l'organizzazione spaziale del piano tipo di un grattacielo è di norma caratterizzata dalla presenza di un nucleo centrale che, per essere utilizzato non solo a servizi, necessita di luce naturale, la cui ottimizzazione è, per motivi sia di risparmio energetico che di gradevolezza dell'ambiente interno, un tipico obiettivo di sostenibilità. La ricerca della trasparenza trova oggi un supporto nella straordinaria evoluzione della tecnologia del vetro e nei moderni involucri vetrati molti vedono coniugati i messaggi di innovazione tecnologica e di sostenibilità.

Non si può però non annotare che l'involucro vetrato, sia pure ad alte prestazioni, non è la migliore soluzione se si guarda alle problematiche energetiche (poiché esso implica dispersioni termiche invernali e guadagni termici estivi di gran lunga superiori a quelli di una facciata opaca isolata termicamente), di comfort termico (poiché gli occupanti sono interessati dall'effetto radiativo di grandi superfici fredde nel periodo invernale e grandi superfici calde nel periodo estivo) e di comfort visivo (poiché le facciate vetrate costituiscono estese superfici abbaglianti,



Dall'alto in senso orario:

Figura 4. Centro direzionale Intesa-SanPaolo Torino, progetto RPBW: modello fisico.

Figura 5. Centro direzionale Regione Piemonte, progetto Massimiliano e Doriana Fuksas: modello virtuale.

Figura 6. Ludwig Mies Van der Rohe, progetto per un grattacielo in vetro, 1922, modello.

Figura 7. Frank Lloyd Wright, Johnson Wax Administration Center, Racine, Wisconsin; edificio principale del 1936-39.



anche fonte di fastidiose radiazioni solari dirette).

Accade così che le architetture “trasparenti” finiscono per essere caratterizzate da una ricercatezza formale priva di validi contenuti: le suggestive vetrate a tutta altezza presentate in sede di concorso di architettura e qualificanti il progetto in termini compositivi ed estetici vengono, nelle successive fasi di progettazione esecutiva, rese parzialmente opache “raddoppiandole” e/o schermate con frangisole di diversa forma e dimensione, talvolta posizionati, per motivi compositivi, anche su orientamenti non esposti al sole.

Interpretando la tecnologia come icona di sostenibilità energetica, un altro paradigma progettuale che caratterizza i moderni grattacieli è certamente quello dell'*high tech*: frangisole a inseguimento solare, pannelli solari fotovoltaici integrati in facciata, generatori eolici vogliono comunicare all'osservatore caratteri di efficienza e di autosufficienza energetica.

Nella realtà l'installazione di pannelli solari fotovoltaici su superfici prevalentemente verticali e non sempre correttamente orientate e l'installazione di generatori eolici nelle parti alte della torre consente di produrre energia *in situ*, ma in quantità percentualmente assai limitata rispetto ai bisogni del grattacielo cui sono associati. Peraltro l'edificio a torre è assai più energivoro di un equivalente edificio in linea in relazione alle esigenze di climatizzazione, a causa delle superfici di involucro totalmente esposte, di illuminazione artificiale (a causa della forma compatta che riduce la penetrazione della luce naturale, e di trasporto verticale).

Così accade che il *Bahrain World Trade Centre* (progetto Atkins) di Figure 8 e 9 che vede installate tre turbine eoliche di diametro 29 metri, progettate per coprire una quota compresa tra il 10 e il 15% del fabbisogno elettrico delle due torri, a fronte di un costo di installazione pari al 3,5% del costo di costruzione del complesso.

Un terzo paradigma progettuale riguarda l'uso del verde verticale e orizzontale, quest'ultimo prevalentemente entro serre solari: al di là della indubbia gradevolezza degli ambienti che guardano sulla vegetazione, il verde è, nell'immaginario collettivo, un elemento di sostenibilità. Laddove viene giustificato in termini funzionali, al verde vengono attribuiti i ruoli di schermatura solare, finalizzata alla riduzione del consumo energetico per raffrescamento estivo, e di captazione dell'anidride carbonica, finalizzata al miglioramento della qualità dell'aria.

Suggestivi sono i progetti dell'architetto malese Ken Yeang, uno dei protagonisti internazionali dell'*ecodesign* (Figure 10 e 11).

Non vi è dubbio che la presenza della vegetazione sugli edifici produce vantaggi in relazione alla protezione solare che offre, ma in un'ottica di sostenibilità occorre considerare che l'ombreggiamento, favorevole nel periodo estivo, comporta nel periodo invernale la riduzione degli

apporti solari gratuiti e della penetrazione di luce naturale, che il peso del terreno di coltura della vegetazione può incidere significativamente sul sovradimensionamento delle strutture, con conseguente incremento della quantità di materiali e di energia inglobata nei materiali stessi, ed infine che il verde implica manutenzione e, conseguentemente, costi gestionali.

4. Il grattacielo sostenibile nelle procedure di certificazione energetica e ambientale

La sostenibilità energetica e ambientale di un grattacielo, così come di un qualsiasi altro intervento edilizio, si può riassumere nella sfida di progettare un edificio a basso consumo di risorse e a basso impatto ambientale.

La sfida non è facile, poiché richiede una forte integrazione di competenze specialistiche per evitare il *green washing* e garantire il raggiungimento di risultati oggettivi. Diviene inoltre fondamentale l'attivazione di procedure di certificazione (come le già citate ITACA, LEED o BREEAM) che obbligano il progettista a esplicitare le proprie scelte e a dimostrarne l'efficacia attraverso la quantificazione del livello di sostenibilità raggiunto.

Per ottenere un risultato soddisfacente, oltre alle tradizionali competenze proprie dell'architetto e dei progettisti di impianti (meccanici, elettrici, informatici), nel gruppo di progettazione devono essere presenti competenze specifiche riguardanti l'energia, i materiali, il *facility management*.

In particolare il consulente energetico-ambientale interviene:

- nel progettare l'involucro edilizio in termini fisico tecnici, valutando i parametri termici dinamici dei componenti opachi e trasparenti e le loro prestazioni illuminotecniche e di protezione solare;
- nel valutare il contributo energetico di strategie di riscaldamento e raffrescamento passivo e di ventilazione naturale e ibrida;
- nel simulare il comportamento energetico dinamico, su base annuale, del sistema edificio-impianto (*l'energy simulation* è divenuta negli anni più recenti oggetto di una vera e propria professione) e nel consigliare le strategie di contenimento dei consumi energetici;
- nel verificare le condizioni di comfort, termico, acustico e visivo, e di qualità dell'aria che si avranno negli ambienti interni.

Tali competenze, fondamentali ai fini della progettazione di un grattacielo ad elevato livello di sostenibilità, devono guidare la progettazione dell'involucro edilizio e fornire indicazioni per la progettazione delle tecnologie impiantistiche.

Per quanto riguarda l'involucro edilizio le tematiche ricorrenti sono:

- la considerazione delle condizioni meteo-climatiche caratteristiche del sito, in particolare l'irraggiamento solare e il vento, il cui peso, oltre a dipendere dalla climatologia del sito, è fortemente influenzato dalla presenza o meno di



Dall'alto in senso orario:
 Figure 8 e 9. Bahrain World Trade Centre, progetto Atkins.
 Figure 10 e 11. Editt Tower, progetto Ken Yeang, Singapore (vista dal basso e dall'alto).



altri edifici o ostruzioni di dimensioni paragonabili all'edificio in progetto;

- la selezione dei materiali da utilizzarsi per il rivestimento delle facciate, sia per evitare possibili fenomeni di surriscaldamento dovuti all'esposizione solare sia per evitare fenomeni di riflessione che possano creare condizioni di disagio nel contesto in cui l'edificio si inserisce;
- lo studio delle schermature nei confronti della radiazione solare e dell'illuminazione naturale;
- la valutazione delle possibilità di utilizzazione delle superfici verticali per ospitare sistemi energetici per lo sfruttamento di energia proveniente da fonti rinnovabili. Il progetto dell'involucro deve essere supportato da un'attenta analisi della prestazione energetica complessiva in assenza di impianti di climatizzazione artificiale, al fine di ottimizzare il comportamento passivo, e da una verifica delle condizioni di comfort all'interno dell'edificio. Allo scopo vengono utilizzati strumenti di calcolo di tipo predittivo: per gli aspetti energetici software di simulazione termoenergetica in regime dinamico¹⁴; per gli aspetti di comfort e qualità dell'aria modelli di calcolo multizona e, ove necessario software di analisi fluidodinamica computazionale (CFD).

Tali strumenti vengono impiegati non solo per valutare le potenziali condizioni di esercizio del sistema nel caso di adozione di un determinato insieme di soluzioni tecnologiche, ma anche per confrontare il comportamento con insiemi diversamente composti.

Per quanto riguarda la progettazione impiantistica il consulente energetico non si sovrappone al progettista di impianti, ma fa da anello di congiungimento fra la progettazione edilizia e quella impiantistica, fornendo a quest'ultima indicazioni in tema di strategie di approvvigionamento energetico e di dimensionamento dei componenti del sistema energetico in relazione alle caratteristiche dinamiche della domanda di energia e verificando sul sistema edificio-impianti gli esiti in termini di consumo energetico e di impatto ambientale.

Ciò è particolarmente importante per un grattacielo dove la concentrazione di utenze su una contenuta impronta di suolo determina la concentrazione di flussi energetici e, quale che sia la sua destinazione (commerciale, residenziale, mista) occorre quantificare in modo puntuale le voci di fabbisogno energetico negli usi finali al fine di selezionare la più efficiente configurazione del sistema energetico a servizio dell'edificio.

Gli usi finali dell'energia sono numerosi e tutti vanno stimati in termini sia di massima richiesta istantanea (massima potenza) sia in termini di consumo energetico annuo, in quanto dal primo termine dipendono le taglie delle macchine da installare e gli impegni di potenza nei confronti dei gestori di energie in rete (rete elettrica e rete di teleriscaldamento, ove presente), mentre dal secondo termine dipendono il dimensionamento degli impianti per lo sfruttamento delle fonti energetiche rinnovabili a flus-

so discontinuo (energia solare ed energia eolica) e prendono spunto le valutazioni di carattere economico finalizzate all'ottimizzazione dei costi di esercizio.

Nel quadro degli usi finali dell'energia propri di un grattacielo assumono particolare rilevanza quelli connessi alla movimentazione dei fluidi (aria, acqua calda, acqua refrigerata, acqua calda sanitaria) e al trasporto di persone e cose in verticale (ascensori e montacarichi) e, non diversamente da un qualsiasi altro edificio, sono presenti quelli connessi alla climatizzazione invernale ed estiva, alla produzione di acqua calda sanitaria, alla forza motrice per le apparecchiature in ambiente e all'illuminazione artificiale.

Le procedure di certificazione citate in precedenza danno molta importanza alle tematiche energetiche e ambientali, nonché alle tematiche impiantistiche correlate e riservano un ampio margine di punteggio sul totale conseguibile per raggiungere un certo livello di sostenibilità (Figura 12).

Al tema dell'impiantistica il protocollo *BREEAM Offices 2008* e *LEED 2009 for New Construction and Major Renovations* riservano in forma diretta circa il 50% del punteggio complessivo, ma, se si guarda ai requisiti il cui raggiungimento è connesso alla qualità degli impianti, si arriva a percentuali superiori all'80%.

Nella consapevolezza che tali tematiche non solo sono importanti, ma anche assai complesse da affrontare il protocollo *LEED 2009 for New Construction and Major Renovations*¹⁵, certamente il più accreditato a livello internazionale per la verifica di sostenibilità di edifici per il terziario, favorisce un processo di progettazione integrato, in grado di affrontare i problemi più diversi, di carattere edilizio e impiantistico, con strumenti di progetto avanzati (quali la simulazione energetica) e anche quelli più frequentemente dimenticati ma fondamentali in un'ottica di sostenibilità, quali ad esempio il monitoraggio energetico in esercizio, la manutenzione finalizzata al mantenimento a lungo termine delle prestazioni, la flessibilità, l'adattabilità.

Lo stesso protocollo favorisce anche un processo edilizio controllato, richiedendo, come prerequisito, la presenza di una autorità di controllo (*Commissioning Authority*) che, a partire dalla fase preliminare della progettazione e fino all'esercizio del costruito, tuteli l'investitore per quanto riguarda gli obiettivi posti a base del processo in termini di prestazione energetica del sistema edificio-impianti e di funzionalità dei sistemi tecnologici, edilizi ed impiantistici, che tale prestazione condizionano, garantendo nel contempo il richiesto livello di comfort ambientale.

La procedura di *commissioning* costituisce una garanzia a vantaggio dell'investitore, che può così contare su un soggetto in grado di curarne gli interessi nei confronti degli altri soggetti coinvolti nel processo, siano essi i progettisti, l'impresa costruttrice o il gestore dell'energia.

Nella fase di progetto significativo è il supporto che la

Commissioning Authority offre alla committenza nella redazione del documento *Owner Project Requirements* (OPR), contenente, fra l'altro, la definizione degli obiettivi di sostenibilità energetico ambientale e degli obiettivi di comfort termico, acustico e visivo e di qualità dell'aria, nonché delle aspettative della committenza in termini di affidabilità e manutenibilità dei sistemi tecnologici a servizio dell'edificio. Analogo supporto viene peraltro fornito anche al team di progettazione nella redazione del documento *Basis of Design* (BOS) contenente le intenzioni progettuali volte a rispondere ai contenuti del documento OPR e i criteri prestazionali dei sistemi tecnologici contemplati dal progetto.

Nella fase di realizzazione la *Commissioning Authority* verifica l'installazione e il funzionamento dei sistemi tecnologici oggetto di *commissioning* secondo i codici di collaudo in vigore e le procedure approvate, mentre a edificio realizzato e occupato coordina le operazioni di monitoraggio delle prestazioni dei sistemi stessi, per almeno un anno. Tale monitoraggio consente al *facility manager* di perfezionare i servizi dell'edificio durante l'occupazione in diverse condizioni stagionali al fine di ottenere la massima soddisfazione degli occupanti e la maggiore efficienza energetica.

Se la procedura LEED è convincente, lascia invece qualche ragionevole dubbio sull'effettivo conseguimento del risultato di qualità atteso la procedura ITACA, quando applicata a grandi edifici per il terziario quali i grattacieli. Ambedue gli edifici torinesi già citati, il nuovo centro direzionale Intesa-SanPaolo e la nuova sede della Regione Piemonte hanno intrapreso il processo di certificazione della sostenibilità secondo tale procedura e ambedue hanno raggiunto un livello pari a 3,4 nella scala di valutazione di ITACA compresa tra -1 e +5, cioè un livello giudicato di buona pratica complessiva.

Ciò nonostante, se si mettono a confronto alcuni parametri caratteristici del comportamento energetico (Tabella 1) dichiarati ai fini della procedura di certificazione del livello di sostenibilità ambientale del progetto secondo la procedura ITACA¹⁶, essi appaiono assai discordanti e suscitano qualche perplessità.

4. Going green

Non vi è dubbio che nei prossimi anni il tema della sostenibilità orienterà la consapevolezza e le aspettative individuali, la progettazione, la costruzione e la *governance* aziendale e trascinerà il settore dell'edilizia, ma occorrerà creare le condizioni affinché le sostenibilità diventi una realtà correttamente certificata.

L'applicazione del protocollo LEED sui grattacieli ha avuto la sua prima esperienza nel caso della nuova sede della *Bank of America* (progetto Cook+Fox Architects) di Figura 13, attualmente in fase di certificazione con un livello di sostenibilità *Platinum*¹⁷.

Il protocollo LEED *New Construction and Major Renovation* si sta ora diffondendo sulla scena internazionale con un serie di casi emblematici: due torri di 60 piani ciascuna ospiteranno il sesto centro Raffles City (Figura 14) che sorgerà nel cuore di Hangzhou, capitale della provincia cinese di Zhejiang, a circa 180 chilometri a sud ovest di Shanghai. Concepiti per conto dell'investitore Capitaland, i due grattacieli (progetto Ben van Berkel UNStudio) conterranno oltre 300.000 metri quadrati tra attività commerciali, uffici e residenze. Al livello zero del complesso una grande piazza con accesso diretto alle reti del trasporto pubblico identificherà una nuova realtà urbana all'interno della città¹⁸.

Ma non sono solo i grattacieli di nuova costruzione a ricercare elevate prestazioni energetiche ed ambientali. Seguendo la strada tracciata dall'edificio *Marchandise*

Tabella 1. Parametri caratteristici dei progetti del Nuovo Centro Direzionale Intesa-San Paolo di Torino e della Nuova sede della Regione Piemonte (i dati in questione sono visibili all'indirizzo internet <http://iisbe.org/iisbe/sbc2k8/sbc2k8-teamsf.htm> e scaricabili sotto forma di tavole).

	<i>Nuovo Centro Direzionale Intesa-San Paolo, Torino</i> Livello di sostenibilità ITACA 3.4	<i>Nuova sede della Regione Piemonte, Torino</i> Livello di sostenibilità ITACA 3.4
<i>Destinazione d'uso principale</i>	edificio per uffici	edificio per uffici
<i>Sito</i>	Torino	Torino
<i>Superficie lorda di pavimento</i>	50.000 m ²	65.000 m ²
<i>Volume</i>	160.000 m ³	486.000 m ³
<i>Fabbisogno di energia primaria per climatizzazione invernale</i>	31 kWh/m ³ anno	7,5 kWh/m ³ anno
<i>Fabbisogno di energia primaria per climatizzazione estiva</i>	76 kWh/m ³ anno	11,2 kWh/m ³ anno
<i>Fabbisogno di energia elettrica per illuminazione artificiale (dato dichiarato in sede di progetto)</i>	14 kWh/m ² anno	8,6 kWh/m ² anno
<i>Fabbisogno di energia elettrica per la movimentazione degli ascensori</i>	1,3 kWh/m ² anno	13,1 kWh/m ² anno

Mart di Chicago che nel novembre 2007 aveva conseguito la certificazione LEED per edifici esistenti, una serie di icone senza tempo dell'architettura *high rise* stanno abbracciando i propositi, ormai largamente diffusi negli Stati Uniti, del *going green*.

L'Empire State Building, grazie a un intervento del valore di oltre 500 milioni di dollari, ha avviato una significativa operazione di riqualificazione volta a conseguire obiettivi di riduzione dei consumi energetici e contenimento delle emissioni di gas serra.

Sulla scia di quanto fatto per l'edificio newyorkese un altro programma ambizioso è stato recentemente proposto per la *Sears Tower* (che muterà il nome in *Willis Tower*): una complessa operazione firmata da Adrian Smith + Gordon Gill Architecture porterà in quattro anni, con una spesa di 350 milioni di dollari, a ridurre di circa l'80% i consumi di energia elettrica entro quattro anni dalla conclusione dei lavori sull'edificio. Il miglioramento delle prestazioni termofisiche dell'involucro, l'incremento di efficienza dei sistemi di trasporto verticale, lo sfruttamento dell'energia solare con l'installazione di pannelli fotovoltaici e l'adozione di una copertura verde sono i più significativi interventi previsti per la torre di Chicago. Complessivamente gli interventi eseguiti o in corso di esecuzione sui grattacieli esistenti, allo scopo di incrementarne il livello di sostenibilità, contemplano in generale:

- il rifacimento della pelle esterna opaca, migliorandone le prestazioni termiche e rafforzandone, ove possibile, l'identità iconica;
- l'inserimento di coperture verdi;
- la sostituzione delle parti vetrate con altre ad alte prestazioni fisico tecniche associate a sistemi di controllo della radiazione solare e della luce naturale, con il duplice intento di contenere i consumi energetici e di migliorare il comfort termico e visivo degli spazi interni,
- l'installazione di sistemi in grado di sfruttare le fonti energetiche rinnovabili (energia solare ed energia eolica), compatibilmente con la morfologia dell'edificio e la sua collocazione nel contesto territoriale e urbano;
- l'installazione di sistemi di gestione (*Building Management System*) in grado di controllare le tecnologie presenti e di monitorarne le prestazioni in un'ottica di contenimento dei consumi energetici.

I processi in atto di conversione di grandi edifici del passato verso uno *status* di edifici sostenibili dimostrano, senza alcun dubbio, che il mercato immobiliare sta cambiando e sta riconoscendo il valore economico e sociale di un edificio attento alla sostenibilità.

Marco Filippi, ingegnere, ordinario di Fisica Tecnica Ambientale presso il Politecnico di Torino.

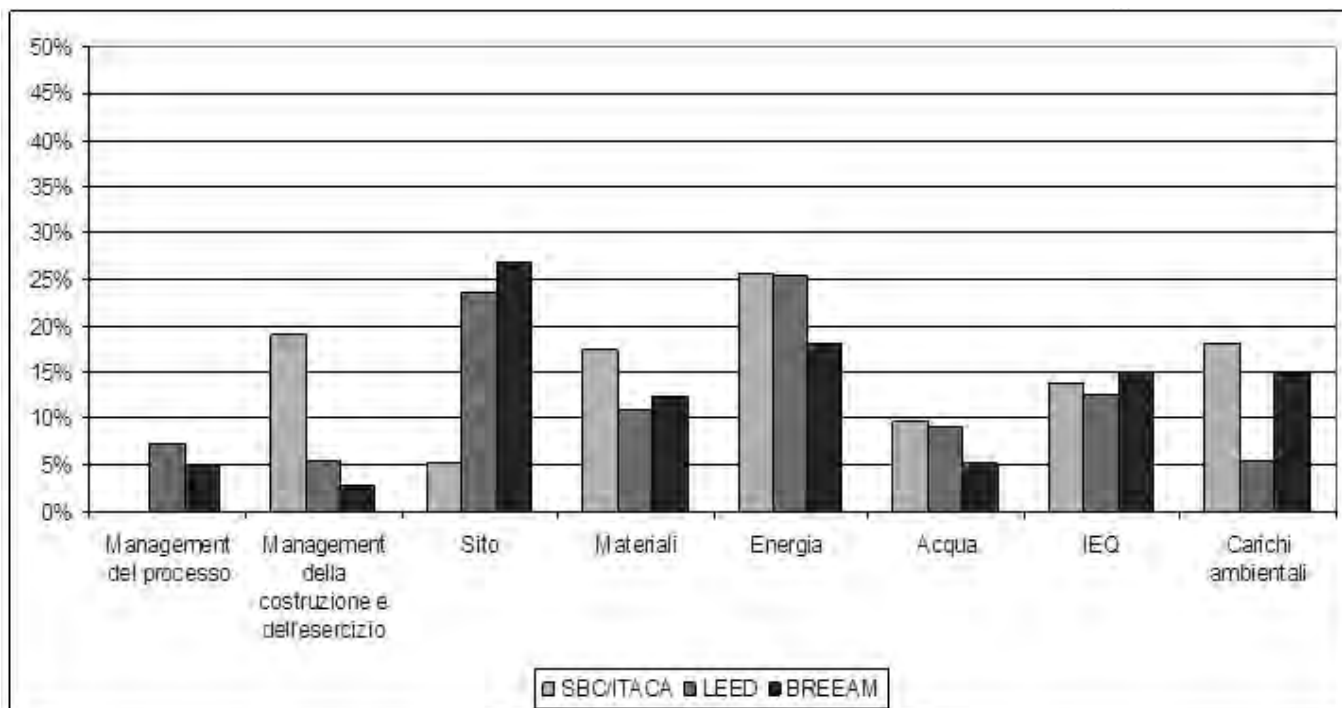
Daniele Guglielmino, architetto, dottorando in Innovazione Tecnologica per l'Ambiente Costruito al Politecnico di Torino.

Bibliografia

- PEARCE D., *The social and economic value of construction*, a Report for Construction Industry Research and Innovation Strategy Panel, UK, 2003
- KIERAN S., *The architecture of plenty – Theory and design in the marketing age*, in «Harvard Architecture Review», 1987
- CRANE P., KINZIG A., *Nature in the Metropolis*, in «Science», vol. 308, 27 may 2005, p. 1225
- UNITED NATIONS, *World Population Prospects: The 1998 Revision* (disponibile online)
- DESPOMMIER D., *The Vertical Farm: Reducing the impact of agriculture on ecosystem functions and services* (disponibile online)
- ARFIERO M., *Fattorie Verticali / Vertical Farms*, in «Of Arch. International Magazine of Architecture and Design», n. 110, 2010, pp 54-59
- FILIPPI M., BECCHIO C., CORGNATI S.P., GUGLIELMINO D., *I protocolli di valutazione della costruzione sostenibile: caratteristiche, applicabilità, dinamiche di processo*, in *Systems, energy and built environment toward a sustainable comfort. Rome (Italy), October 8th and 9th*, p. 137-148
- GUGLIELMINO D., *Grattacieli sostenibili? Yes we can! Un progetto di UN STUDIO verso la conquista della targhetta americana di certificazione LEED*, in «Il Giornale dell'Architettura», vol. 76, 2009, p. 15
<http://www.iisbeitalia.org>, <http://www.iisbe.org>
<http://www.itaca.it>, <http://www.usgbc.org>, <http://www.gbci.org>
<http://www.gbciitalia.org>, <http://www.bre.co.uk>,
<http://www.breeam.co.uk>, <http://www.verticalfarm.com>

Note

- ¹ Secondo il *National Institute of Building Science*, il significato di costruzione sostenibile è dinamico nel tempo, per effetto delle evoluzioni tecnologiche e sociali, ma fondato su sei aspetti fondamentali: ottimizzazione del sito e delle strutture esistenti, ottimizzazione nell'uso delle fonti energetiche, gestione efficiente della risorsa acqua, uso di materiali con un ciclo di vita tale da contenere gli impatti in ambiente, elevata qualità ambientale degli spazi confinati, management e gestione in esercizio efficace
(fonte <http://www.wbdg.org/design/sustainable.php>).
- ² D. GUGLIELMINO, *Grattacieli sostenibili? Yes we can! Un progetto di UN studio verso la conquista della targhetta americana di certificazione LEED*, in «Il Giornale dell'Architettura», vol. 76, 2009, p. 15.
- ³ D. PEARCE, *The social and economic value of construction*, Report for Construction Industry, Research and Innovation Strategy Panel, UK, 2003.
- ⁴ Si veda il sito web <http://www.verticalfarm.com>.
- ⁵ M. ARFIERO, *Fattorie Agricole Verticali*, in «Of Arch. International Magazine of Architecture and Design», vol. 110, pp 54-59.
- ⁶ Hines è un investitore immobiliare internazionale: <http://www.hines.com/>.
- ⁷ AA.VV., *Class A Buildings - The Next Generation*, Fenwick



Dall'alto in senso orario:

Figura 12. Confronto tra i pesi in percentuale attribuiti alle principali aree tematiche affrontate dai tre protocolli principali citati (IEQ: qualità dell'ambiente interno).

Figura 13. Nuova sede della Bank of America, progetto Cook+Fox Architects.

Figura 14. Hangzhou Raffles City, progetto Ben van Berkel UNStudio.



Publishing Group, Washington, ©2009 by Hines Italia.

⁸ <http://www.iisbeitalia.org>.

⁹ <http://www.usgbc.org>.

¹⁰ Il 14 aprile 2010, presso il teatro sociale di Trento si è tenuto il lancio ufficiale del protocollo LEED Italia 2009, *Nuove Costruzioni – Grandi Ristrutturazioni*. Si tratta di una traduzione e contestualizzazione alla realtà italiana del protocollo di certificazione americano.

¹¹ <http://www.breem.org>.

¹² M. FILIPPI, C. BECCHIO, S.P. CORGNATI, D. GUGLIELMINO, *I protocolli di valutazione della costruzione sostenibile: caratteristiche, applicabilità, dinamiche di processo, in Systems, energy and built environment toward a sustainable comfort. Rome (Italy), October 8th and 9th*, p. 137-148.

¹³ Si vedano i siti web: <http://nongrattiamoilcielo.org> e <http://www.italianostra.to.it/>.

¹⁴ Le principali fonti di informazione possono essere reperite nel documento *Contrasting the capabilities of building Energy performance simulation programs*, disponibile on line all'indirizzo: http://apps1.eere.energy.gov/buildings/tools_directory/pdfs/contrasting_the_capabilities_of_building_energy_performance_simulation_programs_v1.0.pdf.

Altre informazioni sui singoli strumenti software, con giudizi connessi alle difficoltà d'uso si possono trovare al seguente indirizzo:

http://apps1.eere.energy.gov/buildings/tools_directory/subjects.cfm/pagename=subjects/pagename_menu=whole_building_analysis/pagename_submenu=energy_simulation. Questo link riepiloga una ricca serie di software connessi alla valutazione delle prestazioni energetiche e del comfort ambientale.

¹⁵ Il protocollo è scaricabile gratuitamente dal sito <http://www.usgbc.org>.

¹⁶ L'acronimo SBC indica *Sustainable Building Method*, ossia la denominazione del sistema di rating su cui ITACA si basa. Tale acronimo è stato recentemente abbandonato e viene mantenuta la sua denominazione ITACA, più nota.

¹⁷ I livelli di certificazione di sostenibilità energetico ambientale secondo la logica LEED sono quattro: certificato (score 40-49); argento (score 50-59); oro (score 60-79); platino (score >80).

¹⁸ D. GUGLIELMINO, *Grattacieli sostenibili? Yes we can! Un progetto di UN STUDIO verso la conquista della targhetta americana di certificazione LEED*, in «Il Giornale dell'Architettura», vol. 76, 2009, p. 15.

Torino, una mappa verticale

Turin: a vertical map

ALESSANDRO MARTINI, DAVIDE ROLFO

Abstract

Che cosa ha significato per Torino, nel tempo, il termine “edificio alto”? All'interno di un tessuto urbano coerente e omogeneo ma non privo, sin dall'epoca barocca, di “sorprese” puntuali, gli edifici dall'evidente sviluppo verticale si sono prestati a rappresentare – a partire dal primigenio limite invalicabile definito dalla Mole Antonelliana – diverse idee di città. Dal ruolo ordinatore all'interno di un disegno urbano “dato” al desiderio di lasciare un segno dell’“epoca nuova” fascista, dalle necessità e opportunità della ricostruzione postbellica allo slancio del miracolo economico, dagli atteggiamenti tardo-utopici figli del sogno razionalista fino al riflesso fisico del mutato ruolo della pubblica amministrazione, gli “edifici alti” concretizzano in maniera evidente, nella *urbs*, aspirazioni e contraddizioni della *civitas*.

What has the term “tall buildings” implied for Turin over the years? Inside a coherent, homogenous urban fabric, not without certain “surprises” from the Baroque period onwards, tall buildings have represented – starting from the initial unsurpassable limit defined by the Mole Antonelliana – various ideas of city. From the regularising role inside a “given” urban design to the desire to leave a sign of the Fascist “new era”, from the needs and opportunities of Post-War reconstruction to the impetus of the economic boom, from the late-utopian attitudes spawned by the rationalist dream to a physical sign of the changed role of the public administration, “tall buildings” effectively express the aspirations and contradictions of the civitas in the urbs.

Che cos'è un grattacielo, e che cos'è – in particolare – a Torino? È definibile in maniera univoca, al di là dell'essere, intuitivamente e nella percezione comune, un edificio elevato in altezza e dal notevole numero di piani? E, per essere tale, un grattacielo richiede attributi dimensionali “assoluti” o “relativi”? In altri termini, il grattacielo è “di per sé” o, piuttosto, in relazione agli edifici circostanti e alla loro altezza? E, ancora, gli è associabile chiaramente una forma, una struttura, una funzione? O non, invece, una pluralità di funzioni – tali da distinguerlo, secondo alcuni, dall'edificio semplicemente “alto”, deputato a un'unica e sola destinazione d'uso (ad esempio, la torre residenziale)? Da qui, da interrogativi per lo più tuttora privi di risposte chiare e condivise, deriva la tautologica definizione secondo cui sono grattacieli solo quegli edifici che “vogliono” dichiararsi tali.

Una riflessione sul tema appare ardua e complessa, ancor più se l'obiettivo è – come in questo caso – di proporre un censimento, un repertorio, una casistica utile a individuare percorsi, narrazioni, continuità e discontinuità. Una lettura d'insieme, oltretutto, che riguarda una città per molti versi par-

ticolare quale è Torino, il cui tessuto urbano è caratterizzato da una carenza evidente di edifici in altezza tali da segnare (o turbare) il disegno uniforme dello skyline storico. La crescita verticale di Torino è avvenuta, nel corso dell'ultimo secolo e mezzo, attraverso pochi episodi puntuali e frutto di momenti specifici e tappe storiche successive, dalle ambizioni speculative degli anni trenta alla Ricostruzione, dagli anni del boom sino alla fase recente, e tuttora in corso, successiva alla dismissione di aree ex industriali. A partire dal tardo Cinquecento e, senza soluzione di continuità, fino al Novecento, lo sviluppo urbano di Torino è stato l'esito di una pianificazione diffusa e intimamente prescrittiva, che ha prodotto una omogeneità edilizia che ancora oggi appare del tutto peculiare. Anche in anni recenti, la crescita ha assunto caratteri di originalità rispetto alla tendenza generalizzata di molte realtà italiane comparabili – Milano come Napoli, Genova come Bologna – che hanno conosciuto, tra anni settanta e novanta, una crescita verticale (relativamente) diffusa e spesso accelerata dalla spinta speculativa. Per quanto i successivi ampliamenti della città, tra Seicento e Ottocento, abbiano fatto dell'uniformità e della continuità – dei prospetti esterni e, in particolare, della linea di gronda dei diversi blocchi edilizi – un imperativo per la costruzione «per parti» della città (COMOLI, 1983), Torino presenta tuttavia un tessuto urbano in cui è diffusa l'eccezione, il caso anomalo, la sorpresa. Episodi che, dall'età barocca alla crescita spesso concitata degli ultimi decenni, si impongono con grande rilievo formale e con un significato urbanistico determinante per l'immagine e la costruzione funzionale della città. Nel corso del XX secolo anche alcuni “grattacieli” contribuiscono a connotare l'ambiente urbano e il profilo della città (PANIZZA, 1987; MAFFIOLETTI, 1990), grazie alla capacità – che è loro propria – di costruire spazi, segni, gerarchie.

Protagonista nell'immaginario collettivo – internazionalmente diffuso (DRAGOSEI, 2002; DE MAGISTRIS, 2004) ma sintesi di specifici caratteri a seconda delle diverse comunità locali – anche a Torino l'edificio alto diviene simbolo possibile di “modernità” – talvolta strumento di “modernizzazione” – e di aggiornamento rispetto al contesto nazionale e internazionale. E – pur nelle differenti declinazioni di “case alte”, torri, edifici pluripiano fino alle specificità locali come i grattacieli “orizzontali” o “a lama” – anche a Torino il grattacielo raggiunge l'obiettivo di coniugare il dato evidente del verticalismo con un campo vasto di suggestioni in cui il carattere dell'edificio è determinato ugualmente dai presupposti formali del medesimo e dalla sua espressione tecnologica.

Oggetto della presente indagine – pur coscienti della difficoltà di individuare criteri coerenti e condivisi, richiesti da qualsiasi studio che voglia essere visione sinottica e lettura d'insieme – non sono tutti gli edifici “alti” di Torino, ma soltanto quelli che hanno funzioni definibili come “collettive”, di tipo residenziale o terziario: siano, cioè, luogo di

attività potenzialmente accessibili a porzioni significative di cittadinanza. È quindi esclusa qualsiasi struttura di tipo utilitario, come torri, ciminiere e antenne radiotelevisive, così come lo sono chiese e campanili – quello della Chiesa di Nostra Signora del Suffragio e di Santa Zita (Francesco Faà di Bruno, 1866), con i suoi 83 metri, è il terzo manufatto architettonico più alto della città dopo la Mole Antonelliana e la Torre Littoria. Ma non è un grattacielo. Un'ulteriore possibile delimitazione utile a individuare i casi è l'altezza dell'edificio, senza tuttavia per questo divenire un dato vincolante. Il grattacielo torinese, infatti, così come recepito e dibattuto in città lungo la sua storia, non è definito tanto da caratteri oggettivi – l'altezza, il numero dei piani, il rapporto tra base ed elevato... – quanto piuttosto dal rapporto con il suo contesto, la relazione dimensionale che instaura con l'edilizia e il tessuto urbano circostante. È per questa ragione, ad esempio, che il cantiere di un edificio residenziale come quello di Gualtiero Casalegno (quattordici piani lungo corso Cairoli) può essere bloccato, nel 1950, al grido di «nessun grattacielo sul lungo Po e nella zona aulica di Torino» (LEVI-MONTALCINI, 1951; GRELLI, 1977-78); e questo sulla base non della sua altezza, di per sé ridotta, ma per il fatto di emergere di pochi piani (quattro, quelli forzatamente demoliti) rispetto al contesto.

Se per dizionario Sabatini Colletti è corretto definire “grattacielo” soltanto un fabbricato di «almeno 15 piani», a Torino sono pochissimi addirittura gli edifici che si spingono oltre il decimo piano. D'altra parte, il Tacoma Building realizzato nel 1889 da William Holabird e Martin Roche a Chicago, patria dell'edilizia in altezza, possedeva soltanto 12 piani oltre il piano terra e il coronamento: ma già allora, il carattere e la natura di grattacielo erano attribuiti – oltre che dalla struttura portante innovativa, puntuale e metallica – proprio dal confronto con l'immediato contorno.

La capacità di intervenire nel tessuto preesistente, così come di definire inedite caratteristiche in aree di nuova edificazione, rappresentano un carattere distintivo ed essenziale dell'edificio alto, sia esso riconducibile alla tipologia residenziale oppure a quella, più consueta, di tipo terziario e direzionale (DE MAGISTRIS, 2004; FILIPPI, 2008). Non è un caso, quindi, che alcuni degli esempi più significativi di grattacielo siano stati realizzati, anche a Torino, come parte di grandi interventi di terziarizzazione del centro cittadino (la Torre Littoria nell'ambito della via Roma Nuova), di aree periferiche di nuovo sviluppo (i grattacieli Lancia e SIP, ma anche le torri residenziali di Falchera nuova) o ancora, più recentemente, di aree recuperate e ridestinate funzionalmente nell'ambito di processi di recupero urbano (i progetti lungo le Spine).

Pur intervallata da pause e fratture, la vicenda del grattacielo a Torino si sviluppa sulla base di un processo di “continuità”: in quanto segno eminentemente urbano, diviene la manifestazione, facilmente comprensibile e

comunicabile perché evidente, del ruolo della città come polo del capitalismo avanzato, sempre più ambito tra gli anni '50 e '60. Ma se, negli anni successivi, l'edificio pluripiano non ha in effetti assunto un carattere connotante per Torino, così come avvenuto, invece, per altre città europee e italiane, il dibattito sul tema, spesso acceso, rimane in gran parte sopito fino a riaccendersi in tempi recenti. Significativamente, critici e sostenitori – nei casi dei grattacieli per la Regione Piemonte e per Intesa-Sanpaolo, ad esempio – hanno in modo analogo ricondotto la discussione al confronto con la storia della città, con le sue linee di sviluppo, con i segni e i simboli della sua identità (DARDANELLO, TAMBORRINO, 2008). Primo fra tutti, quindi, la Mole Antonelliana: tuttora l'edificio più alto della città. Ancora oggi, a un secolo e mezzo dall'avvio del suo cantiere, quello i cui limiti dimensionali non pare legittimo superare.

L'origine e il limite invalicabile

La rincorsa torinese alla verticalità in campo costruttivo ha un'origine precoce, nel pieno del secolo del Positivismo scientifico, immediatamente riconosciuta da operatori e cittadini. È la **Mole Antonelliana**, non soltanto l'opera di Antonelli più nota e celebrata, ma anche primo, vero, edificio alto di Torino. Quello che lascia il segno nella città, e tuttora riveste un significato simbolico imprescindibile. Realizzato attraverso un lungo arco cronologico e un altrettanto articolato iter progettuale, l'edificio viene eretto a partire dal 1863 come prima sinagoga della città, su committenza dell'Università israelitica. Da qui, sospinta dagli ambiziosi sogni architettonici del progettista e dalla sua straordinaria capacità persuasiva, la Mole è protagonista di una successiva ascesa dagli originali 47 metri fino agli attuali 167,5 (DARDANELLO, TAMBORRINO, 2008), che ne fanno il più alto edificio in muratura mai realizzato, testimonianza massima del virtuosismo strutturale raggiunto da Antonelli utilizzando tecnologie "tradizionali" nel pieno della nuova epoca del ferro e del vetro (la Tour Eiffel di Parigi è del 1889). Acquisito nel 1877 dalla Città di Torino, e destinato l'anno successivo a monumento a Vittorio Emanuele II e poi a Museo dell'Indipendenza italiana, l'edificio è oggetto di ulteriori modifiche (dopo la morte di Antonelli, nel 1888, gli succede alla direzione dei lavori il figlio Costanzo) con la realizzazione della cuspide conica con Genio alato sommitale (sostituito nel 1904 con una stella), ricostruita in struttura metallica dopo l'uragano del 1953 che demolisce l'intera guglia. In seguito a ripetuti interventi interni, tra cui la decorazione dell'aula ad opera di Annibale Rigotti (1905), il consolidamento della vertiginosa volta a quattro spicchi attraverso strutture in calcestruzzo armato (Pozzo, Giberti e Albenga, dal 1933) e la collocazione dell'ardito ascensore panoramico, la Mole giunge alla fine del Novecento, ormai simbolo riconosciuto della città, senza una destinazione d'uso definitiva e condivisa. È

della fine degli anni novanta, dopo i restauri di Gianfranco Gritella e Antes Bortolotti, l'allestimento del Museo nazionale del Cinema su progetto di François Confino.

L'edificio è entrato prepotentemente entrato nel dibattito recente sui grattacieli a Torino, in quanto da più parti indicato, spesso strumentalmente, quale soglia invalicabile in altezza, confermandone così il valore simbolico nell'immaginario architettonico cittadino.

(ROSSO, 1977; VOLPIANO 2004; DARDANELLO, TAMBORRINO, 2008)

Ambizioni e speculazioni: nuove "porte" nella città storica, segno di «modernità e decoro»

Benché di altezza relativamente limitata (sette piani più cuspidi) rispetto ad altri edifici torinesi, anche coevi, le cosiddette **Torri Rivella** svolgono un ruolo importante



Figura 1. Mole Antonelliana, via Montebello, 20. Alessandro Antonelli; 1863-1889 (da COMOLI MANDRACCI, 1983).



Figura 2. Torri Rivella, corso Regio Parco 1, 2. Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana; 1929 (foto DR).

nella definizione del tessuto urbano della città.

I due edifici “gemelli”, destinati a residenza e attività commerciali al piano terreno, pur accomunati dall'impostazione generale presentano una notevole varietà compositiva, ben evidente nelle soluzioni di impaginazione e decorative espresse attraverso un sapiente linguaggio eclettico – estrema evoluzione delle soluzioni proprie di Ballatore di Rosana – declinato con grande cura del dettaglio negli accenti di un'Art déco geometrizzata prossima allo stile Novecento. Le fasce orizzontali, in cui si alternano il mattone a vista e l'intonaco chiaro, definiscono lo

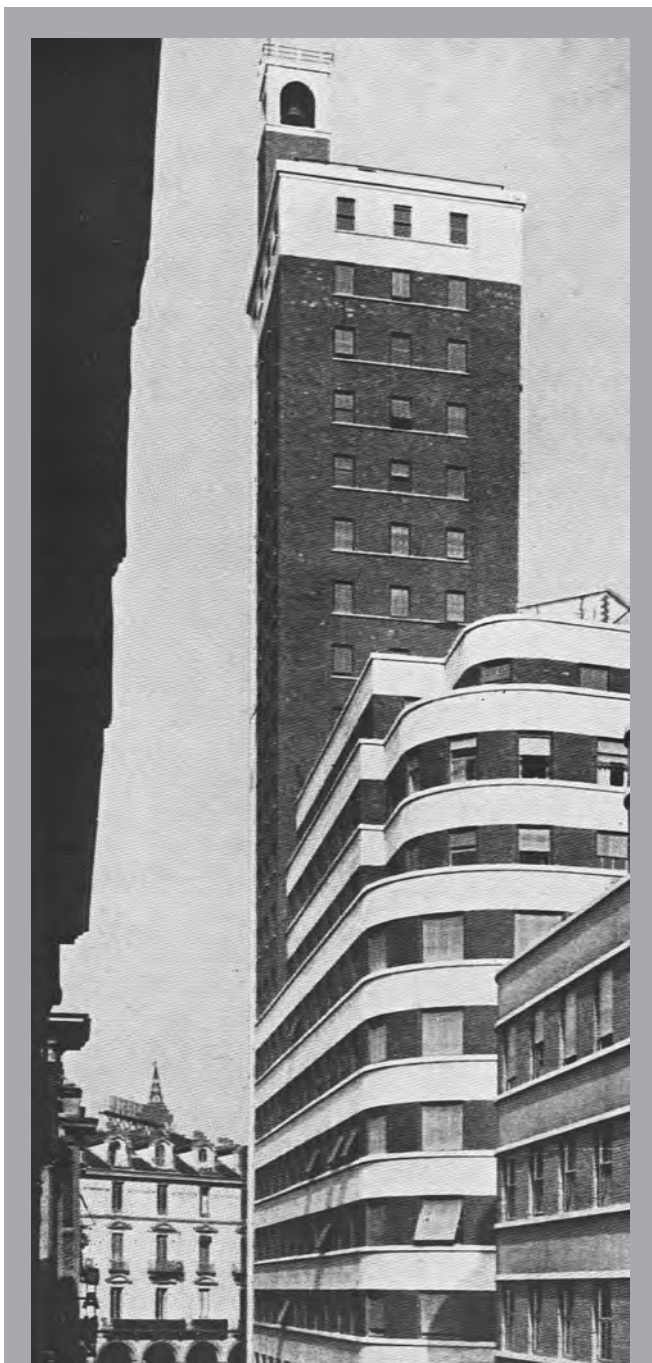


Figura 3. Grattacielo Reale Mutua Assicurazioni, già Torre Littoria, piazza Castello 113, via Viotti 1. Armando Melis de Villa, Giovanni Bernocco; 1933-1935 (da SCARZELLA, 1995).

zoccolo più massiccio dal quale emergono le guglie che sottolineano l'intersezione asimmetrica di corso Regina Margherita con corso Regio Parco, uno degli assi barocchi che legano la città al territorio circostante. In ciò, la coppia di edifici reinterpreta un motivo di “porta urbana” già sviluppato a Torino in occasioni analoghe e di poco precedenti – l'imbocco di corso Fiume e quello di corso Gabetti, entrambi assi ascendenti verso la collina e affacciati sul fiume – e che verrà ancora ripreso in seguito – per esempio nell'innesto della nuova via Roma con piazza Carlo Felice.

In questo caso specifico, inoltre, i volumi rastremati delle torri, pur partendo da una quota di campagna di circa dieci metri inferiore, si confrontano con le complesse geometrie della vicina guglia guariniana della cappella della Sindone, contribuendo all'articolazione dello skyline nella zona centrale della città – in particolare sul fronte settentrionale – nel senso della complessità e della sedimentazione di segni, significati e funzioni.

(RE, 1980; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; POLANO, MULAZZANI, 1991; COMOLI, OLMO, 1999; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000)

Nell'arco di poco più di un quinquennio, fisicamente a poca distanza ma lontanissimo in termini di obiettivi ed esiti raggiunti, sorge il più significativo e discusso tra gli edifici alti del centro cittadino. Segno emergente nel centro della città, significativamente collocato nel suo cuore funzionale e rappresentativo, la **Torre Littoria** (ora grattacielo della Reale Mutua Assicurazioni), considerata il primo “grattacielo” italiano dell'epoca nuova fascista, è l'emblema stesso dei grattacieli torinesi, e pare essere al contempo all'origine della storica diffidenza mostrata dalla città nei confronti degli edifici pluripiano, giudicati eccessivamente “invadenti” nello skyline uniforme del panorama urbano.

Realizzato nell'ambito del progetto di ricostruzione di via Roma Nuova (primo tratto, da piazza Castello a piazza San Carlo, 1931-32), a firma dell'Ufficio tecnico comunale (1920) e del suo ingegnere capo Giorgio Scanagatta (1926), collocata nel pieno di un processo di sventramento e ricostruzione gestito da imprese del settore meccanico, tessile bancario e assicurativo per lo più cittadine, la torre progettata da Armando Melis e Giovanni Bernocco è la manifestazione eloquente – e per molti, nel corso dei decenni, violenta e aggressiva – del rinnovamento urbano di stampo novecentesco, condotto a fini anche speculativi nel cuore del centro monumentale della città sabauda.

Il complesso edilizio è costituito di due porzioni differenti. Il corpo basso dell'isolato San Emanuele mette a confronto «la fronte a schema obbligato su via Roma o la faticosa mediazione del prospetto su piazza Castello» (MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982) con il gusto razionalista di modello medelsohniano dei prospetti laterali, segnato

dal contrasto travertino-laterizio. I progettisti, Melis e Bernocco, oppongono sapientemente all'andamento orizzontale della porzione inferiore del blocco – sottolineato dalle modanature e dal sistema di finestre costrette entro ampie campiture a fasce – il volume superiore, marcatamente verticalizzato. Dall'isolato emerge con forza la Torre Littoria con i suoi 19 piani e 87 metri di altezza (109 con l'antenna metallica sommitale), nata per essere sede del Partito Nazionale Fascista ma da sempre destinata a uffici e residenze di lusso, subito entrata nell'immaginario cittadino. Un rilievo particolare viene riconosciuto alle sue valenze tecnologiche, non a caso rese protagoniste dalla campagna fotografica di Mario Gabinio che illustra, durante la fase di cantiere, l'anima strutturale d'acciaio dell'edificio (la prima in città di carattere civile, dopo la precedente esperienza degli stessi Melis e Bernocco per la sede centrale della Reale Mutua in via Corte d'Appello, realizzata nel 1929 dalla Società Nazionale Officine di Savigliano) e, a inaugurazione avvenuta, l'originalissima soluzione dei terrazzini in vetrocemento d'angolo, traslucidi e sfavillanti nel panorama notturno. Assai significativa appare, da questo punto di vista, la dichiarazione del presidente della Reale Mutua, l'ingegner Brezzi, che di fronte al Podestà nel 1933 rivendica come primato cittadino il fatto che la torre avrebbe costituito una «affermazione di potenza degna di Torino», espressione della «fervida operosità dell'antica Capitale subalpina». Al punto di intersezione della torre con il blocco sottostante viene realizzato un attico, in luogo del tetto previsto dal primo progetto: affaccio privilegiato sulla piazza Castello oggi pedonalizzata, e oggetto di un recente progetto per l'inserimento di un ristorante panoramico aperto alla città.

(MELIS, 1934; MELIS, Bernocco, 1935; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; POLANO, MULAZZANI, 1991; SCARZELLA, 1995; COMOLI, OLMO, 1999; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000; BAROVETTI, 2002; POLETTO, 2002; POLETTO, 2004; GIUSTI, TAMBORRINO, 2008)

La seconda torre realizzata lungo l'asse di via Roma, seppur dimensionalmente assai meno evidente della Torre Littoria di Melis e Bernocco, è quella destinata all'**Albergo Principi di Piemonte**, collocato al centro del piano urbanistico per il secondo tratto della nuova via, esito del concorso bandito nel 1933 e momento chiave dell'architettura moderna a Torino. Alla ricerca del massimo sfruttamento, della maggiore varietà e della moltiplicazione degli affacci su via, i sei isolati della via Roma "storica" vengono frazionati dal nuovo piano, di cui Marcello Piacentini è consulente determinante, in ben 16 nuovi lotti di minori dimensioni. Le cinque porzioni centrali dell'intervento, all'interno dell'ex isolato di Sant'Antonio da Padova di proprietà della SAEP (Società Anonima Edilizia Piemontese, del gruppo FIAT), sono raccolti

attorno all'emergenza architettonica della torre per il Grande Albergo Principi di Piemonte, «avente – secondo quanto messo in evidenza dalla Deliberazione del Podestà del 3 agosto 1935 – caratteristiche di modernità e di decoro tali da soddisfare alle attuali esigenze della Città di Torino in fatto di ospitalità di stranieri e turisti». Il disegno urbanistico e architettonico del complesso è affidato a Vittorio Bonadè Bottino, progettista di fiducia della famiglia Agnelli, nonché amministratore delegato della SAEP e specialista non soltanto di edilizia industriale e per uffici, ma anche nello specifico campo di quella alberghiera "in verticale", come ben dimostrano, tra gli altri progetti, le "torri" di Sestrièrè, poi riproposte a Sauze d'Oulx e, ancora, a Marina di Massa. Il nuovo albergo, attestato in asse con la via Bruno Buozzi, perpendicolare alla via Roma Nuova porticata, è un compatto monolite parallelepipedo costituito da un basamento di travertino – all'interno del quale sono accolti la hall di ingresso, i locali di rappresentanza e i servizi al pubblico – sormontato da un corpo di otto piani rivestito di lito-ceramica, in cui trovano spazio le stanze dell'albergo affacciate su un profondo cavedio interno. I due piani sottostanti al basamento, privo di cortile, e il livello al di sotto delle vie che circondano l'edificio – parte di una piastra estesa all'intero intervento, coordinato dallo stesso Bonadè Bottino – erano destinati a servizi vari e autorimesse. L'arredamento interno dell'albergo, realizzato grazie alla collaborazione di Giovanni Chevalley, prevede, tra l'altro, un prezioso salone delle feste decorato con mosaici dorati e lampadari di Murano.

(MELIS, 1938; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982;



Figura 4. Albergo Principi di Piemonte, via Piero Gobetti 15. Vittorio Bonadè Bottino, Giovanni Chevalley; 1935-36 (da SCARZELLA, 1995).

SCARZELLA, 1995; COMOLI, OLMO, 1999; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000; BANFO, 2001 POLETTI, 2004; GIUSTI, TAMBORRINO, 2008)

Trasformazioni e ferite nella città della ricostruzione e del boom economico

Così come il piano, vasto, coerente e articolato, per la ricostruzione di via Roma Nuova aveva avuto come esito più evidente il grattacielo della Reale Mutua di piazza Castello, così anche la ricostruzione postbellica, pur in assenza di una visione complessiva estesa alla scala urbana del centro cittadino, ha prodotto una serie di “edifici alti” in sostituzione di preesistenze, dal forte impatto a scala urbana. Esperienza precoce è quella condotta nel lotto all’incrocio tra corso Matteotti e via XX Settembre, ancora libero dopo la pianificazione di metà anni trenta in vista dell’edificazione di via Roma Nuova. Qui, dopo un progetto molto discusso presentato da Nicolaj Diulgheroff nel 1947 (proprio l’anno di approvazione della nuova normativa comunale per l’edificazione in deroga di fabbricati superiori ai 10 piani), Domenico Morelli realizza nel 1949 la **Casa Saiba**, vasto blocco parallelepipedo di dodici piani sormontante un alto basamento commerciale, leggermente arretrato. L’inserimento dell’edificio, insieme con la contestuale realizzazione del complesso dell’attuale cinema Reposi

con il suo monumentale atrio (Ezio Lorenzelli, 1947), consente la realizzazione di una piazzetta, funzionale ai percorsi del traffico veicolare. Rivestito di mattonelle di pietra chiara a spacco, il massiccio blocco edilizio rifiuta le scelte nel segno della trasparenza e della leggerezza raggiunte dai casi coevi (in particolare da Casalegno in piazza Solferino, grazie all’utilizzo di ampie vetrate e aeree terrazze) e privilegia invece, soprattutto sul fronte orientale, le ragioni di una rigorosa chiusura verso l’esterno, secondo i modelli delle torri anni trenta realizzate nell’ambito della via Roma Nuova per la Reale Mutua e per l’albergo Principi di Piemonte. La rigida scansione della facciata si apre in forma di finestre a nastro nei due piani superiori alle vetrine commerciali su strada, e nei due prospetti aggettanti, destinati a balconi continui, applicati sui fronti di corso Matteotti e di via XX Settembre, qui in posizione eccentrica, sopra un’area pensilina di vetrocemento, in contiguità con il cinema.

(GRELLI, 1977-78; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; BAGLIANI, 1993)

Dopo il progetto di Morelli all’angolo con corso Matteotti, due anni più tardi è Gino Salvestrini a realizzare lungo lo stesso asse di via XX Settembre l’“edificio alto” che, all’incrocio con lo storico asse di **via Santa Teresa**, si confronta con alcune significative preesistenze del tessuto barocco cittadino. Il progetto, presentato il 3 settembre 1947 per conto della società I.R.A.S., prevedeva una mole ben maggiore, di 21 piani, poi ridotta e arretrata di 2 metri rispetto al filo della via XX Settembre. Il blocco principale dell’edificio poi realizzato, posto in corrispondenza dell’incrocio tra le due vie, impone la propria mole, pienamente percepibile dalla vicina piazza San Carlo: su un basamento di due piani rivestito in pietra verde ed elementi metallici si imposta, al di sopra di un’area pensilina a leggero sbalzo, una torre di 12 piani,



Figura 5. Casa Saiba, corso Giacomo Matteotti 0. Domenico Morelli, 1949 (foto AM).



Figura 6. Edificio pluripiano per abitazioni, negozi e uffici, via Santa Teresa 3. Gino Salvestrini; 1951 (foto AM).

di cui i nove superiori alternano finestre quadrangolari a due file di balconi a filo di facciata che corrono fino al tetto pensile. Sul fronte principale di via Santa Teresa, un blocco di complessivi cinque piani fuori terra, i cui tre superiori scanditi a mo' di logge, si incastra nella torre e ne media il confronto con l'adiacente chiesa barocca di Santa Teresa, così inserita nel progetto in modo tale da chiudere una sorta di slargo lievemente arretrato dal filo stradale.

(GRELLI, 1977-78; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982)

Terzo dei grandi interventi nel centro cittadino dei tardi anni quaranta è quello che rivoluziona il profilo di **piazza Solferino**. Il concorso per la sistemazione urbanistica e architettonica della piazza, bandito nel 1946, prevede la ricostruzione dell'isolato di "spina" bombardato durante la seconda Guerra mondiale, tra le vie Santa Teresa e Pietro Micca: insieme un importante snodo di traffico e un fronte privilegiato, seppur alla ricerca di una rinnovata dignità architettonica. Non assegnato il primo premio, la giuria, composta tra gli altri da Giovanni Chevalley, Eugenio Mollino, Gino Levi-Montalcini e Domenico Morelli, attribuisce il secondo premio al progetto di Carlo Alberto Bordogna e Alessandro Psacharopulo (che prevede una piazza rettangolare e porticata all'imbocco di via Botero e un grattacielo di 20 piani fortemente arre-

trato) e il terzo ad Annibale e Giorgio Rigotti (con analogo piazza ma con edifici di 9 piani). I due progetti premiati, insieme a quelli acquistati dal Comune, consentono all'Amministrazione municipale di definire il piano regolatore dell'area, che vede infine l'affidamento dell'incarico a Gualtiero Casalegno. Il progetto, presentato a inizio 1949, è per la gran parte edificato entro l'anno successivo. L'architetto è nei medesimi anni impegnato anche in altri progetti per "edifici alti". Se la casa ad appartamenti di corso Massimo d'Azeglio 76, fortemente connotata dal prospetto curvilineo e dall'opulenza dei materiali, suggerisce un costante e caratteristico interesse verso elaborazioni internazionali (con un dichiarato interesse per Wright e Neutra, e poi Mendelsohn, Mies van der Rohe e Breuer) e italiane (Mollino, Moretti), il "grattacielo" di piazza Solferino, con un basamento porticato adibito a galleria commerciale sormontato da 14 piani di appartamenti signorili, esprime una ricerca di verticalismo successivamente ripresa nel palazzo delle Cartiere Burgo (1955-56) e nella torre residenziale di corso Cairoli 16 (1947-57). L'articolazione della slanciata torre, dall'elegante finitura a intonaco chiaro, prevede un fronte scavato da balconi a tutta facciata e da ampie vetrate sul fronte verso piazza, perfettamente orientato sull'asse storico di via Cernaia, e prospetti differenziati sulle vie laterali. Sul fronte posteriore, l'edificio si relaziona invece con le



Figura 7. Edificio pluripiano per abitazioni, negozi e uffici, via Pietro Micca 21. Gualtiero Casalegno; 1952 (foto AM).

preesistenze e con un nuovo basso fabbricato, opera coeva di Ottorino Aloisio.

(VIOTTO, 1947; *Costruzioni moderne a Torino* [...], 1954; MARINI, 1973; GRELLI, 1977-78; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982, GIUSTI, TAMBORRINO, 2008)

Segni e sogni della grande impresa

Esito eloquente del miracolo economico degli anni sessanta e rappresentazione evidente della forza dell'azienda automobilistica torinese e delle sue nuove strategie nel senso della comunicazione in senso pubblicitario (da qui anche il coinvolgimento di un nome ormai celebrato come Gio Ponti), il **Palazzo per uffici Lancia** ne esprime anche programmaticamente la spinta innovativa sul fronte tecnologico, grazie all'esibita originalità strutturale. Dopo la sede realizzata da Michele Frapolli (oggi Palazzo Galileo), che nel 1930 emergeva lungo corso Galileo Ferraris su cui si affacciava con il suo salone espositivo vetrato, tra anni cinquanta e sessanta è a Nino Rosani che l'azienda automobilistica torinese affida la realizzazione del nuovo "grattacielo". Insieme all'architetto, poi a lungo progettista per la Pininfarina, la Lancia coinvolge lo studio di Gio Ponti (poi incaricato a Milano della nuova sede della Pirelli, 1956-61) e gli strutturisti torinesi Giuseppe Maria Pugno e Mario Pratesi. Voluti dall'ingegner Gianni Lancia, che intendeva riunire tutti gli uffici

sparsi per gli stabilimenti di via Monginevro, l'edificio segna il profilo della periferia occidentale della città, nel cuore del quartiere operaio di Borgo San Paolo. Celebre per la particolare forma a ponte, a scavalco di via Lancia, il "grattacielo" raggiunge i 73 metri di altezza.

Simbolo manifesto, collocato com'è nel pieno di Borgo San Paolo, quartiere operaio per eccellenza nella Torino novecentesca, dell'aspirazione a forma cristalline – quindi "perfette" – e alla fiducia nelle possibilità espressive delle nuove tecnologie, la torre subalpina condivide con il più celebre "modello" milanese (31 piani rispetto a 16) soluzioni simili per la pianta ma soprattutto per le «faciate rinserrate tra due diedri» laterali (MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982), in cui sono collocati i collegamenti verticali. L'edificio a ponte su via Lancia, con le ampie vetrate dominanti sull'edilizia frammentata dell'allora periferia operaia e industriale di Borgo San Paolo, ha ospitato a lungo gli uffici amministrativi e tecnici dell'azienda, a poca distanza dagli stabilimenti, prima di essere utilizzato da aziende diverse, per lo più riconducibili al gruppo FIAT, e aver subito pesanti modifiche alle superfici esterne, anche recenti. Oggi è in discussione il trasferimento al suo interno di GTT (Gruppo Torinese Trasporti) in alternativa a una ipotizzata rifunzionalizzazione in senso residenziale. Pur ormai privo di un proprio carattere aziendale forte, l'edificio rimane uno dei segni emergenti della città e costituisce il fulcro del nuovo quartiere sorto in anni recenti nell'area circostante, in seguito al riutilizzo delle aree produttive dismesse.

(Nino Rosani, 1974; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; LICITRA PONTI, 1990; ARDITI, SERRATTO, 1994; LA PIETRA, 1995; COMOLI, OLMO, 1999; GIUSTI, TAMBORRINO, 2008)

Nel caso del **Palazzo delle Cartiere Burgo**, il tema del delicato inserimento all'interno dell'edificato, lungo un asse storico di urbanizzazione ottocentesca come corso Matteotti, viene risolto con una soluzione unitaria; il palazzo, insieme con l'adiacente scuola elementare "Giosuè Carducci" (1956, corso Matteotti 6b, dello stesso Casalegno), va a saturare il vuoto urbano causato dalla demolizione di pertinenze del secentesco Arsenale militare. Soprelevato su una piastra originariamente prevista come "trasparente", successivamente destinata a spazi di servizio, ora commerciali, e coperta da un tetto giardino, il complesso per uffici è impostato secondo una tipologia stellare a tre corpi di fabbrica rispettivamente di nove, sette e sei piani fuori terra, concepiti per accogliere le diverse funzioni originariamente previste: direzione, uffici tecnici, commerciali, finanziari, legali, segreteria e saloni di rappresentanza. In discontinuità con l'edificazione a cortina che caratterizza il tessuto circostante, e sulla base di un contrasto voluto ed esibito, Casalegno risolve felicemente il disegno volumetrico complessivo attraverso l'accentuazione del verticalismo dei corpi di fabbrica e la

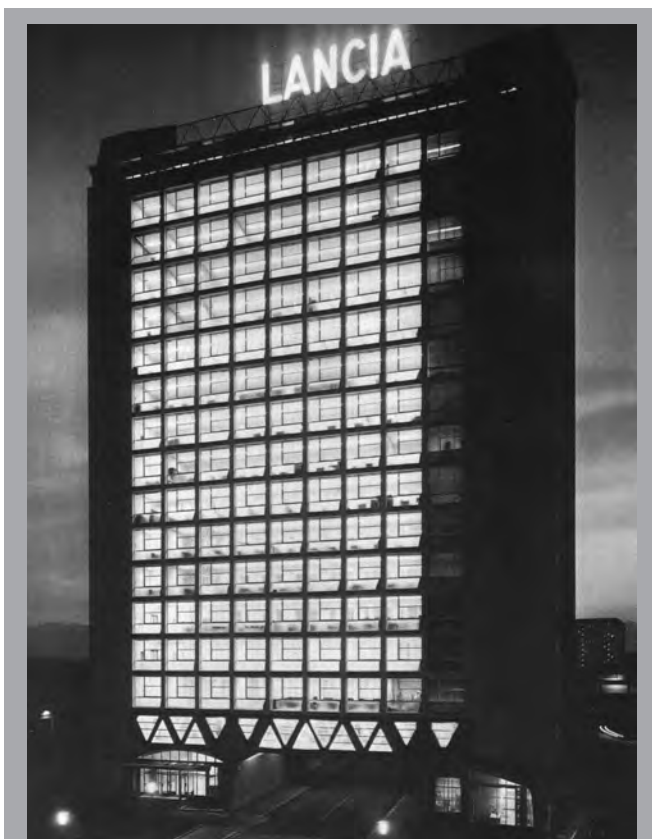


Figura 8. Palazzo Lancia, via Vincenzo Lancia 26. Nino Rosani con Ufficio Costruzioni Lancia; collaborazione Studio Gio Ponti, Alberto Rosselli, Antonio Fornaroli; 1953-1964 (da Nino Rosani, 1974).

cura dei dettagli, a partire dal rivestimento in pietra dorata di Barge. L'attigua scuola mostra, anche nella scelta dei materiali, la continuità del disegno compositivo, nonostante l'inserimento di elementi di rottura, come i pilotis che introducono al giardino interno, e l'accentuazione dell'andamento orizzontale del prospetto, in netta opposizione con la sede della compagnia, oggi destinata a uffici (tra l'altro, il Compartimento della Viabilità del Piemonte dell'ANAS).

(MARTINENGO, 1958; MARINI, 1973; GIUSTI, TAMBORRINO, 2008)

Sede di importanti società locali (oggi Alleanza Toro Assicurazioni), il **Palazzo per uffici destinati alla direzione amministrativa della RIV** viene inaugurato nel 1956 nell'ambito delle celebrazioni per il cinquantenario della società committente, parte del gruppo FIAT. L'ingombrante e discussa mole dell'edificio progettato da Amedeo Albertini – sorta di grattacielo “orizzontale” – è collocata ai margini del centro cittadino e affacciata sul viale alberato lungo il fiume Po a ridosso dei Murazzi tardo-ottocenteschi. Così come il vicino “edificio alto” progettato a partire dal 1947 da Gualtiero Casalegno (via dei Mille angolo corso Cairoli), questo però con funzioni residenziali, il palazzo ex-RIV ha assunto il compito, negli anni del boom economico e urbanistico, di rivoluzionare,



Figura 10. Palazzo per uffici RIV, ora Alleanza Toro Assicurazioni, via Mazzini 53, corso Cairoli. Amedeo Albertini, Ufficio Costruzioni FIAT (Vittorio Bonadè Bottino); 1955-56 (da MONTANARI, 2008).



Figura 9. Uffici direzionali delle Cartiere Burgo, oggi edificio residenziale e per uffici, corso Giacomo Matteotti 8. Gualtiero Casalegno con Piero Versano; 1955-56 (da MARTINENGO, 1958).

grazie al supporto delle nuove normative postbelliche, la maglia viaria e il fronte urbano verso la collina. Emerge con grande evidenza, tuttavia, come la scelta compositiva assunta da Albertini – analogamente a quanto proposto nei palazzi gemelli della FIAT di corso Marconi, del 1951, e in anni successivi nella sede della Lavazza di corso Novara, del 1957 – rimandi espressamente al modello della tradizionale scansione tripartita del blocco edilizio: nel caso del palazzo ex-RIV, il basamento, leggermente arretrato e rivestito in acciaio inossidabile, sorregge un corpo compatto ma aperto grazie alla partizione verticale in paraste in pietra bianca di Finale alternate a tagli vetrati; un'ampia vetrata corre, infine, all'ultimo piano, a mo' di coronamento. Alla lama di dieci piani affacciata sul corso corrisponde, verso la via, un blocco di sette piani fuori terra.

(*Il nuovo palazzo della Riv* [...], 1956; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; GIUSTI, TAMBORRINO, 2008; MONTANARI, 2008)

Nel cuore dell'area di cantiere della nuova stazione di Porta Susa, l'attuale Palazzo della Provincia di Torino, già **Palazzo per uffici SIP**, conferma il ruolo primario nei flussi metropolitani che ha caratterizzato questa porzione di città fin dai tardi anni cinquanta del Novecento. Già allora, nella prospettiva di trasformazione prevista e di una centralità auspicata all'interno del sistema urbano – di cui il concorso per il nuovo centro direzionale del 1962

costituisce l'episodio culminante, per quanto privo di esito –, era stato commissionato a Ottorino Aloisio l'edificio pluripiano dalla società STIPEL, poi SIP e Telecom. Destinato a ospitare uffici e impianti, il palazzo ha a lungo costituito un fulcro ineludibile nell'immagine della città contemporanea e industriale, per qualità architettonica, dimensioni e ruolo a scala urbana.

Sulla base di questi obiettivi di visibilità e significato formale e simbolico, Aloisio realizza un "grattacielo orizzontale" che delimita e dà carattere al viale urbano di corso Inghilterra. La definizione del progetto avviene, a partire dal 1964, attraverso successivi approfondimenti, elaborati secondo un gusto unitario dalla grande scala fino ai più minuti dettagli costruttivi, di decorazione e di arredo fisso (inferriate, porte, maniglie esterne e interne, fino alla grafica di numeri e scritte negli uffici) e mobile, come tavoli e sedie per gli impiegati e i clienti. La raffinata scansione della facciata è stata ottenuta da Aloisio, sulla base di precedenti esperienze – prime fra tutte la sede torinese della SIPRA del 1959 –, grazie alla continua reiterazione di un "modulo base" in forma di arco di cerchio, concretato nell'elemento concavo che ritma l'intera facciata. Ma le leggere e altissime paraste del prospetto originario, intervallate da finestrature dall'altrettanto accentuato verticalismo, così come il clinker con le sue preziose cromie – già da tempo sostituito con un ben poco vibrante intonaco plastico – sono oggi del tutto scomparse a seguito della recente riconfigurazione dell'edificio.



Figure 11a, 11b. Palazzo per uffici SIP, ora sede della Provincia di Torino, corso Inghilterra 7-9. Ottorino Aloisio, 1966; Paolo Rosani; 2008 (da MARTINI, 2008; PICCO 2008).

Dopo la completa ristrutturazione interna ed esterna su progetto di Paolo Rosani (2008), evidente nella nuova pelle “ecosostenibile”, l’edificio è divenuto la sede centrale della Provincia di Torino. La concentrazione in 32mila metri quadri e in 15 piani fuori terra di funzioni e personale provenienti da quattro diverse sedi sparse sul territorio si è svolta parallelamente alla conquiste di un’inedita centralità da parte del quartiere, capace di attrarre e restituire il proprio nuovo ruolo attraverso segni architettonici significativi. Non a caso, il “grattacielo orizzontale” sarà presto chiamato a confrontarsi con uno dei simboli della nuova città, il grattacielo di Intesa-Sanpaolo immediatamente adiacente, progettato tra molte polemiche da Renzo Piano. Oggi il trasformato ex palazzo della SIP continua così a essere uno dei protagonisti di una porzione di città che insiste lungo la nuova Spina 2, definita dal Piano regolatore di Cagnardi e Gregotti del 1995, e che, in linea con i progetti e le ambizioni messe in luce già tra anni cinquanta e sessanta, si sta organizzando secondo un disegno organico e un sistema di relazioni raggiunto attraverso frammenti e tappe tra loro soltanto apparentemente separate: il Palazzo di Giustizia, la copertura dei binari e il Passante ferroviario, la Biblioteca civica di Mario Bellini (soltanto progettata), la Metropolitana, la nuova stazione di Porta Susa, il grattacielo di Piano, quello “gemello” delle Ferrovie e il “terzo” di Porta Europa, la trasformazione delle Officine Grandi Riparazioni e quella delle Carceri giudiziarie “Le Nuove”... Uno dei poli, evidentemente, della città a lungo progettata e oggi in via di realizzazione.

(VIGLINO DAVICO, 1974; POZZETTO, VIGLINO DAVICO, 1975; POZZETTO, 1977; POZZETTO, 1981; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000; SCRIVANO, 2001; SISTRI, 2002; MARTINI, 2008)

I grandi numeri dell’abitare

L’edificio per appartamenti di piazza della Repubblica 17-19, issato su di un alto portico a destinazione commerciale, raggiunge i dieci piani e completa il quadrante nord-ovest dell’esedra che media tra l’ottagono di piazza della Repubblica e l’asse di corso Giulio Cesare.

Al di là degli aspetti più prettamente architettonici, quali ad esempio il tessuto della facciata principale, che esorcizza la massa edificata tramite un fitto accostamento delle bucatore e degli aggetti dei balconi, o la garbata reinterpretazione del tetto *à la Mansart*, l’edificio rappresenta in maniera eminente un atteggiamento di intervento – in primo luogo normativo e urbanistico – all’interno della città consolidata, complici anche i danni bellici.

La presentazione più pertinente del ruolo urbano di questo inserimento rimane quella che ne fanno MAGNAGHI, MONGE, RE, (1982):

La costruzione dell’edificio [...] dimostra emblematicamente

il devastante effetto dell’applicazione di una normazione urbanistica non specifica (per cubature e ribaltamenti di fronti), combinata a una tutela culturale di stampo idealistico, limitata al monumento, all’eccezione, tutt’al più all’ambiente, e che ha lungo ignorato (deliberatamente) la città e l’architettura dall’800 in poi.

È evidente come, lasciando liberi i meccanismi “strutturali” di imporre l’incremento del volume edilizio e l’intervento di sostituzione, nulla avrebbe più potuto impedire la disgregazione del misurato tessuto della piazza [...].

Dato il volume consentito, nessuna qualità d’architettura avrebbe potuto riscattarlo; anche se la corretta e programmaticamente impersonale soluzione adottata da Renacco, professionista attento e impegnato nei problemi della dimensione urbana, riesce a evitare di aggravare ulteriormente l’intrusione.

(MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000)



Figura 12. Edificio per appartamenti, piazza della Repubblica 17, 19. Nello Renacco; 1958 (foto DR).



Figura 13. Torre per residenze e uffici per la Reale Mutua Assicurazioni, corso Francia 2-4. BBPR: Ludovico Belgiojoso, Enrico Peressutti, Ernesto Nathan Rogers, con Gian Franco Fasana, Giulio Pizzetti, S. Tintori, Alvaro Radaelli; 1959 (foto AM).



Figura 14. Torri Pitagora, corso Siracusa 152-158, Sergio Jaretti Sodano, Elio Luzi; 1964-1965 (da RED. 1966).

Il primo isolato tra corso Francia e via Cibrario, che si affaccia su piazza Statuto, è per circa metà della sua estensione occupato dal complesso edilizio per *residenze e uffici per la Reale Mutua Assicurazioni*, con altezze variabili tra i cinque e i dieci piani, che ha il suo culmine, simbolico e volumetrico, nella torre all'angolo tra il corso e la piazza stessa, che raggiunge i 14 piani e che segna fortemente l'imbocco dell'asse storico di corso Francia.

L'insieme, indipendentemente dalle altezze delle sue varie parti e dalle fasi di realizzazione, si presenta come unitario: l'attacco a terra è risolto con un alto portico a destinazione commerciale che comprende un mezzanino, mentre le coperture, grazie all'arretramento dell'ultimo piano, appoggiano in maniera visivamente leggera sulle masse sottostanti. Una loggia arretrata dà ideale continuità alla linea di sommità del corpo più basso, compreso tra la torre e quello di altezza intermedia, scomponendo il volume più imponente in due parti sovrapposte.

La struttura in calcestruzzo armato – a seconda dei casi spruzzato, martellinato o rivestito in trachite – trae origine dai plastici pilastri del portico e rimane in vista, in contrasto con le campiture tamponate in mattoni facciavista, esplicito riconoscimento delle abilità tradizionali delle maestranze locali.

Le modalità di confronto con le consuetudini normative e tecnico-costruttive indigene fanno di questo complesso edificio un elemento importante dell'evoluzione della poetica del gruppo milanese dei BBPR, spesso posto in rapporto dalla critica coeva con l'altro, ben più celebrato, edificio pluripiano realizzato dal gruppo nel medesimo scorcio di anni, la Torre Velasca di Milano.

(STUDIO ARCHITETTI BBPR, 1959; Clarification from Milan, 1960; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; POLANO, MULAZZANI, 1991; COMOLI, OLMO, 1999; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000)

Tra gli esiti più originali nel campo della “casa alta” nel panorama torinese del secondo dopoguerra, il complesso edilizio delle *Torri Pitagora* occupa integralmente un lotto irregolare definito dall'incontro di grandi assi viari, affacciato su una “non-piazza”. Segno emergente in un contesto perlopiù privo di coerenza di impianto, rispetta la continuità sul filo strada mentre tende a sfrangiarsi in altezza. A ciò corrisponde la scelta di accrescere i volumi delle due torri di altezza differente nei piani superiori, più appetibili dal punto di vista del mercato immobiliare, svuotando invece i piani bassi su pilotis, dove le attività commerciali occupano un basamento a doppia altezza. Il fulcro dell'aggregazione è costituito dal vano scala emergente, attorno a cui la distribuzione delle unità abitative si compone liberamente, secondo schemi planimetrici diversificati. Alla varietà in pianta, che consente un utilizzo convincente dell'illuminazione esterna e, insieme, di soddisfare le richieste della clientela, corrisponde la varietà dei prospetti, in graduale trasformazione dal

basso in alto, con piani ripetuti e accorpati secondo la sequenza 4-3-2. Alla struttura in calcestruzzo armato a vista corrisponde il tamponamento in mattoni paramano apparecchiati di coltello, secondo la scelta decorativa – consueta per gli architetti soprattutto negli edifici realizzati con l'Impresa Manolino – di mostrare l'incavo, tradizionalmente destinato ad accogliere la malta, quale elemento dal forte carattere decorativo. Altri particolari costruttivi, come le ringhiere in vetro retinato agganciate alle pareti tramite staffe, costituiscono un'ulteriore testimonianza, all'interno di un cantiere edilizio per altri versi pienamente industrializzato, di un approccio liberamente "artigianale" e del linguaggio, singolare e fortemente personalizzato, della coppia di architetti, protagonisti di una felice collaborazione ventennale fino al 1974.

(RED. 1966; GREGOTTI, 1968; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; POLANO, MULAZZANI, 1991; AMBROSINI, DURBIANO 1995; BARELLO, LUZI, 1996)

Il quartiere di **Falchera** nasce come applicazione e caso pilota della "legge Fanfani" (1949) e del «Piano incremento occupazione operaia case per lavoratori», sullo sfondo di una città che, in seguito all'immigrazione, vede crescere i suoi abitanti da 720.000 a 1.020.000 nel decennio 1951-61.

Il quartiere, pensato per seimila abitanti, è collocato all'estremità nord del territorio comunale, isolato e "autosufficiente". L'impianto urbanistico del 1951 – di Giovanni Astengo, Sandro Molli-Boffa, Mario Passanti, Nello Renacco e Aldo Rizzotti – modellato su esempi nordeuro-

pei, prevede un impianto "a fiore", variamente articolato, che disegna spazi complessi e con caratteri di "domesticità", definiti da edifici di tre piani

Il quartiere viene ampliato verso nord tra gli anni sessanta e i primi anni settanta – su disegno ancora di Rizzotti (capogruppo), Mario Bianco, Sergio Nicola e Augusto Romano – facendo ricorso a sistemi di prefabbricazione e di conseguenza a progetti redatti in collaborazione con le imprese costruttrici, come da bando GESCAL. Il limite esterno della Falchera viene spostato verso la campagna per mezzo di edifici in linea di quattro piani dalla disposizione planimetrica che richiama, con differenti dimensioni e qualità architettonica, l'impianto originario, e concluso dall'inserimento di sedici torri di dieci piani.

Gli edifici a torre, strettamente vincolati dalle richieste GESCAL e IACP, sono molto simili tra loro e con uguale orientamento; a pianta quadrata, presentano facciate piane, soltanto leggermente articolate alle rientranze delle logge, e coperture a quattro falde (un po' più complesse nel caso delle cinque torri più a nord, opera del gruppo di Albertini).

A dispetto di soluzioni architettoniche fortemente condizionate da costi e tecnologie, l'allineamento delle tozze torri della Falchera segna con efficacia il margine della città verso la (residuale) campagna e le infrastrutture del territorio ormai non più soltanto cittadino, ma dell'*hinterland*.

(MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000; GIBELLO, SUDANO, 2002)



Figura 15. Torri del Quartiere "Falchera Nuova", via degli Ulivi 15, 17, 19, 21, 23, 29. Amedeo Albertini, Nello Renacco, Sergio Nicola Via degli Ulivi 31, 33, 35, 37, 106, 108, 110, 112, 114, 116. Francesco Dolza, Guido Barba Navaretti; 1971-1973 (da GIBELLO, SUDANO, 2002, foto R. Moncalvo).

La cosiddetta “**Torre Mirafiori**”, di 60 metri di altezza, rappresenta la declinazione più interessante, dal punto di vista architettonico, del disegno del Piano di zona (del 1963, opera dell’arch. Rosa Renoglio, collaboratrice di Giorgio Rigotti) che si sviluppa tra i corsi Benedetto Croce e Unione Sovietica e che comprende, oltre che a quella di Jaretti e Luzi, altre dieci torri di uguale altezza (quindici piani, compreso il livello tecnico), allineate sulle



Figura 16. Torre Mirafiori, corso Unione Sovietica 409, via Nichelino 2. Sergio Jaretti Sodano, Elio Luzi; 1970-74 (da BARELLO, LUZI, 1996).



Figura 17. Case-torri della Cooperativa di abitazioni Giuseppe Di Vittorio, via Stefano Tempia 3, 9. Cooperativa Polithema: Piero Amore, Vincenzo Bossuto, Aldo Rizzotti, con Giovanni Milone, Renato Russo; 1978-1980 (foto DR).

vie Nichelino e Cercenasco a definire lo spazio verde che ospita i bassi edifici delle scuole.

Le torri, tutte dall’identica impronta planimetrica “a farfalla” (definita da Luzi «a mutanda»), sono collegate a coppie da blocchi edilizi di tre piani, mentre un percorso porticato continuo, addossato esternamente ai volumi costruiti, lega insieme la quasi totalità del complesso, attestandosi in piazza Guala.

Nel trattamento delle facciate dell’edificio seguito interamente da Jaretti e Luzi (che definiranno solo il disegno di massima della torre simmetrica, immediatamente a est) si evidenzia l’adesione dei progettisti all’estetica della cultura Pop, in collaborazione con alcuni esponenti dell’Arte povera, tra cui Gilberto Zorio. La maglia strutturale, con pilastri cilindrici binati, è colorata di nero, mentre i riquadri da questa delimitati sono tamponati con un rivestimento in mattonelle policrome, originariamente fluorescenti, che nelle intenzioni avrebbero dovuto mutare colore in funzione delle variazioni atmosferiche (gli originali colori blu e rosa si stabilizzarono sui toni del grigio e del giallo); i parapetti in griglia elettrosaldata verniciata di rosso, gli armadietti esterni dal disegno “a garitta” in vetroresina turchese, le tende arancioni, la piscina sul tetto contribuiscono all’aspirazione di elevare gli standard estetici della “città senza qualità”.

La dichiarata “messa in scena” degli elementi costitutivi dell’edificio, uno degli ultimi disegnati insieme da Jaretti e Luzi per l’Impresa Manolino, riflette tuttavia, anche se nelle consuete modalità ironiche dei progettisti, la percezione della crisi di una modalità di lavoro che vede le competenze sempre più parcellizzate e assoggettate unicamente alle reciproche discipline tecniche.

(JARETTI SODANO, 1981; AMBROSINI, DURBIANO 1995; BARELLO, LUZI, 1996)

Le due “**doppie torri**” realizzate dalla **Cooperativa di abitazioni Giuseppe Di Vittorio** all’intersezione tra i corsi Vercelli e Giulio Cesare rappresentano uno dei non molti esempi di applicazione in ambito torinese di tecnologie costruttive industrializzate. L’adozione del sistema a *coffrage tunnel* venne giustificata con questioni di comportamento statico degli edifici, con la riduzione dei tempi di realizzazione, nonché con la possibilità di accedere a un incremento dei finanziamenti previsti nel caso di realizzazioni edilizie industrializzate.

La relativa limitata flessibilità della struttura adottata – costituita da un numero ridotto di moduli e montata attraverso la ripetizione di fasi costruttive identiche – è controbilanciata dall’attento studio della disposizione planimetrica, che dà origine ad una notevole articolazione dei prismi costruiti. Le variazioni in altezza dei coronamenti, così come l’alternanza di pareti cieche, sfondati, emergenze dei setti, sono governate da un linguaggio d’insieme di chiara derivazione razionalista.

Le torri, che sviluppano i loro 21 piani su di un’altezza di

70 metri, poste in immediata prossimità dell'innesto dell'autostrada Torino-Milano con il sistema viabilistico urbano, segnano efficacemente l'ingresso nord della città, esercitando un chiaro ruolo di *landmark*, effetto ancora più evidente considerando l'eterogeneità del tessuto urbano circostante, la cui costruzione è tuttavia proseguita, anche dopo l'edificazione delle torri, con criteri di scarsa qualità spaziale e architettonica.

(MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; BRUSASCO, 1982; CROSET 1990)

La città pubblica e i grandi servizi

Importante e tardo tassello del complesso ospedaliero che si affaccia su corso Unità d'Italia tra corso Bramante e il Museo nazionale dell'Automobile, di cui l'Ospedale di San Giovanni Battista progettato da Eugenio Mollino e Michele Bongiovanni (1927-1934) costituisce il primo importante tassello, l'edificio del **CTO** assume, a causa delle ormai ridotte dimensioni dell'area a disposizione, una configurazione relativamente inconsueta rispetto alla tipologia della torre libera. Segno urbano a scala territoriale, visibile dalla distanza ed emergente nello *skyline* della città, l'edificio si inserisce coerentemente all'interno della nuova urbanizzazione meridionale prevista per il complesso di Italia '61, grazie al quale si definisce un'inedita destinazione a servizi e usi pubblici, tuttora vigente.

Su una piastra di tre piani destinata a laboratori, sale operatorie, spazi per la riabilitazione, cliniche universitarie e servizi, è innestata una lama verticale di diciannove piani che ospita i reparti di degenza. Nella vista da corso Unità d'Italia, l'imponenza dell'edificio è esaltata sia dalla differenza di quota (circa sette metri) tra via Zuretti e il sedime del corso sottostante, sia dalla contrapposizione con la accentuata orizzontalità del limitrofo e coevo Museo dell'Automobile.

Le facciate che chiudono i lati lunghi della torre sono impaginate con grandi pannelli-serramenti a tutta altezza che tamponano la regolare maglia in calcestruzzo armato, e concluse in sommità da un abbozzo di coronamento svuotato; i lati corti sono invece risolti con sfaccettature debitorie nei confronti di simili soluzioni di Gio Ponti e Pier Luigi Nervi (il volume delle scale di sicurezza sul lato est è un'aggiunta recente).

L'edificio – reso estremamente evidente dalla mole stessa più che dallo scarso linguaggio compositivo adottato – si orienta parallelamente al fiume e si inserisce nel catalogo di oggetti architettonici che esibiscono gli esiti locali di una ricercata “modernità”, in cui la città è particolarmente impegnata alla metà Novecento e che trova esiti significativi soprattutto lungo l'ingresso da sud.

(RED., 1965; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000)

L'area compresa tra lo scalo ferroviario di Porta Susa e corso Vinzaglio, fino a corso Vittorio Emanuele II, raggiunge la sua definizione coerente, nella forma attuale, nel corso della seconda metà dell'Ottocento dopo la demolizione delle fortificazioni cinquecentesche. Tale processo di riplasmazione è tuttora in atto, grazie a interventi in primo luogo infrastrutturali: l'abbassamento del piano del ferro, lo spostamento della stazione in sotterraneo, la ridefinizione della viabilità in superficie con l'eliminazione del cavalcaferrovia, la realizzazione di parcheggi interrati. Altri interventi, come la torre per uffici delle Ferrovie dello Stato, che dovrebbe concludere l'attestamento sud della nuova stazione di Porta Susa su corso Vittorio Emanuele II, sono in progetto, mentre il processo di riqualificazione della zona ha messo in atto processi di sostituzione e completamento del tessuto edilizio.

Uno dei passaggi della ridefinizione dell'area, in gran parte demaniale, è la demolizione degli edifici delle Dogane, sostituite negli anni cinquanta del Novecento da blocchi di edifici della Pubblica Amministrazione allineati su corso Bolzano (Ministero delle Finanze, Genio Civile – ora Regione Piemonte) e, più tardi, dall'edificio per la *sede degli uffici RAI*, collocato sul lato sud-est di piazza XVIII Dicembre.

Il volume parallelepipedo del “grattacielo” RAI (19 piani



Figura 18. Centro Traumatologico Ortopedico (CTO), Via Zuretti, 29. Servizio Tecnico INAIL (Roma): L. Brusa, Longo; 1959-65 (foto DR).

per 72 metri) si innesta su due corpi più bassi che proseguono allineamenti e dimensioni dei portici di via Cernaia, risolvendo con un arretramento l'altrimenti poco felice risvolto verso corso Bolzano e l'allora terrapieno del cavalferrovia. Lo sviluppo verticale, accentuato dalle partizioni di facciata, è concluso sulla terrazza sommitale da un'ampia pensilina che genera uno "scuretto" portato alla scala dell'intero edificio.

La struttura in acciaio è rivestita da curtain wall in alluminio e vetro, la cui scansione regolare ed elegantemente proporzionata, insieme alla cura del dettaglio esibita nelle



Figura 19. Grattacielo per uffici RAI, via Cernaia 33. Aldo Morbelli, Domenico Morelli, con Sergio Hutter e Domenico Bagliani; strutture in calcestruzzo armato: Antonio Giberti; strutture in acciaio: Fabrizio De Miranda; 1960-1968 (foto DR).

opere in ferro e pietra, evoca precedenti newyorkesi di alta scuola (Bunshaft, Mies van der Rohe e Johnson). (PEDIO, 1968; *Un nuovo palazzo a Torino* [...], 1968; MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; BAGLIANI, 1993; COMOLI, OLMO, 1999; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000)

L'area immediatamente a ovest della ferrovia, ancora oggi luogo di vaste trasformazioni, è protagonista di uno dei più significativi progetti di sviluppo cui la città si dedica nel corso del Novecento. Il **Centro direzionale di Torino** nella collocazione tra i corsi Francesco Ferrucci e Inghilterra, mai realizzato ma oggetto di un concorso nazionale nel 1962 cui partecipano alcuni dei maggiori progettisti non soltanto torinesi, è per la prima volta ipotizzato dal Piano regolatore generale del 1956, approvato tre anni più tardi. Il concorso è il simbolo evidente, nel dibattito dei primi anni sessanta, della terziarizzazione di Torino nel pieno del boom economico, e nello specifico dell'area occidentale della città che – al centro di imponenti piani di trasformazione e sviluppo a partire dal piano Astengo (1947), grazie al previsto asse di attraverso nord-sud – sarà poi la sede del grattacielo SIP di Ottorino Aloisio (1964). Il concorso è anche luogo significativo di elaborazione progettuale nel campo dell'edilizia pluripiano con funzioni terziarie direzionali: dibattito destinato a ripetersi, nella medesima area e in anni recenti, nell'ambito dei progetti per il Passante ferroviario e per Spina 2 (tra cui il grattacielo di Intesa-Sanpaolo), che rendono tuttora l'area un luogo privilegiato di applicazione delle ambizioni nel campo delle trasformazioni urbane di oggi e del prossimo futuro.

Il concorso bandito dall'Amministrazione comunale nel



Figura 20. Concorso nazionale per il Centro Direzionale, area compresa tra corso Ferrucci, corso Inghilterra, via Cavalli, via Osasco, via San Paolo. Progetto «Akropolis 9»: Ludovico Quaroni, Mario Bianco, Sergio Nicola, Nello Renacco. Aldo Rizzotti, Augusto Romano; 1962 (da FILIPPI 2008).

1962 vede protagonisti architetti e urbanisti tra i più significativi del panorama nazionale. Ludovico Quaroni è il capogruppo del progetto vincitore (motto «Akropolis 9», con Mario Bianco, Sergio Nicola, Nello Renacco, Aldo Rizzotti e Augusto Romano), che propone la novità, pressoché assoluta per la città, del grappolo di torri riunite in un contesto organico e coerente di blocchi pluripiano. Sono 14 gli edifici da 120 metri che emergono da una grande piastra, poste al centro dell'intervento e destinate a funzioni direzionali essenzialmente private. Gli altri gruppi partecipanti, per quanto in molti casi proponessero soluzioni dalle dimensioni molto cospicue anche in altezza, tali da costituire un segno spesso evidentissimo nello skyline cittadino – sono in particolare i casi dei progetti di Giovanni Astengo con Gianfranco Fasana e Giuseppe Abbate («Operazione 70», terzo premio), di Carlo Aymonino e Franco Berlanda («Badeba», quarto premio), di Gianugo Polesello, Aldo Rossi e Luca Meda («Locomotiva 2», un blocco a corte di 140 metri d'altezza) e del gruppo guidato da Guido Canella («Incentivo 1970») – soltanto eccezionalmente prevedono edifici emergenti nel nuovo tessuto e dallo spiccato carattere di “segno urbano”. Lo fa Nicola Mosso («Torino 11») che progetta, all'interno di un sistema di edifici alti, due blocchi speculari di 100 metri e una lama a ponte su corso Ferrucci: Claudio Dall'Olio («Nuova Augusta 999», progetto segnalato), con l'infilata di 5 torri distanziate lungo corso Inghilterra e un blocco isolato a doppio corpo; e Glauco Gresleri con Giorgio Trebbi («Toro seduto 12», segnalato), con la loro selva di torri attorno a un anello viario sopraelevato. I gruppi di Cesare e Augusto Perelli e Giorgio Ponti («Pitré 78»), così come quello di Aymonino, destinano una torre isolata a nuova sede della Regione Piemonte: il possibile confronto con i progetti recenti di Massimiliano Fuksas è suggestivo, oltre che evidente.

(*Concorso per il Centro Direzionale* [...], 1963; PELLEGRINI 1968; OLMO 1992; FILIPPI 2008)

Verso una città “alta”

Gli anni Ottanta si chiudono con una provocazione, forse un'utopia: la visione di una città possibile, se non proprio realizzabile, certamente di una Torino come non è mai stata nella sua storia. Il sogno di un futuro “alla Le Corbusier”, fatto di grandi spazi liberati dalle costruzioni per essere destinati a verde pubblico e privato, e i nuovi edifici per la residenza e il terziario tutti concentrati in verticale per occupare la minor quantità di suolo. Elaborato nel 1989 dal gruppo di architetti coordinato da Giorgio Rosental per conto di Gabetti Holding, **Torino possibile** è un progetto di “città immaginata”.

Il piano, presentato alla città nel giugno del 1989 attraverso una vasta campagna pubblicitaria e di stampa e illustrato da un grande modello esposto nel foyer del Piccolo Regio, prevede la realizzazione di quattro poli direzionali,

vere e proprie porte urbane poste ai punti cardinali della città, tra loro idealmente e funzionalmente collegate da due assi perfettamente rettilinei, i corsi Giulio Cesare e Regina Margherita. Ciascuno accorpa vaste aree verdi, frutto di demolizioni estensive di lotti preesistenti, occupate da piastre per uffici e svettanti torri cilindriche di 80 piani e 240 metri di altezza. I quattro interventi sono collocati a nord (8 torri) nei pressi dell'autostrada per Milano e del quartiere Falchera, a ovest (8 torri) appena oltre il parco della Pellerina (nell'area in cui sono sorte, negli anni novanta, le torri e il quartiere firmato AI Studio/Koumentakis), a sud (7 torri) nei pressi del parco Colonnati: è però il progetto per il polo a est, quasi nel pieno del centro cittadino, a provocare le più accese reazioni da parte della cittadinanza, in quanto prevede la demolizione di interi isolati tra corso Regina Margherita e corso San Maurizio, per complessivi 860.000 metri quadrati. Il progetto prevede di realizzare un parco di 275.000 metri quadrati e nuovi edifici per 1,8 milioni di metri cubi. È ben evidente il confronto diretto con la vicina Mole Antonelliana, totem insuperato e insuperabile tra gli edifici alti della città, come ha dimostrato la recente vicenda del grattacielo di Intesa-Sanpaolo.

(PAVILO 1989; *Aree urbane e cambiamento* [...], 1989)

Collocata nella prima cintura torinese, ed evidente esempio di sviluppo in altezza “relativo”, la piccola **torre per uffici** di Vanja Frlan, Maarten Jansen e Carlo Bagnasacco è stata realizzata come parte del centro direzionale e per servizi dell'area produttiva di Collegno in seguito a un concorso indetto dall'amministrazione comunale inten-



Figura 21. Progetto «Torino possibile», Borgo Vanchiglia e altre zone della città. Giorgio Rosental (coordinatore), Carlo Moretti e Studio Roberto Bellotti, Corrado Catani, Leo Catani, con Ufficio Studi Gruppo Gabetti, 1989 (da PAVILO, 1989).

zionata a fornire una più precisa immagine urbana alla propria area di espansione industriale.

L'edificio si caratterizza per l'adozione di un linguaggio dichiaratamente contemporaneo, relativamente estraneo alle consuetudini torinesi, definendo un volume allo stesso tempo piano e fortemente segnato dagli svuotamenti degli affacci vetrati e dei terrazzi; elementi tratti dal linguaggio compositivo proprio degli edifici industriali (*pre-dalles*, rivestimenti, griglie metalliche) sono ibridati con aspetti più "domestici" (serramenti in legno, terrazze). Nonostante le ridotte dimensioni (cinque piani di altezza su una pianta di dieci metri di lato, come da richieste di concorso), l'edificio marca per contrasto la differenza con il tessuto industriale circostante, in genere appiattito su fabbricati tendenzialmente a un solo livello, svolgendo come da programma il proprio ruolo di *landmark* all'interno di un paesaggio incerto, fatto di infrastrutture viarie, residui agricoli, edilizia industriale e frammentarie pertinenze.

(URBAN CENTER METROPOLITANO, 2008)

Parte del più ampio ambito di trasformazione urbana Spina 3 – cuore della trasfigurazione della città del XXI secolo – l'*area ex-Michelin* è stata oggetto di un PRIU avviato in occasione delle Olimpiadi Invernali del 2006 destinato alla realizzazione di un Villaggio Media, già impostato in modo da essere immediatamente convertito

a destinazione residenziale al termine dell'evento sportivo. La nuova edificazione si attesta sul perimetro del quadrilatero definito dalle vie Orvieto e Tesso, da corso Mortara e dal prolungamento di via Mondrone per mezzo di sei blocchi edilizi (da A a F) con altezza compresa tra i sei e gli otto piani; dallo zoccolo che così viene a definirsi emergono tre torri, molto ravvicinate tra loro e costituite a loro volta dall'aggregazione di più volumi.

La Torre 1, più a ovest, arriva a 24 piani, con corpi minori di 19 e 14, quest'ultimo ruotato di 45 gradi rispetto agli altri. Le varie parti sono tra loro differenziate per mezzo del materiale di rivestimento, che varia dalla diorite, alla parete ventilata in cotto, alla maglia di pannelli metallici e vetrati, con prevalenza dei materiali più "pesanti" nella parti basse, e orientando le facciate più aperte verso l'esterno del lotto.

La Torre 2, centrale rispetto all'isolato, è composta da corpi di 16, 20 e 23 livelli, organizzati a U, ma risulta più alta delle torri circostanti (circa 80 metri) per via dell'enfasi che assumono i volumi tecnici. I tagli orizzontali rappresentati dalle logge, anche a doppia altezza, dagli allineamenti delle aperture, dall'alternarsi dei materiali di facciata (intonaco, pareti ventilate in pannelli di alluminio), insieme allo svuotamento di intere sezioni dell'edificio, definiscono un volume articolato, coronato da leggere pensiline metalliche.

La Torre 3 è costituita da un corpo orientale (19-21 piani)



Figura 22. Torre per uffici, piazza Maestri del Lavoro d'Italia, Collegno. Frlan + Jansen Architetti, Carlo Bagnasacco, 1999-2002 (foto DR).



Figura 23. Torri sull'area ex Michelin Nord – ex Villaggio Media Spina 3, via Orvieto, via Tesso, corso Mortara. Torre 1, Studio Rosental: Giorgio Rosental. Torre 2 ("Torre blu"), Picco Architetti: Cristiano Picco, Ingeborg Weichart, con Luca Luddeni, Martina Marilia; strutture: studio Ing. Quaranta; impianti: AI Studio, AI Engineering. Torre 3, AI Studio, AI Engineering: Paolo Erbetta, Rosanna Sattanino Erbetta; 2002-2003 progetto; 2004-2005 realizzazione.

e da uno occidentale, più basso (16-19 piani), leggermente ruotato ad aprirsi verso sud, tra loro raccordati a definire una pianta ad H. L'edificio, rispetto agli altri due, presenta prospetti più chiusi, segmentati dalle fasce marcapiano e dal susseguirsi dei colori dei materiali di rivestimento (intonaci, pareti ventilate) sul quale si innestano le bucaure delle logge e gli aggetti vetrati dei balconi.

Tutte le strutture, a partire dal complesso sistema di fondazione – necessario per via delle scarse caratteristiche di portanza del terreno – sono realizzate in calcestruzzo armato.

Se il programma prevedeva, con intenti di integrazione nel tessuto e nello *skyline* urbano, la ricostituzione di una cortina edilizia perimetrale all'isolato e la riduzione dell'impatto visivo delle torri tramite la loro scomposizione in volumi accostati di diverse altezze, proprio l'elevata volumetria realizzabile in rapporto all'esiguità del lotto a disposizione fa sì che – ad eccezione del caso di visione ravvicinata e ortogonale ai fronti – l'intero intervento venga percepito come un'unica, compatta massa costruita.

(AGENZIA PER LO SVOLGIMENTO DEI XX GIOCHI OLIMPICI INVERNALI, 2006)

Nella medesima area di Spina 3, la torre di 17 piani (58 metri) è l'episodio più evidente della trasformazione attuata sul **comprensorio ex Vitali** (dove operano, oltre a Studio AS, Buffi Associées, Studio Granma, Studio Mellano Associati, Carlo Novara, Luciano Pia e Picco Architetti). Attestato all'incrocio tra le vie Verolengo e Orvieto, l'intervento prevede un mix tra residenza, commercio e uffici, articolato – oltre che nella torre – in maniche da otto piani e in una piastra di raccordo a un unico livello.

Impostata su una pianta rettangolare, con rapporto tra i lati di circa 3 a 4, la torre sviluppa – al di sopra di uno zoccolo di quattro piani dall'impaginazione piana, segnata dagli allineamenti delle finestre a nastro (destinato a terziario) – tredici piani di residenze. Il volume, che cela comunque una struttura tradizionale in pilastri e setti in calcestruzzo armato, appare articolato grazie a una vasta gamma di aggetti e rientranze (logge, balconi, terrazze), con combinazioni variabili di trasparenza/opacità e di materiali di rivestimento (pietra grigia per il basamento, grès porcellanato rosso o verde e intonaco bianco per la parte superiore), scomponendo e frastagliando la massa costruita e il suo coronamento, con un atteggiamento che accomuna tutte le realizzazioni in altezza sull'ambito di Spina 3. Per la stessa area Vitali, il Piano Esecutivo Convenzionato redatto dallo Studio Mellano Associati e approvato dal Comune di Torino nel novembre 2010, prevede il completamento, lungo via Verolengo e fino a via Borgaro, con edifici residenziali, terziari e commerciali (circa 113.800 mq di SLP). In particolare sono previste 7 torri a fronte del Parco Dora di altezza variabile fra 12 e 15 piani; anche sul largo Borgaro il piano suggerisce

la realizzazione di una torre per usi terziari di circa 20 piani.

(*Villaggio Media Spina 3* [...] 2005; AGENZIA PER LO SVOLGIMENTO DEI XX GIOCHI OLIMPICI INVERNALI, 2006; URBAN CENTER METROPOLITANO, 2008)

È il **grattacielo di Intesa-Sanpaolo** – in corso di realizzazione dopo accese polemiche a partire dalla sua presentazione – il segno più evidente, spettacolare e politicamente incisivo delle nuove ambizioni e delle recenti iniziative nel campo dell'edilizia in altezza intraprese dalla città. Nel 2006 l'Istituto Bancario Sanpaolo IMI, dopo aver acquisito l'anno precedente dal Comune i diritti sull'area compresa tra via Cavalli e i corsi Inghilterra e



Figura 24. Torre sull'area ex Vitali – ex Villaggio Media Spina 3, via Verolengo, interno 29/7. Studio AS: Edoardo Astegiano, Renzo Conti, Federico Morgando; 2003-2008 (da www.studioas.it).

Vittorio Emanuele II, bandisce un concorso internazionale a inviti per la realizzazione del proprio nuovo centro direzionale; su quelle di Hiroshi Hara, Carlos Lamela, Daniel Libeskind, MVRDV e Dominique Perrault, risulta vincitrice la proposta di Renzo Piano. L'intenzione della banca di realizzare la propria sede in forma di grattacielo ha l'immediato effetto di riportare all'interno del dibattito cittadino il tema degli edifici alti, facendone un caso emblematico, oggetto peraltro di un acceso dibattito politico oltre che disciplinare. L'attenzione pubblica puntata sul progetto, insieme alla fusione tra Banca Intesa e Sanpaolo IMI (dicembre 2006-gennaio 2007), con conseguenti varianti anche sul programma funzionale, conducono a varie revisioni del progetto di concorso iniziale, che vedono diverse fluttuazioni dell'altezza dichiarata dell'edificio (180, 200, 218 metri – con l'antenna), fino ad arrivare a definire un volume costruito di 166 metri, altezza di poco inferiore rispetto al "simbolico" vertice della guglia della Mole Antonelliana (e che garantisce la compatibilità con le normative in merito di traffico aereo).

Il nuovo centro direzionale Intesa-Sanpaolo, così come previsto, va ad occupare uno dei tasselli dell'area già in gran parte di proprietà pubblica compresa nel triangolo



Figura 25. Nuovo centro direzionale Intesa-Sanpaolo, corso Inghilterra, corso Vittorio Emanuele II, via Cavalli. RPBW; architetto locale Studio Inarco; paesaggismo Atelier Corajoud, Studio Giorgetta; 2006 concorso, 2006-2008 progetto, 2009-2013 realizzazione prevista.

definito da via Cavalli, corso Inghilterra/corso Mediterraneo e corso Ferrucci, oggetto nel 1962 del concorso per la realizzazione del nuovo Centro Direzionale di Torino, e sembra così confermare, insieme ad altre intenzioni di trasformazione, in vari stadi di definizione, una vocazione "latente" dell'area.

L'edificio, che dovrebbe ospitare circa 2.100 persone, dovrebbe caratterizzarsi per l'inserimento di sezioni aperte al pubblico, quali la pinacoteca, il bar-ristorante e il giardino agli ultimi livelli, e la hall in diretta relazione con il giardino retrostante (ridisegnato da Michel Corajoud).

Il linguaggio architettonico generale si pone in continuità con quanto realizzato dallo stesso Piano per la sede del «New York Times» (2000-2007), incorporando attenzioni rivolte a garantire la massima sostenibilità dell'edificio, grazie alla doppia pelle vetrata "bioclimatica", all'ampio impiego di pannelli solari, ai giardini interni, alla disposizione planimetrica volta a un attento sfruttamento dell'illuminazione naturale.

(DE ROSSI, 2008; URBAN CENTER METROPOLITANO 2008; COMBA, OLMO, ROBILANT, 2007; CITTÀ DI TORINO, SISTER, 2009)

La città progettata: verso l'alto, puntualmente

La prefigurazione di Piano regolatore del 1995 prevedeva, all'incrocio tra corso Vittorio Emanuele II e corso Inghilterra, due torri simmetriche concepite per inquadrare la testata di Spina 1.

La torre più a nord ha preso le forme della nuova sede di Intesa-Sanpaolo, attualmente in costruzione, mentre quella più a sud è stata oggetto del **concorso internazionale per la progettazione della nuova stazione ferroviaria di Porta Susa**, vinto nel 2002 dal raggruppamento Studio AREP (Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud), Silvio d'Ascia, Agostino Magnaghi.

L'edificio appare negli elaborati di concorso come un parallelepipedo vetrato, caratterizzato dai segni degli orizzontamenti e da svuotamenti corrispondenti ad ambienti a doppia altezza; il prisma è allineato con la lunga galleria del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione, concludendolo visivamente, e fronteggia il "gemello" grattacielo Intesa-Sanpaolo. È previsto alto 150 metri (altezza incrementabile del 15% per i volumi tecnici), per 39 piani, con destinazione mista tra terziario, ricettivo e funzioni semipubbliche.

Mentre la nuova stazione è in via di completamento (atteso per il dicembre 2011), la torre è stata segnata da un percorso meno lineare, caratterizzato da attori diversi (RFI stessa, Fondiaria-SAI); RFI avrebbe dunque intenzione di mettere sul mercato i diritti edificatori dell'area.

(SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2004; *Stazioni* [...], 2004; URBAN CENTER METROPOLITANO, 2008; VIGLIOCCO 2008; MONDO, 2010)

Altro oggetto di polemiche, anche politiche, è l'annunciato **grattacielo per la Regione**. Nel 2001 l'esito del bando di concorso internazionale a inviti della Regione Piemonte localizzava la nuova sede unica dei propri uffici sull'area ex-Materferro, tra corso Leone e corso Mediterraneo, in testa alla Spina 1, come già indicato – in diversa forma – dalle prefigurazioni del PRG di Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi. Tra le proposte presentate da Hiroshi Hara, Jean Nouvel, Architecture Studio, Jean Pierre Buffi, Paczowski e Fritsch, Luigi Quaranta, Claude Vasconi, prevale il progetto di Massimiliano Fuksas, che prevede un parallelepipedo vetrato di 100 metri di altezza.

Nel 2006-07, complice il cambiamento di colore della Giunta regionale (2005), il progetto viene rilocalizzato sull'area ex-FIAT Avio, a sud del Lingotto, con una altezza inizialmente prevista di 220 metri, poi ridotti – attraverso vari passaggi – a 180, per 47 piani. Attestato su via Nizza, il

palazzo della Regione viene in questa nuova configurazione a rivestire un ruolo importante nel programma di riassetto urbanistico generale dell'intera area di proprietà RFI intorno all'Oval (realizzato per le Olimpiadi invernali del 2006), che prevede inoltre alcuni altri edifici alti (fino a 79 metri), con un programma di mixità tra residenza, terziario, commercio, attività ricettive.

In questo disegno, il grattacielo di Fuksas, con la relativa piazza d'invito e il retrostante centro congressi, svolge una funzione di *pivot* tra l'asse di via Nizza e il nuovo spazio urbano retrostante, che introduce una nuova trasversalità in un tessuto urbano fortemente segnato dall'organizzazione per assi orientati in direzione nord-sud (lo scalo ferroviario, via Nizza, corso Unità d'Italia e via Giordano Bruno); l'edificio stesso dovrebbe caratterizzarsi per l'intraccio tra spazio privato e spazio aperto al pubblico (il "grande vuoto" della hall, il bosco al piano attico).



Figura 26. Torre per uffici RFI, corso Vittorio Emanuele II, corso Bolzano, corso Inghilterra. Studio AREP: Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud; Silvio d'Ascia; Agostino Magnaghi; 2001 concorso (da Silvio d'Ascia).



Figura 27. Palazzo unico della Regione Piemonte, area ex Fiat Avio. Massimiliano Fuksas, Al Studio; 2001 concorso, 2006-2007 secondo progetto, 2011-2015 realizzazione prevista.

È inoltre previsto che vengano impiegate in maniera massiccia tecnologie volte al risparmio energetico, quali la doppia pelle vetrata, i pannelli fotovoltaici e i collettori solari, la geotermia, il controllo dell'illuminazione naturale.

(REGIONE PIEMONTE, 2001; SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2004; URBAN CENTER METROPOLITANO, 2008)

L'area approssimativamente triangolare all'intersezione dei corsi Leone e Mediterraneo, già sede degli stabilimenti Materferro, era destinata, sin dalle prime prefigurazioni del Piano regolatore del 1995, a ospitare un edificio alto, che veniva a configurarsi come termine visuale e simbolico dell'allineamento della Spina 1.

La prima configurazione del volume – opera, come il PRG stesso, dello Studio Gregotti – prevedeva una sorta di cubo svuotato, in forma di grande corte contenente un ulteriore volume concentrico, aperto verso l'asse della Spina, e destinato già allora a ospitare gli uffici della Regione Piemonte; nel 2001, un concorso di progettazione internazionale indetto dalla Regione sostituisce al cubo ipotizzato da Gregotti e Cagnardi un prisma traslucido disegnato da Massimiliano Fuksas; nel 2006-07 il progetto di Fuksas, con identica destinazione, viene “traslato”, ampliato, sull'area ex-FIAT Avio, presso il Lingotto. La Città, tramite asta pubblica, cede area e diritti



Figura 28. Torri “Porta Europa”, corso Leone, corso Mediterraneo. Camerana & Partners, Jan Störmer Partner, con Hermann Köhlhoffel, Alexandra von Bassewitz, Sofia Castagneri; 2008 concorso, 2009 progetto, 2010-2013 realizzazione prevista (da Camerana & Partners).

di edificatori all'impresa privata Franco Costruzioni Real Estate.

Segue, l'anno successivo e sulla base di una prima elaborazione dello studio Camerana, un ulteriore concorso internazionale a inviti «per scegliere una soluzione urbanistica e architettonica di massima e un professionista da affiancare» a Camerana, progettista di fiducia della proprietà: sulle proposte di Iñaki Ábalos e Cor Geluk prevale quella di Jan Störmer Partner. Il progetto, definito “*Porta Europa*”, prevede che da una piastra di base a destinazione commerciale spicchino due torri: quella sud, alta 100 metri, con destinazione a uffici, mentre quella nord, di poco più bassa, ospiterà residenze.

Le due torri si presentano come prismi smussati rivestiti con una doppia facciata vetrata, a base approssimativamente quadrangolare e a sezione variabile, con i lati lunghi paralleli all'allineamento del viale della Spina, definendo così uno spazio vuoto centrale che consente la prosecuzione della visuale, inquadrando l'edificato retrostante, in antitesi con il concetto espresso in origine dal disegno autoconcluso della Spina di Gregotti.

Il collegamento nord-sud rappresentato dal prolungamento, in entrambe le direzioni, di corso Marche – sorta di nuova tangenziale urbana – è un indirizzo strategico già presente nel PRG di Torino del 1959 e ribadito nella proposta di Piano del 1980; tale intenzione è ripresa dal Piano del 1995 di Gregotti e Cagnardi, che ne fa, insieme alla Spina Centrale e all'asta del Po, uno degli assi portanti dello sviluppo urbano.

Nella sua più recente versione (che ha origine nella firma, nel luglio 2005, del Protocollo d'intesa tra Città e Provincia di Torino, Regione Piemonte, Camera di Commercio, Comuni di Collegno, Grugliasco e Venaria Reale), corso Marche si presenta come una infrastruttura complessa, inserita in un disegno territoriale più ampio, che si estende da Stupinigi e Venaria, per una lunghezza totale di circa 13 chilometri.

Nel suo tratto più propriamente urbano, lungo 6,5 chilometri, fra Torino da un lato e Collegno e Grugliasco dall'altro, il viale si struttura per strati (il cosiddetto “*wafer*”), accogliendo, a salire, il tracciato sotterraneo della nuova linea ferroviaria Av/AC Torino-Lione, il raccordo autostradale, sempre in sotterranea, tra le tangenziali nord e sud, e il viale di superficie vero e proprio.

Lungo il suo percorso, il nuovo boulevard incontra e organizza una serie di attrezzature a scala metropolitana (due parchi, i progetti della Città della Scienza e della Salute e del Museo dell'aeronautica nell'area ex-Alenia, insediamenti universitari). In particolare, là dove il futuro corso Marche interseca l'attuale ferrovia per la Francia, viene a definirsi, per via dei raccordi esistenti tra le linee ferroviarie, un triangolo allungato, orientato in senso trasversale al corso, che il piano di Cagnardi definisce come nuovo “*Capitol*” della città. Sulla sommità di una piastra

collocata al disopra del sistema infrastrutturale – e dunque sopraelevata di una decina di metri rispetto al piano di campagna – è suggerito l'insediamento di otto edifici alti (dell'ordine del centinaio di metri), che, insieme alle costruzioni perimetrali, di minore altezza, dovrebbero contribuire a definire un nuovo centro direzionale della città, in diretta e immediata connessione con il sistema infrastrutturale sottostante.

(CAGNARDI, 1995 e 2009; URBAN CENTER METROPOLITANO, 2008)

Il complesso delle **Officine Grandi Motori** ha origine da un primo nucleo progettato da Pietro Fenoglio per le Officine Meccaniche Michele Ansaldo (edificio lungo via Cuneo, 1899-1891, primo lavoro professionale di Fenoglio), poi sviluppato, in seguito all'acquisizione da parte della FIAT nel 1906, da Giacomo Mattè Trucco, in particolare con la cosiddetta "Basilica" (1911-1912) e il "Lingottino" (1922), realizzato dall'impresa Porcheddu con il sistema Hennebique.

L'attività cessa a partire dagli anni ottanta; per l'area, trasferita dalla FIAT alla Cuneo 20 Srl (per poi essere ceduta al gruppo Esselunga), si avviano a partire dal 2004 le attività di progettazione per la sua trasformazione con accompagnamento da parte dell'Urban Center Metropolitano. Il masterplan finale, che prevede la conservazione di circa il 25% dell'esistente (compresa parte della cosiddetta "Basilica"), è frutto anche di un vivace dibattito in ambito cittadino, che ha orientato le scelte della proprietà e dell'Amministrazione.

Il progetto prevede la realizzazione di circa 50.000 mq di SLP di residenziale, terziario e commerciale, con in parti-

colare la concentrazione di una notevole quantità di residenze in una torre di 22 piani (circa 80 metri) posta all'estremità sud dell'area, a firma di Nonis, Maggiore, Rosental e un complesso commerciale che integra l'edificio multipiano su corso Vercelli a firma di Carmassi e Studio Mellano Associati.

(MAGNAGHI, MONGE, RE, 1982; PIEROTTI, VOCI, 2006; URBAN CENTER METROPOLITANO, 2008)

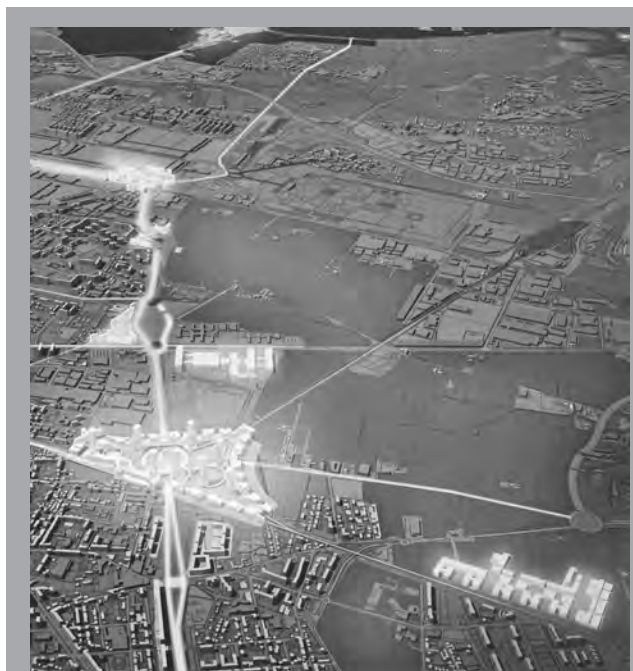


Figura 29. "Capitol", corso Marche. Gregotti Associati International; 2005-in corso, progetto (da CAGNARDI, 2009).

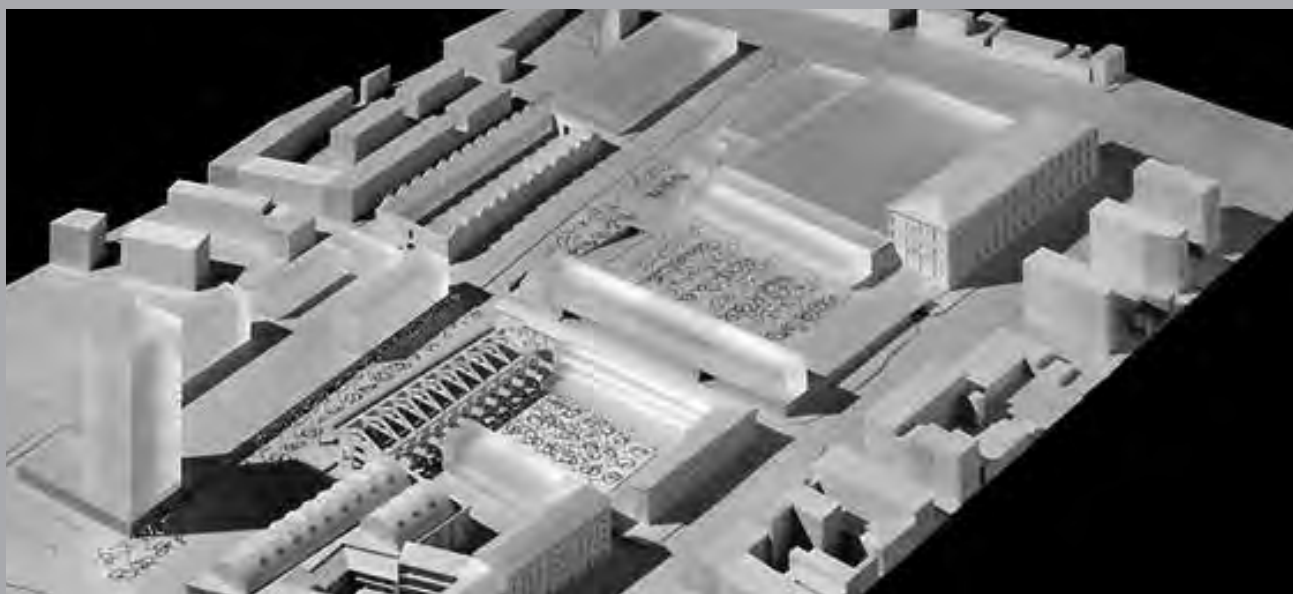


Figura 30. Torre sull'area ex Officine Grandi Motori Fiat, corso Vigevano, corso Vercelli, via Carmagnola, via Luigi Damiano. Studio Nonis; Studio Maggiore (progetto preliminare urbanistico); Studio Rosental; Studio Mellano Associati; Massimo Carmassi e Gabriella Ioli Carmassi; 2004 progetto; 2010-in corso (da www.nonisarch.it).

Il progetto coordinato dallo Studio Amati Architetti di Roma su incarico di Finmeccanica Group Real Estate, elaborato a partire dal 2007 e adottato dal Consiglio comunale di Torino nel 2010 come Programma Integrato "Alenia", propone la riqualificazione e ridestinazione d'uso dell'**area Alenia Aeronautica**, oggi in parte dismessa e convertita ad altri usi (tra cui aule per il Politecnico di Torino), per trasformarla in un quartiere destinato a funzioni residenziali, terziarie e commerciali. Dei 24 ettari complessivi del lotto, il progetto prevede che 18.430 mq lungo corso Marche siano destinati al centro ricerche e sviluppo del settore aerospaziale e i 216.532 mq rimanenti a un polo di nuova centralità urbana. Una torre di 150 metri (la cui altezza definitiva rimane tuttavia da verificare alla luce delle osservazioni dell'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – in relazione alla vicinanza con il Campo Volo di Collegno), segno evidente della scelta di concentrare gran parte della densità edilizia in verticale e destinata nelle intenzioni a ospitare un albergo di lusso e sedi di società private, è posta nello strategico incrocio tra corso Marche e corso Francia, fulcro di quello che si intende possa divenire un'area di attrazione alternativa al centro cittadino. Il progetto si inserisce nel piano di riqualificazione dell'intero polo produttivo torinese, che prevede la concentrazione delle attività aeronautiche nel polo Alenia di Caselle e di quelle

aerospaziali di Thales Alenia Space in un'altra parte del medesimo lotto su corso Marche. Il progetto prevede 350-400 milioni di investimenti per 108.000 mq di residenza, in parte anche convenzionata, e 48.000 mq di servizi, il tutto all'interno di un quartiere pedonale, in cui i parcheggi saranno per la gran parte sotterranei.

In un'altra area oggetto di riconversione dopo la dismissione delle precedenti attività produttive, il progetto (Studio Mellano Associati) di trasformazione degli ambienti già occupati dalle **carrozzerie OSI e Ghia**, accanto all'asse ferroviario che conduce a Porta Nuova, prevede più di 50.000 mq di SLP – composti da un mix di residenziale, terziario, commercio, servizi – con parziale conservazione di alcuni edifici esistenti e la realizzazione di due torri per residenza e terziario, alte rispettivamente 55 e 65 metri.

L'**area intorno al grattacielo Lancia**, dove avevano sede alcuni dei più storici stabilimenti della casa automobilistica, ora di proprietà della Torino Zero Cinque Trading SpA (società controllata da GEFIM SpA), è oggetto di un Programma Integrato che, con un cospicuo aumento della volumetria realizzabile, prevede, dopo la demolizione di circa la metà degli edifici esistenti, l'edificazione di circa 58.570 mq di SLP a destinazione residenziale (70%),



Figura 31. Torre ex Alenia, corso Marche, corso Francia. Coordinamento generale e urbanistica: Studio Amati Architetti; architettura: Studio Amati Architetti, At Studio Associato, Paola Rossi, SMT Studio, Nigel Ryan; urbanistica e mobilità: Bernhard Winkler; paesaggismo: PROAP; infrastrutture: AICOM Ingegneria; supporto operativo: IBB Studio; 2007-in corso (da Studio Amati Architetti; www.studioamati.it; www.corsomarche.it).



Figura 32. Torri sull'area ex OSI-Ghia, corso Dante, via Egeo, via Agostino da Montefeltro. Studio Mellano Associati; 2009 progetto, 2016 realizzazione prevista (da Studio Mellano).

terziaria e commerciale (30%).

Parte della volumetria residenziale è allocata in due torri gemelle poste nella parte centrale dell'area, ruotate rispetto alla griglia che governa l'insediamento industriale; gli edifici dovrebbero essere rispettivamente di 16-18 e 18-20 piani, quindi più bassi del grattacielo Lancia che, sede dagli anni sessanta degli uffici del gruppo, ancora oggi domina l'intera area.

(URBAN CENTER METROPOLITANO, 2008)

Anche nella prima e nella seconda cintura torinese sono numerose le aree oggetto di riqualificazione in seguito alla cessazione delle attività produttive. Lo studio **"Laguna Verde"** prefigura la trasformazione di un'ampia area compresa tra Settimo e Torino, attualmente divisa tra varie proprietà e con destinazioni diverse (produttiva, agricola, sportiva, commerciale), ipotizzando – almeno inizialmente – la realizzazione di circa 650.000 mq di SUL tra residenze, commercio, terziario, spazi per la ricerca.

Una prima anticipazione, sorta di *ballon d'essai* per valutare le disponibilità di amministrazione e operatori, immaginava la disposizione di una serie di "oggetti" architettonici al di sopra di un suolo artificiale, copertura di una grande piastra di base che alloggiava viabilità veicolare, parcheggi e servizi; un percorso interno sospeso, volutamente estraneo alla geometria sottostante (la "Broadway"), collegava gli elementi principali del proget-

to, mentre si ipotizzava una nuova fermata ferroviaria in corrispondenza dell'insediamento.

Gli studi successivamente elaborati hanno contribuito a definire gli interessi di alcuni dei titolari di diritti sull'area, conducendo quindi ad anticipazioni di Piano rispetto alla Variante generale prevista; tali Piani attuativi prevedono, al momento, l'installazione di 53.000 mq di SUL a destinazione commerciale nelle porzioni di area più occidentali (approvati), e, su un'area più prossima al centro di Settimo, di 43.000 mq di residenze.

La necessità di integrare tali fattori ha portato a una revisione generale dell'impianto del progetto, che si ridefinisce lungo una serie di giaciture che convergono a spirale (il "Nautilus") verso un centro dotato di maggiori altezze (oltre 40 piani), e sulle quali si dispongono, a salire, gli elementi costruiti. La disposizione degli edifici risponde a esigenze di esposizione solare, mentre il disegno di suolo trae origine e significato da studi di distribuzione funzionale dei percorsi (diagramma di Voronoi), che divengono elementi morfogenetici. La vastità e complessità dell'operazione sono controllate anche attraverso appositi sistemi di progettazione parametrica, mentre rimane aperto il tema della perequazione tra diritti spettanti alle varie aree, il cui equilibrio generale è stato condizionato dall'approvazione delle anticipazioni.

(COMITATO PROMOTORE LAGUNA VERDE, MAGGIORA, 2008 e 2009)

Figura 33. Torri residenziali sull'area ex Lancia, via Monginevro, via Issiglio, via Caraglio, via Lancia. Studio Mellano Associati; 2008, in progetto (da Studio Mellano).



Figura 34. Laguna Verde, asse di via Torino, Settimo Torinese. Archa SpA, Pier Paolo Maggiora; 2008-in corso, progetto (da COMITATO PROMOTORE LAGUNA VERDE, PIER PAOLO MAGGIORA, 2009).



Nell'ambito del rinnovato interesse per la riqualificazione della porzione settentrionale di Torino, che comprende anche il progetto Urban Barriera di Milano (2011-14), a gennaio 2010 è stato bandito – preceduto da un ampio lavoro di documentazione e istruzione progettuale da parte dell'Urban Center Metropolitano – il concorso di idee *“La Metamorfose”*. Il concorso riguarda il percorso della dismessa trincea ferroviaria di via Sempione, con le due “teste” dell'area intorno alla stazione Rebaudengo (Spina 4) e all'ex scalo merci Vanchiglia, adiacente al Cimitero monumentale.

Il concorso parte dall'assunto dell'importanza cruciale di correlare le trasformazioni della città con le politiche infrastrutturali, a partire dal reimpiego del “trincerone” ferroviario per la seconda linea della metropolitana torinese, come esplicitato dalla Variante strutturale n. 200 del PRG (giugno 2009); l'attenzione è inoltre riportata sui *brownfields*, con l'intenzione di riqualificare e rimettere in circolo aree degradate e problematiche del tessuto urbano. Il terminale sud-est dell'area di concorso è rappresentato dall'area dell'ex Scalo Vanchiglia, che si allunga parallelamente al Cimitero monumentale con una superficie territoriale di 750.000 mq. Anche a seguito dell'assunzione di alcuni elementi della proposta vincitrice *«At ego tibi sermone isto milesio varias fabulas»* (Marco Pietrolucci, capogruppo; Paolo Pietrolucci, Pamela Liguori, Cecilia Ansemi, Carlo Prati, Caterina Padoa Schioppa, Andrea Jasci Cimini, Vittorio Fragasso, Agnese D'Orazio, Andrea Zago, Guido Bruzzi, Antonio Pio Damiani, Pietro De Santis, Fabio Forlizzi, Dario Palazzo, Alessandro Basso), il Piano Particolareggiato “Regaldi” (luglio 2010) prevede, nel primo ambito incentrato attorno alla futura piazza Regaldi (con relativa fermata della metropolitana), tre torri, una di 80 metri e due di 60, a destinazione residenziale; nel secondo ambito gli edifici che si affacciano sul

nuovo parco saranno invece di altezza massima 12 piani; l'intervento sarà gestito da una Società di trasformazione urbana (STU) appositamente costituita.

All'estremo opposto, il concorso per l'ambito Spina 4, dalla superficie territoriale di 165.000 mq, non ha dato luogo a un vero e proprio vincitore, ma a cinque menzioni speciali (capogruppo, rispettivamente: MARC, Studio associato baukuh, YellowOffice; Buffi associés; Team CRCV; Dogma; Galantino Associati Studio); la maggior parte delle proposte, dati gli indici di edificabilità che raggiungono anche gli 1,35 mq/mq, fa comunque ricorso all'introduzione di edifici sviluppati in altezza. Analogamente, quindi, alle stesse prefigurazioni progettuali dell'Urban Center Metropolitano, che individuavano cinque emergenze verticali.

(CITTÀ DI TORINO, ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, 2008; URBAN CENTER METROPOLITANO, 2008 e 2010)

Verticalità, speculazione e democrazia nella crescita della città consolidata

La costruzione di edifici alti all'interno della città consolidata, pratica che ha subito negli ultimi anni una evidente accelerazione, suscita molto spesso critiche, rivolte agli aspetti paesaggistici e percettivi, di sostenibilità e di congestione del tessuto urbano, e alla supposta resa del potere pubblico a quello finanziario. Nelle sue forme deteriori, il dibattito si è talvolta appiattito su aspetti purovisibilisti, molto spesso accompagnati da stigmatizzazioni dell'esibizionismo muscolare se non – addirittura – “priapico” che si celerebbe dietro gli esiti fisici della rendita fondiaria, fino ad arrivare, in certi casi, a una polarizzazione del dibattito attorno alle (vaghe) categorie di “moderno” e “antimoderno”. Accanto a questi, altri argomenti, talvolta alquanto sfaccettati, sembrano rendere la questione via via più complessa.



Figura 35a. Ex Scalo Vanchiglia, corso Novara, corso Regio Parco, via Bologna, via Regaldi, via Ristori (ex Scalo Vanchiglia). Marco Pietrolucci (capogruppo), progetto vincitore del concorso di idee; 2010 (da www.barriera centro.it).



Figura 35b. Spina 4, corso Venezia, via Cigna, via Fossata, via Lauro Rossi, via Breglio (Spina 4). Urban Center Metropolitano, prefigurazioni morfologiche; 2008 (da CITTÀ DI TORINO, ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, 2008).

Evidente è il fatto che, oggi, in Italia i Comuni, stretti tra la riduzione dei trasferimenti fiscali da parte dell'amministrazione centrale e la possibilità – sancita dall'abolizione dell'art. 12 della L. 10 del 1977, da parte del D.P.R. 380 del 2001 e reiterata da una Legge finanziaria all'altra – di impiegare fino al 75% degli oneri di urbanizzazione per finanziare la spesa corrente e la manutenzione ordinaria del patrimonio municipale (GIUDICE, MINUCCI, 2010), sono indotti a fare cassa per mezzo del mercato dei diritti edificatori e delle imposte connesse al patrimonio immobiliare – l'introduzione dell'ICI era già avvenuta una decina d'anni prima, con il D. Lgs. 504 del 1992. Le amministrazioni comunali procedono così sempre più spesso ad aumentare gli indici fondiari in maniera puntuale (attraverso il ricorso sistematico allo strumento delle varianti strutturali ai PRG, dispositivo che viene così sempre più svuotato di caratteri di "generalità", nel senso propriamente legislativo del termine), promuovendo fenomeni speculativi e rinunciando in certi casi in maniera definitiva a parti del proprio patrimonio. Ciò conduce alla produzione di un «formidabile paradosso attorno alla concezione del *welfare*» (MAGNANI, 2010), la cui sostenibilità di lungo periodo, una volta esaurito lo stock di beni alienabili, rimane un'incognita.

In un contesto politico caratterizzato da risorse sempre più scarse e dalla competizione tra città per l'attrazione di investimenti, diviene sempre più rilevante il ruolo del marketing urbano – la cui origine, non a caso, viene da alcuni fatta risalire alle strategie messe in campo per fronteggiare la gravissima crisi economica della città di New York, nella seconda metà degli anni settanta (HARVEY, 2008) –, per il quale immagini dal significato facilmente semplificabile e trasmissibile, come quelle rappresentate dai grattacieli, diventano elementi simbolici altamente evocativi delle potenzialità di sviluppo e della "modernità" – o meglio della "postmodernità" (HARVEY, 1993) – dell'ambiente economico e sociale che propone le possibilità di investimento.

La centralità del ruolo degli edifici alti nell'immaginario collettivo è del resto messa in immediata evidenza dalla veemenza del dibattito che si attiva intorno a essi fin dalla loro proposta: dibattito che le istituzioni cittadine (e le loro più o meno dirette emanazioni) ritengono di dover gestire anche quando si tratti di realizzazioni di carattere privato. In questo senso, gli edifici alti diverrebbero, per esempio secondo le definizioni teorizzate da Marco Romano, «temi collettivi di pertinenza privata» (ROMANO, 1993), che finiscono per essere utilizzati con il ruolo di icone nel confronto infracittadino.

Accanto a questi aspetti, l'inserimento nel tessuto urbano di edifici alti – con le relative concentrazioni di funzioni, popolazione, domanda di servizi – pone in evidenza il problema degli equilibri sociali e democratici della città.

Di per sé, rimettere in circolo – nel disegno di una città vista come entità compatta (THE URBAN TASK FORCE,

1999) – i *brownfields* piuttosto che colonizzare nuovi greenfields apparirebbe un'attenzione persino ovvia nella sua condivisibilità, a prescindere da quella che può essere identificata come una delle principali «paure dell'urbanistica» (PAVIA, 2005), quella della densità. Ma se «*density is the quantity and quality of simultaneous and/or mixed space(s) – and use(s) – available per person*» (GAUSA, 2005), si può anche pensare di sostenere che la maggiore concentrazione di abitanti – nel caso di edifici a destinazione residenziale – o in certi casi semplicemente di utenti – essenzialmente per il terziario – metta nei fatti un più grande numero di persone a più stretto contatto con le più importanti opportunità economiche, sociali e culturali, che continuano a essere ospitate nelle zone maggiormente storicizzate, dense e centrali delle città, nel tempo "tematizzate" a tal fine.

Il continuo aumento di importanza delle *information and communication technologies* (ICT), a partire dagli anni ottanta, non ha portato, come spesso si è prefigurato, alla delocalizzazione estrema delle attività economicamente più rilevanti (diverso è naturalmente il discorso per le attività manifatturiere *labour intensive*); tuttora «la densità dei luoghi centrali fornisce la connettività sociale che consente a un'azienda o a un mercato di massimizzare i vantaggi derivanti dalla sua connettività tecnologica» (SASSEN, 2006).

Se l'inserimento di attività non residenziali nelle zone centrali delle città rischia certamente di produrre meri *city users*, d'altro canto aumentando le disponibilità abitative in aree non periferiche del tessuto urbano bisogna considerare la possibilità di innescare nuovi fenomeni di riequilibrio della composizione sociale delle città stesse, in particolare di zone tendenzialmente poco aperte al ricambio e dalle quali sono stati nel tempo espulsi i gruppi sociali dal più debole potere di acquisto, rilocalizzati nelle aree di *sprawl* a basso costo, così contribuendo a fenomeni di contrazione demografica della città tradizionale a favore di una *ville éparpillée* (BAUER, ROUX, 1976) la cui sostenibilità a livello di sistema è, tuttavia, ampiamente discutibile (CAMAGNI, GIBELLI, RIGAMONTI, 2002).

Lo stesso tema della sostenibilità si presta a differenti interpretazioni, e radicalmente diversi possono infatti essere gli esiti dell'analisi se si consideri il singolo edificio o l'intero sistema-città, l'oggetto o il tessuto: New York, città densa e "verticale" per eccellenza, produce meno di un terzo di gas serra per abitante rispetto alla media delle città statunitensi (OWEN, 2010).

Se è vero che «*Stadtluft macht frei*» – stando al detto che affonda le sue radici nelle consuetudini legislative del medioevo tedesco –, una città più densa, con maggiori disponibilità di superfici abitabili calate nella medesima area urbana, non può che facilitare le occasioni di scambio e confronto tra i cittadini, visti come singoli ma anche intesi in maniera aggregata come classi sociali, di reddito, generazionali, introducendo nuovi raggruppamenti e nuove fratture. Se si riesce ad andare oltre alla considerazione dei singoli oggetti fisici disseminati nella città, seguendo l'uni-

co criterio che al momento pare essere evidente, cioè quello della disponibilità delle aree, gli esiti sociali dei processi di densificazione potrebbero essere più duraturi dei fini speculativi – sempre più transitori – che li hanno ingenerati.

Una serie di fattori, combinati in maniera non banale, possono in qualche caso dare luogo a esiti inattesi. La deregolamentazione urbanistica è stata uno dei fattori che hanno consentito (o sancito) la nascita della città diffusa estesa a livello territoriale all'esterno della città compatta; nell'attuale temperie economica e politica pare difficile invertire un orientamento sociale e culturale che vede – per diversi motivi – le capacità di indirizzo e direzione dell'amministrazione pubblica come sempre più deboli. Forse si può allora sfruttare la stessa tendenza alla deregolamentazione (di cui il meccanismo delle varianti strutturali ricordato in precedenza è l'esempio più evidente), applicata al tessuto urbano più consolidato al fine di contrastare proprio quei fenomeni di dispersione che hanno una delle loro origini – oltre che in una serie di altri meccanismi (ROLFO, 2010) – nella rigidità della pianificazione urbana tradizionale. Tale compito richiede di essere demandato a una gestione della politica urbana che, consapevole dei propri limiti, sappia superare una rappresentazione della città (in senso lato) basata su caratterizzazioni territoriali chiuse e definite, a favore di modelli più complessi di *mixité* – e indubbiamente di più difficile gestione, anche dal punto di vista della rappresentatività politica stessa.

Paradossalmente, e in maniera assolutamente provocatoria, si potrebbe sostenere che ciò che non è riuscito in passato all'architettura e all'urbanistica "progressista" ha ora la possibilità di essere a portata di mano come involontario e orientato sottoprodotto della speculazione immobiliare e finanziaria.

Alessandro Martini, dottore di ricerca in Storia e Critica dei beni architettonici e ambientali, insegna Storia dell'architettura e della città del Novecento presso la II Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino. Giornalista pubblicista, è curatore responsabile per «Il Giornale dell'Arte» delle sezioni «Notizie» e «Musei».

Davide Rolfo, architetto, dottore di ricerca in Architettura e Progettazione edilizia, libero professionista, insegna Progettazione architettonica presso il Politecnico di Torino.

Bibliografia

- MELIS A., 1934, *Concorso per il secondo tratto di via Roma in Torino*, in «L'architettura italiana», n. 2, febbraio, pp. 39-47
- MELIS A., BERNOCCO G., 1935, *Ricostruzione dell'isolato di San Emanuele in Via Roma a Torino*, in «L'Architettura Italiana», n.12, dicembre, pp. 405-435
- MELIS A., 1938, *La ricostruzione del secondo tratto di via Roma a Torino*, in «L'architettura italiana», n. 12, dicembre, pp. 347-420
- VOTTO P., 1947, *Il concorso per la sistemazione di Piazza Solferino*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n. 4, aprile, pp. 113-119
- LEVI-MONTALCINI G., *La polemica su i grattacieli di Torino. Tutte le ragioni meno una*, in «La Nuova Città», 4, giugno 1951; poi in G. MICHELUCCI, *La nuova città*, a cura di R. Risaliti, Tellina, Pistoia 1975, pp. 356-358
- Costruzioni moderne a Torino: la Casa Alta, tra la vecchia via Pietro Micca e la nuova via Botero; il Palazzo Gualca-Sire in corso Duca degli Abruzzi; il Palazzo Santa Margherita in via Promis*, in «Edilizia Moderna», n. 52, giugno 1954, pp. 55-64
- Il nuovo palazzo della Riv inaugurato dal Ministro Cortese*, in «La Nuova Stampa», 30 settembre 1956, p. 2
- MARTINENGO F., 1958, *La sede di una cartiera a Torino*, in «Edilizia Moderna», n. 65, dicembre, pp. 15-24
- STUDIO ARCHITETTI BBPR, 1959, *Tre Problemi di ambiente: la Torre Velasca a Milano, un edificio per uffici e appartamenti a Torino, Casa Lurani a Milano, dello studio BBPR*, in «Casabella continuità», n. 232, ottobre, pp. 4-8, 18-23
- Clarification from Milan*, in «The Architectural Review», n. 755, January 1960, pp. 1-2
- Concorso per il Centro Direzionale di Torino*, numero monografico, «Casabella», 278, agosto 1963
- RED., 1965, *Attualità*, in «Casabella», n. 298, p. 95
- RED., 1966, *Le torri Pitagora a Torino*, in «L'architettura. Cronache e storia», n. 131, settembre, pp. 286-291
- PELLEGRINI E. (a cura di), 1968, *I problemi del Centro Direzionale e una ipotesi per la sua impostazione: schede di lavoro*, Quaderni di studio, Istituto di Elementi di architettura e Rilievo dei monumenti, Torino
- GREGOTTI V., 1968, *Nouvelles tendances de l'architecture italienne*, in «Architecture d'Aujourd'hui», n. 139, settembre 1968, pp.8-12
- PEDIO R., 1968, *Nuovi uffici della Rai a Torino*, in «Architettura. Cronache e storia», n. 158, dicembre, pp. 566-573
- Un nuovo palazzo a Torino. La sede della RAI in via Cernaia*, G&P, Torino 1968
- MARINI G.L. (a cura di), 1973, *Gualtiero Casalegno architetto*, Edizioni EDA Spa e SERCA Sa, Torino
- NINO ROSANI, 1974, Edizioni EDA, Torino
- VIGLINO DAVICO M., 1974, *Note per una storia del Miar torinese. Ottorino Aloisio e l'architettura gestuale*, RapiRapida, Torino
- POZZETTO M., VIGLINO DAVICO M., 1975, *Ottorino Aloisio*,



Figura 36. Mappa della Torino verticale (elaborazione DR su foto Alifoto).

- in «Cronache economiche», n. 3-4, marzo-aprile, pp. 3-18 (a M. Viglino Davico si deve la *Biografia e presentazione delle opere*, pp. 6-18)
- BAUER G., ROUX J.-M., 1976, *La Rurbanisation ou la ville éparpillée*, Editions du Seuil, Paris
- POZZETTO M., 1977, *Vita e opere dell'architetto udinese Ottorino Aloisio*, Torino
- ROSSO F., 1979, *Alessandro Antonelli e la Mole di Torino*, Stampatori, Torino
- GRELLI A., 1977-78, *Torino e la ricostruzione post-bellica: i grattacieli*, tesi di laurea, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, a.a. 1977-78, relatore G. Varaldo
- RE L., 1980, *Problemi e fatti urbani dal 1920 al 1945*, in AA. VV., *Torino città viva. Da capitale a metropoli. 1880-1945*, Centro Studi Piemontesi, Torino
- JARETTI SODANO S., 1981, *Technicolor per la città senza qualità*, in «Modo», n. 39, maggio, pp. 38-41
- POZZETTO M., 1981, *Ottorino Aloisio Architetto*, catalogo della mostra, Istituto per l'Enciclopedia del Friuli Venezia Giulia, Udine
- MAGNAGHI A., MONGE M., RE L., 1982, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Designers Riuniti Editori, Torino
- BRUSASCO P.L., 1982, *Doppie "semi-torri" danno scacco a uno squallido tessuto urbano. Case d'abitazione*, in «L'architettura. Cronache e storia», n. 318, aprile, pp. 218-227
- COMOLI MANDRACCI V., 1983, *Torino*, Laterza, Roma-Bari
- PANIZZA M., 1987, *Mister grattacielo*, Laterza, Roma-Bari
- PAVIOLO G., 1989, *Quattro torri per Vanchiglia*, in «La Stampa», 7 giugno
- Aree urbane e cambiamento. Torino possibile*, supplemento a «L'Arca», n. 28 [1989]
- CROSET P.-A. (a cura di), 1990, *Architettura degli anni '80 in Piemonte*, Electa, Milano, catalogo della mostra
- LICITRA PONTI L., 1990, *Gio Ponti. L'opera*, Leonardo Editore, Milano
- MAFFIOLETTI S., 1990, *La città verticale. Il grattacielo, ruolo urbano e composizione*, Cluva, Venezia
- POLANO S., MULAZZANI M., 1991, *Guida all'architettura italiana del Novecento*, Electa, Milano
- OLMO C. (a cura di), 1992, *Architetture e piani per Torino 1945-1990*, Allemandi, Torino
- BAGLIANI D. (a cura di), 1993, *Domenico Morelli ingegnere architetto*, Tosco, Torino
- HARVEY D., 1993, *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano
- ROMANO M., 1993, *L'estetica della città europea. Forme e immagini*, Einaudi, Torino
- ARDITI G., SERRATTO C., 1994, *Gio Ponti. Venti cristalli di architettura*, Il Cardo, Venezia
- AMBROSINI G., DURBIANO G., 1995, *Architetture di Jaretti e Luzi. 1955-74, 1975-95*, in «Edilizia Popolare», n. 242, novembre-dicembre, pp. 34-64
- CAGNARDI A., 1995, *Un senso nuovo del piano. Piani regolatori Gregotti Associati*, Etaslibri, Milano
- LA PIETRA U. (a cura di), 1995, *Gio Ponti*, Rizzoli, Milano
- SCARZELLA P. (a cura di), 1995, *Torino nell'Ottocento e nel Novecento. Ampliamenti e trasformazioni all'interno della cerchia dei corsi napoleonici*, CELID, Torino
- BARELLO L., LUZI A., 1996, *Le case Manolino. Storia di una famiglia di costruttori e di due architetti*, Il Tipografo Editore, Buttigliera d'Asti
- COMOLI V., OLMO C. (a cura di), 1999, *Guide di architettura. Torino*, Allemandi, Torino
- THE URBAN TASK FORCE, 1999, *Towards an Urban Renaissance*, Routledge, London (c.d. Rogers Report)
- SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2000, *Architetture. 26 Itinerari di Architettura a Torino / Architectural Walks in Turin*, SIAT, Torino
- BANFO C., 2001, *Bonadé Bottino, Vittorio*, voce, in C. OLMO (a cura di), *Dizionario dell'Architettura del XX secolo*, Allemandi, Torino
- REGIONE PIEMONTE, 2001, *Un simbolo per la Regione. Presentazione dell'esito del concorso di progettazione del nuovo palazzo della Regione Piemonte. Torino, Palazzo Barolo 19-30 Settembre 2001*, catalogo della mostra, Torino
- SCRIVANO P., 2001, *Aloisio, Ottorino*, voce, in C. OLMO (a cura di), *Dizionario dell'Architettura del XX secolo*, Allemandi, Torino
- BAROVETTI C., 2002, *Armando Melis de Villa*, in ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI TORINO (a cura di), *Albo d'onore del Novecento. Architetti a Torino*, CELID, Torino
- CAMAGNI R., GIBELLI M.C., RIGAMONTI P., 2002, *I costi collettivi della città dispersa*, Alinea, Firenze
- DRAGOSEI F., 2002, *Lo squalo e il grattacielo. Miti e fantasmi dell'immaginario americano*, Il Mulino, Bologna
- GIBELLO L., SUDANO M., 2002, *Francesco Dolza. L'architetto e l'impresa*, CELID, Torino
- POLETTO M.S., 2002, *La torre Littoria di Torino*, in POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *De Venustate et Firmitate. Scritti per Mario Dalla Costa*, CELID, Torino
- SISTRI A., 2002, *Ottorino Aloisio*, voce, in ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI TORINO (a cura di), *Albo d'onore del Novecento. Architetti a Torino*, CELID, Torino
- Stazioni. Luoghi per le città*, 2004, Electa, Milano
- DE MAGISTRIS A., 2004, *High-Rise: percorsi nella storia dell'architettura e dell'urbanistica del XIX e XX secolo attraverso la dimensione verticale*, UTET, Torino
- POLETTO M.S., 2004, *Via Roma, in Torino da capitale politica a capitale dell'industria*, tomo I: COMOLI V., BRACCO G. (a cura di), *Il disegno della città (1850-1940)*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino
- SOCIETÀ DEGLI ARCHITETTI E DEGLI INGEGNERI IN TORINO, 2004, *Architetture. Torino next*, SIAT, Torino
- VOLPIANO M., 2004, *1862-1903. La Mole Anontelliana. Da sinagoga a museo nazionale dell'indipendenza italiana*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino
- GAUSA M., [2005], *Density*, voce, in M. GAUSA, V.

- GUALLART, W. MÜLLER, F. SORIANO, F. PORRAS, J. MORALES, *The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture. City, technology and society in the information age*, Actar, Barcelona
- PAVIA R., 2005^{III}, *Le paure dell'urbanistica. Disagio e incertezza nel progetto della città contemporanea*, Meltemi, Roma
- Villaggio Media Spina 3 nell'ex area Vitali: nuove residenze e servizi, in «L'industria delle costruzioni», n. 386, novembre-dicembre 2005, pp.62-69
- AGENZIA PER LO SVOLGIMENTO DEI XX GIOCHI OLIMPICI INVERNALI (a cura di), 2006, *Torino 2006. Vol. 2: Cantieri e opere*, Electa, Milano
- PIEROTTI P., VOCI M.C., 2006, *Nelle aree industriali il "motore" del rinnovamento urbano*, in «Il Sole-24Ore – Edilizia e Territorio», 4-9 dicembre, pp. 6-7
- SASSEN S., 2006, *Perché le città sono importanti*, in *Città. Architettura e società. Vol. I*, catalogo della 10^o Mostra Internazionale di Architettura, Marsilio, Venezia
- MICHELA COMBA, CARLO OLMO, MANFREDO DI ROBILANT (a cura di), 2007, *Un grattacielo per la Spina. Torino. 6 progetti per una centralità urbana*, Allemandi, Torino
- CITTÀ DI TORINO, ASSESSORATO ALL'URBANISTICA, 2008, *Indirizzi di politica urbanistica*, Torino
- COMITATO PROMOTORE LAGUNA VERDE, MAGGIORA P.P., 2008, *Progetto Laguna Verde. Nuova Centralità Urbana del Sistema Metropolitano Torino-Milano a Settimo Torinese. 02. Concept*, Archa, Torino
- DARDANELLO G., TAMBORRINO R. (a cura di), 2008, *Guarini, Juarra e Antonelli. Segni e simboli per Torino*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo
- DE ROSSI A., 2008, *La costruzione di Spina 2. Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n. 1-2, marzo-aprile, Torino. *Tredici anni di attuazione del PRG*, pp. 151-163
- FILIPPI F.B., 2008, *Al centro del margine. La ricerca di una vocazione direzionale per l'area e il dibattito sulla verticalizzazione degli edifici per il terziario*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n. 3-4, settembre-ottobre 2008, *Il nuovo Palazzo della Provincia di Torino*, pp. 10-19
- GIUSTI M.A., TAMBORRINO R., 2008, *Guida all'architettura del Novecento in Piemonte (1902-2006)*, Allemandi, Torino
- HARVEY D., 2008, *Neoliberalismo e potere di classe*, a cura di Alfredo Mela, Allemandi, Torino
- MARTINI A., 2008, *Città, infrastrutture, trasformazioni urbane e aggiornamento tecnologico. Ottorino Aloisio e il Palazzo SIP di Torino*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n. 3-4, settembre-ottobre, *Il nuovo Palazzo della Provincia*, pp. 20-36
- MONTANARI G., 2008, *Amedeo Albertini. Fantasia e tecnica nell'architettura*, Skira, Milano 2008
- URBAN CENTER METROPOLITANO (a cura di Bonino M., Fassino G., Ferrando D.T., Spinelli C.), 2008, *Torino 1984-2008. Atlante dell'architettura*, Allemandi, Torino
- VIGLIOCCO E., 2008, *Trasformare la città: il modello di urbanità del Nuovo Fabbricato Viaggiatori di Torino Porta Susa*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n. 3-4, settembre-ottobre, *Il nuovo Palazzo della Provincia di Torino*, pp. 82-87
- CAGNARDI A., 2009, *Tra Torino e le Alpi. Il progetto "Corso Marche" per la Provincia di Torino*, allegato a «Il Giornale dell'Architettura», n. 72, aprile
- CITTÀ DI TORINO, SISTER, 2009, *RPBW – Progetto di nuovo centro direzionale Intesa-Sanpaolo Torino. Giugno 2009. Piano Esecutivo Convenzionato. Ristrutturazione urbanistica Ambito 8.18/3 Spina 2 – Porta Susa U.M.I. Rapporto ambientale ai sensi del DLgs 152/06 e s.m.i. e della Dgr 09/06/08 n.12-8931*, Torino 2009
- COMITATO PROMOTORE LAGUNA VERDE, MAGGIORA P.P., 2009, *Progetto Laguna Verde. Dal Concept agli Elementi di Base del MasterplanZero. Documento B1. 03. MasterplanZero*, Archa, Torino
- GIUDICE M., MINUCCI F., 2010, *Crescere senza consumare. Che governo del territorio e quale utilizzo del suolo dobbiamo auspicare per la città contemporanea?*, in «TAO. Transmitting Architecture Organ», n. 6, pp. 12-13; l'articolo costituisce una anticipazione del volume GIUDICE M., MINUCCI F., (a cura di), *Crescere senza consumare. Governo del territorio e uso del suolo*, Esselibri, Napoli 2010
- MAGNANI C., 2010, *Pianificazione paesaggistica. Dopo dieci anni chi ci crede ancora?*, in «Il Giornale dell'Architettura», n. 89, novembre-dicembre, pp. 1, 19
- MONDO A., 2010, *Nuova Porta Susa, gara internazionale per il grattacielo*, in «La Stampa», 10 settembre
- OWEN D., 2010, *Green Metropolis. La città è più ecologica della campagna?*, Egea, Milano
- PICCO P. (a cura di), 2008, «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n. 3-4, settembre-ottobre, *Il nuovo Palazzo della Provincia di Torino*
- ROLANDO A., 2007, *Disegno urbano nella Torino post-industriale: tradizione vs innovazione*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n. 1, settembre
- ROLFO D., 2010, *La mia casa è il mio castello? L'indirizzo alla progettazione e il paesaggio delle case indipendenti*, CELID, Torino
- URBAN CENTER METROPOLITANO (a cura di), 2010, *Barriera c'entro. Il futuro di Torino si sposta a nord*, catalogo della mostra, allegato a «Il Giornale dell'Architettura», n. 88, ottobre-novembre 2010

<http://www.barrieracentro.it/>
http://www.comune.torino.it/quadrantenord_lametamorfosi/
<http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/>
<http://www.toguardainalto.altervista.org/index.html>
<http://www.nongrattiamoilcielo.org/>
<http://www.parcolancia.blogspot.com/>
<http://www.tutelaogm.altervista.org/definitivo.html>
<http://www.urbancenter.to.it/>

Seconda parte.
Confronti internazionali

Second part.
International debate



Il polder e il grattacielo. Politiche urbane in Olanda. Rotterdam punta in alto

The polder and the skyscraper. Urban policies in the Netherlands. Rotterdam goes high

MANUELA MARTORELLI

Abstract

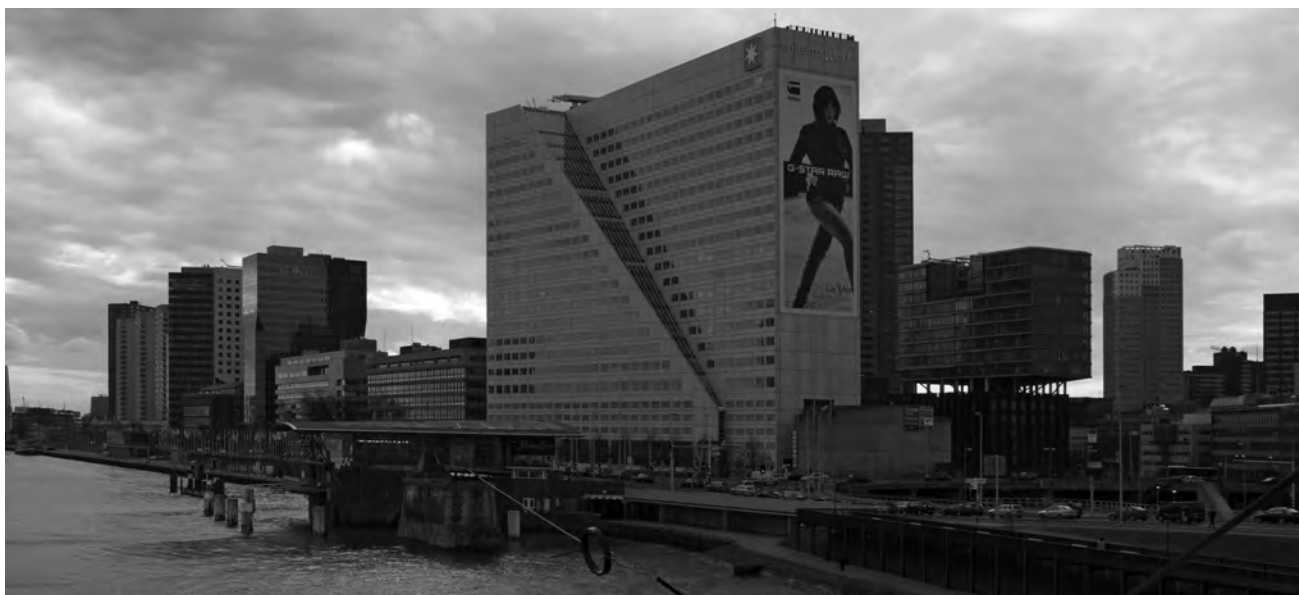
Nel settembre 2009 il documento *Wonen in hoogbouw* (“Vivere nel grattacielo”) pubblicato dal Ministero per i lavori pubblici ha aggiunto l’ultimo tassello alle politiche urbane in corso in Olanda da quasi 30 anni che vedono l’edificio alto al suo centro.

Se le politiche di *preservation* del tessuto storico e il fallimento del progetto Zuidas – cluster di edifici residenziali di lusso e uffici alle porte della città – hanno bloccato Amsterdam, Rotterdam procede indisturbata il percorso di quell’urbanità in verticale già annunciata a fine anni ‘80 dal piano per Kop van Zuid sotto la metafora *New York aan de Maas* (New York lungo la Mosa). Ci troviamo di fronte ad un caso urbano senza precedenti. È notevole come negli ultimi anni dopo la pubblicazione del documento *Rotterdam als city Lunge; Binnenstadsplan 2008-2020* la municipalità abbia veicolato una propaganda che dipinge Rotterdam come moderna e dinamica. Le retoriche della città aperta 24 ore su 24 presenti nel documento nascondono però le preoccupanti direttive riguardo alla decisione di svincolare le aree che erano state protette fino ad oggi per garantire la visuale della linea fluviale.

With the publication of the document Wonen in hoogbouw (“Living in the skyscraper”) by the Ministry of Urban Planning it has been added the final piece to the last 30 years of urban policies in the Netherlands which look at the skyscraper as crucial point.

If the city of Amsterdam has been tied by the preservation for the historical urban tissue and the failure of the project Zuidas, Rotterdam is proceeding undisturbed the climbing of the vertical urbanity, already announced in the end of the 80s with the plan for Kop van Zuid and its methaphore “New York on the Meuse”. However after the document Rotterdam als city Lunge; Binnenstadsplan 2008-2020 the municipality did used the concept of the skyscraper for the political propaganda – Rotterdam as a new modern and dynamic city – and deleted 30 years of policies which were having the river at its center. The rhetoric image of the city open 24/7 underlined in this document tries to disguise the real decision to allow the construction of new skyscraper along the Meuse above 200 meter.

Nel film *Who I am* la star internazionale di arti marziali Jackie Chang compie una discesa mozzafiato a piedi dalla facciata dell’edificio di 88 metri disegnato da Wim Quist per la compagnia di trasporti navali Nedlloyd a Rotterdam di fronte all’Erasmus bridge. Un edificio simbolo della modernità crescente in quel pezzo di città dove il “cigno” di Ben Van Berkel già dominava indiscusso. È il 1998, anno in cui la città festeggia i 100 anni della Witte Huis (di 43 metri) – resistita miracolosamente ai bombardamenti del ’43 – il suo primo grattacielo moderno (ed il primo d’Europa) e con esso

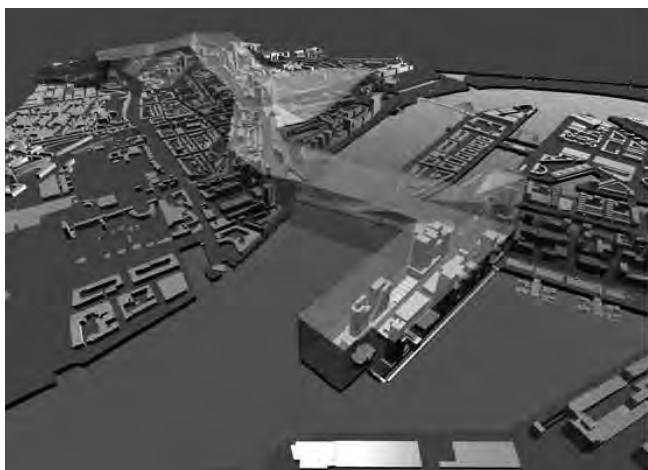
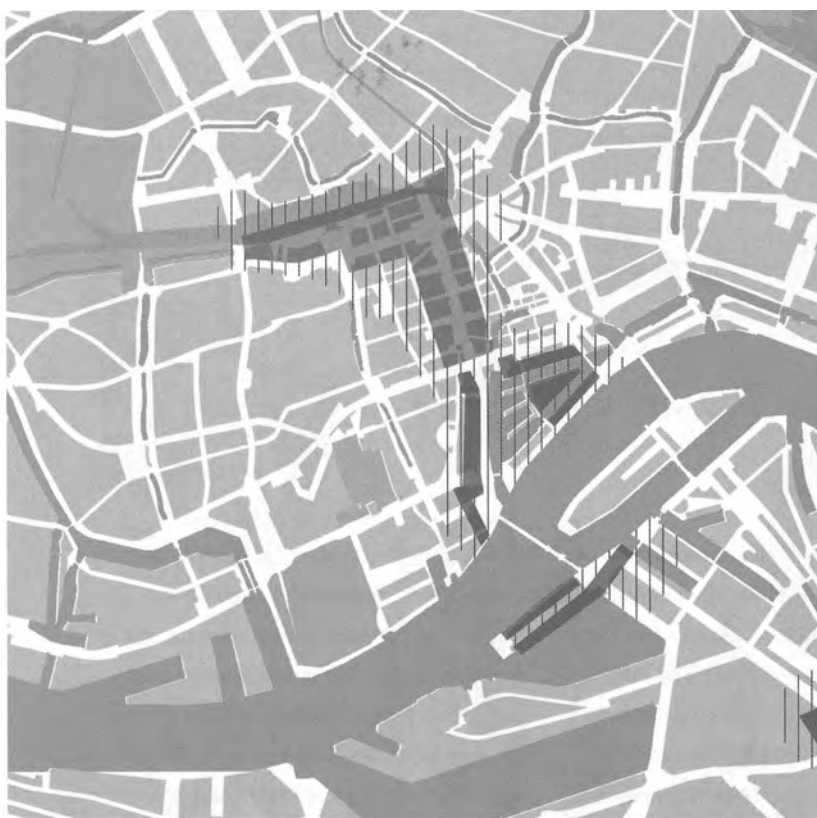


Dall'alto in senso orario:

Figura 1. Skyline di Rotterdam lungo il Maas: in primo piano l'edificio Nedlloyd di Wim Quist (1988) e l'edificio completato recentemente Red Apple di KCAP.

Figura 2. Hoogbouwbeleid 2000-2010: documento ufficiale delle politiche in merito ad edifici superiori ai 70 metri. In lilla la zona (attorno alla stazione) edificabile senza limite di altezza; in rosso le restanti zone verso il Maas dove sono permessi edifici con un'altezza non superiore a 150 metri.

Figure 3a, 3b. Il nuovo documento per il centro città che ribalta il concetto di "visibilità" del fiume, accorpa le precedenti zone dell'Hoogbouwbeleid 2000-2010 e definisce un'unica zona senza limite di altezza (in giallo)



un secolo di produzione architettonica incentrata su edifici in altezza.

In quell'anno i festeggiamenti culminano in una serie di proposte di opere che ricalcano i miti architettonici d'oltreoceano, da sempre modello dell'Olanda. Mastodontiche strutture come l'estensione dell'Euromast a 350 metri di altezza disegnata dall'architetto Jan van der Hoeven per la agenzia pubblicitaria Mediamax, ed una serie di torri dell'altezza di 250 metri lungo i Bompjes (la riva est del Maas) scuotono l'opinione pubblica.

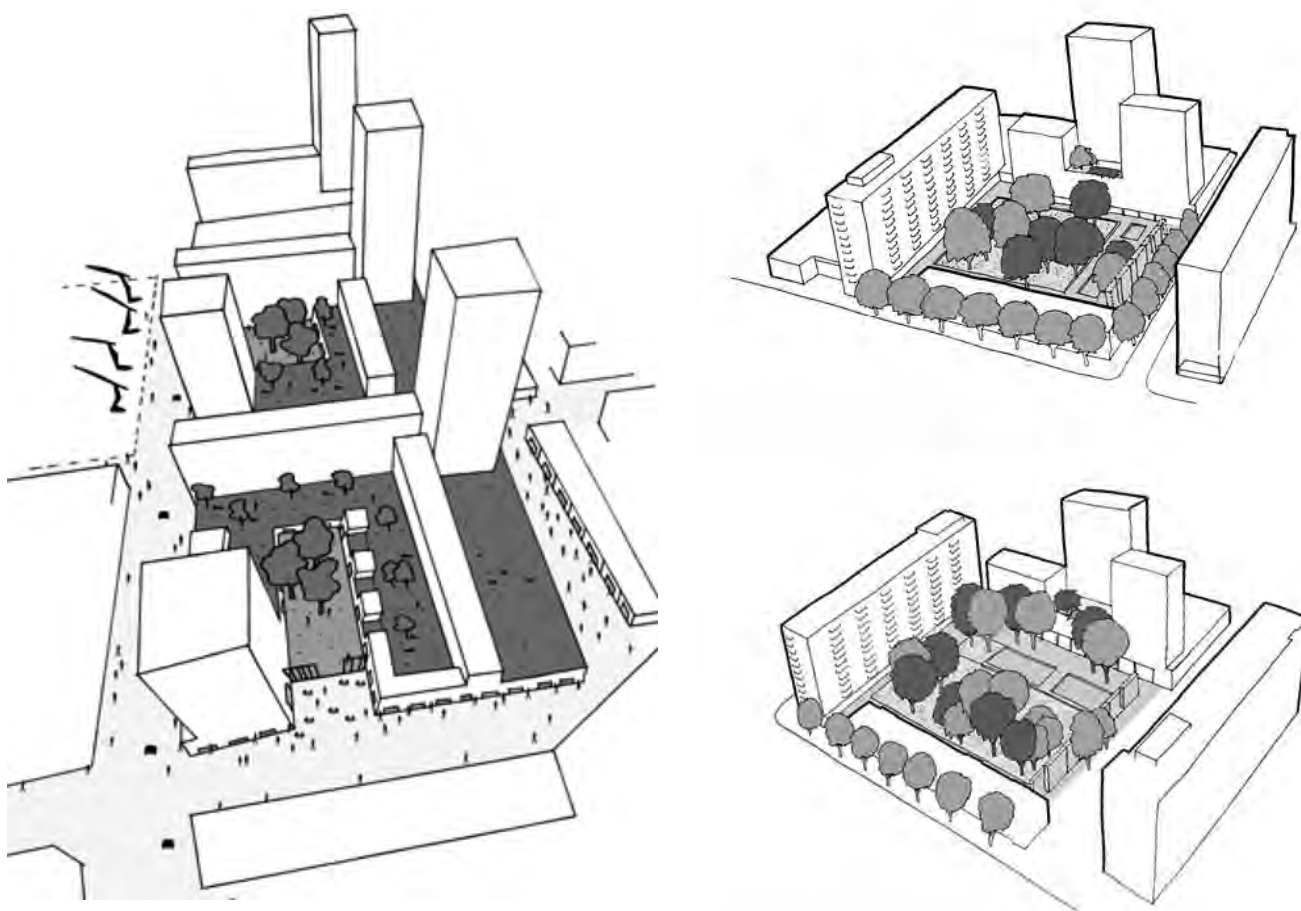
Le polemiche suscitate soprattutto per lo stravolgimento del monumento di Maaskant degli anni '60, portano l'allora consigliere comunale in materia di pianificazione Herman Meijer alla conclusione della necessità di nuove normative sulla costruzione di grattacieli e l'aggiornamento del documento di pianificazione all'interno del *Binnenstadspan 1993-2000* (piano regolatore per il centro città). Questo documento, pubblicato nel 1993 e scaturito dalla collaborazione dell'ufficio comunale per lo sviluppo urbano e residenziale (dS+V) e l'expertise dell'allora già noto bureau di consulting inglese DEGW diretto da John Worthington, evidenziava zone di sviluppo per edifici superiori ai 70 metri di altezza sostanzialmente focalizzate attorno al Maas e alla stazione: l'asse Weena/Coolsingel e Schiedamsedijk con i Boompjes e la famosa penisola Wilhelminapier. Un documento però che non dava particolari indicazioni sulle altezze e che dimenticava di indicare come e fino a che punto si potessero costruire grattacieli nel resto della città.

È in questo clima che nasce dunque l'*Hoogbouwbeleid 2000-2010*, uno dei documenti più significativi degli ultimi anni sulle politiche urbane nella città olandese, che per anni ha costituito un punto di riferimento per le politiche di pianificazione in materia di grattacieli a livello nazionale.

Il documento dopo due anni di ricerche e consulenze, prima fra tutte quella dello studio DEGW approdato per una seconda volta nella città olandese, rileva esplicitamente l'importanza del tema del fiume come centro dello sviluppo dello skyline della città (*De rivier centraal*) ribaltando per certi versi quello che nei precedenti anni era stato un concetto chiave dell'urbanistica di Rotterdam coagulatosi nel motto *Manhattan aan de Maas* (Manhattan lungo la Mosa) ed esplicitatosi alla fine degli anni '80 nel piano per Kop van Zuid. Infatti mentre l'equipe di Worthington suggerisce la mancanza di limite in altezza, l'*Hoogbouwbeleid 2000-2010* pone le zone lungo il Maas – già indicate nel precedente documento del '93 – sotto un riflettore vincolando l'altezza massima a 150 metri, delineando una vision in cui il fiume Maas possa essere percepibile da ogni punto della città e incoraggiando la crescita in altezza verso il centro. È solo infatti lungo la zona Weena/Coolsingel (la zona attorno alla stazione centrale) che il piano permette un'altezza illimitata per i nuovi *superhoogbouwen* (supergrattacieli), termine coniato per l'occasione e che indica edifici più alti di 150 metri. L'idea

è quella di una città omogenea, con zone di transizione e con un'attenzione particolare a Wilhelminapier. È in questa zona che il piano regolatore fa un'eccezione: pur permettendo un'altezza massima di 150 metri, è richiesta un'altezza massima di 135 metri confermando il piano del 1989. Sotto la consulenza del bureau DEGW a queste zone si aggiunge però un altro frammento a sud della città, Paarkstad, la cui bozza di piano viene commissionato al famoso architetto Joan Busquets nel '99, anch'essa con un'altezza massima di 150 metri. Una città che in quegli anni, dopo la crisi degli anni '80, stava vivendo una rinascita grazie ad una serie di investors pronti a scommettere sul futuro di Rotterdam ed a innescare una serie di progetti e di trasformazioni urbane e che proprio per questo necessitava di nuove regolamentazioni.

A pochi anni da questo rapporto la successiva municipalità presenta nel giugno del 2008 un altro documento, con un titolo suggestivo, tipico dell'attuale ufficio di piano del comune: *Rotterdam als city Lunge; Binnenstadspan 2008-2020* (Rotterdam come city Lounge, piano regolatore per il centro città 2008-2020). Questo nuovo piano pone l'accento sulla necessità di dare una marcia in più ad una città che, ottenuto il titolo di città dell'architettura nel 2007 e capitale europea della gioventù nel 2009, non si centra più sull'economia del porto, ma che aspira a diventare una delle capitali culturali più importanti a livello europeo anche grazie al grande apporto conoscitivo dei giovani e della cosiddetta *creative class*. Un concetto che stava alla base del piano per Kop van Zuid della fine degli anni '80 e che per la famosa urbanista Riek Bakker ne costituiva la sua forza. L'urbanità in verticale di Kop van Zuid nasceva dall'idea di innescare un nuovo meccanismo per una città vista da una prospettiva diversa: una città rinnovata che riuniva nord e sud e che dava respiro alla crescente creatività giovanile attraverso un nuovo quartiere con teatri, gallerie d'arte, residenze per professionisti in erba. Quell'ideale però – nonostante la retorica usata che rimarca l'idea di città aperta 24 ore su 24, giovane, con negozi, biblioteche – viene generosamente ridimensionato in *Rotterdam als city Lunge* per far posto a una logica che forse in questo momento vede prevalere l'impellenza di una ricrescita economica in tempo di crisi. Preoccupazione che si rispecchia nel capitolo inerente alle nuove politiche per edifici alti, l'elemento che ha suscitato maggiore scalpore. Se infatti la zonizzazione del 2000 prevedeva una limitazione in altezza attorno al Maas, il nuovo piano – pur riconfermando le zone precedenti – elimina il vincolo di 150 metri. Si legge nel documento: «Nonostante l'*Hoogbouwbeleid 2000-2010* indicasse le zone lungo Schiedamsedijk, Boompjes, Wilhelminapier vincolate a 150 metri, le politiche riguardo grattacieli hanno bisogno di revisione. Le nuove gerarchie territoriali implicano una nuova regolamentazione che sarà basata su un'assenza di limite in altezza ma anche

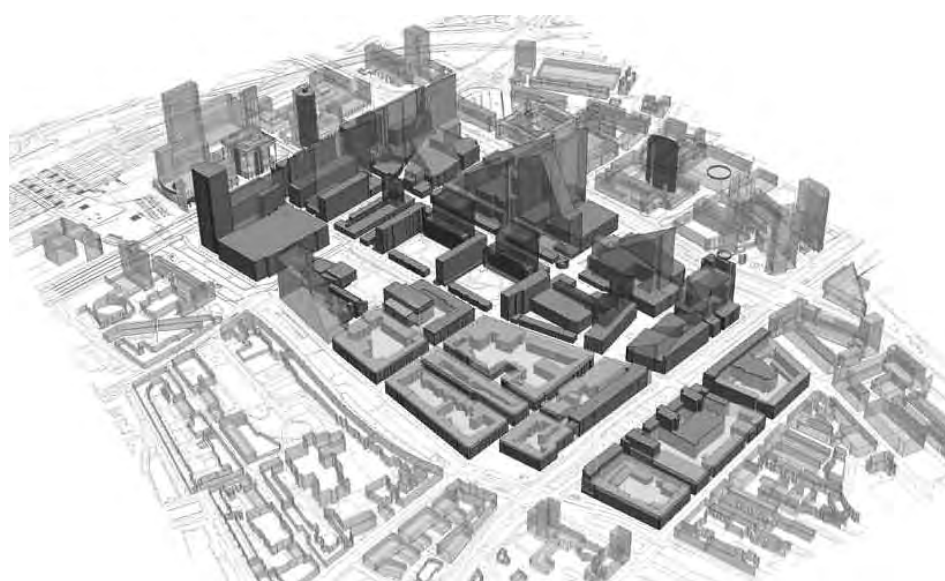


Dall'alto in senso orario:

Figura 4. Schizzo del Masterplan per la riammodernizzazione del Lijnbaan dello studio Claus en Kaan del 2006: grattacieli ai lati di ogni angolo dell'edificio di Van den Broek e Bakema.

Figure 5a e 5. Schizzo del nuovo masterplan per il Lijnbaan affidato allo studio Palmboom & Van den Bout (marzo 2009): non più torri ma edifici compatti accorpati ai due edifici residenziali di Hugh Maaskant lungo il Lijnbaan con un'altezza non superiore ai 75 metri

Figura 6. Veduta d'insieme delle volumetrie del nuovo progetto: in grigio e giallo edifici esistenti, in rosso i nuovi edifici under 75 metri. In arancione le volumetrie dell'area attorno al Lijnbaan con altezza fino a 155 metri.



sull'indicazione non vincolante di 200 metri». Sottolineando l'importanza di nuovi documenti che tutelino la città rispetto alla mancanza di limitazioni attorno al quartiere della stazione del precedente documento ed il rischio che il carattere della città possa essere conseguentemente danneggiato, il nuovo documento –secondo la teoria della contraddizione– toglie il vincolo dei 150 metri lungo la riviera e dichiara 200 metri come nuova altezza «indicativa» ad esclusione di Wilhelminapier che –testualmente– avrà una limitazione a «un po' più di 150 metri».

È interessante come questo documento arrivi dopo qualche mese della risposta positiva nel febbraio del 2008 del Welstand (la commissione comunale che giudica la fattibilità di ogni edificio) e l'approvazione del consiglio comunale nel maggio seguente per Gedempte Zalmhaven, complesso edilizio ad opera di KCAP, Claus en Kaan e con una torre di 212 metri dell'ormai famoso studio DAM & Partners, all'imbocco dell'Erasmus Bridge. È proprio dal documento del consiglio comunale per questo progetto che però scaturiscono le prime polemiche riguardo all'opinabilità della motivazione per il semaforo verde nonostante la regolamentazione per la zona vieti altezze maggiori di 150 metri. Il complesso, che rientra perfettamente nella definizione di *groundscape*, ovvero una torre che sorge da un corpo di fabbrica più basso, uno dei concetti fulcro del nuovo piano regolatore, ospiterà 500 appartamenti, 36.000 mq di uffici e 2.400 mq di spazi commerciali. Un vero e proprio colosso che inizierà ad essere costruito nel 2010 di fronte al bell'edificio residenziale De Hoge Heren di Wiel Aret.

In un clima così teso arriva dunque il Binnenstadspan 2008-2020 a legittimare queste scelte. Il caso Zalmhaven però non è il solo. Le prime avvisaglie c'erano già state nel 2006, quando la municipalità approvò definitivamente il progetto della Maastoren, l'attuale torre più alta d'Olanda anch'essa disegnata da DAM & Partners, con i suoi 165 metri e recentemente terminata. All'epoca ci furono svariate voci che si alzarono a sfavore dell'edificio fra le quali un comitato costituito per l'occasione, *Maastoren nee* (Maastoren no), e che sottolineavano come il pezzo di città Wilhelminapier fosse soggetta ad un limite concordato di 135 metri. Quando nel 2005 una delle più grandi aziende di consulenza finanziaria decise di ricollocare il quartier generale della filiale nazionale a Rotterdam viene da sé che la nuova sede si sarebbe materializzata in un edificio imponente. Basti pensare all'enorme visibilità ed esclusività che la zona ha acquistato negli anni recenti e alla linea intrapresa dall'ufficio di piano del comune diretto dal consigliere comunale Karakus che fin dall'inizio del suo mandato ha puntato a trasformare Rotterdam in toto. Le critiche più aspre lo definiscono come il più agguerrito imprenditore, pronto a modificare leggi urbanistiche in favore di nuovi investimenti per la città. Non risale a molto tempo fa la diatriba riguardo alla

trasformazione di uno dei più interessanti monumenti dell'architettura moderna in Europa: il Lijnbaan. È nell'ottobre del 2006 che viene pubblicata la bozza di piano redatta da dS+V e lo studio olandese Claus en Kaan. Il piano prevedeva la distruzione dell'idea originale della passeggiata commerciale di Van den Broek e Bakema e delle residenze progettate da Maaskant nelle due corti adiacenti (Lijnbaanhoof) attraverso l'eliminazione delle strade di servizio per le consegne –quella che al tempo era stata una delle idee più innovative– e l'inserimento di 6 torri residenziali (con altezza massima di 70 metri) lungo tutto il Lijnbaan. Qualche mese dopo, nel gennaio 2007, la comunità scientifica con a capo il Do.co.mo.mo irrompe in un coro critiche contro il progetto che arriva in un momento di altissima tensione all'interno dell'opinione pubblica dopo la demolizione della bella stazione centrale di Van Ravesteyn del '57. In seguito alle forti pressioni a livello internazionale viene presentato nel marzo del 2009 un nuovo piano che coinvolge l'expertise dello studio di Urbanistica Palmboom en Van Den Bout e concentra la nuova densificazione all'infuori del perimetro del Lijnbaan seppur confermando l'espansione degli edifici residenziali di Maaskant attraverso le vie di servizio. Un intervento capillare che cerca di ricucire la frattura fra opinione pubblica ed enti locali.

Nonostante queste problematiche vicende ci troviamo di fronte ad un caso urbano senza precedenti in Olanda. È notevole come negli ultimi quattro anni siano stati innescati un numero considerevole di nuovi progetti di architettura, per la maggior parte grattacieli, che hanno sia coinvolto studi a livello internazionale che dato voce a studi olandesi. La torre Red Apple di Kees Christiaanse e la torre in Blaak di Hans Kollhoff entrambe appena terminate; il nuovo Calypso di Alsop e la Torre New Orleans (158 metri) di Alvaro Siza in costruzione. Ma non solo. Il 2 novembre 2009 è stato approvato il progetto definitivo dell'ampliamento e ristrutturazione della vecchia sede generale delle Poste lungo Coolsingel disegnato da UN Studio che nel 2008 aveva vinto il concorso nazionale. Nella nuova versione viene eliminata la torre che era presente nel disegno di concorso e che aveva suscitato le ennesime polemiche per la mancanza di integrazione con l'esistente edificio, monumento nazionale, resistito miracolosamente ai bombardamenti della seconda guerra mondiale. A fare però da vessillo della nuova ondata architettonica è il progetto De Rotterdam di OMA — progettato nel 1999 — che solo nel luglio del 2009 riceve il via libera grazie all'accordo raggiunto e che solidifica una compartecipazione fra investitori privati e municipalità in un'operazione senza precedenti. La città in verticale di Rem Koolhaas con 160.000 mq, 149 metri di altezza e un investimento di 340 milioni di euro vedrà finalmente la luce. Wilhelminapier, o l'isola di grattacieli come molti l'hanno definita, dopo lo spostamento del



Dall'alto in senso orario:

Figura 7. Foto d'epoca del Lijnbaan.

Figura 8. Wilhelminapier (Kop van Zuid) oggi: in primo piano la torre residenziale Montevideo dei Mecanoo, la torre World Port Center di sir Norman Foster e il grattacielo di Alvaro Siza in costruzione.

Figura 9. Foto aerea di Kop Van Zuid (anni '80 all'incirca).



museo della fotografia al bell'edificio Las Palmas e la fine dei lavori nel 2005 della torre residenziale (152 metri) Montevideo dei Mecanoo, sembra ingranare una marcia ulteriore.

Percorrendo di notte in macchina l'autostrada A10, l'arteria che circonda Amsterdam, si nota come un destino molto diverso sembra invece segnare l'immediato futuro del distretto Zuidas, a sud della città, che ha da poco terminato la sua terza fase con l'imminente fine dei lavori delle torri the Rock di Van Egeraat e la torre per uffici di UN Studio. Gli edifici deserti ma totalmente illuminati all'interno avvolgono il sito in un'aria surreale. Il progetto voluto dall'amministrazione comunale nel 1998, iniziato con la costruzione della famosa "scarpa" di Meyer e Van Schooten nel '99 per la sede di ING, è un denso distretto finanziario con altezza non superiore a 100 metri e che include un programma per 2 milioni di mq da sviluppare in tre fasi e da completare nel 2025. Zuidas è stata salvata di recente dalle nuove disposizioni finanziarie nazionali dopo il forfait dei maggiori investitori finanziari – in seguito alla cancellazione della nuova metropolitana per problemi strutturali che riporta Zuidas in un territorio male servito dai trasporti pubblici – e le frodi per milioni di euro scoperte lo scorso anno che hanno portato gli enti locali a un disperato tentativo di riportare i maggiori attori creditizi in gioco tramite l'offerta di una percentuale maggiore di azioni. Un cluster di edifici residenziali di lusso e uffici, in crescente aumento, che, nel desiderio di imitare Canary Wharf e la Defence si ritrova in totale bancarotta. Grazie però all'abilità del consigliere comunale Van Poelgeest il progetto ha ottenuto i finanziamenti dal ministero dei lavori pubblici e l'inserimento nel documento di pianificazione nazionale *Randstad 2040*, nel quale Zuidas diventa uno degli «progetti fondamentali» in questa parte del territorio occidentale olandese oggetto di una vision che nei prossimi 30 anni si focalizzerà sulla creazione di quell'idea di megalopoli estesa che da anni caratterizza le politiche urbane nazionali. Un'idea che vede all'orizzonte un territorio densissimo, pari all'area metropolitana di Londra o Parigi, con una popolazione di 7 milioni di abitanti e che coinvolge le maggiori municipalità olandesi (Rotterdam, l'Aia, Amsterdam, Delft, Utrecht). Densificare dunque, in una prospettiva che pone al centro il grattacielo.

Ad un anno di distanza viene pubblicato nel settembre 2009 un ulteriore documento, *Wonen in hoogbouw* ovvero "vivere nel grattacielo", che tratta nel dettaglio attraverso casi studio e analisi accurate costi benefici, il concetto già accennato in *Randstad 2040*: la figura cruciale degli edifici in altezza nelle nuove 200.000 abitazioni che dovranno essere prodotte per il 2040. Le ricerche in *Wonen in hoogbouw* evidenziano come i soggetti maggiormente interessati appartengano alla classe di età 25-30 anni, la creative class di cui abbiamo parlato prima. È proprio su

questo che Zuidas avrebbe dovuto puntare: un intervento che includesse questa fascia sociale, con sussidi e agevolazioni fiscali, con servizi a sostegno delle residenze e attività commerciali, evitando così la creazione di un cluster infertile incapace di creare nuove dinamiche urbane.

Manuela Martorelli, architetto, corrispondente olandese per «Il Giornale dell'Architettura».

Bibliografia

- Stichting Hoogbouw, *Wonen in hoogbouw*, Ministerie van VROM, 2009
- Paul Groenendijk, *The Red Apple and Wijnhaven Island*, 010 Publishers, Rotterdam 2009
- Palboom & van den Bout, dS+V, *Ruimtelijke visie Lijnbaankwartier*, Gemeente Rotterdam, 2009
- Palboom & van den Bout, dS+V, *Stedenbouwkundig plan Lijnbaanboven*, Gemeente Rotterdam, 2009
- Projectorganisatie Zuidas, Arup, *Visie Zuidas*, Gemeente Amsterdam 2009
- Marc van den Eerenbeemt, Merijn Rengers, *De Zuidas als fata morgana van beton*, in «de Volkskrant», 14 giugno 2008
- Michel Kerres, Laura Starink, *As van het Geld*, in «NRC Handelsblad», 25 ottobre, 2008
- Merijn Oudenampsen, Justus Uitermark, *Voorkom fiasco op de Zuidas*, in «de Volkskrant», 8 settembre 2008
- Structuurvisie Randstad 2040*, Ministerie van VROM, 2008
- Rotterdam als city lounge. "Binnenstadsplan 2008-2020"*, Gemeente Rotterdam, 2008
- Crouwel, *Reactie adviesaanvraag minister Cramer*, Ministerie van VROM, 2007
- Gegevens Monumentenaanvraag. De Lijnbaan*, DO.CO.MO.MO (Olanda) 2007
- Stadsvisie Rotterdam 2030*, Gemeente Rotterdam, 2007
- Ben Maandag (a cura di), *Rotterdam Skyscraper city*, Magazine De Slanke Stad 7, Rotterdam 2007
- Hoogbouw in Amsterdam*, Gemeente Amsterdam, 2004
- Kadernota voor de Welstandsbeoordeling in Amsterdam*, Gemeente Amsterdam, 2004
- Crimson architectural historians, *De Lijnbaan. Cultuurhistorische verkenning van het Lijnbaan ensemble*, Rotterdam 2004
- Rotterdam high-rise team. Way of working*, Gemeente Rotterdam, 2003
- Arnold Koper, *Mengen mengen, mengen*, in «de Volkskrant», 3 ottobre 2002
- Steeds meer gemeenten ontdekken hoogbouw*, in «Rotterdam Dagblad», 4 luglio 2001
- Herman Rosenberg, *Van hospita tot hoogbouw*, in «Haagsche courant», 26 febbraio 2000
- Hoogbouwbeleid 2000-2010*, Gemeente Rotterdam, 2000
- Binnenstadplan 2000-2010*, Gemeente Rotterdam, 1999
- Projectorganisatie Kop van Zuid, *Wilhelminapier. Stedenbouwkundige studie 1999*, Gemeente Rotterdam, 1999



Dall'alto in senso orario:

Figura 10. Skyline di Rotterdam nel 2055 con al centro il nuovo mercato coperto degli MVRDV in costruzione.

Figura 11. Foto del distretto finanziario Zuidas in Amsterdam.

Figura 12. Rendering del progetto in Zuidas che prevede l'interramento della metropolitana, la ferrovia e l'autostrada.

Figura 13. Rendering di Zuidas nel 2030.



Gré Ploeg (a cura di), *Zooiets Amerikaansch! 100 jaar hoogbouw in Rotterdam*, Magazine De Slanke Stad 3, Rotterdam 1999
Pi de Bruijn Stedenbouwkundige, Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO), *Plan Zuidas*, Gemeente Amsterdam, 1998

Binnenstadsplan 1993-2000, Gemeente Rotterdam, 1993
Relazioni del consiglio comunale di Rotterdam (*bijlagen College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Rotterdam*) consultate dal 2005 al 2009

25, 28, 37, 50, 150, 200, 300 metri: che altezza avrà il *Grand Paris*?

25, 28, 37, 50, 150, 200, 300 meters: how tall will the *Grand Paris* be?

CHIARA MOLINAR

Abstract

In Francia l'immagine della "tour" è fortemente stigmatizzata a causa della proliferazione negli anni '60 e '70 di numerosi edifici in altezza, molti dei quali rivelatisi negli anni dei veri e propri fallimenti urbani e sociali oltre che architettonici.

L'eventualità di realizzare grattacieli si accompagna quindi spesso ad aspre polemiche che non hanno però impedito alle principali città francesi di realizzare alcuni ambiziosi progetti.

Tale dinamismo pare impossibile immaginare a Parigi dove il rifiuto dell'altezza è ancora più accentuato, accompagnato com'è dalla paura di intaccare l'omogeneo *skyline* haussmanniano e di sfigurare così una delle più belle città del mondo.

Una situazione che il sindaco Bertrand Delanoë tenta di sbloccare dall'inizio del suo mandato (2001) attraverso svariate iniziative e i cui primi risultati sono arrivati nel 2008 con un'importante modifica del regolamento edilizio in materia di limiti di altezza. Risultato che non ha però spento le polemiche, riaccesi fortemente nel corso della riflessione sullo sviluppo territoriale del *Grand Paris*.

In France, the architectural figure of the "tower" is highly stigmatized because of the construction of several tall buildings during the 60's and 70's to satisfy the need for housing related to an increase in population. Over the years these buildings have been a complete failure from a social, urban and architectural point of view.

It follows from this that nowadays every intention to build a skyscraper is usually accompanied by severe polemics. However, such polemics have not stopped French main cities from realizing ambitious projects. But in Paris there are a lot of efforts to prevent the construction of skyscrapers because, according to public opinion, they would ruin one of the world's most beautiful cities and its homogeneous haussmanian skyline.

*From the very beginning of his mandate, Bertrand Delanoë, mayor of Paris since 2001, has promoted changes in attitude towards skyscrapers through different initiatives and proposed revisions to building height restrictions until the approval of an important modification of height limit for buildings in Paris in 2008. But this change has not placated polemics, that flare up again on the occasion of the reflections on the *Grand Paris* urban development.*

Ben lontani sono i tempi in cui Le Corbusier proponeva per Parigi una torre alta 2000 metri (era il 1936, nell'ambito delle conferenze di Rio). Oggi, quando in Francia si discute (animatamente) di limiti di altezza, ci si aggira su tutt'altre cifre. Dal punto di vista normativo un edificio è considerato IGH (*Immeuble Grande Hauteur*) a partire da 28 metri o da 50 metri, a seconda che sia destinato ad uffici o ad abitazioni. La classificazione IGH impone determinate precauzioni in materia di sicurezza anti-incendi, ma

non costituisce di per sé un freno alla realizzazione di grattacieli. Basti guardare Marsiglia e Lione che hanno in cantiere alcuni ambiziosi grattacieli: la prima ha affidato a Zaha Hadid il progetto di una nuova torre sul lungomare che dovrebbe essere inaugurata entro la fine del 2010, la seconda intende rinnovare l'immagine del quartiere d'affari della Part Dieu attraverso un ambizioso programma terziario. Un dinamismo architettonico impensabile nella capitale francese dove dal 1977, anno di entrata in vigore del *Plan d'occupation des sols*, il limite di altezza è stato fissato a 25 metri per gli *arrondissements* centrali e a 37 metri per quelli periferici. Questa decisione, accompagnata da un vivo dibattito, pose fine ad un'epoca di breve ma intensa proliferazione di grattacieli sul territorio francese. Nel ventennio compreso tra il 1960 e 1980 sono stati costruiti nelle maggiori città francesi centinaia di grattacieli dall'altezza compresa tra gli 80 e i 120 metri di altezza destinati a rispondere al forte boom demografico e alla conseguente carenza di alloggi che si era presentata. In questi anni vennero costruiti a Parigi interi quartieri di torri, come Les Olympiades nel 13° *arrondissement* e Beaugrenelle nel 15°. Alla stessa epoca risale l'odiatissima Tour Montparnasse, alta 210 metri e destinata ad attività terziarie. Molte di queste operazioni si rivelarono nel corso degli anni dei veri e propri fallimenti architettonici e urbanistici e portarono alla demonizzazione di questa tipologia abitativa e al conseguente rifiuto dell'oggetto architettonico del grattacielo. Recentemente molti di questi quartieri di edilizia convenzionata sono stati rinnovati grazie ad un vasto programma di rinnovamento guidato dall'ANRU (*Agence nationale pour la renovation urbaine*). La forte mediatizzazione di queste operazioni, che hanno spesso portato alla demolizione di torri obsolete, ha notevolmente contribuito alla stigmatizzazione dell'architettura della *tour*, vista come un errore del passato da non riprodurre nel presente.

Nella capitale il rifiuto dell'altezza è ancora più accentuato dall'incubo di intaccare l'omogeneo *skyline* hausmaniano e di sfigurare così una delle più belle città del mondo.

Non stupisce quindi che quando, nel 2002, l'architetto Yves Lion, propose, nell'ambito del suo progetto per la ZAC Paris Rive Gauche, di realizzare alcuni edifici di una ventina di piani, sia scoppiata una viva polemica. L'architetto dovette abbassare di qualche piano i suoi edifici ma ebbe il merito di riaprire il dibattito sui limiti di altezza.

Un dibattito di cui il sindaco di Parigi si è velocemente appropriato, facendone uno dei *leit motiv* del suo primo mandato. Così, quando nel 2003, lanciò la revisione del *Plan d'Occupation des Sols* e la sua sostituzione con il *Plan Local d'Urbanisme* (come previsto dalla legge *Solidarité et Renouveau Urbain* allora da poco entrata in vigore), propose al suo consiglio municipale di modificare i limiti di altezza e di avviare un processo partecipativo asso-

ciando i cittadini alla decisione. Nel 2004 800.000 parigini ricevettero così nella loro buca delle lettere un questionario in materia ed il 62% rispose di non volere modificare i limiti di altezza, nonostante il testo precisasse che si sarebbe trattato di operazioni puntuali e di edifici unicamente destinati ad accogliere attività terziarie. Bloccato dai suoi concittadini, prima ancora che dalla sua maggioranza, peraltro divisa, Bertrand Delanoë non riuscì a modificare il regolamento edilizio, ma non abbandonò il suo sogno di vedere sorgere grattacieli a Parigi. Alla fine del 2006, a pochi mesi dall'entrata in vigore del PLU, il sindaco parigino creò un gruppo di lavoro composto da una decina di architetti e urbanisti invitati a riflettere sulle modalità per realizzare degli edifici in altezza sul territorio della capitale parigina. La riflessione, centrata più sulla strategia urbana da adottare che sul progetto architettonico vero e proprio, si concentrò su tre territori ai margini della capitale di cui la municipalità aveva già avviato la riqualificazione urbana: la *porte de la Chapelle*, sito a nord della capitale inserito nel grande progetto di riqualificazione urbana di *Paris Nord Est* portato avanti dallo studio Dusapin Leclerc e dall'Agence Ter; *Bercy Poniatowski*, nel 12° *arrondissement* su cui lavorava da tempo l'APUR (*Atelier Parisien d'Urbanisme*) e *Massena Bruneseau*, ultima frangia del grande progetto *Paris Rive Gauche* opera dell'architetto urbanista Yves Lion.

Sul primo sito furono invitati a riflettere Dominique Perrault associato allo studio UAPS, gli spagnoli Abalos & Herreros e Brenac & Gonzales; sul secondo Barthelemy & Grino, Feichtinger, Nicolas Michelin e Claude Vasconi; sul terzo Anne Demians, Eric Lapiere e i tedeschi Sauerbruch & Hutton. Agli architetti non venne dato alcun programma specifico, ma solo alcuni suggerimenti: non oltrepassare i 50 metri di altezza per gli edifici abitativi e i 150-200 metri per tutti gli altri programmi, diversificare forme e volumi proponendo molteplici tipologie abitative e sviluppare una forte attenzione agli aspetti di risparmio energetico.

L'obiettivo intrinseco del *workshop* era quello di dimostrare la sostenibilità ecologica, economica, urbana e sociale di questa tipologia architettonica e sfatare il mito dell'inabitabilità dei grattacieli, proponendo queste forme architettoniche come una possibile risposta urbana alla cronica carenza di abitazioni e alla limitata disponibilità di suolo.

Questi *workshop*, fortemente mediatizzati hanno permesso di tener vivo il dibattito, offrendo, anche alla cittadinanza, materiale su cui riflettere. La municipalità, coadiuvata dal CAUE (*Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement*) ha anche organizzato una *conférence citoyenne* sul tema dell'altezza e delle forme urbane. Vero e proprio esempio di democrazia partecipativa, la conferenza ha visto riunirsi tra l'autunno 2007 e la primavera 2008 un campione di abitanti di Parigi e dei comuni limitrofi, i rappresentanti di alcune associazioni ed un numero sva-



Dall'alto in senso orario:

Figura 1. Il grattacielo di Zaha Hadid a Marsiglia..

Figura 2. Il progetto di Claude Vasconi nel quartiere parigino di Bercy Charenton nell'ambito del workshop 2006.

Figura 3. La proposta di Jacques Ferrier nel quartiere Massèna di Paris Rive Gauche nell'ambito del workshop 2006.

Figura 4. Il progetto di Sauerbruch e Hutton nel quartiere Massèna di Paris Rive Gauche nell'ambito del workshop 2006.



riato di esperti. Sono stati realizzati quattro atelier tematici animati successivamente da architetti, urbanisti, sociologi, economisti ed il tutto si è concluso con un dibattito aperto al pubblico che ha visto una grande partecipazione.

In ambito municipale, questo *workshop* si è rivelato una mossa strategica di Delanoë in vista della tanto agognata modificazione del *Plan Local d'Urbanisme* che deve necessariamente superare la prova della *concertation publique*.

Inoltre, questo laboratorio progettuale ha permesso all'intraprendente sindaco parigino di portare avanti un vero e proprio lavoro di *governance* territoriale alla scala dell'intera agglomerazione parigina. Per meglio comprendere le ambizioni di Bertrand Delanoë, occorre infatti reinscrivere il dibattito sui limiti di altezza in una vera e propria dinamica di agglomerazione. Fin dal suo arrivo all'*hôtel de ville*, Delanoë si è infatti dato come obiettivo di ridurre la storica separazione tra Parigi e i comuni limitrofi, istituendo un gabinetto incaricato della cooperazione territoriale e affidato al consigliere comunista Pierre Mansat. In quest'ottica politica si iscrive anche il *workshop* sulle torri: geograficamente parlando, il dibattito sulle torri si circoscrive ai margini della città di Parigi, non è mai stata questione di proporre grattacieli in centro città.

Il territorio predisposto ad accogliere edifici in altezza sarebbe quello della frangia urbana che circonda il *boulevard périphérique*, infrastruttura fortemente stigmatizzata che costituisce anche il confine amministrativo tra Parigi ed i comuni limitrofi. Nel corso degli ultimi anni la riflessione sulla trasformazione urbana del *boulevard périphérique* e le ipotesi circa una sua possibile copertura è stata l'occasione principale per rilanciare il dibattito sulla cooperazione territoriale e sulla necessità di riavvicinare Parigi e la *banlieue*. Così, anche in materia di limiti di altezza è inevitabile interrogarsi su cosa succede dall'altra parte del *périf*. Spesso infatti i regolamenti urbanistici non corrispondono (in media quello parigino è più restrittivo di quelli in vigore sui comuni limitrofi). Basta fare un rapido giro sullo stesso *boulevard périphérique* per accorgersi del dinamismo architettonico di alcuni dei comuni limitrofi: Issy-les-Moulineaux, Boulogne Billancourt, Levallois Perret hanno attirato l'attenzione con alcuni ambiziosi progetti di grattacieli, chiamando rinomati architetti e facendone la bandiera di un ambizioso progetto di sviluppo economico.

A Boulogne Billancourt, sugli antichi terreni Renault, è in cantiere la cosiddetta *tour Horizon*, opera di Jean Nouvel: alta 80 metri e composta da tre blocchi sovrapposti, propone un concetto innovativo di smaterializzazione della torre quasi a volerla far scomparire dall'orizzonte. Si tratta di un tentativo emblematico della difficoltà di far accettare questo tipo di edifici in un contesto urbano già costituito: le prime immagini della cosiddetta "*tour non tour*" mostrano un edificio semitrasparente che, piuttosto che

affermare la sua presenza, sembra voler sparire tra le nuvole per non arrecare disturbo: un'illusione ottica senz'altro efficace per convincere gli abitanti del debole impatto visivo di un simile edificio. Più coraggioso appare il progetto di Christian de Portzamparc a Issy-les-Moulineux dove l'ambizione della municipalità ha permesso di trasformare in pochi anni il settore compreso tra la Senna e Parigi facendone una vera e propria vetrina architettonica degna di suscitare le invidie della capitale. Risulta così comprensibile l'inquietudine di Delanoë di vedersi sorpassare in termini di audacia architettonica dai comuni limitrofi e la sua volontà di portare avanti la riflessione intrapresa. Nel luglio 2008 è così riuscito a far votare al consiglio municipale un progetto per modificare il regolamento urbanistico elevando i limiti di altezza su alcuni siti prescelti. A quelli precedentemente selezionati per il workshop, sono stati aggiunti in quest'occasione altri settori della capitale francese: la porte de Montreuil, la porte de Versailles e il settore di *Batignolles*. Su questi ultimi due settori la riflessione si è spinta più lontano e sono state elaborate proposte decisamente interessanti. La porte de Versailles è infatti un quartiere particolarmente dinamico grazie alla presenza del *Parc des expositions* che attira circa sette milioni di visitatori all'anno. Per rafforzare l'attrattività di questo programma eccezionale e offrire nuove attrezzature al quartiere, la municipalità e i gestori della fiera hanno incaricato gli architetti svizzeri Herzog & De Meuron di concepire un grattacielo. Nel settembre del 2008 veniva presentato così il progetto della *Tour Triangle*, destinato a divenire il simbolo del crescente dinamismo economico di questo settore dell'agglomerazione compreso tra il 15° *arrondissement* parigino e i comuni di Vanves e Issy-les-Moulineaux. Ne è subito seguita una campagna di incontri e dibattiti pubblici all'insegna della democrazia partecipativa tanto sbandierata da Delanoë. Stesso iter seguirà il progetto per realizzare un grattacielo di circa 150 metri nel 17° *arrondissement* destinato ad accogliere il futuro palazzo di giustizia. Questo ambizioso progetto completerebbe la trasformazione urbana del sito Batignolles, dando un nuovo volto alla sua frangia settentrionale, al confine col comune di Clichy-la-Garenne. Inoltre ciò permetterebbe di mettere fine ad una lunga diatriba che si sussegue ormai da anni circa la futura localizzazione del TGI (*Tribunal des Grandes Instances*) oggi in un'affascinante quanto scomoda sede sull'*Ile de la Cité*. L'ipotesi di un grattacielo a Batignolles, presentata dallo stesso presidente della repubblica nel mese di giugno del 2009, sembra credibile e per il momento non ha scatenato grandi polemiche.

In fase pre-operativa è anche il sito di Bercy-Poniatowski a cavallo tra il 12° *arrondissement* ed il comune di Charenton-le-Pont il cui *Plan directeur d'aménagement* è stato affidato nel maggio scorso ad un'equipe di archistar composta da Richard Rogers e Jean Nouvel.

La politica del sindaco parigino sembrerebbe quindi dare



Dall'alto in senso orario:

Figura 5. Il progetto di Dominique Perrault alla porte de la Chapelle nell'ambito del workshop 2006.

Figura 6. La Tour Horizon di Boulogne Billancourt, opera di Jean Nouvel.

Figure 7a, 7b. Due proposte dell'Atelier Jean Nouvel per densificare il porto di Gennevilliers e il quartiere parigino delle Olympiades.



i proprio frutti, tanto in ambito strettamente parigino, attraverso l'elaborazione di questi numerosi progetti, che nel processo di dialogo intercomunale. Dal 2006 ad oggi sono state organizzate una serie di conferenze metropolitane, vere e proprie piattaforme di dialogo politico e progettuale con i comuni limitrofi che hanno portato alla creazione nel giugno 2009 del *syndicat mixte ouvert* "Paris Métropole", nuovo strumento di *gouvernance* territoriale a livello dell'agglomerazione. Si tratterebbe di un indiscutibile successo per la municipalità parigina, se non fosse che l'evento è un po' passato in sordina rispetto al clamore scatenato dalla consultazione internazionale sul *Grand Paris* lanciata nel giugno 2008 dal presidente della repubblica e i cui risultati sono stati presentati il 17 marzo 2009. Alla base delle due riflessioni c'è infatti la medesima intuizione che il futuro della capitale francese, in termini di sviluppo economico ma anche in termini di sostenibilità ecologica e sociale, non può prescindere da una forte complementarità con i comuni limitrofi. Certe emblematiche questioni (carenza di alloggi, congestione dei mezzi di trasporto, disequilibri sociali, mancanza di spazi verdi...) non possono essere risolte a livello comunale.

Ma la risposta è profondamente diversa: se il *Paris Métropole* di Bertrand Delanoë è uno strumento politico di *management* territoriale, la consultazione sul *Grand Paris* di Nicolas Sarkozy ha prodotto una serie di seducenti proposte di ordine prevalentemente urbano-architettonico. La risposta del *Grand Paris* non è politica (creare un'entità amministrativa comune), ma progettuale. Lo scopo di quest'ultima consultazione era infatti immaginare la trasformazione cui andrà incontro la metropoli parigina nel XXI secolo e disegnare degli scenari possibili. Le dieci équipe invitate a partecipare (Jean Nouvel, Richard Rogers, Antoine Grumbach, AUC, MVRDV, Finn Geipel, Secchi-Viganò, Gruppo Descartes, Roland Castro, Christian de Portzamparc) hanno quindi prodotto una gran quantità di proposte, dalle più pragmatiche alle più stravaganti.

Le varie équipe concordano sulla necessità di creare elementi simbolici che aiutino a costruire l'identità della regione capitale, a puntare l'attenzione su alcuni territori strategici e a esprimere la modernità della metropoli. In quest'ottica quasi tutti fanno ricorso alla verticalità. L'edificio in altezza è qui esclusivamente proposto per il suo valore estetico-simbolico: espressione di potenza, di modernità, di futuro.

Il più cauto è probabilmente Grumbach per cui la verticalità è un elemento di segnaletica alla scala territoriale: non propone infatti architetture definite ma un'installazione artistica costituita da raggi laser verticali che partendo dalla tour Eiffel e passando per la *Defense* e per la cattedrale di Rouen arrivano fino alla città di Le Havre, definirebbero i monumenti salienti del suo *Grand Paris*. Simile l'atteggiamento di Christian de Portzamparc che,

portando come modello la scultura di Barragán a Mexico city, propone di creare nuovi *landmark* territoriali che associati a punti panoramici e terrazze belvedere costruiscano un nuovo paesaggio e nuovi punti di riferimento alla scala territoriale.

Decisamente più azzardata la proposta degli olandesi MVRDV che si divertono ad estendere Parigi verso l'alto. Propongono innanzitutto di innalzare tutti gli edifici della capitale francese di un paio di piani in modo da aumentare l'offerta abitativa. Poi vanno ancora più lontano con il progetto di un campus universitario verticale battezzato "Super-Sorbonne" che dall'alto dei suoi 1000 metri diventerebbe il fulcro culturale del *Grand Paris*.

Altrettanto audace, ma più ragionata la riflessione di Jean Nouvel che sostiene che la verticalità sia un'occasione più unica che rara per ridefinire l'identità metropolitana. Il premio Pritzker francese propone innanzitutto di valorizzare i grattacieli esistenti ripensando non solo la loro architettura ma anche la loro percezione urbana creando nuove visuali e prospettive. La sua riflessione va poi più lontano proponendo di ripensare la città come una struttura a tre dimensioni. Da questo approccio scaturisce la proposta di realizzare quattro eco-quartieri verticali, alti fino a 300 metri, destinati ad assorbire la crescita demografica dell'agglomerazione. Vere e proprie cittadelle verticali, questi *hauts lieux* offriranno l'occasione di sperimentare nuove tipologie abitative e nuove forme di mobilità.

L'unico ad entrare direttamente nel dibattito parigino sui limiti di altezza è Roland Castro. L'architetto, da anni impegnato nella riqualificazione e realizzazione di quartieri di edilizia convenzionata, è l'unico a non utilizzare il termine "tour" e ad affrontare di petto la questione. Castro non esita a progettare nuovi grattacieli in pieno centro storico osando rimettere in questione l'intoccabilità di alcuni dei luoghi più emblematici della capitale francese, quali l'*Ile de la Cité*. Solo così, sostiene l'architetto, si riuscirà a smitizzare e rivalutare l'oggetto architettonico del grattacielo. Con la stessa sicurezza propone poi di ripensare il quartiere di Montparnasse, non abbattendo l'odiata torre, come vorrebbe la maggior parte dei parigini, ma al contrario creando un quartiere di grattacieli che permetta di rompere la solitudine della tour e di inserirla in un paesaggio urbano più armonioso.

Di fronte a tante proposte nasce quasi un senso di spaesamento e risulta difficile per il momento immaginare quale seguito concreto possano avere. Quel che è sicuro è che le riflessioni della municipalità parigina prima e quelle del *Grand Paris* dopo, esprimono una gran voglia di cambiamento.

In attesa che i sogni di molti si realizzino, la Tour Eiffel, dall'alto dei suoi 324 metri d'altezza, continua a dominare da sola l'orizzonte parigino rimanendo il simbolo intoccabile della *Ville lumière*.

Dall'alto:

Figura 8. Supersorbonne, il campus universitario verticale proposto dallo studio MVRDV nell'ambito della consultazione internazionale del Grand Paris.

Figura 9. La soversiva proposta di Roland Castro per l'Ile de la Cité nell'ambito della consultazione internazionale del Grand Paris.

Figura 10. Il progetto di Roland Castro a Vitry-sur-Seine nell'ambito della consultazione internazionale del Grand Paris.



Chiara Molinar, architetto, vive e lavora a Parigi dal 2005. Specializzata in progetto urbano, si è occupata di svariati progetti di rigenerazione urbana e inserimento urbano e paesaggistico delle infrastrutture presso due rinomati studi parigini. Nel 2010 ha raggiunto l'Atelier parisien d'urbanisme dove si occupa di progettazione strategica e politiche territoriali nell'ambito della riflessione sul Grand Paris. Dal 2006 collabora con «Il Giornale dell'Architettura» come corrispondente da Parigi.

Bibliografia

Olivier Gaudron, Marie-Flore Mattei, François Ménard, Nicole Rousier, Bertrand Vallet, *Lecture des 10 projets du Grand Paris, Analyses synthétiques et remarque transversales*, PUCA, juin 2009

Le Grand Paris – Acte 2, in «Architecture d'aujourd'hui», n. 376, février-mars 2010

Consultation internationale sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne. Synthèses des projets des dix cabinets d'architecture, Paris, avril 2009

Philippe Panerai, Paris Métropole. *Formes et échelles du Grand Paris*, Ed. de la Villette, Paris 2008

Ingrid Taillandier, Olivier Namias, Jean-François Pousse, *L'invention de la tour européenne. The invention of the European tower*, Editions du Pavillon de l'Arsenal, Paris 2009

Thierry Paquot, *La folie des hauteurs : pourquoi s'obstiner à construire des tours?*, Bourin Editeur, Paris 2008

Pierre Merlin, *Paris: les tours en questions*, in «Revue Urbanisme», n. 354, mai-juin 2007

Richard Scoffier, *Concours pour la tour phare à la Défense*, in «Revue d'Architectures», n. 161, février 2007

Jean-Michel Roux, *Tours et retours en arrière*, in «Revue Urbanisme», n. 354, mai-juin 2007

Jean-Philippe Hugron, *La tour, objet hétéronyme*, in «Revue Urbanisme», n. 354, mai-juin 2007

Yves Lion, *Pour un habitat en tours*, in «Revue Urbanisme», n. 354, mai-juin 2007

Christian Gouyon, *Un nouveau regard sur les tours. Eléments pour un débat public*, dossier réalisé pour la direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, février 2007

Lancement d'un processus d'études, de débat et de concertation portant sur l'évaluation du paysage urbain parisien sur sa couronne, Ville de Paris, juillet 2008

Verso una Madrid verticale? La metropoli spagnola costruisce a nord la sua *City*
L'ambiguo rapporto tra la città e i suoi *rascacielos*

Towards an high-rise Madrid? The Spanish metropolis builds its new City

The controversial relationship between the city and its rascacielos

GAIA CARAMELLINO

Abstract

Pur vantando sin dalla prima metà del secolo alcuni tra gli edifici governativi più alti d'Europa, lo *skyline* di Madrid denuncia ancora oggi l'assenza di una pianificazione d'insieme e il rapporto conflittuale che la città continua a mantenere con uno sviluppo verticale rapido quanto incontrollato e con il tema progettuale del *rascacielos*. Nell'ultimo decennio le candidature ai Giochi Olimpici del 2012 e del 2016 hanno incoraggiato una crescita per parti attraverso la progettazione di "città monografiche" e l'edificazione in altezza di nuovi settori urbani che confermano la centralità di alcune direttrici come spina dorsale della trasformazione.

A partire dal progetto per la "Gran Madrid" di Franco, il prolungamento del Paseo de La Castellana ha segnato le tappe salienti dell'espansione di Madrid verso nord. Dalla "Manhattizzazione" del complesso amministrativo AZCA, sorto sul limite della città costruita segnato dai Nuevos Ministerios come contenitore per alcuni episodi di punta della cultura architettonica spagnola degli anni settanta, alle due torri inclinate di "Porta Europa" firmate da Johnson che celebrano il boom economico della "Nueva Madrid" degli anni novanta, alle 4 torri della CTBA (Cuatro Torres Business Area) ultimate nel 2009 sui terreni della Ciudad Deportiva del Real Madrid, fino al recente piano urbanistico per il *nudo norte*, l'ultimo tratto de La Castellana, che tra il 2011 e il 2023 porterà all'edificazione di 3 milioni di mq e 14 torri per uffici per quella che è deputata a divenire la nuova City della capitale spagnola, icona di quel *vertigo vertical* che secondo Galiano ciclicamente ha caratterizzato i momenti di crisi, a partire dalla Grande Depressione avviata nel 1929.

While some of the tallest governmental buildings in Europe were erected in Madrid in the first half of the Century, the skyline of the Spanish capital city highlights today the lack of a comprehensive/global planning and the controversial relationship that the metropolis still maintains with its rapid and uncontrolled vertical growth, as well as with the design of new rascacielos. During the last decade, Madrid candidacy for the 2012 and 2016 Olympic Games deeply encouraged a partial and discontinuous urban growth through the design of a number of "monographic cities" within the city, as well as through the development of new high-rise urban sectors, confirming the central role of a number of main axis as the backbone of urban transformations. Since the Francoist project for the "Great Madrid", the growth of the Paseo de La Castellana marked the most important moments in Madrid north enlargement. From the development of the AZCA business center, based on the Manhattan models and designed by leading figures of

Spanish architectural culture of the Seventies, up to the construction of the two KIO towers by Johnson (called Puerta Europa) celebrating the economic boom of the Nineties, to the most recent CTBA (Cuatro Torres Business Area) built in 2009 on the Arena site. The last urban plan for the construction of 3 millions sm and 14 office-towers on the north section of the Paseo between 2011 and 2023 (known as Operación Chamartin), is devoted to become the new Economic City of Madrid as well as the icon of the vertigo vertical claimed by F. Galiano as the expression of cyclical crisis over the century, starting with the Great Depression in 1929.

Sono trascorsi ormai 80 anni da quando, nel 1930, l'architetto madrileño Ignacio de Cárdenas inaugurava sulla Gran Vía il cantiere della nuova sede della Internacional Telephone and Telegraph Company (Teléfono) che, con i suoi 90 metri, si guadagnò immediatamente il primato di edificio più alto d'Europa.

La Madrid del XXI secolo pare tuttavia non aver ancora imparato a convivere con l'immagine di metropoli verticale che le è stata attribuita e con la presenza scomoda dei suoi *rascacielos* e dei valori di cui si fanno portatori, vetrina degli interessi e della fortuna di grandi *corporations* e fondazioni bancarie, mostrandosi ancora legata all'immagine di una "Madrid orizzontale" perseguita dall'amministrazione precedente di Álvarez del Manzano (1991-2003), riflesso di un modello di crescita irregolare e discontinuo che sin dalle origini non ha mai dovuto fare i conti con limiti geografici naturali e/o difensivi.

Le politiche messe in atto di recente dall'attuale sindaco Alberto-Ruiz Gallardón a favore di uno sviluppo verticale che permette di ritrovare nuove aree verdi urbane, il ruolo giocato dalle due candidature per i Giochi Olimpici del 2012 e del 2016 come motore per innescare alcune delle trasformazioni ora in atto (dal progetto "Madrid Río" all'interramento del raccordo anulare della M-30 che hanno restituito alla città più di 40 km di parco e sponde fluviali), la figura dei nuovi PAU (*Plan de Actuación Urbana*) introdotta a partire dagli anni novanta per risolvere la grave crisi abitativa e favorire la graduale integrazione tra centro e periferia (il monumentale complesso di edilizia economica *Mirador*, firmato degli olandesi MVRDV insieme a Blanca Lleó a Sanchinarro, costituisce con i suoi 21 piani un caso emblematico), insieme alla mancanza di una pianificazione d'insieme e di un modello di crescita riconoscibile, hanno incoraggiato negli anni più recenti una "progettazione per parti" e interventi puntuali in cui si è voluto ricercare un valore simbolico scommettendo spesso sulla verticalità autoreferenziale e su figure di spicco della cultura architettonica internazionale.

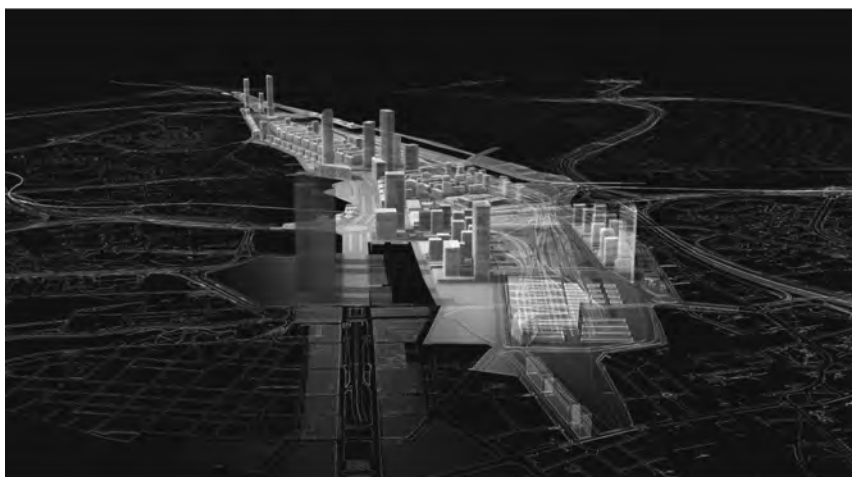
A Madrid lo sviluppo di nuovi settori urbani non ha fatto che confermare, lungo il corso del secolo, la centralità di alcuni assi (prima la Gran Vía e poi il Paseo de La

Castellana a partire dal secondo dopoguerra) che costituiscono la spina dorsale dell'espansione della città e ne scandiscono i tempi, intercettando alcuni momenti cruciali del dibattito sugli edifici alti, sui loro carattere iconico e qualità architettonica.

Se l'esperimento art nouveau dell'edificio *Metropolis*, firmato dagli architetti Jules e Raymond Fevrier nel 1910, insieme al nuovo *Palacio de la Prensa* del 1921, celebrava la costruzione del primo tratto della Gran Vía (di cui si festeggia quest'anno il centenario e su cui si torna a riflettere attraverso la critica espositiva *Laboratorio Gran Vía* curata da Iñaki Abalos), tra il 1926 e il 1929 l'edificazione dei 14 piani della già menzionata sede di Telefónica secondo le retoriche della Scuola di Chicago e l'estetica dei grattacieli d'oltreoceano importate dall'architetto statunitense Louis Weeks, conferma la centralità del nuovo asse monumentale. Il susseguirsi di progetti e cantieri scandisce lungo la prima metà del secolo le tappe più significative dello sviluppo della Gran Vía, che si converte in un luogo di sperimentazioni e riflessioni teoriche sul tema degli edifici alti, il cui disegno è oggetto di un vivace dibattito che occupa in questi anni anche le pagine di riviste di settore come *Cortijos y Rascacielos*, pubblicata a Madrid tra il 1930 e il 1954. Sarà proprio in occasione del completamento dell'ultimo tratto dell'asse che confluisce in Plaza de España, che prenderà forma tra il 1943 e il 1953 quello che può essere considerato il primo *rascacielos* di Madrid, il neobarocco *Edificio España* (117 m) che precede di pochi anni la *Torres Madrid* eretta a pochi metri di distanza per la Compañía Inmobiliaria Metropolitana tra il 1954 e il 1957 e considerata fino al 1967, con i suoi 142 metri di facciata a *set-back* e 12 ascensori, il grattacielo più alto d'Europa (oltre a mantenere per alcuni anni il primato mondiale tra gli edifici costruiti in cemento) e l'icona verticale di Madrid fino al 1982 (anno di costruzione della struttura autoportante in acciaio e cemento di 231 metri dell'antenna radio-televisiva di *Torrespaña*, soprannominata immediatamente dai madrileños *Piruli*), convertendosi nella paradigmatica conclusione, firmata dall'architetto Otamendi, di una serie di ampliamenti della città marcati della costruzione della Gran Vía.

È però il Paseo de La Castellana, che prende le mosse dallo storico Paseo de Recoletos e taglia in due la città da nord a sud, a scandire con il suo sviluppo frammentato e discontinuo e con l'edificazione dei suoi *rascacielos* i momenti salienti dell'espansione di Madrid verso nord a partire dal secondo dopoguerra: dal limite tra la città urbanizzata compatta e continua e la periferia, sottolineato negli anni cinquanta dai *Nuevos Ministerios* franchisti, fino a Plaza de Castilla; dal *Nudo Norte* che coincide con il nucleo urbano prima chiuso all'interno della M-30, fino al nuovo limite municipale di Madrid definito oggi dalla M-40.

Sin dal piano ottocentesco di Carlos M. Castro la *Municipalidad de Madrid* ha incoraggiato con la costruzione dell'ensanche una crescita verso nord della città, che nel



Dall'alto in senso orario:

Figura 1. Torres Colón, nota come "El Enchufle", prog. Antonio Lamela, 1976.

Figura 2. Plan Parcial "Prolongación de la Castellana", Operación Chamartín (2011-2023) in corrispondenza del Nudo Norte di Madrid.

Figure 3a, b, c, d. CTBA (Cuatro Torres Business Area), sorta sui terreni che appartenevano alla Ciudad Deportiva del Real Madrid (2004-2009). Nell'ordine: Torre Caja Madrid (o Torre Repsol), prog. Norman Foster; Torre Sacyr Vallehermoso, prog. Carlos Rubio Carvajal y Enrique Alvarez Sala; Torre Espacio, prog. Pei Cobb Freed & Partners; Torre de Cristal, prog. Caesar Pelli.



1925 troverà una prima codificazione nell'*Anteproyecto de trazado viario y urbanización de Madrid* (progetto per il prolungamento del primo tratto della Castellana) proposto da Secondino Zuanzo e Hermann Jansen per il concorso internazionale bandito nel 1929 per l'ampliamento di Madrid, in cui è specificato il carattere commerciale e terziario del nuovo asse, riconosciuto come un forte segno urbano anche nel *Plan de La Republica* del 1931. L'espansione verso nord trova una conferma anche dal *Nuevo Plan General* del 1941, che pone le basi per la redazione di un nuovo *Proyecto para la Prolongación del Paseo de La Castellana* nel 1948 in cui per la prima volta si prevede la presenza di un nuovo centro direzionale a nord della città, al limite con la periferia di Madrid costituito dalla sede del potere politico ed economico dei Nuevos Ministerios e della prima espansione degli anni trenta oltre l'*ensanche* ottocentesca. La *Comisaría General de Ordenación Urbana* confermerà nel 1954 la necessità di progettare un nuovo "centro integrato", annunciato come il nuovo cuore finanziario e amministrativo della città per cui, tra il 1957 e il 1964, vengono proposti e approvati diversi piani. Il complesso di AZCA (*Asociación Mixta de Compensación de la Manzana A de la Zona Comercial de la Avenida del Generalísimo*, come era chiamato il Paseo de La Castellana negli anni quaranta) diviene nel corso degli anni sessanta un laboratorio a cielo aperto per la sperimentazione di modelli provenienti dall'immaginario architettonico d'oltreoceano, filtrati attraverso il controllo di banche, imprese e gruppi economici (si parla in questi anni di "Manhattizzazione" di Madrid), oltre che per l'applicazione del concetto di *core* codificato nell'ambito dei CIAM a partire dal 1951.

Approvato dopo il concorso internazionale bandito dalla *Comisión de Planeamiento y Coordinación de Area Metropolitana de Madrid* nel 1966, la costruzione di AZCA prende il via nel 1975, segnata dalla crisi che attraversa la Spagna della transizione e fortemente influenzata dalle direttive del *Plan General* del 1963, integrato dall'*Ordenanza* del 1971, riguardanti l'elevata edificabilità, la vocazione terziaria, gli alti valori fondiari della manzana e la scarsa superficie a disposizione, che determinano il valore simbolico degli edifici del nuovo super-isolato, imprimendo una cesura netta nella cultura architettonica e della pianificazione locale (si introduce la separazione su diversi livelli tra traffico sotterraneo e circolazione pedonale in superficie).

La presenza della *Torre Picasso* di Minoru Yamasaki (157 m), che nel 1997 ha fatto da sfondo al film *Abre los ojos* di Alejandro Amenábar, domina i 29.000 mq della nuova Plaza Pablo Ruiz Picasso, a fianco della *Torre Europa* (121 m) di Miguel de Oriol e Ybarra costruita tra il 1982 e il 1985, laddove i 106 metri della *Torre Windsor* dello Studio Alas e Casariego eretta tra il 1974 e il 1978 enfatizzando l'utilizzo di un muro-cortina in cemento, acciaio e vetro sono andati distrutti in un incendio nel 2005. Se la torre progettata da Yamasaki per la Polland Valderribas (e costruita tra il 1984 e il 1988 dopo un'interruzione di dieci

anni) riprende in maniera evidente l'esperienza precedente di Seattle del 1977, anticipando il tema della pelle che progressivamente si libera della struttura, sarà tuttavia il grattacielo del Banco Bilbao Vizcaya (BBV), progettato per AZCA da Javier Sáenz de Oiza tra il 1974 e il 1980, a divenire l'icona dello sviluppo verticale statunitense (da Saarinen a Johnson) degli anni cinquanta e sessanta "in chiave spagnola".

Affermatosi su Antoni Bonet, J.A. Coderch, Rafael de La Hoz, Corrales e Alba e A. Miró, in occasione del concorso ristretto a sette studi bandito nel 1971 per la sede sociale della fondazione bancaria, il progetto di Oiza, giudicato vincitore da una commissione composta da David Hughes per SOM e Gio Ponti, è spesso considerato il più "attraente" grattacielo di Madrid. La *Torre BBV* con i suoi 25 piani e 108 metri di altezza, imprime una rottura netta nel panorama architettonico madrileño degli anni settanta codificando un nuovo tipo di risposta a questioni di carattere simbolico ed economico il cui carattere iconico è riconosciuto anche dal noto numero doppio che nel 1978 *Arquitectura bis* dedica alla celebrazione di una nuova generazione di progettisti attivi all'interno della *Escuela* (ETSAM) di architettura di Madrid. Come nel caso dei "sovversivi" grattacieli residenziali di 77 metri progettati da Oiza nel 1961 e noti come le *Torres Blancas* (solo una delle due torri in cemento di chiaro stampo wrightiano sarà ultimata nel 1969), la struttura portante diviene fattore determinante per la definizione della forma anche nella torre in vetro e ferro ossidato del BBV, costruita sul tunnel sulla stazione Atocha-Chamartín firmato da Torroja e Zuazo negli anni trenta, attraverso una struttura a ponte di cemento armato che sottolinea le potenzialità strutturali delle fondazioni sui due lati e delle sei piattaforme di cemento che sostengono cinque piani ognuna.

Mentre AZCA lentamente andava prendendo forma riempiendo un vuoto urbano, poco più a nord, lungo la Castellana, Ieoh Ming Pei progettava nel 1973 la visionaria "torre nel parco" di matrice lecorbuseriana di 248 metri che avrebbe dovuto prendere il posto del Santiago Bernabeu, mentre il progetto di un nuovo stadio fuori Madrid veniva affidato a Félix Candela. A fianco di questa e altre proposte che non vedranno mai la luce, esperimenti più o meno significativi si vanno susseguendo lungo l'asse della Castellana, contribuendo, su terreni diversi, ad alimentare il dibattito sugli edifici alti lungo il decennio. Da un lato, l'innovativa torre di vetro dell'*Edificio Castelar* progettata nel 1975 da Rafael de La Hoz appendendo i solai al nucleo centrale e eliminando la presenza di pilasti interni, introduceva una cesura decisiva sul terreno del sistema costruttivo e della ricerca formale. Dall'altro, le due *Torres Colón* (116 m), progettate da Antonio Lamela e costruite tra il 1967 e il 1976 lungo la direttrice in prossimità di Plaza Colón al confine con l'*ensanche*, divengono l'icona di un particolare modo di interpretare la dimensione verticale da parte della realtà architettonica di quegli anni: due torri di



Dall'alto in senso orario:

Figure 4a, b. Torres Blancas, Prog. Francisco Javier Sáenz de Oiza, Juan Daniel Fullaondo (1961-1969).

Figure 5a, b. Complejo AZCA (Asociación Mixta de Compensación de la Manzana A de la Zona Comercial de la Avenida del Generalísimo), Paseo de La Castellana (1971-1978).



vetro ambrato appese con enormi travi perimetrali a sbalzo di 6 metri che sostengono i piani con cavi d'acciaio intorno ai pilastri centrali, fino al basamento, tenute insieme in alto da una piattaforma verde che ne diviene il coronamento e che è costato alla torre il nome di *Enchufe* (la spina).

Da AZCA a Plaza de La Castilla, il boom economico degli anni novanta trova un'immediata risposta nella crescita verso nord del Paseo de La Castellana e nella costruzione delle due torri inclinate di 114 metri finanziate dall'impresa KIO e firmate dagli americani Philip Johnson e John Burgee per Caja Madrid, deputate a divenire il simbolo della Nueva Madrid. Inaugurate nel 1996 in Plaza de Castilla, le due torri note anche come *Puerta de Europa* sono ritratte l'anno successivo in modo efficace da Pedro Almodóvar nel suo *Carne Trémula*, dove si stagliano sullo sfondo della campagna circondate da orti e casupole fatiscenti, segnando il nuovo limite nord della città urbanizzata degli anni novanta, mentre fanno oggi da cornice a un'altra icona verticale, l'obelisco di 92 m in bronzo e acciaio donato dalla Caja Madrid alla città e progettato da Santiago Calatrava, forse anche per ripagare il rifiuto da parte della *Municipalidad* a realizzare quella torre di 500 metri che l'architetto valenciano aveva proposto nel 1998 per la nuova torre di *Telecomunicaciones* e che avrebbe trasformato in modo irreversibile lo *skyline* del settore nord di Madrid.

Con il nuovo secolo, la crescita verso nord del Paseo de Castellana e la costruzione del tratto che collega Plaza de Castilla con il *Nudo Norte* di Madrid, intercetta una nuova generazione di progettisti e di architetture spagnoli, celebrati già nel 2006 dalla mostra *On Site: new architecture in Spain* che il MoMA di New York ha voluto dedicare all'architettura spagnola del XXI secolo. Proprio lungo questo tratto della Castellana, nel distretto Fuencarral-El Pardo, sui terreni destinati ad ospitare i padiglioni della Ciudad Deportiva del Real Madrid e successivamente riconvertiti in lotti edificabili per un accordo oscuro tra la città e la società calcistica, è sorta tra il 2004 e il 2009 la *Cuatro Torres Business Area* (CTBA) di Madrid, le quattro torri vetrate di 250 metri che hanno dotato la città di più di 300 mila nuovi mq di uffici e che con la loro imponente presenza luminosa riempiono un vuoto urbano che le fa apparire monumentali e attribuisce loro un valore iconico che mostra in realtà una visione strutturale e tipologica piuttosto tradizionale, distante dalle sperimentazioni architettoniche e simboliche del dopoguerra.

Quinto edificio più alto d'Europa, la torre di 250 metri progettata in origine da Norman Foster per Repsol e poi venduta a Caja Madrid (che lascerà presto l'attuale sede delle torres KIO) con la sua struttura in acciaio, le facciate in vetro e i nuclei perimetrali di comunicazione verticale in cemento, raccoglie l'eredità di un'altra torre di 120 piani in Plaza de Castilla, affidata nel 1999 all'architetto inglese, che non ha mai visto la luce. A fianco della *Torre Caja Madrid*

di Foster si stagliano il profilo vetrato luminoso e la struttura modulare degli altri tre grattacieli "allineati", la *Torre Sacyr Vallehermoso* di Rubio e Álvarez Sala (236 m), la *Torre Espacio* di Pei Cobb Freed & Partners e Reid Fenwick (224 m), un'interessante evoluzione verticale della pianta a partire dal quadrato della base con il nucleo di distribuzione verticale interno, illuminato attraverso i tagli che dividono la torre in spicchi, e la *Torres Cristal* (249 m. 52 piani) disegnata da Cesar Pelli con Íñigo Ortiz e Enrique León per la Mutua Madrileña che evoca l'immagine di un obelisco tagliato.

Come accaduto per AZCA negli anni ottanta, anche la costruzione delle quattro torri della CTBA, cui nel 2011 si andrà ad aggiungere il nuovo "sole" monumentale in costruzione progettato dai giovani progettisti spagnoli Luis Moreno Mansilla e Emilio Tuñón, un disco di 120 metri d'altezza che comprenderà anche un parco pubblico destinato a divenire il nuovo *Centro Internacional de Convenciones* di Madrid, riflettono, come ha efficacemente osservato Luis Fernández-Galiano, un momento di grave crisi economica secondo un processo che ciclicamente nel corso del secolo ha associato il "vértigo vertical" al crollo delle aspettative economiche, come accaduto a partire dalla Grande Depressione newyorchese dopo il 1929.

La crescita del settore settentrionale di Madrid non sembra tuttavia arrestarsi. Dopo 20 anni di polemiche e un susseguirsi di progetti, proposte e rifiuti, il sindaco Gallardón e la *Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid* hanno finalmente approvato nel dicembre 2009 l'ambizioso intervento urbano, avviato per volontà del PSOE nel 1993, che tra il 2011 e il 2013 porterà alla costruzione al lato della CTBA della nuova *City* madrilenza, convertendola nel terzo centro economico e amministrativo d'Europa in cui lavoreranno più di 80.000 persone e confermando la vocazione terziaria del settore nord di Madrid, resa più forte dalla realizzazione della nuova stazione dei treni AVE. Il nuovo *Plan Parcial per el Prolongamiento de la Castellana* prevede un nuovo tratto lungo 2,6 km che collegherà la parte di città comunemente nota come *Nudo Norte* con il limite dei confini municipali segnato a nord dalla M-40 ponendo le basi per l'intervento di infrastrutturazione, edificazione e urbanizzazione di più di 3 milioni di terreni inedificati di *Renfe* (Ferrovie dello Stato) lasciati liberi negli anni più recenti dall'interramento dei binari della stazione Chamartín e della tangenziale della M-30 attraverso il bypass nord, un vuoto urbano di 132 isolati che si collocheranno tra i PAU a nord della città e la Nueva Castellana e il nuovo centro finanziario della CTBA. Nell'area dell'intervento, entrata nella storia della pianificazione di Madrid come *Operación Chamartín*, sorgeranno 20 nuove torri (di cui almeno 4 supereranno di 10 piani le quattro della CTBA, raggiungendo i 60 piani), 1 milione di mq di nuovi uffici, 400.000 mq di verde pubblico e nuovi quartieri residenziali composti da torri di non più 35 piani come previsto dal *Plan de Parcelación*, mentre la cortina monumentale di 14 torri per



*Dall'alto in senso orario:
 Figura 6a, b. Torres BBV Banco de Bilbao, prog. Francisco Javier Sáenz de Oiza (1974-1980).
 Figura 6c. Torres Europa, prog. Miguel de Oriol e Ybarra (1982-1985).
 Figura 6d. Torre Picasso, prog. Minoru Yamasaki, Genaro Alas, Pedro Casariego (1974-1988).
 Figure 7a, b. Edificio Castelar, prog. Rafael de La-Hoz Arderius, Gerardo Olivares James (1974-1986)*



uffici ospiterà in prossimità della M-30 edifici di 45-55 piani, all'interno di una nuova città di grattacieli nella città che nell'arco di pochi anni andrà a trasformare in modo radicale quanto irreversibile lo skyline di Madrid, ma che difficilmente entrerà a far parte del modo di immaginare la città dei madrileñi.

I progetti per la nuova City di Madrid non fanno che acuire la distanza che storicamente ha separato il nord terziario della città dal suo sud postindustriale, interrotta negli ultimi 15 anni da alcuni timidi tentativi, episodi isolati che hanno tentato di mettere in discussione tale visione, quali la proposta per la *Torre del Sur* residenziale e commerciale di 33 piani progettata dallo studio Lamela per il lotto occupato dello stadio del Rayo Vallecano, o la torre in lamiera forata di 22 piani che il giovane Estudio Entresitio madrileño ha proposto per la *Vivienda Protegida Oficial* (VPO) nel PAU di Vallecas, a sud di Madrid, ultimata nel 2009.

Ma sullo sfondo di questa crescita verticale incontrollata che prende le mosse da una mancata pianificazione d'insieme, le fondazioni bancarie e la stessa *Municipalidad* sembrano ormai rivolgere la loro attenzione verso altre direzioni, preferendo alla dimensione verticale dello sviluppo, una progettazione per parti di quella rete di "città monografiche" insediamenti tematici come somma di organismi indipendenti che sembrano guardare all'esperienza dell'urbanistica funzionalista degli anni trenta e alla separazione di quartieri/città la cui forma riflette un'unica funzione. Una visione che, sin dalla creazione della Ciudad Universitaria, ha segnato lo sviluppo di Madrid e che in particolar modo caratterizza le politiche urbane più recenti, attraverso il susseguirsi di progetti come la Ciudad BSCH del Banco Santander Central Hispano a Boadilla del Monte di Kevin Roche e, tra quelle che segnano il settore nord di Madrid, la CTBA, la nuova Ciudad Deportava del Real Madrid, la Ciudad de la Justicia in costruzione (che ha chiamato in causa personalità di spicco come Rogers, Foster, FOA o Zaha Hadid), il Distrito di Telefónica di Rafael de La Hoz (la cui proposta è stata preferita alla torre di 350 m e 57 piani di Alberto Campo Baeza e al progetto di Ricardo Bofil presentati al concorso del 1998) o la futura sede della BBVA di Herzog e De Meuron che sostituirà la storica sede di AZCA: un atteggiamento che investendo su grandi nomi della scena architettonica spagnola e internazionale, tende a sostituire una visione d'insieme con *masterplans* e progetti unitari per una serie di "città nella città" che si convertono in recinti per grandi eventi e per l'esibizionismo architettonico.

Gaia Caramellino, storica dell'architettura e della città, è assegnista di ricerca presso il Politecnico di Torino dove nel 2007 ha conseguito il dottorato in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica. È autrice del libro William Lescaze: un architetto europeo nel New Deal, FrancoAngeli, Milano, 2010.

Tutte le fotografie sono di Graciliano Berrocal Hernández.

Bibliografia

- AA.VV., *Madrid mas alto: La Castellana*, Fundación Caja de Madrid, Ediciones La Librería, Madrid 1882
- Abalos, Iñaki (curatore), esposizione *Laboratorio Gran Vía*, Fundación Telefónica, Madrid (2 luglio-6 ottobre 2010)
- Alcázar González A., *Planteamiento y estructura urbana en la prolongación de la Castellana*, «Ciudad y Territorio» 1, 1982
- Caramellino G. (a cura di), *Trasformazioni urbane e abitazioni popolari a Madrid*, «Il Giornale dell'Architettura», aprile 2008
- Álvarez-Garreta A., *Arquitectos De Rascacielos*, Atrium, Madrid 2003
- Araujo R., *Vestidos de altura: fachadas de rascacielos, la experiencia de Madrid*, «Arquitectura Viva» 121, 2008, pp. 32-35
- Arean Fernández A., Vaquero Gómez J., Casariego Córdoba J., Madrid. *Arquitecturas perdidas 1927-1986*, Pronaos, Madrid 1995
- «Arquitectura Viva» 89/90, marzo-giugno 2003 (numero monografico su Madrid 2012)
- Azorin F., Gea I., *La Castellana: Escenario de poder*, La Librería, Madrid 1990
- Ayuntamiento de Madrid, *Madrid: Cuarenta anos de desarrollo urbano, 1940-1980*, Madrid 1981
- Ayuntamiento de Madrid, *Proyecto de prolongación del Paseo de La Castellana*, Imprenta Municipal 1925
- Capitel A., Chueca F., León Hernández J., Ruiz Cabrero G., Sambrecio C., *Arquitectura de Madrid, siglo XX*, Madrid 1999
- Capitel A., *A vueltas con la Castellana*, «Revista de Arquitectura» 222, gennaio/febbraio 1980
- Capitel A., *Un paseo por la Castellana. De Villanueva a Nueva Forma*, «Arquitectura bis» 23/24, luglio-settembre 1978 (numero monografico doppio Madrid '78)
- «Controspazio IV, luglio/agosto 1970 (numero monografico dedicato all'architettura spagnola degli anni settanta)
- «Cortijos y Rascacielos» (numero monografico *Gran Vía Madrileña*) v. 2, 75-76, 1953
- Fernández-Galiano L., *El vértigo vertical*, «AV Monografías» 135-136, 2009, pp. 11-14
- Moneo R., 28 *Arquitectos no numerarios*, «Arquitectura bis» 23/24, luglio-settembre 1978 (numero monografico doppio Madrid '78)
- Pérez Pita E., *Madrid, La Castellana, consideraciones acerca del Eje Norte Sur de Madrid*, «Revista de Arquitectura» 222, gennaio/febbraio 1980
- Perpiñá A., *El centro comercial de Madrid*, «Revista de Arquitectura» 88, aprile 1966, pp. 31-44
- Rykwert J., Guell X., *Arquitectura Española contemporánea. La década de los 80*, G. Gili, Barcellona 1990
- Sáenz de Oiza F., Capitel A., Sáenz Guerra J., *Francisco Javier Sáenz de Oiza, arquitecto*, Pronaos Ministerio de Fomento, Madrid 1996
- Vásquez F., *Modelos de talla: los últimos rascacielos de la Castellana*, «Arquitectura Viva» 107-108, 2006, pp. 70-81
- Zodiac* 15, 1965 (numero monografico dedicato all'architettura spagnola degli anni sessanta)

Figure 8a, b, c. "Puerta de Europa" o Torres KIO, Prog. Philip Johnson e John Burgee (1996) e "Obelisco de La Caja", prog. Santiago Calatrava (2009).



Il Palazzo socialista, i figli del boom e di Le Corbusier: un secolo di architettura tra le torri di Varsavia Centro

The socialist construction, offspring of the boom, and Le Corbusier: a century of architecture amidst the towers of urban Warsaw

ROBERTA CHIONNE

Abstract

Con i suoi 230 metri di altezza, il Palazzo della Cultura e della Scienza, realizzato nel 1955 per volere di Stalin, è ancora oggi l'edificio più alto di Varsavia. Intorno ad esso, è cresciuto il cuore pulsante e verticale della città che rappresenta una sorta di museo a cielo aperto degli ultimi sessant'anni di storia dell'architettura e dell'urbanistica: la breve fase del realismo socialista, il ritorno allo stile internazionale e l'assimilazione delle teorie di Le Corbusier, la diffusione dell'architettura commerciale e "d'importazione" conseguente la svolta politica del 1989.

With its 230 metres height, the Palace of Culture and Science, built in 1955 by order of Stalin, is still the tallest building in Warsaw. Around it grew the heart of the city. It is a sort of open-air museum of the architecture and urbanism of the last 60 years: the short period of Socialist Realism, the return to the International Style, the references to the theories of Le Corbusier, and the spread of commercial and "import" architecture following the political change of 1989.

Quando al termine della seconda guerra mondiale dovettero affrontare la ricostruzione della loro capitale rasa al suolo, gli esponenti dell'avanguardia architettonica polacca sognavano interventi ispirati alle analisi di *Varsavia Funzionalista*¹ presentate da Szymon Syrkus e Jan Chmielewski al Cirpac di Londra nel 1934, e agli studi condotti nel corso dell'occupazione dal BOS (Biuro Odbudowy Stolicy), l'ufficio per la ricostruzione della capitale formato dagli architetti che nel corso degli anni venti e trenta costituivano il Gruppo Praesens e la rappresentanza polacca ai Ciam. Grandi ammiratori di Le Corbusier, guardavano con interesse alle sue proposte di pianificazione urbana e maturarono un'impostazione di stampo modernista che influenzò non poco il nuovo assetto della capitale.

Fra il 1949 e il 1956, nel breve ma decisivo periodo in cui la dottrina del realismo socialista impose gli obiettivi e gli aspetti formali dell'arte, della progettazione architettonica e dell'urbanistica², i sogni degli architetti polacchi dovettero fare spazio a quelli di Stalin, che propose di scegliere fra tre possibili doni dell'Urss alla città: la metropolitana, un quartiere per qualche migliaio di senzatetto, la costruzione del Palazzo della Cultura e della Scienza. Le autorità polacche scelsero l'ultima proposta, particolarmente gradita all'amico sovietico, e fu così costruito quello che ancora oggi rappresenta il più alto e ingombrante grattacielo della capitale.

Realizzato nel 1955 secondo il progetto dell'architetto sovietico Lev Rudniew, rappresentò al tempo stesso un'odiosa materializzazione dell'in-



Dall'alto in senso orario:

Figura 1. Veduta di Varsavia dal fiume Vistola.

Figura 2. Il Palazzo della cultura e della scienza di Varsavia.

Figura 3. L'area di Plac Deflad, ai piedi del Palazzo.

Figura 4. Una parte del complesso Ściana Wschodnia lungo la via Marzałkowska. Foto Paolo Mazzo.

Figura 5. Il Novotel Warszawa Centrum, già Hotel Forum.



gerenza politica sovietica e un modello di tecnologia e maestria artigianale: i 42 piani che compongono i 230 metri di altezza ospitavano musei, teatri, cinema, un'enorme sala congressi per 3.000 persone dall'acustica perfetta, un centro culturale per la gioventù, l'Accademia delle Scienze, l'Istituto delle Ricerche Nucleari e altre attrazioni, tra cui una terrazza panoramica che dopo diversi riusciti tentativi di suicidio è stata recintata con una rete d'acciaio.

Su quella che era stata delle aree più densamente abitate della Varsavia anteguerra furono completamente abbattute le rovine dei pochi edifici storici sfuggiti alla furia nazista per fare spazio a Plac Defilad, un'area di 250.000 metri quadrati destinata a ospitare le parate militari. È intorno questo spazio che è cresciuto il cuore pulsante della capitale, materializzandosi in una sorta di museo a cielo aperto dell'architettura polacca del dopoguerra in perenne trasformazione: subito dopo la realizzazione del Palazzo furono costruiti altri grattacieli secondo una cadenza temporale che si fece sempre più ravvicinata in seguito alla svolta politica del 1989. Dopo la parentesi del realismo socialista, che aveva prodotto il Palazzo stesso e, a pochi isolati di distanza, la monumentale Plac Konstytucji, vi fu un deciso ritorno alle tendenze dell'architettura contemporanea internazionale che si manifestò, a pochi metri dal Palazzo e solo un anno dopo la sua realizzazione, con la realizzazione del complesso Ściana Wschodnia (letteralmente Muro est), iniziata nel 1956 e terminata negli anni 1968-1970. Lungo la via Marszałkowska fu costruita una "parete" di terziario composta da quattro edifici che ospitavano i grandi magazzini statali (Wars, Sawa, Junior e Sezam), oggi sede di negozi e grandi firme internazionali, e dall'interessante piccolo volume cilindrico della banca polacca, la Rotunda Pko. Questa quinta pubblico-commerciale protegge il retrostante spazio pedonale (oggi parzialmente rinnovato), occupato da tre torri residenziali alte 81, 85 e 87 metri, terminate nel 1989.

Vicino alla Rotunda Pko, nel 1974 l'architetto svedese Sten Samuelson realizzò per l'azienda Skanska Cementguteret Malmö l'Hotel Forum (oggi Novotel Warszawa Centrum, completamente rinnovato negli interni). Primo hotel di lusso nella Polonia comunista, è un edificio alto 97,5 metri i cui 33 piani ospitano camere che un tempo pare fossero "accessorie" di microfoni spie che permettevano ai servizi segreti comunisti di ascoltare i visitatori stranieri.

Sempre nell'area perimetrale intorno al Palazzo, ai 106 metri dell'Hotel Forum, ha risposto nel 1979 la Oxford Tower (150 m) e nel 1989 l'elegante Centrum Lim, già Hotel Marriot (170 m), su progetto dei polacchi Tadeusz Stefański, Jerzy Skrzypczak, Andrzej Bielobradek.

Negli anni successivi numerosi altri grattacieli sono andati a creare una sorta di Manhattan polacca seguendo le linee del piano regolatore per il centro di Varsavia del

1970, che prevedeva diversi isolati occupati da torri ed edifici commerciali. La svolta del 1989 ha portato diversi architetti stranieri a operare nella capitale e non solo intorno al Palazzo. Norman Foster, ad esempio, è intervenuto con il Metropolitan nell'area di Plac Piłsudski nel 2003 e importanti studi si sono occupati delle nuove ambasciate di Francia, Olanda, Germania, Giappone, Corea del Sud e Gran Bretagna. Ma è intorno al Palazzo della Cultura che la città continua a crescere in altezza. Tra il 1997 e il 1999, su progetto di A. Epstein & Sons International e Kohn Pedersen Fox Associates sorge il Warsaw Financial Center (208 m). Tra il 1997 e il 2004 è realizzato l'albergo InterContinental Warszawa (164 m) progettato dall'architetto polacco Tadeusz Sychala. E ancora, nel 2006, l'edificio per uffici Rondo 1 (192 m) firmato dallo studio di Chicago Skidmore, Owings and Merrill.

Tra gli ultimi grandi progetti realizzati il complesso Złoty Terasy (Terrazze dorate). Progettato dallo studio californiano Jerde Partnership, ospita il primo Hard Rock Café dell'Europa orientale ed è considerevole non solo per la superficie totale (225.000 m²) e l'altezza della torre (105 m): ai piedi di questa si sviluppa infatti uno spazio destinato allo svago e al commercio protetto da un'estesa e sinuosa copertura vetrata, che nel primo weekend di apertura, avvenuta nel febbraio 2007, ha accolto 200.000 visitatori. Due milioni di metri quadrati protetti da una delle più estese coperture vetrate del mondo che si propone di offrire un surrogato di centro urbano al riparo dalle intemperie del clima e un tentativo (impercettibile) di dialogo con la città ricercato attraverso la connessione dei percorsi interni con le direttrici pedonali esistenti.

I prossimi grattacieli, crisi permettendo, dovrebbero portare la firma di due superarchistar: Daniel Libeskind e Zaha Hadid. L'intervento dell'architetto americano di origine polacca, autore del Museo Ebraico di Berlino, si colloca in questa città simbolo della tragedia dell'Olocausto curiosamente proprio lungo una delle vie un tempo abitate dalla comunità ebraica di Varsavia. Ma quello che sorgerà al numero 44 della via Złota non ha nulla a che vedere con quelle tristi memorie: qui, dove già nel dopoguerra sono sorti alti blocchi residenziali e servizi in perfetto international style, Libeskind propone un lussuoso grattacielo residenziale (54 piani per 192 m) progettato per ospitare 251 appartamenti le cui dimensioni variano dai 62 ai 371 metri quadri, e un piano destinato ai servizi per i residenti attrezzato con una piscina da 25 metri, sale fitness e aree per il gioco dei bambini. La costruzione, già avviata, è stata sospesa nell'estate del 2009 a causa della crisi. Non molto lontano, attende tempi migliori anche il progetto della Lilium Tower (250 m) firmata Zaha Hadid.

Oggi il cuore di questo centro verticale è uno spazio disordinato, precario e indecifrabile, in grado di rapire lo sguardo e al tempo stesso infastidirlo perchè ibrido,



Dall'alto in senso orario:

Figura 6. L'Hotel Marriot (a sinistra), la stazione centrale (al centro) e la torre di Złote Terasy (a destra). Foto Paolo Mazzo.

Figura 7. Il Warsaw Financial Center.

Figura 8. L'Hotel Intercontinental e, in primo piano sulla sinistra, il Palazzo. Foto Paolo Mazzo.

Figura 9. L'edificio per uffici Rondo 1. Foto Tomasz Czulec.

Figure 10 e 11. Vedute diurna (foto Paolo Mazzo) e notturna (foto Marcin Czajkowski) del complesso Złoty Terasy.



disordinato e disarmonico. Il Palazzo della Cultura, inserito nel 2007 nella lista dei monumenti storici, è da anni oggetto di riflessioni da parte delle autorità cittadine che ne propongono periodicamente la demolizione, come è successo nel novembre 2009 quando il ministro degli affari esteri polacco Radosław Sikorski ha sottolineato quanto quei 230 metri di altezza e 817 mila metri cubi siano molto costosi da mantenere, e quale sarebbe stato il valore simbolico e catartico di una demolizione in coincidenza delle celebrazioni della caduta del Muro di Berlino.

I polacchi litigano sul futuro dell'edificio sin dal 1989 chiedendosi se distruggerlo o mantenerlo per il suo valore storico magari facendone, come ha proposto il regista Andrzej Wajda, un museo di vita quotidiana del "socialismo reale". Ma il vero problema per i cittadini di Varsavia, che sembrano ormai averne accettato la presenza, sembra piuttosto la gestione dell'area su cui sorge.

Nel disordine della trasformazione economica e politica sono nate tante costruzioni che, senza volerlo, hanno conferito al Palazzo un aspetto quasi nobile, mentre l'area che lo circonda attende la scelta di un progetto sistemazione da ormai vent'anni. Delimitata da quattro trafficate arterie, Piazza Defilad è stata oggetto di numerosi concorsi sin dai primi anni novanta, ma nessuna delle proposte avanzate in questi vent'anni è andata in porto, anche e soprattutto perché i partiti politici hanno bocciato regolarmente quelle approvate dalla giunta precedente. Il primo, internazionale, è vinto nel 1993 dagli architetti Andrzej Skopinski e Bartłomiej Bielyszew, che propongono di circondarlo con un «paravento» di grattacieli, ma ci furono anche proposte più aggressive e improbabili che sognavano il Palazzo ricoperto da una valanga di terra per realizzare una collina metropolitana.

Nel corso degli anni novanta l'area era invasa da chioschi e bancarelle che formavano una scalagnata fiera all'aperto, oggi è uno spazio più ordinato e pulito ma l'ultimo piano spaziale approvato nel 2006 non sembra aver portato altri vistosi cambiamenti, e si attende la realizzazione, attualmente prevista per il 2012, del progetto dello svizzero Christian Kerez, vincitore nel 2007 del concorso per il nuovo Museo di arte moderna, che ha scelto di confrontarsi con la pretenziosa mole del Palazzo opponendo la calma orizzontale di un volume minimale, da alcuni malignamente paragonato a un centro commerciale.

Nei più recenti progetti riguardanti la trasformazione dell'area ricorre la creazione di un'agorà con edifici dalle varie funzioni culturali davanti al Palazzo, a testimonianza della nostalgia per il centro di Varsavia e di un tessuto cittadino ormai perduto. La sede Aedas di Varsavia ha proposto di interrare le porzioni delle quattro trafficate strade che circondano la piazza. Una soluzione considerata anche dagli architetti polacchi Arkadiusz Jerzak e Michal Tatjewski, che hanno inoltre proposto di riprendere gli storici tracciati urbani cancellati nel dopoguerra.

Tra nuove e vecchie prodezze architettoniche, la caotica crescita di questa parte della città è il frutto di diverse realtà che convivono, anche a livello amministrativo e burocratico, in apparente autonomia. Varsavia è infatti suddivisa in 18 distretti che operano come comuni virtuali e indipendenti, ma è anche gestita da un Consiglio Municipale e da un Presidente della capitale.

La divisione poco chiara delle competenze, causa di frequenti dispute, e l'assenza di strategie a lungo termine e regolamenti d'insieme non ha facilitato uno sviluppo coerente della città, che dopo la svolta del 1989 è stata investita da investitori stranieri attratti dalla sua strategica posizione di porta verso l'Europa orientale e da un territorio urbano che, avendo subito la *tabula rasa* della seconda guerra mondiale, offriva spazi non protetti da vincoli di salvaguardia. Un'apparente facilità di manovra che si è scontrata, e si scontra, con la questione della restituzione delle proprietà espropriate dal governo comunista, particolarmente complicata in un paese che ha conosciuto lo sterminio e l'emigrazione all'estero di intere famiglie.

Le parcelle disponibili sono sfruttate al massimo anche a costo di abbattere edifici di grande valore architettonico come è successo al leggendario Supersam costruito nel centro di Varsavia nel 1962 dagli architetti Maciej Krasiński, Jerzy Hryniewiecki, Ewa Krasiński con gli ingegneri Wacław Zalewski e Andrzej Żórawski. Fu il primo supermercato polacco a essere organizzato come self-service (Supersam è un'abbreviazione polacca per «super-self service») e doveva rappresentare la quintessenza della modernità e dello sviluppo (anche se spesso i prodotti pubblicizzati non erano realmente disponibili). Considerato il miglior esempio di architettura polacca del dopoguerra e vincitore di una menzione d'onore alla Biennale di São Paulo del 1965 fu un atto di fede, da parte di architetti e autorità, in una modernità fondata sulla tecnologia e l'ostentazione di forme strutturali. L'edificio, costruito con materiali scadenti nell'era povera del governo di Władysław Gomułka, necessitava una riqualificazione che, nonostante la protesta di architetti, storici e cittadini, è stata giudicata priva di "senso commerciale". Il grande valore del lotto ha indotto i proprietari a organizzare un concorso per la realizzazione di un complesso di uffici e negozi invitando a partecipare cinque famosi studi e oggi, dove c'era il Supersam, sorge l'ennesimo grattacielo della capitale, opera dello studio polacco Apa Kuryłowicz & Associates: 23 piani, 15.000 m² per commercio e 37.000 per uffici.

La battaglia per salvarlo ha innescato un dibattito sulla protezione dell'eredità moderno in Polonia ma la stessa sorte è toccata o toccherà ad altri edifici. Ai piedi del Palazzo e delle altre torri appare ad esempio sempre più piccola, inadeguata e "demodé" la stazione centrale di Varsavia che rischia, come altri edifici del dopoguerra, un arbitrario "rinnovamento" o la demolizione. Benché dovesse sostituire quella distrutta dalla guerra, fu realiz-

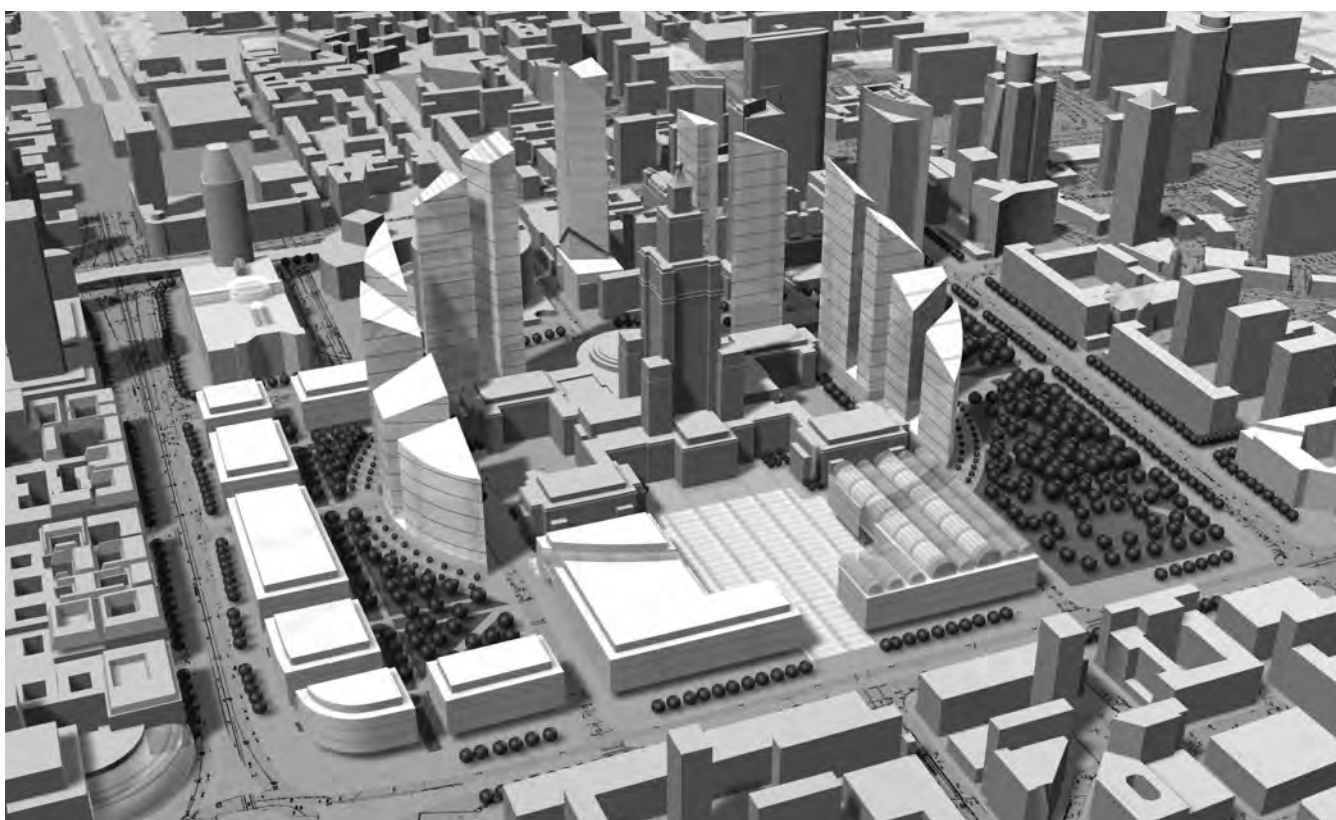
Dall'alto in senso orario:

Figura 12. Il Palazzo con il render del grattacielo di Daniel Libeskind. Foto Aldinger & Wolf.

Figura 13. Il progetto vincitore, nel 1993, del concorso internazionale vinto dagli architetti Andrzej Skopinski e Bartłomiej Bielyszew, che propongono di circondare il Palazzo con un «paravento» di grattacieli.

Figura 14. Il progetto dello svizzero Christian Kerez, vincitore nel 2007 del concorso per il nuovo Museo di arte moderna.

Figura 15. Il supermercato Supersam del 1962, demolito nel 2006.



zata solo nel 1975 in occasione della visita del leader sovietico Leonid Brezhnev, che viaggiava sempre in treno. Il progetto porta la firma di Arseniusz Romanowicz, altresì autore degli ingressi alle ferrovie regionali di Varsavia Ochota, Śródmieście, Powiśle, Stadion, piccoli capolavori dalle forme plastiche e fantasiose lasciate per anni in stato di vergognoso abbandono e recentemente rivalutate.

Varsavia, come altre città polacche, potrebbe andar fiera di molti progetti realizzati durante il socialismo reale, che invece scontano l'antipatia diffusa per il cemento armato, il degrado causato da anni di mancata riqualificazione e dall'utilizzo di materiali scadenti, e soprattutto il rifiuto per gli edifici del recente passato, come se non facessero parte della cultura polacca al pari delle architetture realizzate prima del 1939. Eppure Varsavia è soprattutto quel puzzle di architetture moderne e contemporanee brulicanti di attività, mentre il centro storico della Stare Miasto (Città Vecchia), amorevolmente ricostruito, è un luogo tanto suggestivo quanto muto e privo della vita che lo caratterizzò un tempo, ed è oggi soprattutto una tappa obbligatoria a uso e consumo dei turisti, fuori dai circuiti battuti da chi vive a Varsavia. Qui in molti vanno a cercare il fantasma di una realtà annientata di cui rimane ben poca traccia, se non fosse per gli attuali 1.000 iscritti alla comunità ebraica su una popolazione cittadina di

1.700.000 abitanti e per un frammento del muro del ghetto sulla via Żłota, che forse un giorno sarà all'ombra del grattacielo di Libeskind.

Roberta Chionne, architetto, ha conseguito il Dottorato di ricerca in Storia dell'architettura e dell'urbanistica nel 2003 presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino. Svolge attività di ricerca sull'architettura e l'urbanistica della Polonia dal 1994. È autore di numerosi articoli e saggi e ha curato, nel 2005, la sezione di architettura della mostra "Costruttivismo in Polonia". Dal 2007 è redattore de «Il Giornale dell'Architettura».

Note

¹ Szymon Syrkus, Jan Chmielewski, *Warszawa funkcjonalna*, Wydawnictwo Stowarzzenia Architektów Polskich, Warszawa 1935.

² L'adozione formale del realismo socialista in architettura fu sancita nel corso della Conferenza Nazionale degli Architetti del Partito Polacchi svoltasi il 20 e 21 giugno 1949 a Varsavia. Nel 1956, durante il XX Congresso del Partito comunista svoltosi in URSS, vennero denunciati i crimini di Stalin, si levarono critiche al sistema economico degli anni precedenti e dalla stessa Unione Sovietica parti l'allontanamento dai codici del realismo socialista in favore di un'architettura egualitaria.



Figura 16. Veduta del centro di Varsavia. Foto Paolo Mazzo.

Figura 17. Il piazzale antistante il castello reale, nella Stare Misto. Foto Paolo Mazzo.



La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino accoglie nella «Rassegna Tecnica», in relazione ai suoi fini culturali istituzionali, articoli di Soci ed anche non Soci invitati. La pubblicazione implica e sollecita l'apertura di una discussione, per iscritto o in apposite riunioni di Società. Le opinioni ed i giudizi impegnano esclusivamente gli Autori e non la Società.

SLAT

Consiglio direttivo

Presidente:

Carla Barovetti

Vice Presidenti:

Emanuela Recchi, Marco Filippi

Consiglieri:

Chiara Bordogna, Piero Cornaglia, Roberto Fraternali, Piera Levi-Montalcini, Elena Neirotti, Antonio Recupero, Valerio Rosa, Michele Sassi, Claudio Vaglio Bernè, Stefano Vellano

