



OGR-EVOLUTION

DALL'INDUSTRIA ALLO SPAZIO URBANO. RIQUALIFICAZIONE DELLE EX OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI FS

Ai miei genitori

Alma Mater Studiorum - Università di Bologna

Scuola di Ingegneria e Architettura

Corso di Laurea Magistrale a Ciclo Unico in Ingegneria Edile - Architettura

Tesi di Laurea in Composizione Architettonica II

Relatore: Prof.Arch. Matteo Agnoletto

Correlatore: Arch. Caterina Spadoni

A.A. 2017 - 2018

OGR-EVOLUTION, dall'industria allo spazio urbano.

Riqualificazione delle ex officine grandi riparazioni FS (BO)

FEDERICO LAZZARINI

Indice

L'approccio verso la riqualificazione di un'area	1
La riqualificazione di ex aree industriali	11
Le Officine Grandi Riparazioni	23
OGR viale Casarini n. 25 (BO) - Stato di fatto	41
Associazioni familiari e vittime dell'amianto AFeVA	61
La memoria e il vuoto	71
L'evoluzione del lotto	81
Studio della Facciata	99
Funzioni	105
Le piante	109
Prospetti e sezioni	117
Il bar	131
Aule polifunzionali	135
Sala studio	139
Hall	143
Auditorium	147
Il museo	151
Lo studentato	157
Conclusioni	163
Bibliografia	167

L'approccio verso la riqualificazione di un'area

Negli ultimi anni è evidente che il tema della riconversione e riqualificazione degli ambiti industriali dismessi, assume un ruolo sempre più importante nei processi di trasformazione e rigenerazione urbana stimolando l'apertura di una nuova stagione di riflessioni sulla città in generale. Per molte città, le "ferite" lasciate nei vuoti dalle dismissioni industriali diventano un vero e proprio fulcro intorno a cui ruota lo sviluppo urbano alla ricerca di nuove identità e centralità alternative. Le aree dismesse si trasformano in una sorta di potenziale "motore", in grado di innescare processi di rinnovamento che oltrepassino i confini della fabbrica e coinvolgano il contesto urbano nella sua interezza. Processi che, al di là della riqualificazione fisica dei luoghi, promuovono dinamiche rigenerative di ampio respiro e differente natura. Per questa ragione, il recupero diventa, per molte città,

"il punto principale della politica di sviluppo urbano e un'irrinunciabile opportunità di crescita, rilancio economico e turistico e di investimento, anche da parte di soggetti privati." ¹

L'interesse intorno al tema della dismissione e riqualificazione delle aree industriali è testimoniato anche dalla formazione di numerose associazioni e siti web che svolgono attività d'informazione, documentazione, studio e ricerca sui problemi e sulle diverse esperienze degli insediamenti urbani fortemente caratterizzati dal rapporto con la fabbrica. In Italia, in maniera più specifica, il tema della riqualificazione trova spesso una declinazione nelle riconversioni delle aree portuali e lungo il waterfront.

¹F.D. MOCCIA, (a cura di) Città Sobria Il recupero delle aree industriali dismesse come opportunità di crescita per la città contemporanea, Napoli, 2013

La situazione italiana è molto confusa e nonostante siano state numerose le proposte, le manifestazioni, i dibattiti, i progetti e le proposte presentate in molteplici casi, si rileva tuttavia l'esiguità di realizzazioni concrete. Il recupero delle aree industriali dismesse ha comportato per molte città una serie di interventi materiali e immateriali, variegati, complessi e di natura differente. La riappropriazione non può prescindere dall'accessibilità dei luoghi da ottenere mediante l'eliminazione di tutte le barriere fisiche che si frappongono tra la città e l'ex fabbrica: abbattimento di muri di recinzione, arretramento o interrimento di linee ferroviarie e arterie di traffico veicolare che tagliano in più parti la città, potenziamento del trasporto pubblico. Ciò facilita anche la fruibilità sociale consentendo la pedonalizzazione delle ampie superfici recuperate e favorendo la creazione di spazi pubblici di qualità, attrezzature, servizi per lo sport, il tempo libero e la cultura. Nel corso degli anni novanta il tema del riuso delle aree industriali è stato sottoposto ad una ri-tematizzazione; all'interno di un contesto in continua evoluzione esso si è riproposto in una veste nuova tanto da far parlare di una "seconda generazione" della tematizzazione. Nell'ultimo decennio dello scorso secolo si è manifestata palesemente l'ambivalenza del tema del riuso, allo stesso tempo problema e risorsa, e grazie anche ad alcune innovazioni normativo - procedurali, finalmente, dopo un decennio di stallo,

" proprio dal riuso di molte aree da tempo dismesse si sono messe in moto rilevanti e diffuse trasformazioni della città e del territorio esistente " ²

²E . DANSERO, F. GOVERNA, Aree industriali dismesse. Patrimoni della storia industriale in E. DANSERO, C. GIAIMO, A. SPAZIANTE (a cura di), Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche, Firenze, 2000





Il paesaggio industriale consolidato è stato oggetto di un faticosissimo cambio di scena che ha generato un mutamento necessario a fornire un nuovo e più adeguato contesto all'azione economica e sociale allora in atto in molte città. In molti casi questo cambiamento del paesaggio può essere stato così marcato e diffuso tanto da richiedere una sorta di cristallizzazione per ridurre e contenere il senso di disorientamento che ne è derivato.

Con una più attenta interpretazione quindi, quelli che definiamo "vuoti" perchè ormai privi delle funzioni per cui sono stati creati, sono in realtà "pieni" di memorie individuali e collettive, di cultura del lavoro, di valori simbolici e di storia locale, e talvolta anche di manufatti di notevole interesse per la storia dell'industria e della tecnologia.

Per tornare al tema dell'ambivalenza "problema - risorsa" nell'interpretazione del riuso del patrimonio industriale dismesso, quest'ultima si palesa in termini di relazione tra, da una parte, quelli che ormai sono grandi simulacri di modelli di organizzazione territoriale obsoleti e che vengono visti come luoghi della conservazione di una memoria e di un'identità collettiva che appartiene al passato e, dall'altra parte, dei nuovi modi di essere vissuti come potenziali luoghi dell'innovazione.

Il concetto di patrimonio può assumere diverse accezioni. Una prima differenza riguarda gli "oggetti patrimoniali", ovvero le tante componenti che possono essere considerate parte del patrimonio in quanto tale; una seconda differenza, che deriva direttamente dalla precedente, è che l'attenzione alla tutela del patrimonio può essere rivolta esclusivamente alle singole componenti o al contrario, può allargarsi anche al contesto spazio - temporale in cui tali componenti sono inserite.

Il patrimonio con una prima approssimazione può essere definito come l'insieme di beni culturali e ambientali contenute all'interno di uno specifico contesto sociale e territoriale.

Oltre che dai beni culturali, secondo questa prima definizione, il patrimonio è quindi composto anche dalle relazioni che collegano i singoli beni a quel contesto e dalla complessità dei valori espressa in queste relazioni. In questo senso è quindi possibile definire come “oggetti patrimoniali” sia cose, beni culturali e ambientali, che valori, e la definizione degli oggetti che compongono il patrimonio è quindi legata in maniera molto forte alla definizione dei valori che questi oggetti assumono. Il patrimonio non è quindi distinto né distinguibile dai processi di patrimonializzazione, ovvero i processi attraverso cui si attribuisce un valore presente ad oggetti che si costituiscono nel passato. I valori che il patrimonio può assumere, essendo un’eredità del passato nel presente, possono essere di diverso tipo: valore storico, simbolico, esemplare, estetico, identitario.

Tra le nozioni di patrimonio, come memoria collettiva o eredità del passato, e il processo di patrimonializzazione, cioè il processo attraverso cui esso si definisce nel presente, vi è quindi uno scorrimento temporale. Mentre il patrimonio è per sua stessa definizione riferito al passato, il processo di patrimonializzazione è rivolto alla percezione del presente e delle aspettative per il futuro. Il processo di patrimonializzazione mette quindi in relazione diretta il patrimonio con gli obiettivi sociali ed economici attuali e lo iscrive nelle dinamiche territoriali e gli assegna un ruolo specifico. Si tratta di un processo che crea quindi una distinzione tra oggetti e valori, tra gli aspetti oggettivi come il bene in sé e per sé, e gli aspetti soggettivi, come il valore dell’oggetto in quanto prodotto sociale. Per ricomporre la frattura che si crea quindi tra processo di patrimonializzazione e patrimonio stesso, il primo passo da compiere è quello di pensare al patrimonio come concetto multidimensionale e multi temporale.

La multidimensionalità deriva dalla molteplicità dei soggetti che definiscono il patrimonio e dalla

molteplicità dei valori che essi assumono in differenti contesti sociali e territoriali; la multitemporalità deriva invece dalla compresenza dei processi di stratificazione che si svolgono nel lungo periodo attraverso cui si forma il patrimonio in quanto eredità storica.

Questa accezione complessa del concetto di patrimonio, in cui si fondano diversi oggetti, diversi valori e diversi riferimenti temporali può essere riassunta nella relazione tra il concetto di patrimonio e il concetto di territorio. In questa prospettiva il patrimonio viene visto come un’eredità del passato che si sedimenta e si costruisce nel territorio di riferimento e che va valorizzato nel presente e trasmesso alle generazioni future.

Per descrivere la duplicità del concetto e del ruolo del patrimonio territoriale, un possibile riferimento è rappresentato dallo studio dei milieui locali. Il concetto di milieu, con cui si intende un insieme stabile e localizzato di condizioni naturali, sociali, economiche e culturali che si sono sedimentate in un certo territorio nel corso del tempo e che possono essere intese come proprietà specifiche del territorio stesso, riassume infatti al suo interno le nozioni di territorio - patrimonio e territorio - progetto. I valori dei milieui non sono quindi assoluti e non assumono lo stesso significato una volta per tutte, sono piuttosto diversi e specifici in relazione al contesto sociale e territoriale all’interno del quale sono definiti. Per tornare al patrimonio, se interpretati come componenti del milieu, gli oggetti di cui esso si compone rendono evidente il loro essere contemporaneamente oggetti e valori. Interpretato attraverso il concetto di milieu, il patrimonio non è più concetto di tipo pratico e passivo ma si configura piuttosto come insieme di potenzialità che genera legami identitari tra soggetti quando è interpretata e usata. In questa prospettiva gli oggetti che costituiscono il patrimonio non sono indipendenti dal loro uso e dal loro valore; patrimonio e processo di patrimonializzazione non

sono disgiunti ma si costruiscono continuamente l'uno sull'altro. In una continua rimessa in gioco di oggetti e valori, il patrimonio non definisce unicamente la memoria del passato ma si rivolge agli sviluppi futuri attraverso processi attenti di una nuova utilizzazione dei lasciti del passato. Questa concezione di patrimonio non definisce unicamente la memoria del passato ma si rivolge agli sviluppi futuri attraverso processi attenti di nuova utilizzazione dei lasciti del passato. Questa concezione di patrimonio risponde alla necessità di individuare un ruolo per le aree territoriali dismesse nelle dinamiche territoriali contemporanee. Interpretare le aree territoriali dismesse nelle dinamiche territoriali contemporanee. Interpretare le aree industriali dismesse come una risorsa territoriale e ambientale da conservare, riprodurre e valorizzare, o meglio, come una risorsa non rinnovabile da utilizzare per ricostruire la qualità dell'ambiente e valorizzare il territorio nella consapevolezza della sua identità.



La riqualificazione di ex aree industriali

Il 20° e 21° segnano sempre più un'espansione incontrollata delle città verso gli spazi non ancora edificati, quegli spazi che un giorno poi verranno rimpianti per esser stati sommersi da una colata di cemento dando origine a residenze superflue o centri commerciali sconfinati in modo tale da arricchire le tasche dei costruttori. Fortunatamente le nuove leggi, tutelano in particolar modo questi spazi vergini cercando perlopiù di riqualificare quelle zone della città che vedono protagonisti edifici in cattivo stato o addirittura in disuso.

Analizzando una qualsiasi città di piccole, medie o grandi dimensioni, è possibile notare come queste inglobino al proprio interno zone ad uso industriale.

È difficile stabilire cronologicamente e in maniera univoca un momento preciso nel quale il fenomeno delle grandi dismissioni delle aree industriali è iniziato.

Certamente è possibile affermare che durante la seconda metà degli anni settanta, in quasi tutti i paesi con economie avanzate

*“Con la crisi dell'automazione rigida, la fabbrica si immerge in maniera quasi definitiva nell'oblio della memoria ed esce dagli immaginari della modernità. E questo avviene, celebrando un altro paradosso: proprio quando le metropoli, con la fine degli anni sessanta, ampliandosi a scala territoriale, sembrano materializzare alcuni mostri della ragione, (...), la fabbrica, con i robot e l'automazione flessibile, svuota i suoi spazi dai fiumi, dai rumori, se non dai lavori ripetitivi e alienanti, diventando quasi la traduzione dello spazio astratto e asettico, privo anche di figure umane, sognato nella Ville Contemporaine di Le Corbusier o nella Grosstadt di Hilberseimer ”.*¹

¹C. OLMO, Laboratori, luoghi e forme della modernità: architetture dell'industria, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), Cattedrali del Lavoro, Torino 1998



Per queste industrie, gli anni settanta vedono quindi un nuovo inizio, il quale le vede inizialmente svuotate e trasformate in grandi “contenitori” vuoti, per poi essere luogo di importanti trasformazioni le quali non sempre saranno riuscite.

“In realtà, dalla fine degli anni sessanta, l’industria è legata, sul piano urbano, essenzialmente alla sua assenza: ad iniziare dagli Stati Uniti, sono le grey area, i vuoti urbani, a diventare l’oggetto prima di riflessioni, poi di nuove strategie fondiarie”².

Per molte città, persa quindi ogni speranza di espansione industriale, si è posta l’esigenza di riqualificare grandi spazi, veri e propri vuoti urbani, spesso in posizioni strategiche perché in perfetta comunicazione con il centro cittadino o in alcuni casi a contatto con l’acqua. Tra gli anni ottanta e novanta è sempre più urgente l’esigenza di trasformare tali ambiti con l’obiettivo di rigenerare fisicamente questi luoghi e recuperare il patrimonio architettonico industriale intraprendendo molteplici azioni mediante la localizzazione di funzioni differenti e varie di possibile destinazione. Solo attraverso la conoscenza e la consapevolezza dei valori che i beni industriali possiedono è possibile procedere correttamente con la definizione di strategie atte al recupero, la conservazione e la valorizzazione di questa porzione di patrimonio. Forte è il dibattito tra demolizione e conservazione nelle aree industriali dismesse in quanto esso viene spesso considerato come un insieme di volumi contenenti testimonianze di quello che era il funzionamento dell’industria e il rapporto che essa aveva con la città.

² C. OLMO, Laboratori, luoghi e forme della modernità: architetture dell’industria, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), Cattedrali del Lavoro, Torino 1998

Non si può escludere il fatto che entrare in una fabbrica in disuso significa guardarla in un momento in cui la sua funzione originaria è venuta a mancare e le tracce del passato possano diventare insieme al vuoto rimasto, beni da tutelare con un attento progetto di conservazione architettonica alla base della programmazione urbanistica.

Spesso i siti industriali

“assumono valore e fascino proprio nel momento in cui perdono la loro funzione [...] e nasce da ciò la seduzione del dismesso”³.

Uno dei principali problemi è dovuto però al fatto che questi siti spesso per la loro posizione o per le loro caratteristiche spaziali, si prestano ad essere oggetto di attese speculazioni da asservire a programmi di demolizione e trasformazione urbanistica. Per questo motivo è necessario sottolineare la valenza storica documentale di questi grandi manufatti dismessi in maniera tale da garantire una maggior tutela del bene.

Chiaramente le decisioni sul futuro del patrimonio industriale non sono sempre così palesemente schierate nella direzione della tutela del bene, in quanto alla base vi sono valori testimoniali verso i quali la sensibilità e il consenso non vengono condivisi da tutti.

È possibile imbattersi in edifici spesso ingombranti e sconosciuti perché solitamente confinati e non accessibili al pubblico, ragion per cui prevale la scelta della demolizione e quindi che la riqualificazione preveda un'azione di tabula rasa.

³R. COVINO, Le seduzioni del dismesso. L'Archeologia industriale, in “Quaderno di comunicazione”, n.8, 2008, pp. 101-108, ripubblicato in “Patrimonio Industriale”, Notiziario semestrale on line a cura dell'AIPAI, II,3, dic. 2008, pp. 14-16.





“la conservazione dell’architettura industriale porta in se una contraddizione d’origine: l’intento di rendere perenne ciò che fu concepito come temporaneo e transitorio.”⁴

Una prima osservazione da fare riguarda la diversificazione che caratterizza il patrimonio dell’architettura industriale data dalla tipologia funzionale, dalle dimensioni e dalla collocazione. Può comprendere dalle piccole manifatture a interi quartieri e complessi industriali. Si può ritrovare l’opificio o la fornace fino ad arrivare agli impianti produttivi chimici e siderurgici che sono composti a loro volta da più corpi di fabbrica. In alcuni casi invece bisogna confrontarsi con architetture di notevole pregio le quali vengono progettate soggetti ormai ritenuti capisaldi dell’architettura moderna, in altri invece si andrà a trattare architetture che possiamo considerare “anonime”. Da queste molteplici caratteristiche è comunque possibile rintracciare delle similitudini all’interno del patrimonio industriale dal punto di vista dei criteri funzionali. È quasi sempre possibile notare le trasformazioni che essi hanno subito nel corso della loro storia che riguardano maggiormente ampliamenti dovuti all’adattamento della struttura ai cambiamenti dei cicli di produzione.

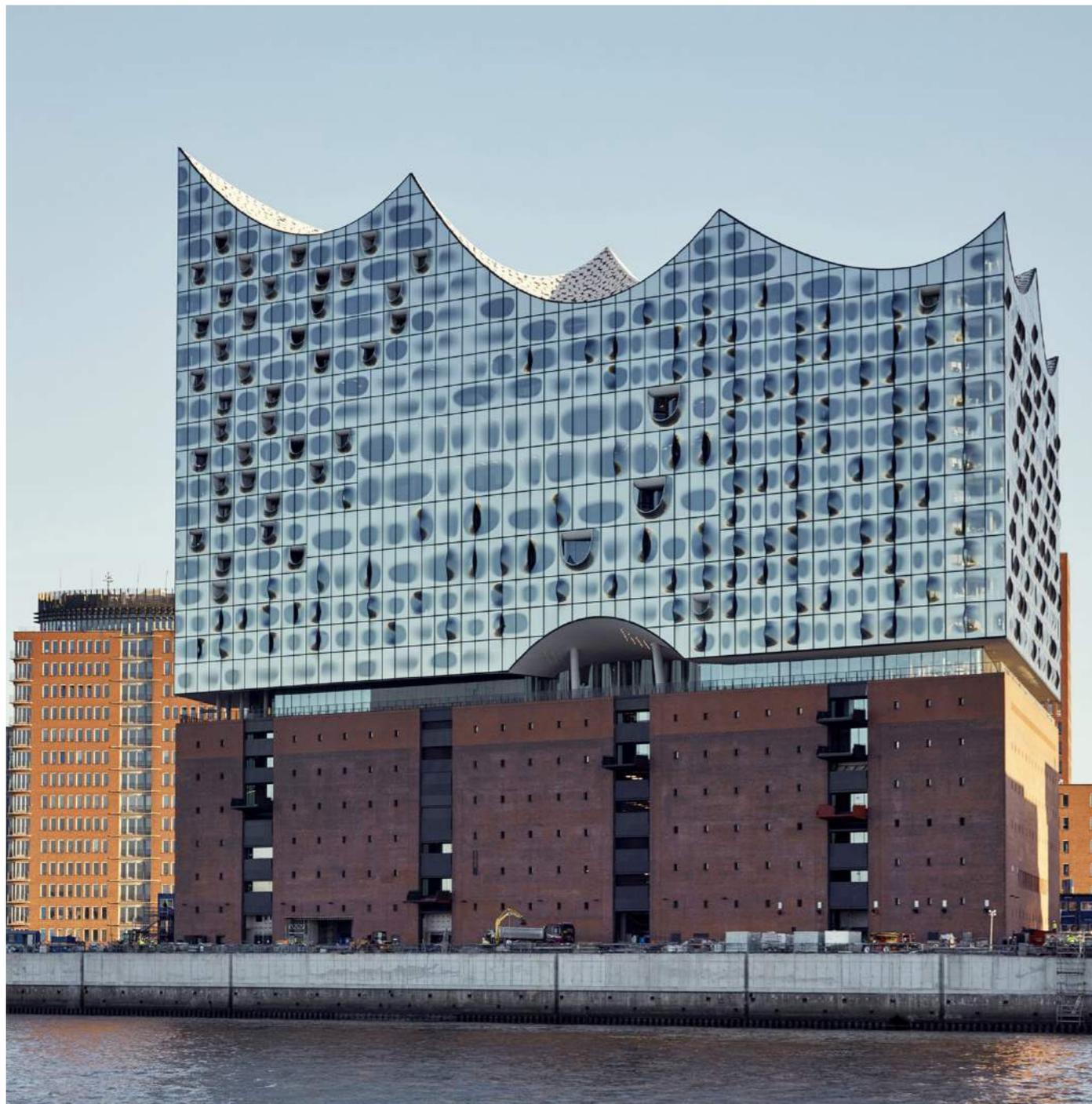
“elemento distintivo di questi spazi è poi costituito dal notevole sviluppo lineare e dalla serialità.”⁵

“Perlopiù abbiamo a che fare con dei contenitori svuotati, spesso spettacolosi, bellissimi [...] gran parte di questi edifici non hanno divisori all’interno, quindi sono per definizione moderni, [...] del resto, le funzioni degli edifici cambiano spesso.”⁶

⁴ L. RE, Fragilità e suscettibilità delle architetture industriali, in S.TARONI, A. ZANDA (a cura di), Cattedrali del Lavoro, Torino 1998

⁵ A. MASSARENTE, Da archeologia a patrimonio industriale, in “Costruire in Laterizio”, 105, XVII, maggio- giugno 2005, pp. 2-3

⁶ E. BATTISTI, In M. NEGRI (a cura di), Archeologia industriale ... (op. cit.), p. 46



Se da un lato è ovvio che un uso adeguato del bene eviti che esso si trasformi in un rudere per effetto del disuso, uno dei principali problemi riguarda la destinazione che deve essere il più possibile compatibile con l'edificio stesso. Le maggiori critiche nei confronti dell'utilizzo successivo a quella originaria vengono mosse verso destinazioni di tipo residenziale, mentre le funzioni di carattere culturale sembrano quelle più accreditate. Tuttavia oltre alla destinazione d'uso, altro elemento che può non essere convincente riguarda il modo di relazionarsi con la preesistenza, si può scegliere di rompere e slegare definitivamente la continuità con il passato utilizzando uno stile prettamente contemporaneo, oppure si può rimanere legati al passato annodando il segno contemporaneo in modo da rafforzarne il legame.

“in realtà molto si gioca poi sulla capacità dell'architetto progettista di far colloquiare i nuovi spazi e le nuove funzioni con quelli antichi”⁷

Non vi sono quindi scelte progettuali giuste o sbagliate se correttamente giustificate, l'importante è sempre agire nel rispetto di quello che esisteva, esiste ed esisterà.

⁷ M. DOCCI, Oltre l'abbandono: il patrimonio industriale tra (op. cit.), p.174



Le Officine Grandi Riparazioni

Le officine grandi riparazioni sono strutture attrezzate per la manutenzione, il rinnovamento e la riparazione di locomotive o carrozze, mezzi leggeri o ETR danneggiati da incidenti o avarie. Le OGR hanno anche il compito di effettuare le revisioni cicliche di tipo 1 ovvero quelle che prevedono anche riverniciature integrali e applicazione delle pellicole, sostituzione dei carrelli e prove dinamiche.

Attualmente in Italia sono 9 gli impianti attivi, ubicati a Vicenza, Verona, Firenze, Bologna, Torre del Greco, Foligno, Rimini e Foggia.

Questi stabilimenti hanno una storia spesso lunga un secolo o più, e occupano aree di decine di migliaia di metri quadrati con numerosi tratti di binario coperto per gli interventi ed impiegavano alcune centinaia di dipendenti. Esse devono anche essere in grado di eseguire interventi di massima su ogni tipo di rotabile, anche se in un'ottica di ottimizzazione dell'organizzazione aziendale, oggi, ogni OGR è stata specializzata per interventi massicci su pochi tipi di veicoli. L'organizzazione odierna è data da filiere indipendenti con singoli capisquadra per ogni filiera. Visti alcuni problemi organizzativi, si è in seguito passati ad un sistema a filiere coordinate. L'OGR di Vicenza nasce nel 1975 ed inizialmente era composta da tre capannoni, di cui uno adibito alla riparazione delle locomotive mentre gli altri due erano dedicati alle lavorazioni su carri e carrozze.

Ad inizio '900, in seguito alla creazione delle Ferrovie dello Stato, l'amministrazione delle FS decise di mantenere la riparazione delle locomotive a Verona e di investire su Vicenza per la manutenzione delle carrozze. Si individuò pertanto una nuova area tra via Cesare Lombroso e la linea ferroviaria Milano - Venezia ove iniziarono i lavori di costruzione per un nuovo impianto che venne inaugurato il 1° ottobre 1914 con la denominazione di "Officine Grandi Riparazioni di Vicenza".



Con l'entrata in guerra dell'Italia nel secondo conflitto mondiale, l'attività dell'officina venne parzialmente modificata. L'officina svolse per alcuni anni la riparazione di carri militari e l'attuazione di modifiche alle carrozze per adibirle al trasporto dei feriti.

Il capannone principale ed il carro trasbordatore vennero rovinosamente colpiti il 6 febbraio 1945. Cessate le ostilità venne promossa una rapida ricostruzione dei capannoni e dei macchinari danneggiati ed in poco tempo riprende la normale attività dell'impianto. La crisi petrolifera del 1973 fece emergere la necessità di rilanciare il trasporto ferroviario e nel 1978 venne concordato con la Direzione Generale un piano di ammodernamento delle Officine. Fu inoltre stabilito di costruire nell'impianto di Vicenza un nuovo carro trasbordatore di lunghezza adeguata atto a movimentare le carrozze di più recente costruzione ed avente passo più lungo delle carrozze tradizionali rendendo possibile revisionare a inizio anni '90 carrozze di tipo Gran confort, Eurofima e Z1.

A partire da giugno 2002, a seguito della ristrutturazione del settore manutentivo di Trenitalia, a Vicenza furono costituite due Service Unit (ETR 500 e Componenti) che divennero parte della Business Unit ETR e Mezzi Leggeri con sede a Bologna.

Nel luglio 2005 l'officina assunse l'attuale denominazione di OMC ETR Vicenza con la missione specifica di revisionare le carrozze ETR 500 e le locomotive E404 PLT.

L'Officina Locomotive di Porta Vescovo a Verona era all'epoca l'unico grande complesso industriale della città. Nasce nel 1847 su progetto dell'Ing. Luigi Negrelli per le esigenze della linea ferroviaria Verona - Venezia, che in quel periodo si stava completando.

L'Officina Locomotive di Porta Vescovo a Verona era all'epoca l'unico grande complesso industriale della città. Nasce nel 1847 su progetto dell'Ing. Luigi Negrelli per le esigenze della linea ferroviaria Verona - Venezia, che in quel periodo si stava completando. Solo successivamente, nel 1857, dopo la costruzione del ponte sull'Adige e della nuova stazione di Porta Nuova, che collega la città con Milano, fu completato il collegamento tra le due stazioni.

Il 24 maggio 1915 l'Italia dichiara guerra all'Austria, facendo il proprio ingresso nella prima guerra mondiale. Occorre rifornire l'esercito di armi ed equipaggiamento. Ciò comporta l'avvio di una vera e propria produzione di guerra che vede un rapido sviluppo delle imprese operanti nei settori meccanico, metallurgico, chimico, elettrico ed estrattivo. A tal scopo si individuano industrie che vennero definite "ausiliarie", su cui il Ministero della Difesa esercitava uno stretto controllo, anche nei confronti degli operai, ma che in cambio di una radicale trasformazione dei processi produttivi per favorire lo sviluppo bellico, godevano di particolari privilegi soprattutto per quanto riguarda l'approvvigionamento di materia prime, fattore non trascurabile man mano che il conflitto rese più difficile reperire tali risorse.

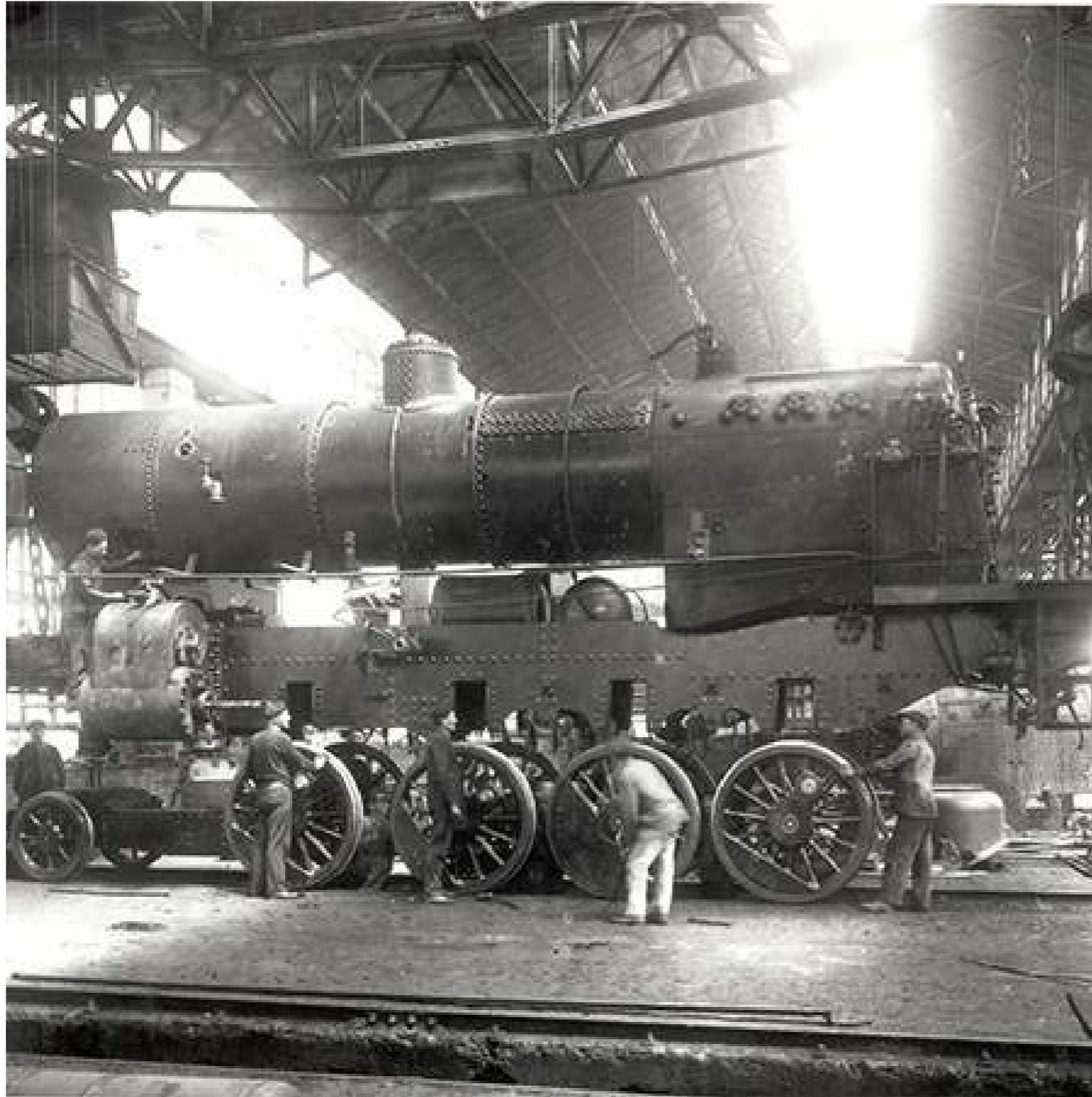
L'Officina Locomotive fu una di queste e di conseguenza la produzione industriale cambiò radicalmente, passando quasi esclusivamente alla produzione di proiettili di artiglieria di medio - grande calibro. La maggior parte delle maestranze impiegate in Officina erano nello stesso tempo militari che godevano un esonero temporaneo del servizio militare, ma sottoposti alla giurisdizione militare e immediatamente richiamabili al fronte alla prima inadempienza disciplinare.



Durante la Seconda Guerra Mondiale lo stabilimento subì ingenti danni da parte dei bombardamenti tedeschi. Nel luglio del '45 tutti gli agenti, indipendentemente dal ruolo e dai compiti che svolgevano prima della guerra, rientrarono in servizio impegnandosi per riportare in funzione lo stabilimento. L'urgenza riguardava la ricostruzione dei capannoni, preceduta dalla rimozione di tutte le macerie prodotte dai crolli.

Negli anni '90 l'officina subì un restyling che riguardavano inizialmente la demolizione delle vecchie e fatiscenti branche per dare spazio al nuovo carrello trasbordatore, elemento essenziale per la riduzione del tempo nelle fasi lavorative che riguardavano lo smontaggio e il montaggio della cassa.





Le OGR di Torino rappresentano un importante esempio di come questi stabilimenti si prestino totalmente a importanti riqualificazioni e riuso.

Si tratta di un maestoso complesso industriale di fine Ottocento situato nel cuore di Torino e sono state protagoniste della crescita della città per circa un secolo.

A seguito della chiusura, nei primi anni novanta, l'abbandono e il degrado portano a prevederne la demolizione, poi scongiurata.

Nel 2013 la fondazione CRT acquista l'edificio a forma di H di circa 20000 metri quadrati che si sviluppa per 16 metri in altezza insieme agli uffici e le aree scoperte per dar inizio alla riqualificazione.

Mille giorni è durato il cantiere per dare nuova vita a questo stabilimento, e cento sono i milioni investiti dalla fondazione CRT per la rinascita di questa "cattedrale" della storia industriale di Torino.

Nel progetto vengono utilizzate soluzioni ad alto contenuto tecnologico, sostenibilità ambientale, salvaguardia del valore storico, flessibilità degli spazi e accessibilità per tutti. Si passa quindi da ex Officine per la riparazione dei treni a nuove Officine della cultura contemporanea, dell'innovazione e dell'accelerazione d'impresa a vocazione internazionale.

La nuova destinazione d'uso presenta 2700 metri quadri di area mostre, un'area spettacoli in grado di ospitare 2750 persone e un'area conferenze con capienza di 99 persone.

Ultimo, ma non per importanza, punto di forza delle OGR riguarda il posizionamento, difatti la loro ubicazione è sempre prossima alle grandi stazioni ferroviarie.

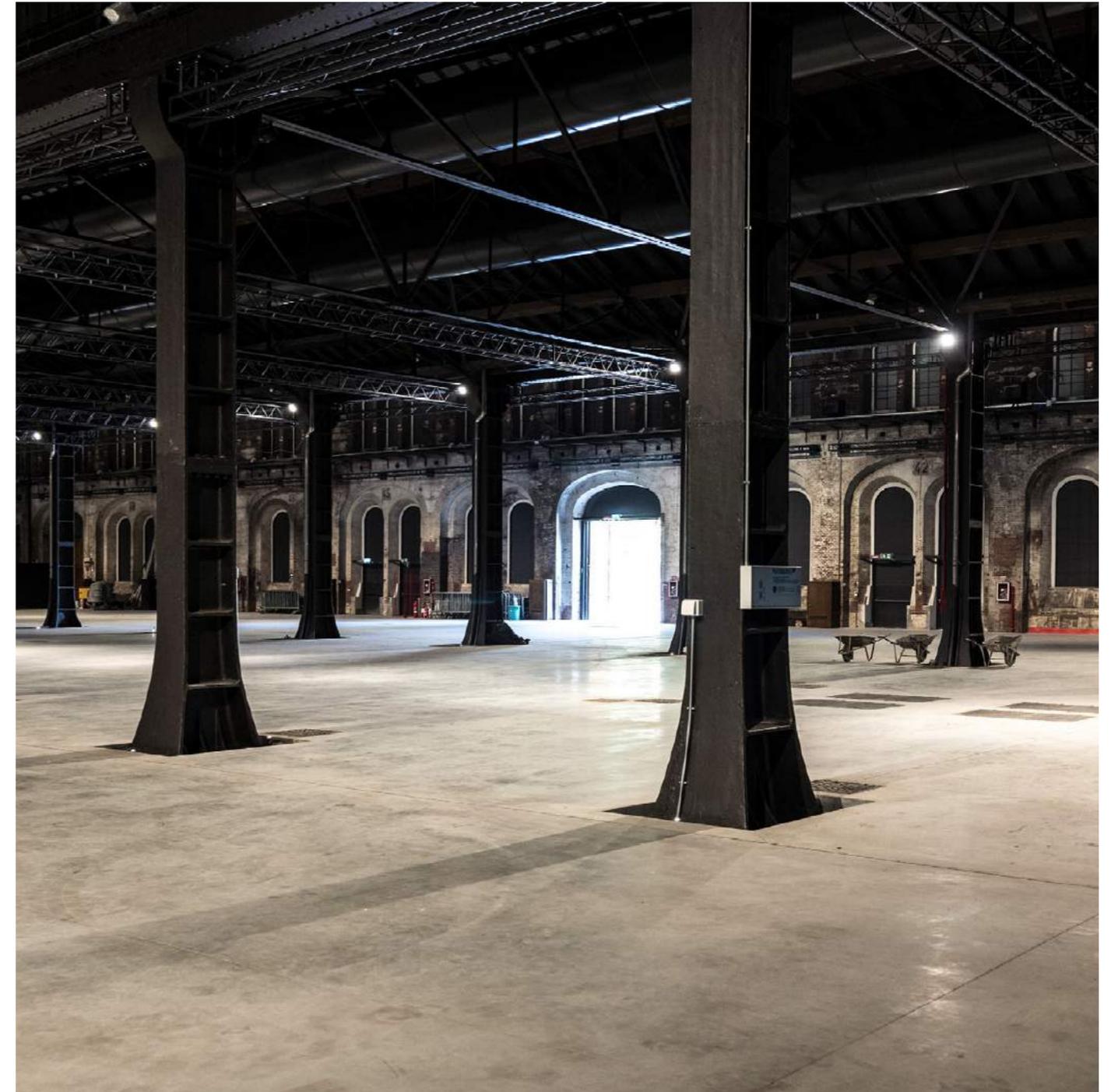


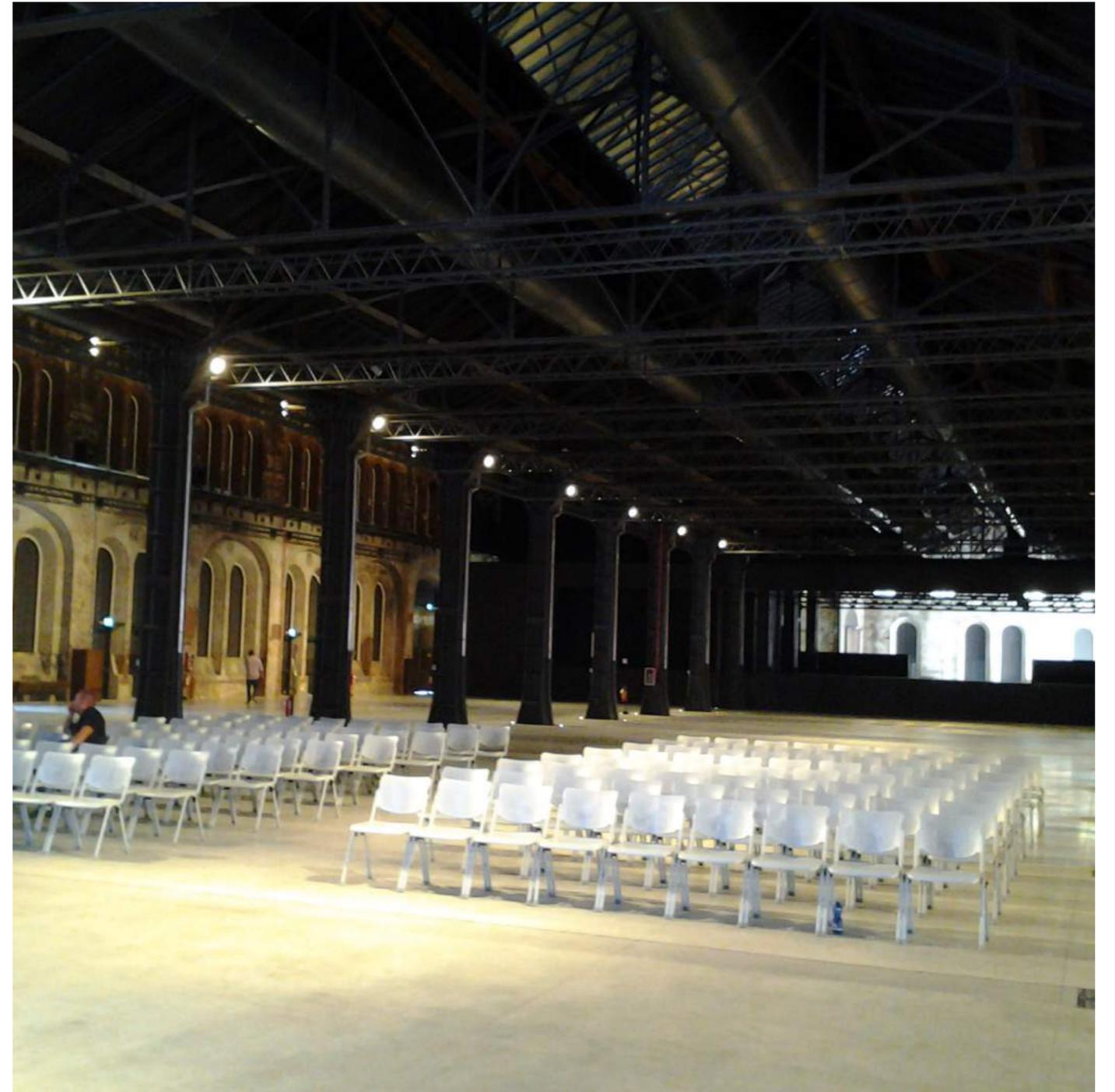
Dal punto di vista architettonico ed edilizio, i nuovi interventi hanno un minimo impatto sulla struttura originale, salvaguardando la percezione dei grandi volumi e delle altezze, sono reversibili e riconoscibili nei nuovi materiali, nei colori e nelle scelte di dettaglio. Le nuove OGR avranno principalmente tre destinazioni d'uso che si integrano tra loro come un ecosistema per lo sviluppo e la crescita del capitale culturale, sociale ed economico del territorio: la ricerca scientifica, artistica, tecnologica, industriale e infine enogastronomia.

L'operazione di recupero delle OGR va a completare la nuova configurazione urbanistica dell'asse di sviluppo Nord-Sud della città, generato dalla costruzione del passante ferroviario, rafforzandone il valore strategico per il territorio.

In una zona caratterizzata dalla compresenza della stazione ferroviaria dell'alta velocità di Porta Susa, del Politecnico, dell'Energy Center, di importanti poli privati di ricerca, di istituzioni culturali di eccellenza e del prossimo centro congressi, le nuove OGR si inseriscono come fondamentale tassello "hub di sperimentazione e produzione di contemporaneità", come è stato definito.

Fondamentale per il riordino urbanistico di questa parte di Torino, è anche la creazione ex novo di due piazze pubbliche connesse alle Officine ma liberamente fruibili da tutti come luoghi di relax, riflessione, incontro e socializzazione nell'arco della giornata: la corte Est è dedicata all'arte a cielo aperto mentre quella a Ovest viene riservata a spazi per eventi, spettacoli, esposizioni, ristorazione e aperitivi.







OGR via Casarini 25, Bologna - Stato di fatto



Lo studio sull'area viene condotto analizzato inizialmente quella che è la storia dello stabilimento, una storia cominciata nel 1908, le cui vicende hanno attraversato quindi più di un secolo di fatti ed esperienze originali, di grande valore, spesso drammatiche.

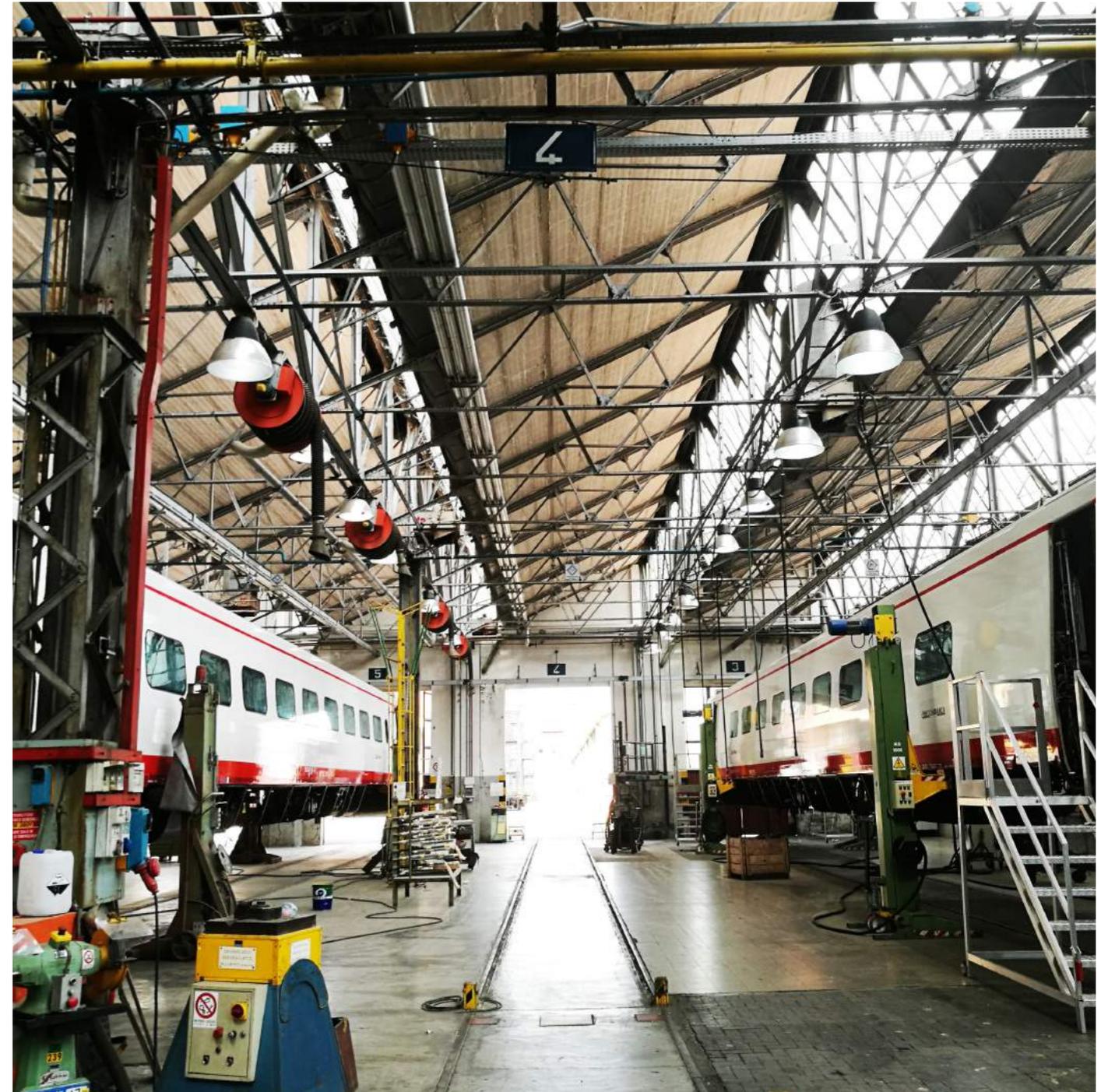
La Seconda Guerra Mondiale con il suo portato di distruzione, la resistenza e il tributo di sangue versato dai ferrovieri, le lotte sindacali dei lavoratori e delle loro rappresentanze che si sono misurate con i temi del controllo operaio, della solidarietà tra lavoratori, della difesa della qualità del lavoro e della salute.

Sicuramente un'eccellenza nel panorama industriale, che ha permesso lo sviluppo del sistema ferroviario e della risposta pubblica al bisogno di mobilità dei cittadini.

È stata anche una storia drammatica, la storia della irresponsabilità dei gruppi dirigenti delle ferrovie dello stato, che, con le loro scelte hanno esposto migliaia di lavoratori inconsapevoli all'amianto. Una strage che si poteva evitare, sulla base delle conoscenze scientifiche dell'epoca e di un uso adeguato e conforme alle leggi di moduli organizzativi, tecnici e di protezione/informazione ispirati da logiche preventive. La strage continua ancora oggi e i dati epidemiologici forniti dai Servizi Prevenzione dell'AUSL ne danno la misura per il passato, ma la realtà di queste morti continua ad accompagnarci e non se ne vede ancora la fine.

Solo grazie all'azione dei delegati sindacali e dei servizi di prevenzione sul territorio dei lavoratori, nella seconda metà del 1979 è iniziato il percorso che ha permesso di avviare un lungo e tormentato processo di messa in sicurezza degli impianti, che senza l'inerzia dei dirigenti FF.SS. avrebbe potuto concludersi più rapidamente.

La consapevolezza di questo dramma, è stato più volte portato all'attenzione della città, pur



scontando un interesse spesso solo superficiale e marginale, nonostante coinvolgesse migliaia di persone e cittadini.

Attualmente, vicini al compimento di questo processo, assistiamo ad un nemmeno velato tentativo da parte delle FF.SS., di rimuovere, cancellare e rendere inoffensive anche la memoria di queste vicende. Il problema si può riassumere così: scollegare la consapevolezza di quelle vicende dal luogo fisico dove si sono svolte, disperdere la reale tangibilità del ricordo, tagliare il nesso fra la vicenda dell'amianto e le Officine, il luogo e lo spazio fisico dove si sono realizzate, obliare le responsabilità (storiche e processuali) delle Ferrovie dello stato e dei suoi dirigenti.

Stesso rischio correivano i monumenti lì presenti dedicati al ricordo dei sette ferrovieri caduti per la resistenza e degli operai morti sul lavoro e per l'amianto.

Immediata è la consapevolezza delle molteplici tematiche e implicazioni che scaturivano dalla volontà di tutelare un patrimonio collettivo a partire dal Museo OGR e dai monumenti: dalla tutela di una memoria fruibile della cittadinanza, alla salvaguardia della sicurezza e della salute pubblica, fino al considerare il futuro dell'area rilevante sia sotto il profilo urbanistico che dalla tutela dei beni culturali (segnatamente il carattere storico di alcuni immobili).

Viene ritenuto che il soggetto centrale nelle decisioni che riguardano il futuro di quell'area e del vecchio stabilimento, in quanto detentore dei necessari poteri, derivanti dalle leggi, fosse il Comune di Bologna, che dovrebbe rappresentare in questa vicenda ed in generale le volontà democratiche dei cittadini bolognesi ed il preminente interesse pubblico.

Come si vede, si vuole dare alla vertenza una chiara visione pragmatica e uno sguardo al futuro, non vuota retorica del passato.

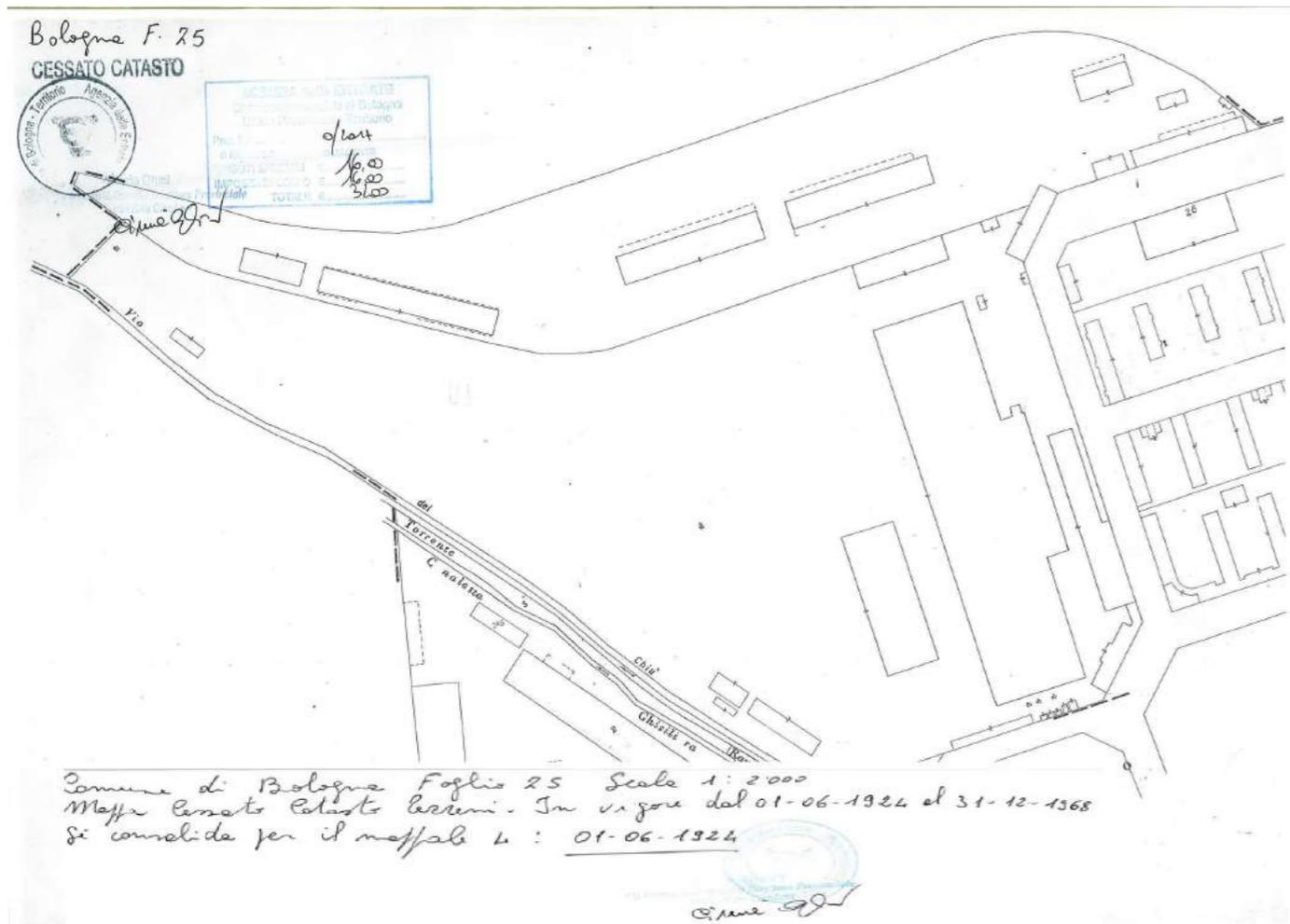
Si pensa quindi ai seguenti punti fondamentali:

- Bonifica del sito;
- tutela del patrimonio architettonico;
- tutela della memoria;
- la potestà del comune e dei cittadini bolognesi a determinare il futuro uso dell'area (attualmente destinata ad infrastrutture ferroviarie).

Si sta proseguendo verso la possibilità che venga valutata dalle pubbliche autorità la necessità di bonificare l'area e avviare una procedura di definizione dell'area dello stabilimento come SIN (sito di interesse nazionale), anche in ragione della collocazione dell'impianto in un quartiere densamente popolato. Ad oggi sono stati avviati contatti con la Regione (Bonaccini e Assessore all'Ambiente), con la Presidenza del Consiglio dei Ministri (sottosegretario Bressa) con il parlamento (Senatrice Puglisi).

Per quanto riguarda lo stabilimento, esso è stato costruito attorno al 1908 nell'attuale area e si configura come edificio storico, conservatosi fino ad oggi nella sua forma originaria. Classico esempio di edilizia industriale, nel quale si evidenzia la stretta aderenza alle necessità funzionali e produttive. Atto cioè ad ospitare elettromotrici che venivano convogliate nello stabilimento da un fascio di binari disposti a ventaglio ed originati da una derivazione ad Ovest dalla rete ferroviaria principale.

Circa 18000 mq di superficie coperta sopra un'area che si estende per 255 metri da Nord a Sud e fra i 60 e 75 metri in larghezza.



Lo stabilimento è caratterizzato da una leggera copertura a shed, tipica degli edifici industriali ed in grado di garantire l'illuminazione diurna in modo diffuso ed omogeneo in tutto lo stabilimento. Colpiscono lo sguardo le leggere capriate in ferro e i radi pilastri del medesimo materiale per il sostegno del tetto. Lateralmente il tetto appoggia su muri di sostegno in laterizio intonacato. Sul lato lungo il ritmo della facciata è scandito da lesene che sottolineano la modularità degli elementi, conferendo eleganza e sottolineando la verticalità nei punti alti del tetto a shed. Altro elemento di interesse è la cornice che avvolge tutta la costruzione, separando la parte bassa della facciata dalla parte superiore di cui vengono messi in evidenza i triangoli tipici della copertura. Ulteriore e sobrio elemento decorativo è costituito dal motivo a denti di sega che sottolinea la parte del tetto con copertura in laterizio. Sul lato Est, gli elementi modulati incorniciano finestre di cui va segnalata la parte superiore con una leggera volta, mentre sul lato ovest si aprono i cancelli a pacchetto che permettono l'ingresso degli elettrotreni. Fra il vecchio ed il nuovo stabilimento la cui costruzione risale agli anni '50, è stata realizzata una struttura che permette il movimento di un carrello ponte dedicato allo smistamento degli elettrotreni nei diversi comparti numerati. Infine lo spazio interno si configura come un grande open space, di grande versatilità e flessibilità. Attorno allo stabilimento invece, lungo il perimetro sul fronte strada si sviluppano vari edifici accessori di più recente costruzione. Questi edifici ospitano i vari uffici delle FS, una mensa per i dipendenti, una zona di pronto soccorso e l'attuale museo della memoria. Questi edifici uniti a delle mura racchiudono il vecchio stabilimento e ne limitano la visibilità.

Analizzando più nel dettaglio l'area, si può notare come vi sia un accesso univoco dall'esterno, unito a quello che è l'accesso via rotaia. L'accesso avviene tramite un'apertura di grandi dimensioni che affaccia su via Casarini da cui partono due vie per il trasporto all'interno dell'area di lavoro.

Tutto ciò si rapporta con un intorno prettamente caratterizzato da edifici abitativi ad alta densità ed una scarsa quantità di servizi il che richiama fortemente la necessità di inserire attività in genere a soddisfare il cittadino.

Ho eseguito in forma privata un sondaggio campione fra gli abitanti di questa porzione del quartiere Porto - Saragozza per avere un'opinione esterna e più aperta di quelle che sono le necessità di chi queste zone le vive.

Dal questionario, rivolto a studenti, lavoratori e pensionati sono sorte le risposte che cercavo e che già erano state ipotizzate.

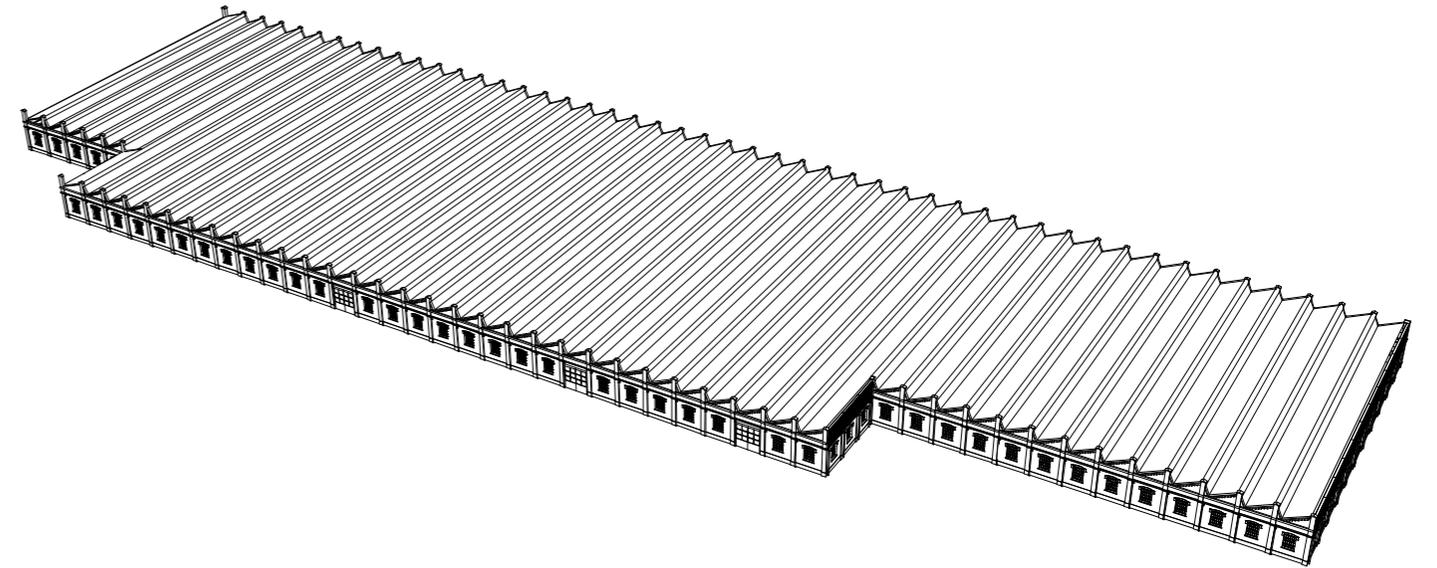
Gli studenti necessitano di aule studio aperte per tutto l'arco della giornata e preferibilmente tutti i giorni della settimana. Nelle vicinanze sono presenti la biblioteca comunale Tassinari Clò e il centro polifunzionale ed effettivamente entrambe non offrono il servizio richiesto ma offrono un servizio più limitato. Altro grande pallino per gli studenti riguarda gli alloggi che ultimamente sono un cruccio. Troppe sono le domande e poche sono le offerte il tutto dettato anche dall'avvento di Airbnb e l'aumento dei turisti a Bologna che fanno propendere i possessori di appartamenti verso l'affitto occasionale a visitatori più che ad affitti di tipo più stabile per studenti, sia per la maggiore flessibilità che il servizio Airbnb offre, sia per la maggior remuneratività.

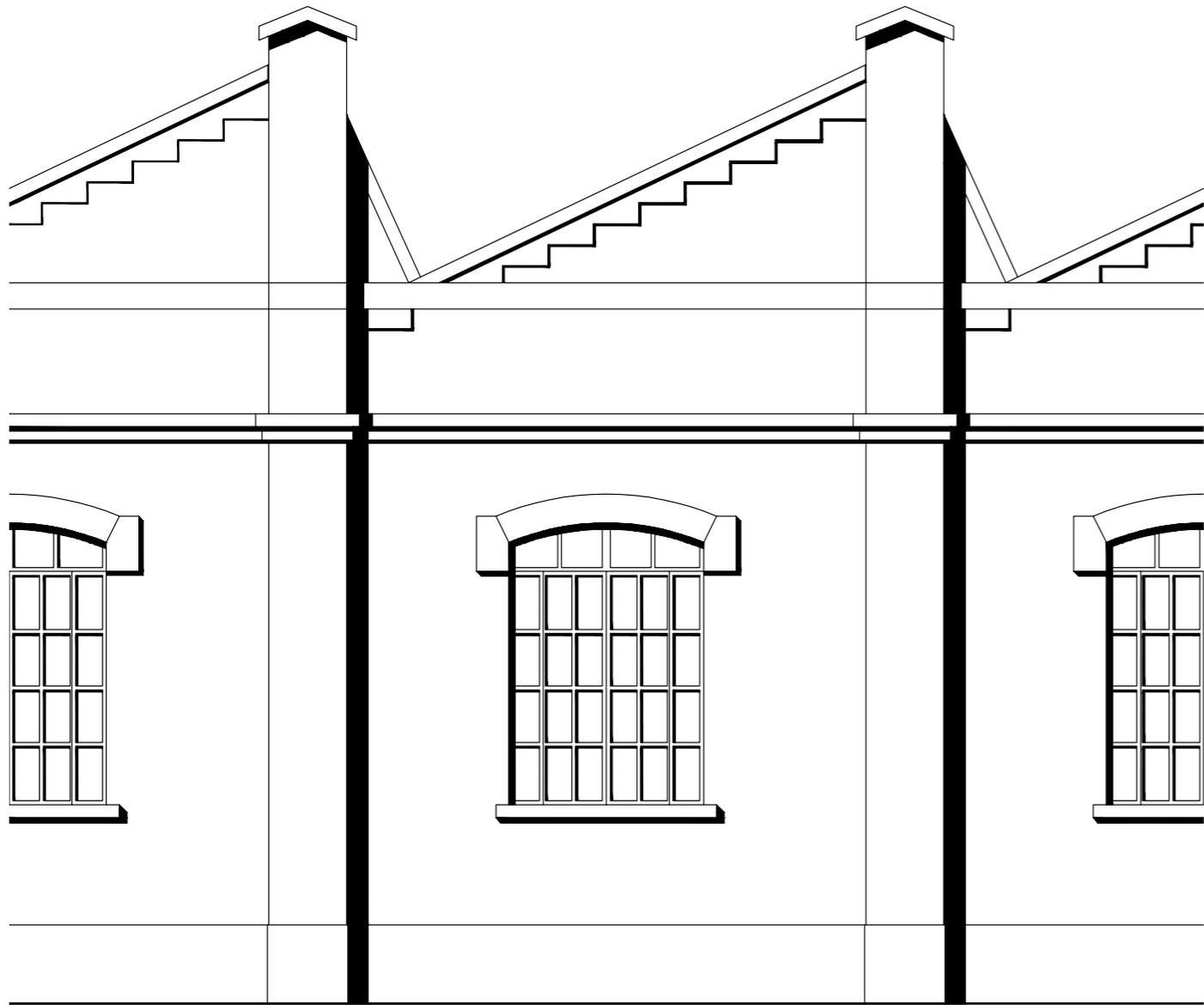
Numerose sono le lamentele rivolte al Comune di Bologna da parte degli studenti che si trovano a dover pagare cifre ingenti per vivere in una bellissima città in condizioni al limite dell'accettabile.



A mio avviso bisognerebbe cercar di marginare questo problema in quanto una delle risorse che rendono Bologna la città che è sono gli studenti, basti pensare ai periodi di vacanza in cui gli studenti ritornano dalle loro famiglie, a come la città si svuoti e sembri quasi dimenticata. È un peccato non fornire le giuste attenzioni al cuore e l'anima di questa città.

Per quanto riguarda la categoria dei lavoratori invece come quella dei pensionati, vi è la ricerca di un luogo di serenità dove poter passeggiare e passare qualche ora del proprio tempo libero, di una caffetteria o comunque dove incontrarsi per fare “quattro chiacchiere”.





Per quanto riguarda la mobilità l'area di progetto si trova nei pressi della stazione centrale di Bologna e di conseguenza alla nuova fermata del People Mover ovvero il nuovo sistema di trasporto su monorotaia sopraelevata che effettua collegamenti veloci da e verso l'aeroporto Guglielmo Marconi. Vi è anche il parcheggio scambiatore Tanari che permette ai residenti delle aree limitrofe di parcheggiare i propri mezzi privati per poi usufruire di quello che è il servizio dei trasporti pubblici sempre gestito da Tper.

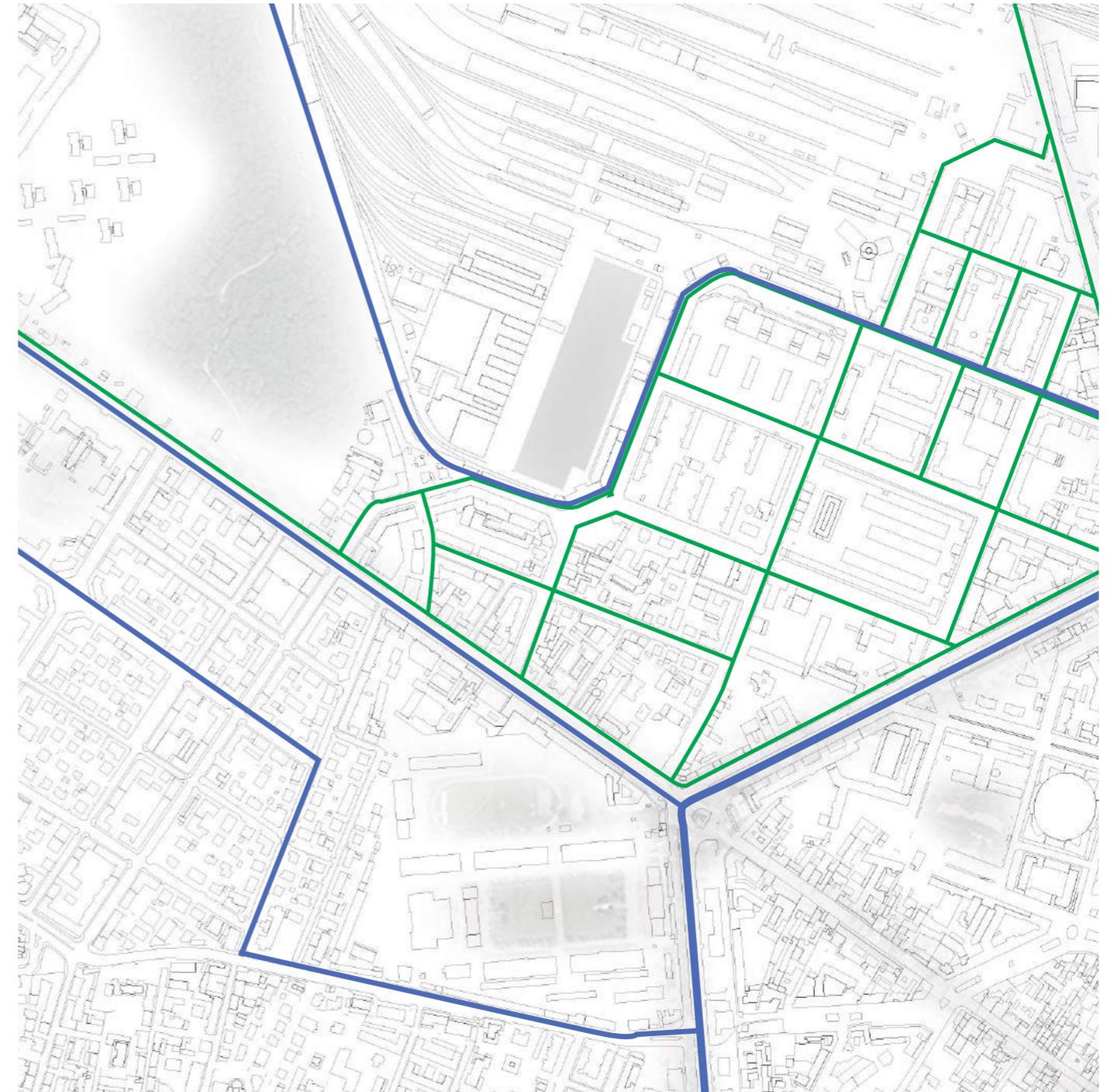
Da non trascurare è anche la vicinanza verso i punti d'interesse maggiori della città, facilmente raggiungibili a piedi o attraverso l'utilizzo della bicicletta che grazie all'avvento del sistema di bike sharing Mobike permette ai cittadini un servizio facile ed economico per l'utilizzo delle biciclette come mezzo di trasporto riducendo enormemente l'inquinamento che si produrrebbe dagli spostamenti attraverso automobili e ciclomotori.

Si tratta quindi di un'area dalle enormi potenzialità che necessita quindi di una corretta riqualificazione per poter donare ai cittadini del quartiere e della città di Bologna un luogo che possa appartenere. La mobilità sostenibile è un tema da non trascurare assolutamente, soprattutto per quanto riguarda le problematiche relative all'inquinamento che stanno interessando il nostro pianeta.

L'inquinamento, che incide in maniera irreversibile sul riscaldamento globale, deve essere necessariamente ridotto, ai fini di non dover poi rimpiangere quelle che sarebbero le conseguenze catastrofiche portate dall'aumento di temperatura.

La disinformazione e la noncuranza delle persone sono alcune delle motivazioni per cui piano piano stiamo esaurendo la Terra.

L'essere umano moderno regna nella comodità senza pensare alle conseguenze che queste



comodità sono il male peggiore. Lo spostarsi in macchina per non fare 300 metri a piedi, accendere il riscaldamento o il condizionatore quando la temperatura non va a genio, sono tutte azioni del quotidiano a cui non diamo peso ma che inficiano tremendamente su quello che è l'inquinamento complessivo. È triste vedere la rovina di un pianeta in grado di offrire tanto in cambio della comodità ed è triste che quando ce ne renderemo veramente conto sarà forse già troppo tardi.

La civiltà odierna dovrebbe incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici e di mezzi di trasporto non inquinanti cercando però di garantire un servizio che inciti l'abitante a sceglierlo al posto del proprio mezzo privato. Ogni città dovrebbe garantire un'ottima rete di collegamento sia ciclabile che pedonale, collegamenti autobus e ferroviari efficienti.

Prendendo in esempio l'Italia, miriadi sono sempre le lamentele dei cittadini nei confronti dei mezzi di trasporto pubblico. Ritardi su ritardi sulle linee ferroviarie, stessa cosa accade per i ritardi degli autobus sui quali andrebbe spesa qualche parola in più nei confronti della vetustà dei mezzi che compongono la flotta. Mezzi di trasporto che hanno sulle spalle più di vent'anni di lavoro, che a loro volta inquinano più di 20 automobili sommate.

Andrebbe spesa qualche parola anche sulla gestione dei parcheggi a pagamento. La politica di questi parcheggi, almeno per quanto riguarda Bologna, vede l'aumento del prezzo del posteggio man mano che l'utente si avvicina al centro storico. Fa sorridere questa politica che in pratica tenta di limitare il traffico del centro città solo a chi quel parcheggio può permetterselo. Non sarebbe più efficiente e meno inquinante incentivare il guidatore a lasciare l'automobile all'esterno aumentando il numero di parcheggi scambiatori e aumentando il servizio di autobus. Un servizio efficiente porta l'utente a pagare volentieri, mentre un servizio scadente porta il malcontento nella società che





tende a eludere il pagamento. Se anche solo i metodi di pagamento all'interno degli autobus fosse più efficiente, il cliente pagherebbe più spesso, magari inserendo un metodo di pagamento con carta invece di dover avere nel portafogli i soldi in moneta contata perchè altrimenti l'oblitteratrice non fornisce il resto. Anche il posizionare delle macchine automatiche a ridosso delle fermate più frequentate potrebbe aiutare alla risoluzione di questo problema, che sarebbero in grado di fornire titoli di viaggio anche durante le ore in cui i rivenditori non sono aperti.

Il cittadino deve essere spronato a lasciare la propria macchina a casa o comunque cercare di utilizzarla il minor tempo possibile, non sono sufficienti le giornate a traffico limitato. Un processo che deve essere attuato in maniera graduale in modo tale da far capire al cittadino che l'indipendenza non è necessariamente correlata al mezzo proprio, ma si può raggiungere un'indipendenza anche utilizzando i mezzi pubblici.

Associazione Familiari e Vittime dell'Amianto - AFeVA

Fu costituita nel 1988 sotto l'acronimo AFLED (associazione famigliari lavoratori eternit deceduti), nel 1990 si costituì il Comitato Vertenza Amianto delle associazioni casalesi (Sindacato, Legambiente, WWF, Mutuo Soccorso, Vitas).

Nel 1998 l'AFLED cambia denominazione in quella che è l'attuale AFeVA.

La trasformazione dell'associazione rispondeva all'esigenza di poter essere un riferimento non solo per i lavoratori, ma per un numero sempre più ampio di cittadini, vittime dell'amianto per esposizione ambientale e/o familiare.

Dagli anni '80 si sviluppò una forte iniziativa sindacale per il riconoscimento delle malattie professionali, tra cui il mesotelioma, con centinaia di cause nei confronti dell'INAIL, che opponeva ancora fortissime resistenze. Si ottenne altresì il riconoscimento del mesotelioma quale malattia professionale da amianto nel 1986.

Un ruolo importante in questo ambito è stato svolto dalla Camera del Lavoro di Casale, in particolare mediante il proprio patronato INCA.

Nel 1984 si svolse a Casale il primo convegno organizzato da INCA e CGIL sui "bronco-irritanti" e nello stesso anno il Prof. Capra Marzani dell'Ospedale di Casale organizzò un convegno medico presentando dati allarmanti sulle morti da amianto in città. Nel 1986 la Eternit fallì su autoistanza; la Camera del Lavoro definì questa scelta "gettar via il limone ormai spremuto...", in effetti pochi anni prima la Eternit aveva rinunciato alla costruzione del nuovo stabilimento e quindi ad ogni prospettiva di riconversione produttiva. Da subito si avviò, presso il tribunale di Genova, una lunga causa collettiva nei riguardi del fallimento ottenendo così che tutto l'attivo fosse destinato per i risarcimenti dei lavoratori e dei loro familiari in merito ai danni alla salute.



Nel 1987 la Camera del Lavoro di Casale disse NO alla riapertura della fabbrica proposta da parte della SAFE- Eternit France. 110 medici si opposero con una forte presa di posizione pubblica; nel dicembre dello stesso anno il Sindaco Riccardo Coppo emanò la storica ordinanza che evitò l'utilizzo dell'amianto nel proprio territorio comunale: questo fu il colpo di grazia alla continuità dell'utilizzo dell'amianto a Casale ed un forte esempio di livello nazionale.

Sempre nel 1987 venne presentata, dopo due anni di continue sollecitazioni sindacali nei confronti dell'allora USL (Unità Sanitaria Locale), la conclusione della prima indagine epidemiologica sugli ex-lavoratori Eternit condotta dal Prof. Benedetto Terracini, Direttore del Dipartimento di Epidemiologia dei tumori dell'Università di Torino, in collaborazione con numerosi medici del territorio.

Nel febbraio del 1989 si svolse a Casale il Convegno Nazionale "NO all'amianto", organizzato con CGIL e INCA Regionali, che vide la partecipazione qualificata di medici, legali, dirigenti sindacali e istituzioni: da qui prese avvio l'elaborazione di una legge per la messa al bando dell'amianto in Italia e la lotta volta ad ottenere la sua approvazione. Infatti, sei mesi dopo, le segreterie nazionali CGIL, CISL e UIL presentarono al governo una piattaforma rivendicativa con questo obiettivo.

Nel 1992, dopo tre anni di sit-in e incontri a Roma (presso Senato, Camera, Palazzo Chigi, ecc.), venne conquistata la Legge n. 257 che pose fine a "estrazione, importazione, utilizzo e commercializzazione dell'amianto in Italia". E' significativo sottolineare che questa lunga lotta è stata fortemente e costantemente partecipata da un nutrito gruppo di ex dipendenti Eternit.

Negli anni 2000 la missione dell'associazione assume anche sui propri striscioni, che percorreranno le strade d'Italia e di quasi tutti i Paesi nel mondo che lottano contro l'amianto e le multinazionali che ancora lo producono, le parole d'ordine che l'hanno caratterizzata sin dalla nascita: "GIUSTIZIA, RICERCA, BONIFICA".

Afeva, diventa punto di riferimento in Italia e all'estero, si batterà per la bonifica dell'ex area Eternit a Casale Monferrato e di tutti i manufatti presenti nelle città martie, si adopererà per la ricerca con il proprio fattivo contributo sino alla costituzione dell'UFIM (Unità Funzionale Interaziendale Mesotelioma) e sarà protagonista nei tre gradi di giudizio del più grande processo all'amianto che sia mai stato celebrato nel mondo, quello di Torino.

Nel 2015 alla storica Romana Blasotti Pavesi, divenuta Presidente Onoraria, succede per la carica più importante dell'Associazione Giuseppe "Beppe" Manfredi, cittadino ammalatosi di mesotelioma due anni prima che, non rassegnatosi al ruolo di vittima, dedicherà il resto della propria vita alla battaglia contro l'amianto.

Nell'agosto del 2016, dopo un solo ma intenso anno di presidenza, Manfredi si arrenderà alla fibra killer: anche il suo nome, che si va ad aggiungere alle migliaia di vite umane che Casale Monferrato ha visto sacrificare a causa dell'amianto, Afeva riprenderà con più forza e determinazione la strada intrapresa sin dalla propria nascita.

Nicola Ponderano, cofondatore di Afeva e primo Presidente del Fondo Vittime Amianto Nazionale, si occupa, con il supporto di Sergio Roggero, di tutti gli aspetti previdenziali, assicurativi INAIL nonché delle pratiche risarcitorie e dei diritti degli ammalati.

Di seguito Quadro Normativo del Fondo vittime amianto INAIL :

- Legge 24 dicembre 2007, n. 244 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)" articolo 1, commi da 241 a 246.
- Decreto Interministeriale del 12 gennaio 2011 n. 30, Regolamento concernente il Fondo per le vittime dell'amianto di cui alla legge finanziaria 2008.
- Circolare n. 32 del 5 maggio 2011 "Regolamento Fondo per le vittime dell'amianto . Decreto Interministeriale del 12 gennaio 2011 n: 30 (Legge 24 dicembre 2007, n. 244, articolo 1, commi da 241 a 246)."
- Legge 23 dicembre 2014, n. 190 " Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)" articolo 1, comma 116.
- Decreto Interministeriale del 4 settembre 2015;
- Circolare 76 del 6 novembre 2015 "Estensione delle prestazioni del Fondo per le vittime dell'amianto ai malati di mesotelioma per esposizione non professionale".
- Legge 28 dicembre 2015, n. 208, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)" art. 1, comma 292.



Almeno fino agli anni '60 del secolo scorso, con il nome "Eternit" non ci si riferiva, come accade oggi, a uno dei più gravi disastri ambientali della storia italiana; quella parola, al contrario, era considerata sinonimo di benessere e progresso.

chi Siamo - Lotta

L'Eternit era stata fondata nel 1906 e si occupava della produzione e del commercio dell'omonima lega in cemento amianto, brevettata pochi anni prima dall'austriaco Ludwig Hatschek; il nome, dal latino aeternitas, esprimeva le eccezionali doti di resistenza e durata di quell'impasto. Nello stesso anno iniziarono le attività dello stabilimento di Casale Monferrato (già sede di importanti industrie del cemento), destinato a diventare il più grande sito produttivo di manufatti in cemento-amianto d'Europa. I numeri sono indicativi di un colosso industriale con pochi eguali: 94000 metri quadrati di estensione, di cui 50000 coperti; circa 5000 persone impiegate in ottant'anni di attività; un numero di dipendenti che ondeggiava tra i 1000 e i 2000 (nel 1965).

Nonostante il posto di lavoro all'Eternit fosse particolarmente ambito, con il passare del tempo iniziarono tuttavia ad emergere le tragiche conseguenze provocate dalla lavorazione dell'amianto: un significativo aumento dei casi di mesotelioma, gravissima patologia tumorale che – come allora già noto agli addetti ai lavori e, soprattutto, ai vertici della società – ha come pressoché unica causa l'esposizione all'asbesto.

Ad ammalarsi non erano però solo i dipendenti della Eternit, ma anche i singoli cittadini, che entravano a contatto con le fibre a causa dell'inquinamento ambientale provocato dalla lavorazione (frantumazione del materiale a cielo aperto, trasporto con mezzi scoperti, addirittura distribuzione alla popolazione del prodotto di scarto della lavorazione, il cosiddetto "polverino").

Tra la fine di quel decennio e gli anni '80 iniziò quindi una dura battaglia a difesa della salute dei lavoratori e della collettività, che vedeva da un lato i sindacati locali (in particolare la CGIL, sotto l'impulso dell'allora segretario della Camera del Lavoro, Bruno Pesce, e di Nicola Ponderano, operaio dell'Eternit, dal 1980 distaccato alla CGIL come direttore del patronato INCA) e, dall'altra parte, la dirigenza dell'Eternit, che nel frattempo era stata acquisita dalla famiglia svizzera Schmidheiny. Degna di nota è, in particolare, l'importante causa civile iniziata nel 1981 contro la società e l'INAIL, che portò all'accertamento delle gravi condizioni di rischio all'interno dello stabilimento. I risultati di quelle indagini furono resi noti alla collettività tramite un importante convegno patrocinato dall'INCA nel 1984.

Fiaccata dall'attività di contrasto dei sindacati e dalla progressiva scoperta in tutto il mondo dell'estrema nocività dell'amianto, l'Eternit presentò nel 1986 istanza di fallimento, accolta il 4 giugno dal Tribunale di Genova.

Neppure un anno dopo, la holding francese del gruppo Eternit propose la riapertura dello stabilimento, per proseguire la produzione di manufatti in amianto. La mutata sensibilità collettiva, influenzata anche dalla lettera pubblica firmata da 110 medici del territorio, contrari a una nuova lavorazione dell'asbesto sul territorio, portò l'allora sindaco di Casale Monferrato, Riccardo Coppo, a emanare il 3 dicembre 1987 un'ordinanza che vietava l'utilizzo di amianto nel territorio di Casale Monferrato e quindi, di fatto, sbarrava la strada a qualsiasi ipotesi di riapertura.

Con quell'atto, la città di Casale voltava definitivamente pagina e apriva un nuovo capitolo della sua storia: da capitale europea della produzione di amianto a punto di riferimento mondiale per la rimozione dell'amianto e di tutte le sue conseguenze nocive dal territorio.



La Memoria e il Vuoto

L'architettura dedicata alla commemorazione è volta a dare luogo a un'esperienza spaziale capace di suscitare il coinvolgimento emotivo dello spettatore, invitandolo costantemente al raccoglimento in pause di riflessione e di introspezione. Il monito è ricordare di non dimenticare. Lo scopo, come quello di ogni opera d'arte, è trasfigurare un concetto, in questo caso l'assenza, traducendolo in un sentimento vissuto nell'intimità dell'individuo attraverso delle percezioni sensoriali e, al tempo stesso, assurgere a simbolo di identità sociale capace di rappresentare un sentimento di coscienza collettiva. Quando l'architetto si trova davanti al difficile compito di raccontare un avvenimento drammatico utilizzando il linguaggio dell'architettura, nella semantica del lessico architettonico nulla è più evocativo del vuoto quale metafora della perdita. Nel museo dedicato alla Shoah a Berlino il vuoto architettonico, esito di un'operazione compositiva di sottrazione dal pieno volumetrico, diventa luogo in cui si materializza l'assenza. Libeskind scrive che "costruire un museo intorno a un vuoto che permei di sé l'intero edificio e sia fisicamente avvertito dai visitatori. Il progetto scaturisce dall'interazione di due direttrici, una linea retta e una spezzata, che si rincorrono sovrapponendosi e dando forma, nei punti di intersezione, ai vuoti architettonici. Lo spazio Vuoto della Memoria, luogo di contemplazione dell'assenza, interrompe la continuità del percorso espositivo offrendo al visitatore uno spunto di riflessione. Lo svuotamento raffigura la mancanza ed è inteso come pausa tra due pieni consecutivi: un tragico evento è in grado di cambiare per sempre il corso della storia interrompendone la continuità e causando un vuoto temporale impossibile da colmare. Memoria di una ferita che non si rimarginerà mai è il Memory Wound, progetto dell'architetto svedese Jonas Dahlberg vincitore del concorso per il Memoriale della strage di Utoya del 2011. Secondo il progetto non ancora realizzato, le vittime saranno ricordate con un solco di 3 metri

e mezzo di fronte all'isola di Utoya. Il taglio, all'interno del quale saranno incisi nella roccia i nomi delle vittime, separerà per sempre la punta del promontorio dal resto della penisola. La spaccatura incide il profilo altimetrico raffigurando l'interruzione della continuità temporale rappresentata da quel breve lasso di tempo in cui decine di vite sono state spezzate per sempre.

L'impossibilità di colmare quel vuoto e la distruzione provocate dagli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001 è il difficile tema con il quale si sono confrontate le proposte progettuali per il Ground Zero. Quando, nel corso del sopralluogo sul sito del World Trade Center, Libeskind decise di scendere in una delle voragini, percepì chiaramente che il suo progetto, in seguito vincitore del concorso, avrebbe dovuto svilupparsi attorno a quel vuoto, che sarebbe diventato il cardine dell'intero complesso architettonico costituito da cinque grattacieli. "La discesa in quel buco mi ha cambiato la vita" spiegò Libeskind, "più scendevamo e più intensamente percepivamo la violenza e l'odio che avevano abbattuto quegli edifici".

Il Reflecting Absence dell'architetto Michael Arad, opera centrale del memoriale delle vittime, è costituita dai due grandi vuoti rivestiti di granito nero, impronte lasciate dalle Torri Gemelle. I nomi delle 2982 vittime sono incisi in bronzo lungo i bordi. All'interno di queste vasche, l'acqua scorre lungo le pareti risucchiando inesorabilmente ogni cosa verso una voragine centrale, eloquente metafora dell'ineluttabilità degli eventi e, al tempo stesso, simbolo di una vita che, nonostante tutto, deve continuare: la Torre 1 è stata aperta ai nuovi inquilini il 3 Novembre del 2013, celebrando infine la restituzione alla vita dell'intero complesso.

Ma come ci si relaziona con l'assenza? La stessa domanda che New York si è posta nel 2002 con il concorso di progetto per il nuovo World Trade Center. Una domanda ad alta voce a cui ognuno





di noi aveva già provato a dare una risposta. Progetti, idee, dibattiti, libri, film, pensieri, tante idee che si erano succedute nei due anni precedenti al concorso e che convogliarono negli innumerevoli progetti provenienti da team di tutto il mondo. Tanta diversità risolta in una netta separazione tra Oriente e Occidente.

Per il pensiero occidentale esiste solo la presenza, il vuoto è descritto come l'assenza di materia in uno spazio. Il vuoto in sé non esiste. Da Aristotele, per cui la natura rifiuta il vuoto a tal punto da doverlo sempre riempire, fino a Nietzsche, per cui il vuoto è l'assenza di fine e di valori, per secoli il pensiero occidentale ha negato al vuoto la sua dignità. In occidente si progetta pensando di creare un pieno che prima non esisteva. Nelle maggiori culture orientali, invece, il vuoto ha una sua esistenza autonoma. Esso viene concepito in termini di possibilità e di ricchezza. Ha un suo valore intrinseco e solo creando il vuoto si ha la possibilità di creare il nuovo. In Oriente si progetta pensando di creare un vuoto che prima non esisteva.

Il mondo si divise tra chi progetta la presenza e chi progetta l'assenza. Il concorso chiaramente non prevedeva due categorie separate, ma ci pensò l'economia a cancellare tutti i progetti che proponevano il vuoto; si prese in considerazione solo la presenza. Il concorso dei progetti sopravvissuti alla ghigliottina dell'economia venne vinto dopo varie vicissitudini, da Daniel Libeskind, particolarmente abile con il tema della memoria. Una serie di grattacieli intorno al vuoto occupato precedentemente dalle Torri Gemelle. Un parco della memoria per rispettare quello spazio ferito, l'assenza a lasciare la suggestione di una presenza che fu, il silenzio come commento migliore a quanto accaduto.

Anno 2004 quando venne indetto un altro concorso, per il monumento alla memoria, vero



protagonista del nuovo parco. Vincono Michael Arad e Peter Walker con Reflecting Absence. Due fontane quadrate scavate nel suolo a marcare per sempre l'impronta delle precedenti Torri Gemelle. Il vuoto a riflettere l'assenza. L'acqua a riflettere la vita, a riflettere noi e quello che siamo capaci di fare. I nomi intorno ai due enormi scavi a riflettere e far riflettere sulla presenza delle persone che non ci sono più. Il vuoto nel vuoto.

Tra i due progetti però c'è un filo conduttore, un libro che viene venduto dal 2003 nella libreria del MIT di Boston. Un libro "non scritto" da una ragazza di origini coreane, che di professione insegna architettura. Il libro si chiama Absence ed è la rappresentazione di un'idea. 110 pagine, un blocco monolitico di un kilo per rappresentare la presenza, dentro racchiude l'assenza. Un libro non scritto perchè senza parole, solamente da sfogliare. Inizia con un piccolo foro, che prosegue in due fori quadrati gemelli che continuano fino all'ultima pagina dove c'è l'epilogo, la planimetria del World Trade Center. Con l'ultima pagina come nella migliore letteratura gialla tutto prende forma e senso. I fori quadrati sono i piani delle defunte Torri Gemelle, il piccolo foro iniziale è l'antenna presente sulla torre Nord, la planimetria rappresenta la città esistente che avrebbe dovuto accogliere i due enormi scavi. Lasciare il vuoto esistente ma all'interno di questo un altro vuoto, i due scavi gemelli dove prima erano le torri. La stessa identica volumetria delle torri scavata nella terra come se il mondo si fosse capovolto.

Anno 2011 la città di New York inaugura il sito del nuovo W.T.C. e lo apre al pubblico. Tre dei sette edifici previsti dal progetto, sono completati. Tra tutti svetta la Freedom Tower, la torre più alta, il simbolo con cui New York afferma la rinascita, un immenso volume tetraedrico alto più di 540 metri. Le fontane sono lì e hanno già cominciato a piangere il loro dolore.



Un luogo sacro, l'atmosfera è solenne, nessuno parla, domina il silenzio rotto soltanto dal rumore dell'acqua che sbatte incessantemente sul fondo delle enormi vasche.

L'evoluzione del lotto

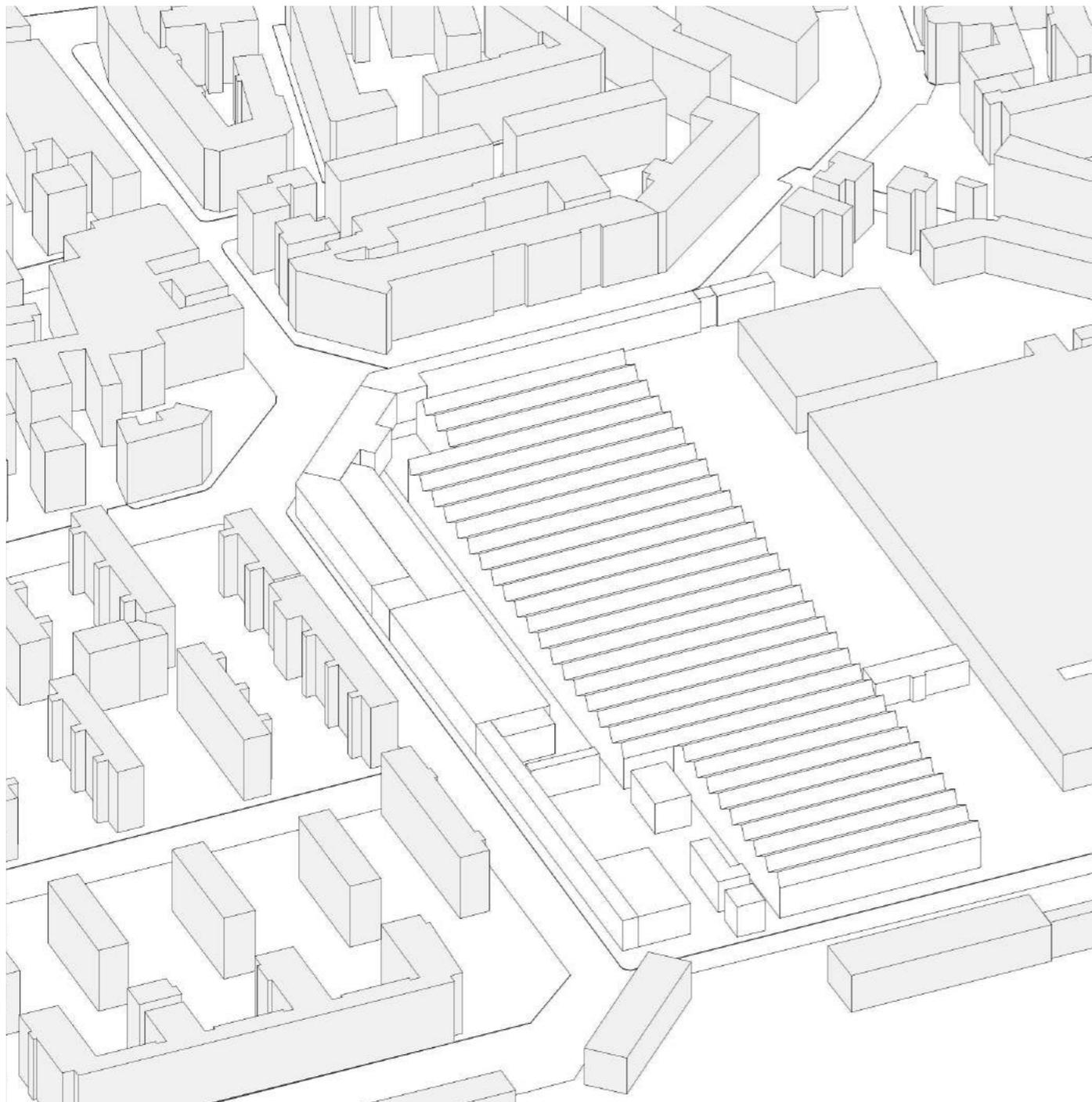
Entrando nel fulcro della tesi, dopo le varie riflessioni e ricerche effettuate mi sono sentito di agire sullo stabilimento in maniera lenta e accurata. L'associazione AFeVA richiede per la riqualificazione dello stabilimento, l'inserimento di una parte museale che potesse contenere le varie statue realizzate per la memoria del luogo e tutti gli elaborati realizzati dalle scuole e dalla Facoltà delle Belle Arti. Le restanti destinazioni d'uso, frutto della riqualificazione dell'area sono di libera scelta del progettista.

Come è stata ampiamente descritta nel capitolo dello stato di fatto, il lotto presenta un'ampia metratura che presenta molteplici edifici accessori oltre che all'ex Officina Grandi Riparazioni: edifici di stoccaggio materiali, uffici, una mensa e un'infermeria.

La prima analisi che ho effettuato riguarda la comunicazione tra lo stabilimento e la città e quindi il rapporto che il perimetro del lotto ha con gli edifici residenziali che lo circondano. La prima cosa che si può notare però è come non vi sia dialogo fra quella che è l'architettura dell'officina e gli edifici accessori, difatti si possono notare discordanze cromatiche e di stile dovute anche alla differente età dei fabbricati.

La comunicazione tra l'officina e la città non c'è, in quanto essa è racchiusa sul perimetro da un muro che poi va a collegarsi con la parte destinata agli uffici, mensa, stoccaggio, infermeria.

Si ha come la sensazione che questo stabilimento debba essere nascosto, non visibile, anche perché percorrendo la strada, essa non è visibile se non con un occhio attento che possa vedere le punte della copertura a shed.

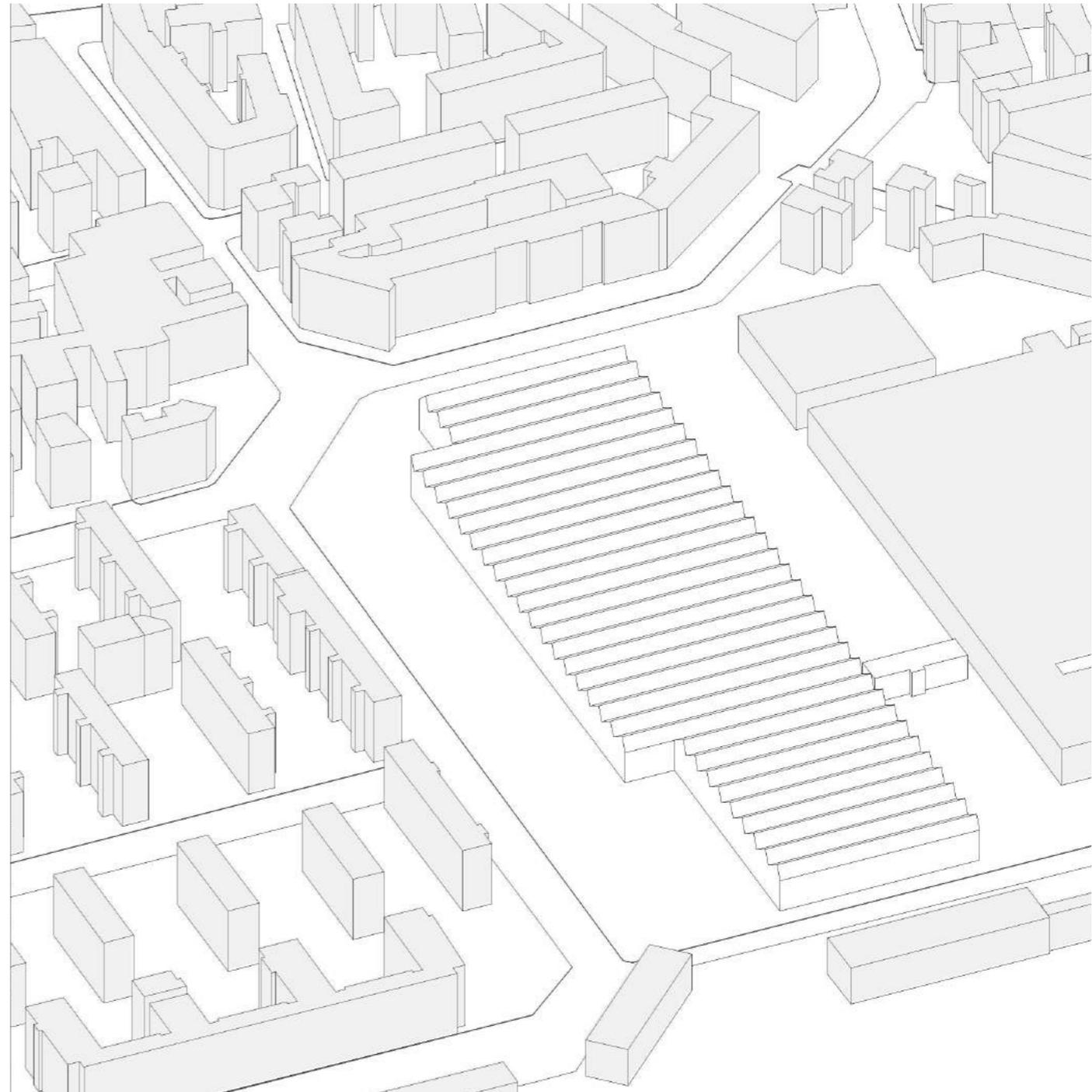
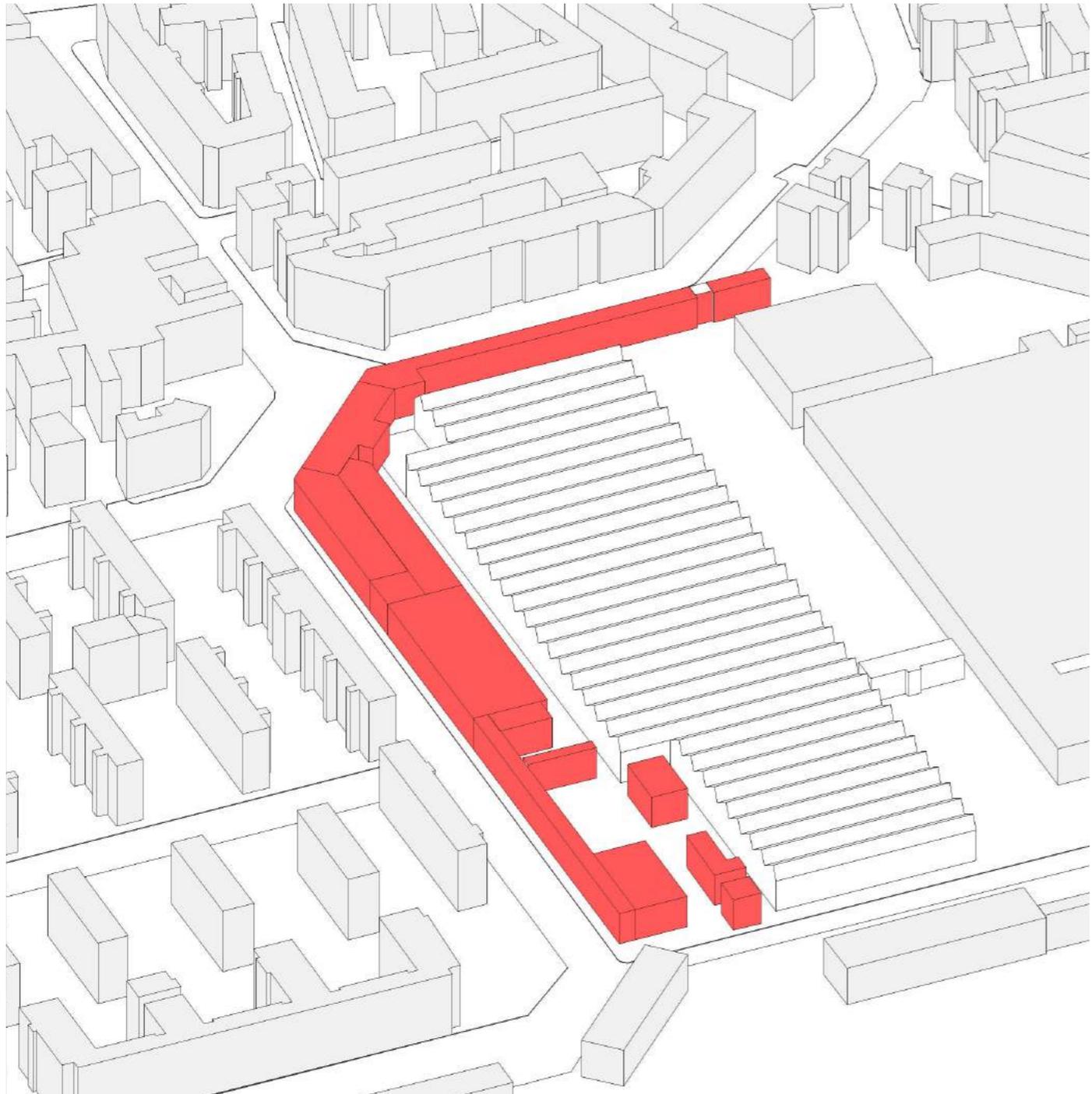


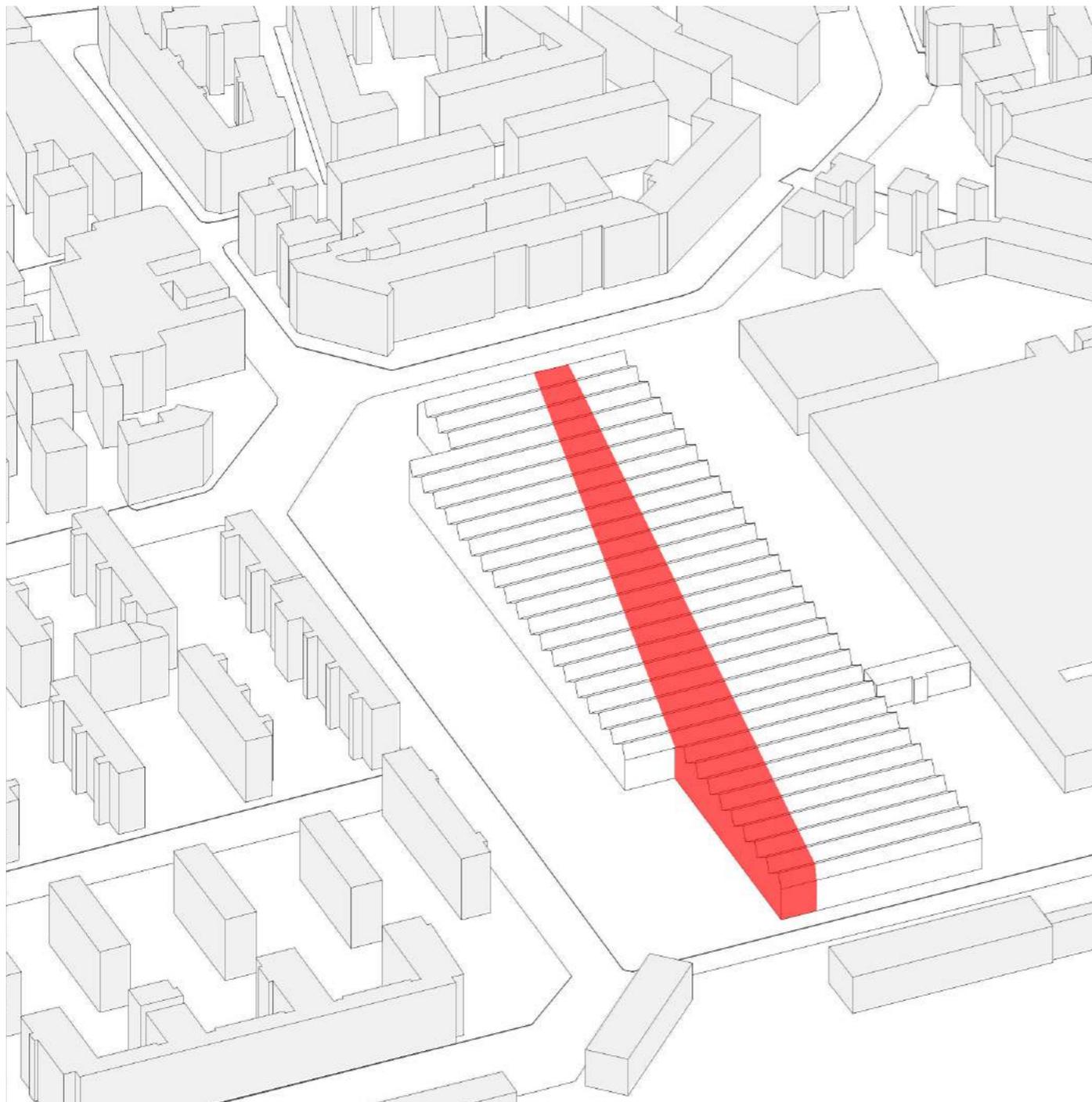
Da subito ho voluto liberare lo stabilimento da questo scudo creato anche per dare sicurezza ai cittadini. Ho quindi agito demolendo tutto ciò che si contrappone fra la città e l'officina.

La decisione è scaturita anche dal fatto che è un edificio che non merita di rimanere in disparte ma merita di essere guardato da tutte le persone che passano, per l'esempio di innovazione che dava all'epoca che risulta attuale ai giorni nostri. I passeggiatori devono poter ammirare i dettagli delle finestre e di come il modulo ripetuto in tutta la lunghezza non sia mai noioso.

Un edificio che deve essere toccato con mano, annusato, che racchiude più di 100 anni di storia al suo interno, di instancabili lavoratori, un edificio che ho visto le guerre ed è ancora in piedi e sarebbe un peccato enorme non fargli respirare quella che è la vita della città a 360°.

L'eliminazione di tutto ciò che la circonda da origine ad un enorme spazio pubblico da vivere il che è un bene, siccome la città è sempre alla ricerca di spazi del genere da poter sfruttare al meglio. Da questa operazione vengono ricavati oltre 2000 metri quadrati di superficie utile destinata al pubblico nella quale poi verranno inserite delle aree verdi al suo interno, che attualmente mancano, diminuendo di conseguenza le superfici impermeabili.

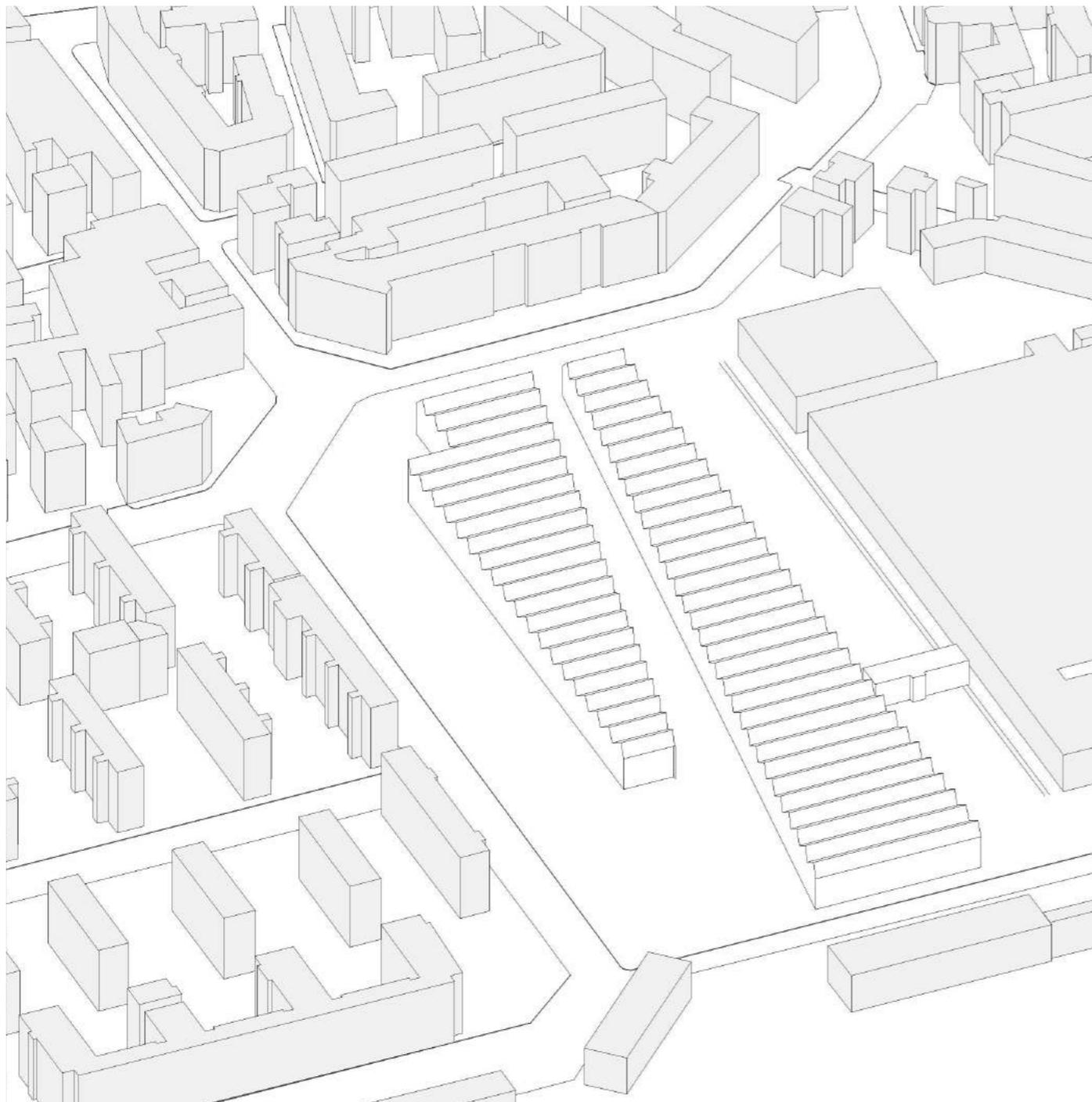




Liberato l'edificio da tutto ciò che lo nascondeva, mi sono domandato su come avrei potuto rappresentare adeguatamente e funzionalmente quello che è il dolore presente a oggi all'interno dello stabilimento affinché la mia scelta progettuale potesse essere leggibile dal visitatore.

Ho quindi deciso di raffigurare tutto ciò mediante una "ferita" nell'edificio, che ho voluto rappresentare come una sottrazione dell'edificio in maniera netta, da parte a parte per il verso longitudinale dello stabilimento. Il taglio è volutamente a imbuto con la parte larga che dà verso la zona che ho battezzato come zona principale da dove tutto comincia.

Questo taglio mi ha permesso di ampliare ulteriormente l'area pubblica originando una piazza. Dalla divisione dell'edificio in due parti ho potuto ragionare sulle destinazioni d'uso in maniera più chiara, ovvero un edificio (quello che affaccia sulla strada) verrà destinato alle attività maggiormente incentrate sull'associazione e sulla storia che ruota attorno allo stabilimento. La restante invece ho deciso di destinarla a un uso che più si incentri alle esigenze dei cittadini del quartiere Porto - Saragozza. Ho cercato questa separazione volutamente, perchè volutamente sentivo la necessità di non mescolare la storia con il presente, in modo da non snaturare quella che è la sacralità del luogo e i sentimenti delle persone che lo hanno vissuto.



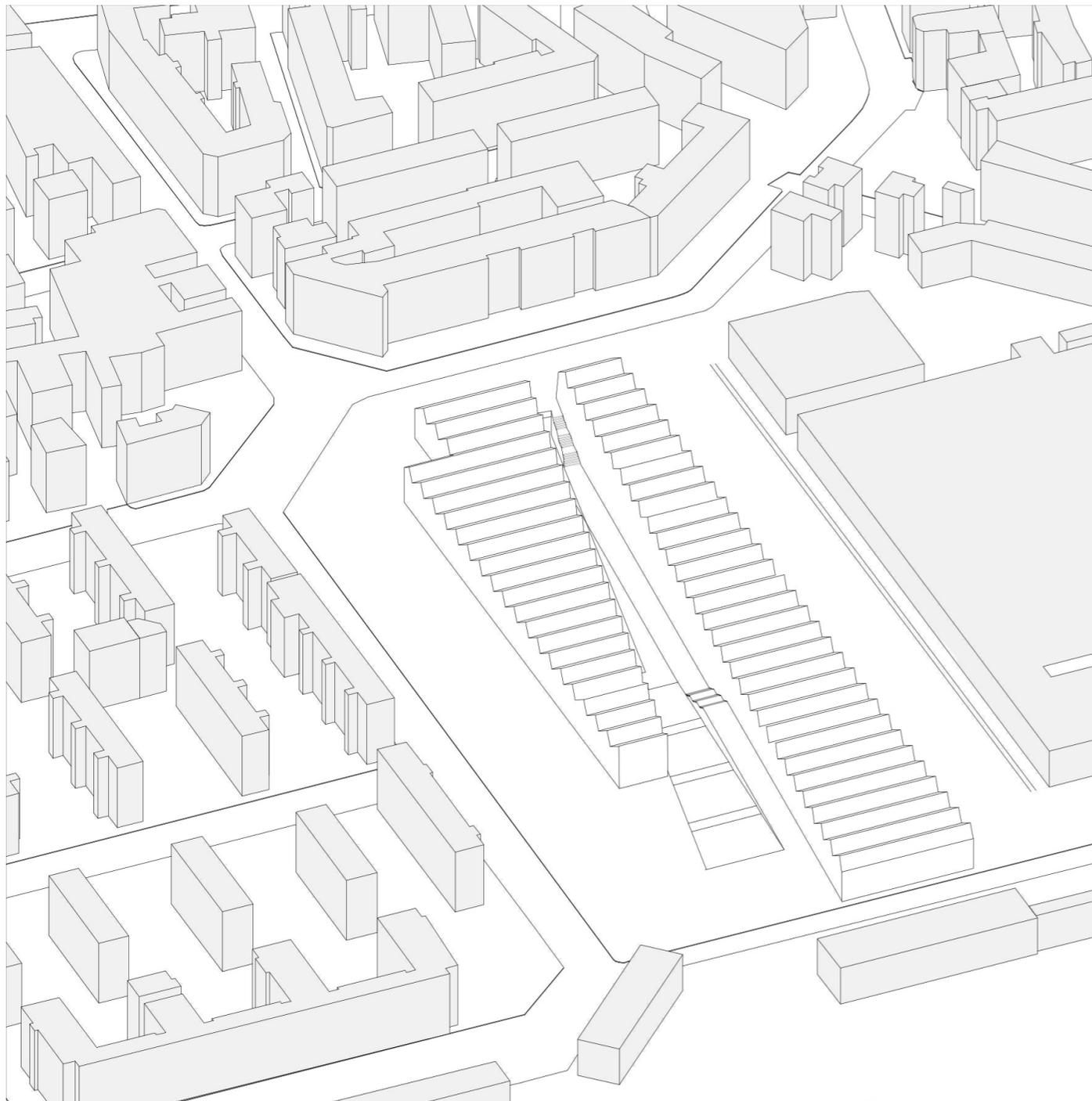
Dalla sottrazione dell'edificio da parte del taglio si viene a creare un ampio canale lungo tutto l'edificio. Per dare una lettura maggiore al visitatore da parte di questo taglio, ho deciso di andare in profondità spingendomi di 3 metri sotto il livello del terreno. Questa operazione mi concede la possibilità di creare una nuova piazza circondata dalle pareti dell'edificio.

Per quanto riguarda l'accessibilità a questa zona ho deciso di effettuare dalla parte principale ovvero quella con l'effettiva piazza una lunga rampa in modo tale che pure le persone diversamente abili possano accedervi seguendo le normative vigenti di pendenza e zone di sosta.

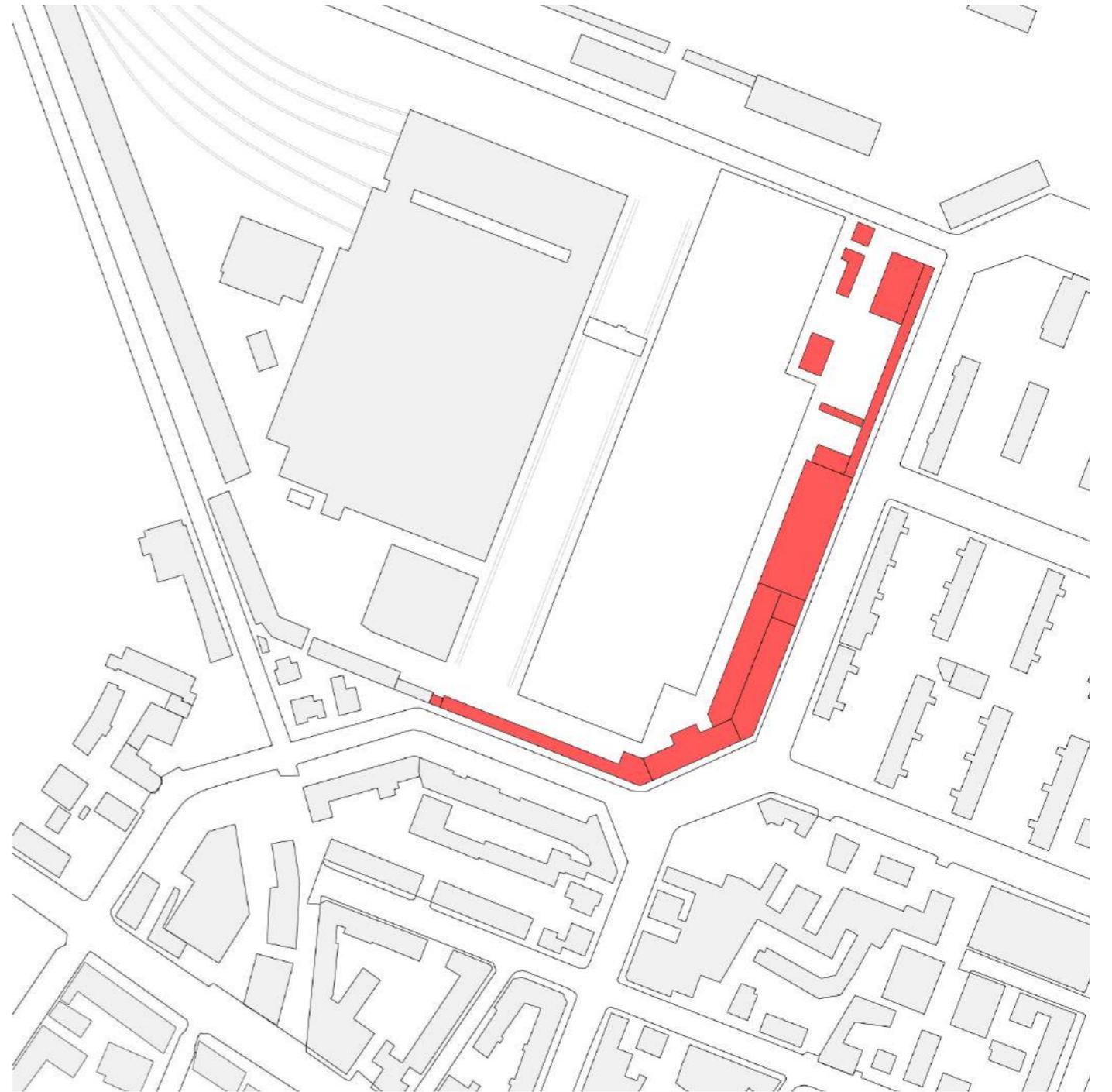
L'altro lato invece ha accesso tramite due rampe di scale. Esse sono separate dalla fine di un canale artificiale creato oltre che per richiamare i canali bolognesi anche perché a partire dall'ingresso principale si ha lungo tutta la camminata un muro d'acqua, che accompagnerà il visitatore per tutto il cammino, che andrà ad alimentare il corso d'acqua al cui termine nella zona in cui divide le due scale dell'ingresso secondario verrà ospitato un monumento creato per l'associazione.

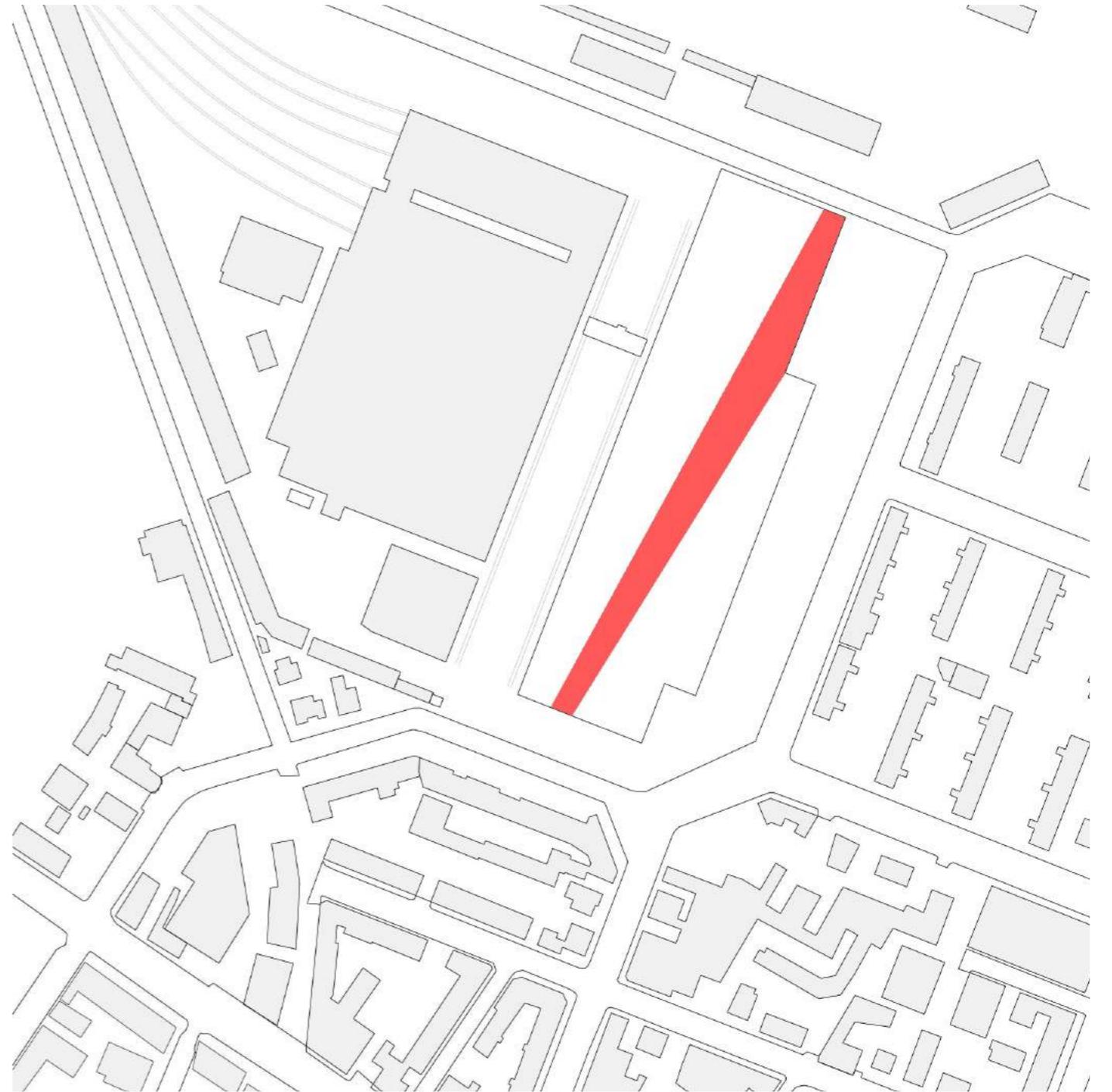
Ritornando alla piazza che viene ricavata dal taglio, darà accesso al volume contenente attività principalmente correlate a quelle che sono le attività dell'associazione AFeVA e darà accesso all'altro volume contenente le attività più pubbliche in modo tale che vi sia affluenza degli spettatori che la potranno rendere viva.

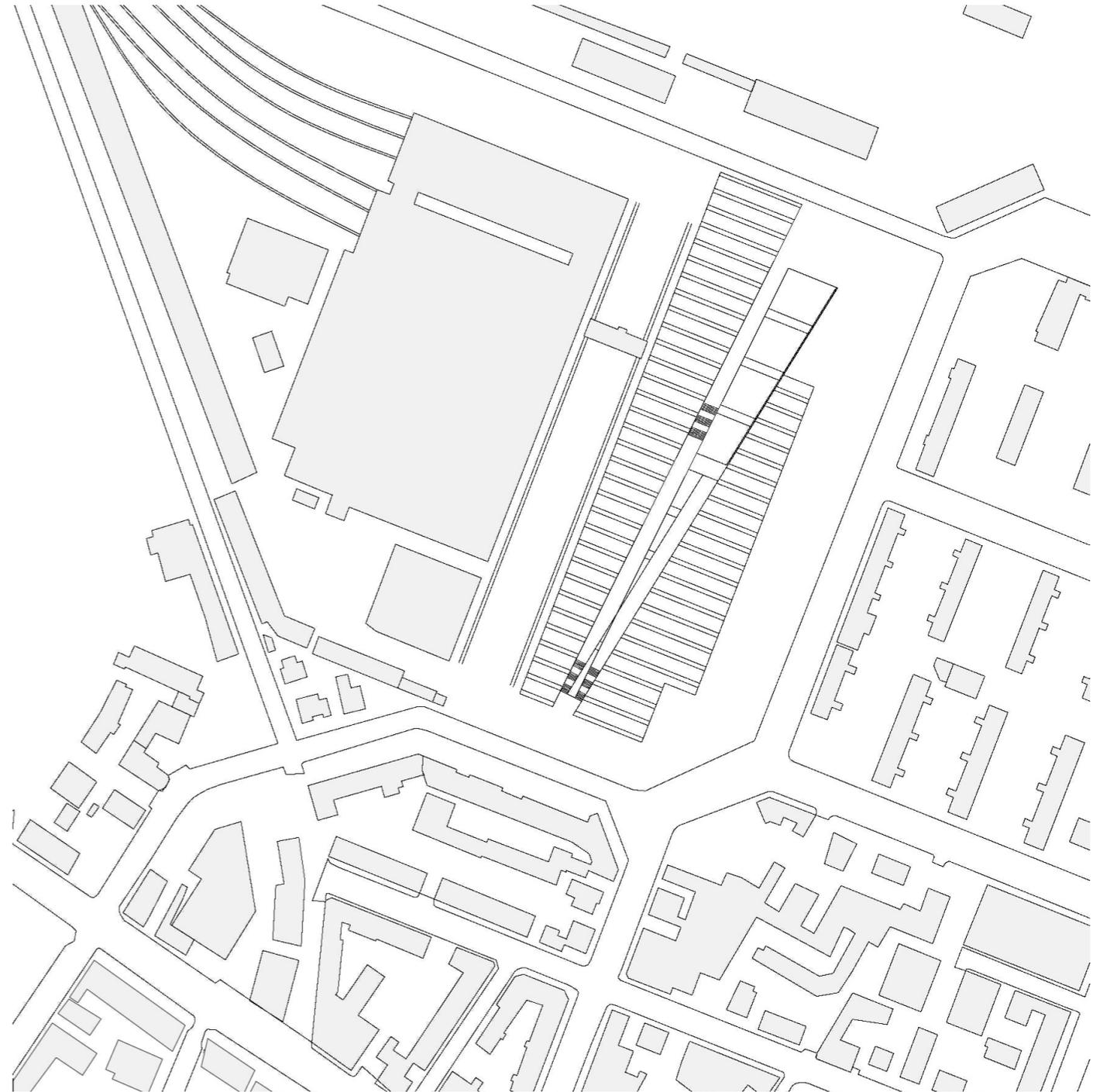
Sarà quindi necessario inserire dei punti attrattori in quello che considereremo come piano interrato dello stabilimento in modo tale da non limitarlo solo a un ingresso per i due edifici ma che diventi parte della collettività in generale. L'idea più semplice ed efficace è quella di inserire un punto di ristoro che può essere un bar oppure un pub che possa servire anche in orari serali.



Di seguito poi viene illustrata anche l'evoluzione del lotto dalla pianta in cui è maggiormente comprensibile anche quella che è l'evoluzione dal punto di vista dei possibili percorsi che il visitatore può intraprendere.







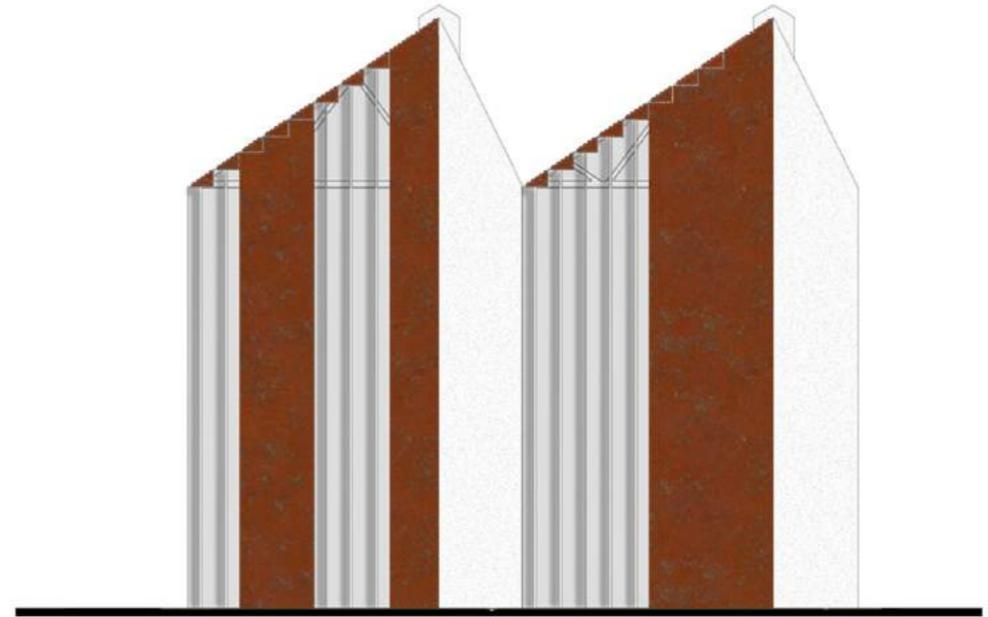
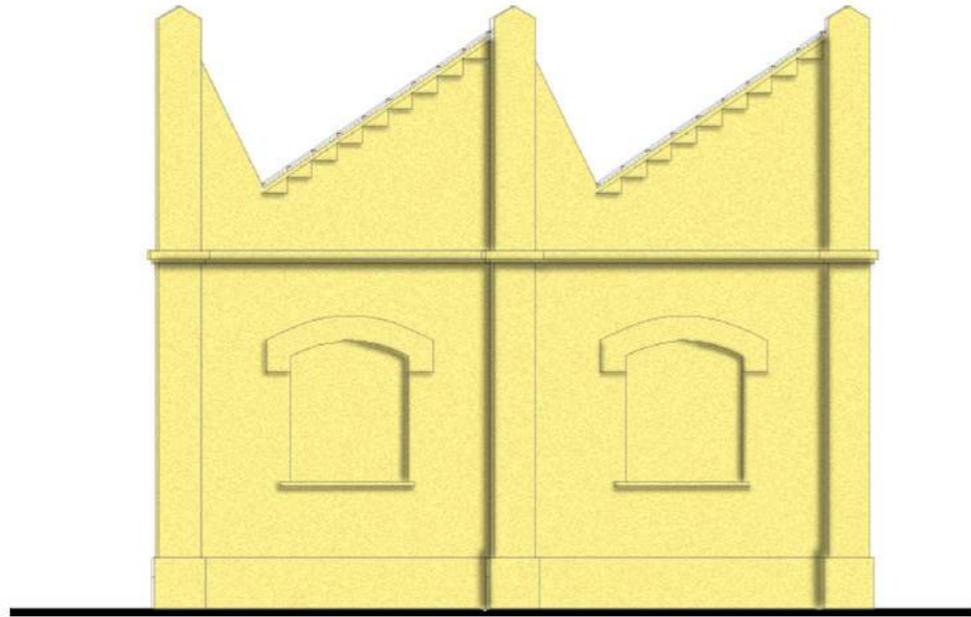
Studio della facciata

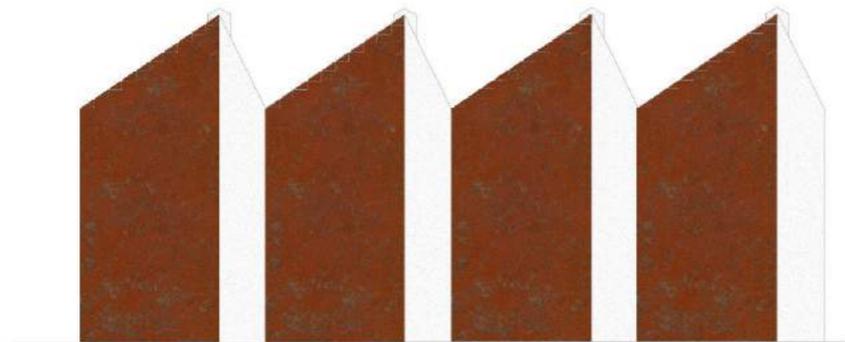
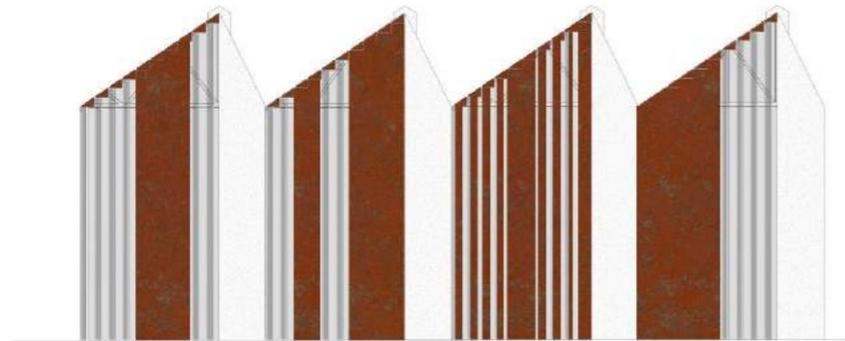
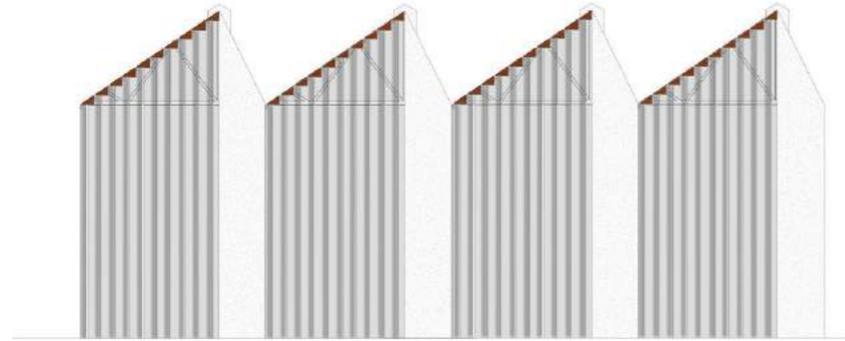
Lo stabilimento presenta una facciata interessante in quanto nasconde attraverso decorazioni il classico modulo shed tipico degli edifici industriali. Per questo motivo ho deciso di non agire minimamente su quelle che sono le facciate preesistenti. L'unico intervento che ho deciso di attuare è la chiusura delle aperture che affacciano sul fronte stradale in corrispondenza del museo, in modo tale da accentuare maggiormente l'intimità che si deve creare fra questa zona e l'esterno. Ciò che però bisogna trattare invece sono le pareti su cui è stato effettuato il "taglio" ovvero quelle che poi affacciano sulle piazze che si sono create dalla sottrazione.

Il problema maggiore rimane sempre quello di evitare che la modularità della forma risulti monotona siccome stiamo parlando di un edificio di oltre 100 metri di lunghezza.

Ho cominciato semplificando e ragionando su come potevo creare una facciata che potesse variare in modo da evitare un effetto statico. L'utilizzo di brise soleil mi è sembrato forse l'elemento più compatibile con la mia idea. Una serie di frangisole in Cor-Ten che possono ruotare sul proprio asse longitudinale che occupano tutta la parte dove l'inclinazione dello shed è minore mentre la parte restante viene tamponata a richiamo della colonna che non c'è più. Viene anche ripreso il motivo a triangoli a bordo del profilo in modo tale da avere dei frangisole di forma rettangolare che possano ruotare.

La rotazione è pensata come rotazione automatica data da svariati fattori che possono essere la quantità di luce che si vuole far entrare all'interno degli ambienti che può variare da 0 a 100% di luce possibile entrante. I brise soleil ruoteranno fino a quando non si avrà la percentuale massima di luce desiderata.





Oltre a essere una soluzione innovativa in termini di apporto luminoso, risulta anche favorevole per quanti riguarda la dinamicità della facciata in quanto ad ogni ora del giorno per ogni giorno del mese nell'arco di un anno la facciata in base alle esigenze dell'utente sarà sempre differente. Oltre a quella che può essere definita modalità automatica si può utilizzare anche la modalità manuale in cui l'utente può decidere di giocare con la facciata chiudendo solo alcuni dei frangisole o aprendone altri. Questa funzione può essere particolarmente utile nelle zone espositive dove magari si vogliono creare dei giochi di luce e ombre interessanti. Per quanto riguarda le funzione, verranno trattate nel capitolo successivo.

Funzioni

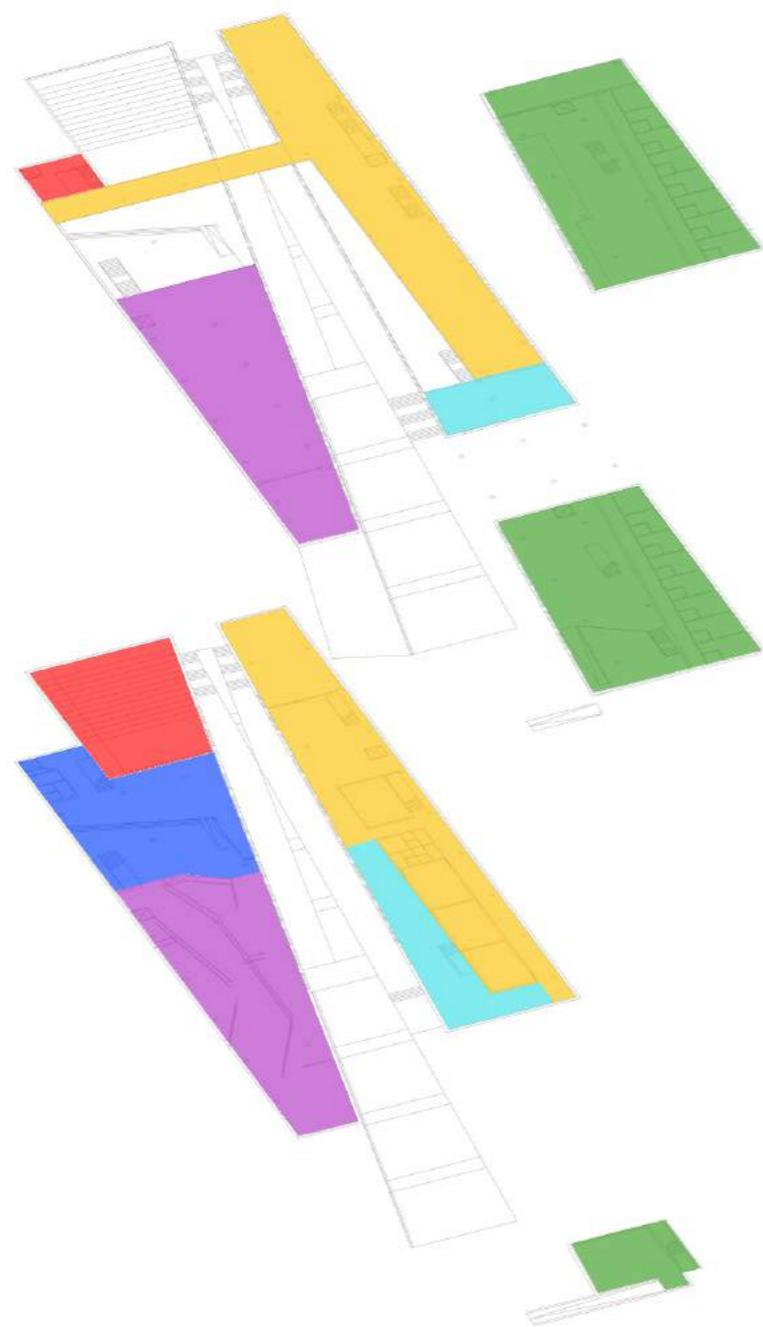
L'associazione familiari e vittime dell'amianto AFeVA aveva commissionato in particolar modo l'inserimento di un museo che potesse valorizzare e riportare la memoria delle vittime all'interno dello stabilimento a causa dell'esposizione alle polveri d'amianto senza dispositivi di sicurezza.

Come detto in precedenza ho suddiviso lo stabilimento in due edifici separati, uno dedicato alle attività legate all'associazione e uno invece più per le attività pubbliche.

Ho così inserito un museo suddiviso in due piani che andremo ad analizzare più avanti e un auditorium per ospitare le varie conferenze che tiene l'associazione ma che può essere anche usufruito per altre conferenze.

Per l'altro edificio invece ho inserito una sala studio, un bar/pub, una zona con aule polifunzionali/co-working e separatamente un piccolo studentato.

Di seguito riporto un diagramma che indica la suddivisione delle aree.



PIANO 1

PIANO 0

PIANO -1

L'edificio è strutturato su 3 livelli, uno dei quali interrato.

Considerando per semplicità come edificio 1 quello relativo all'associazione ed edificio 2 quello per le funzioni pubbliche, al piano -1 dell'edificio 1 ho deciso di posizionare l'auditorium (in rosso), l'inizio del museo (in viola) e la hall (in blu) per smistare i visitatori.

Al piano -1 l'edificio 2 presenta la zona dedicata alle attività di co-working, workshop e attività ludiche (in giallo), il bar/pub (in ciano). Separato da tutto invece abbiamo l'ingresso al deposito biciclette relativo allo studentato (in verde).

Al piano 0 l'edificio 1 presenta il proseguimento del museo (in viola) e l'accesso secondario all'auditorium (in rosso). L'edificio 2 presenta la sala studio con il relativo ponte di collegamento dall'esterno (in giallo), il bar/pub (in ciano) e lo studentato (in verde).

Il piano 1 invece riguarda esclusivamente lo studentato (in verde).

Tutte le funzioni verranno analizzate più approfonditamente nei paragrafi successivi.

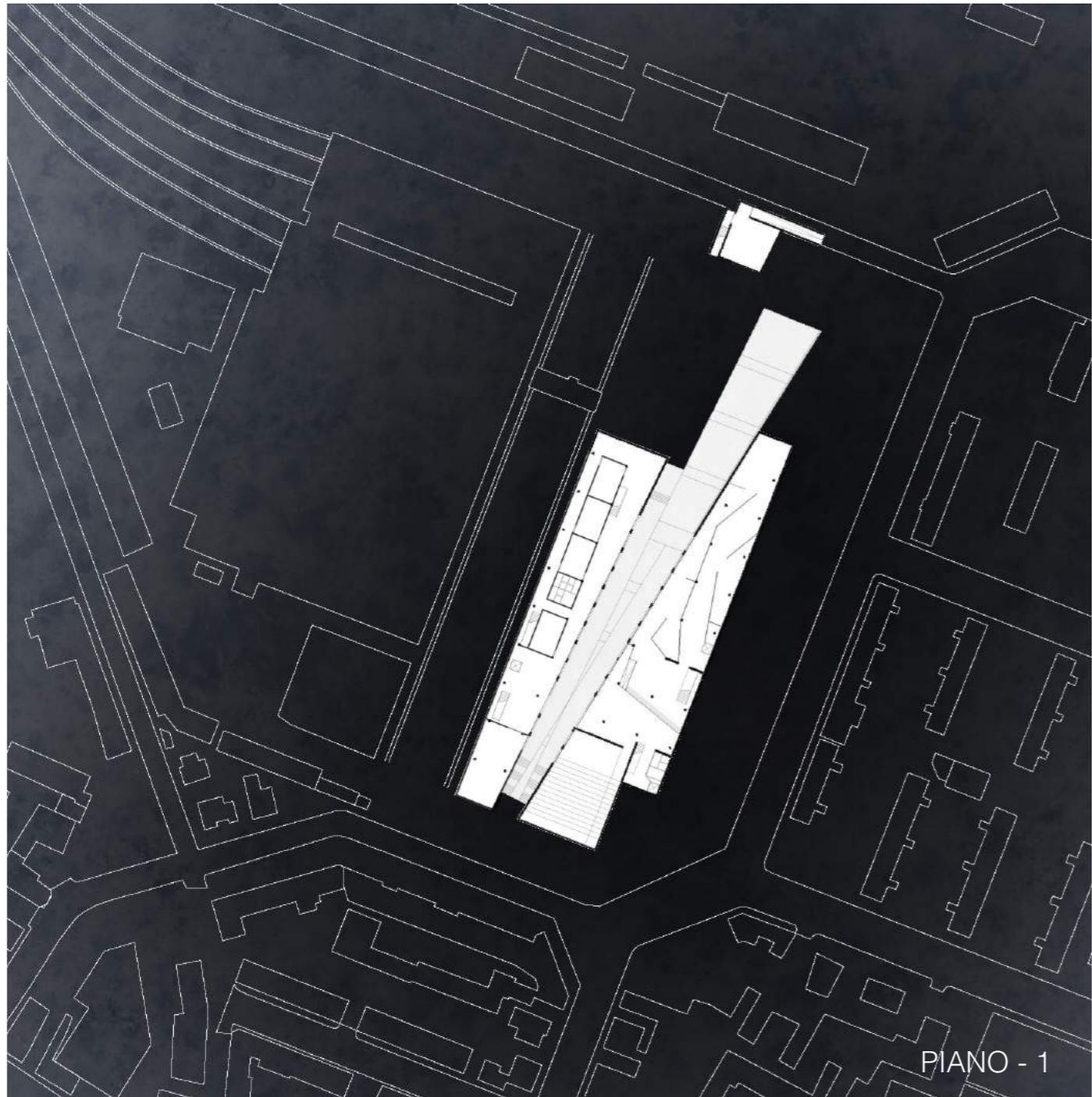
Le piante

Dalle piante è possibile capire anche come è stato trattato lo spazio che prima era occupato dagli edifici accessori, dai depositi e dal carroponete che comunicava con lo stabilimento adiacente (anch'esso in disuso). La superficie è sfruttata maggiormente per il verde pubblico in cui vengono create delle vie per poter raggiungere quello che è il ponte di collegamento, l'uscita dal museo e infine nella parte retrostante che affaccia sull'altro stabilimento si ha un lungo canale che va a creare un terzo possibile percorso. Questo percorso si viene a creare perchè si ha una zona di filtro coperta tra lo studentato e il bar/pub in cui non sono presenti murature e che può essere sfruttato come piazzetta coperta a servizio dei visitatori.

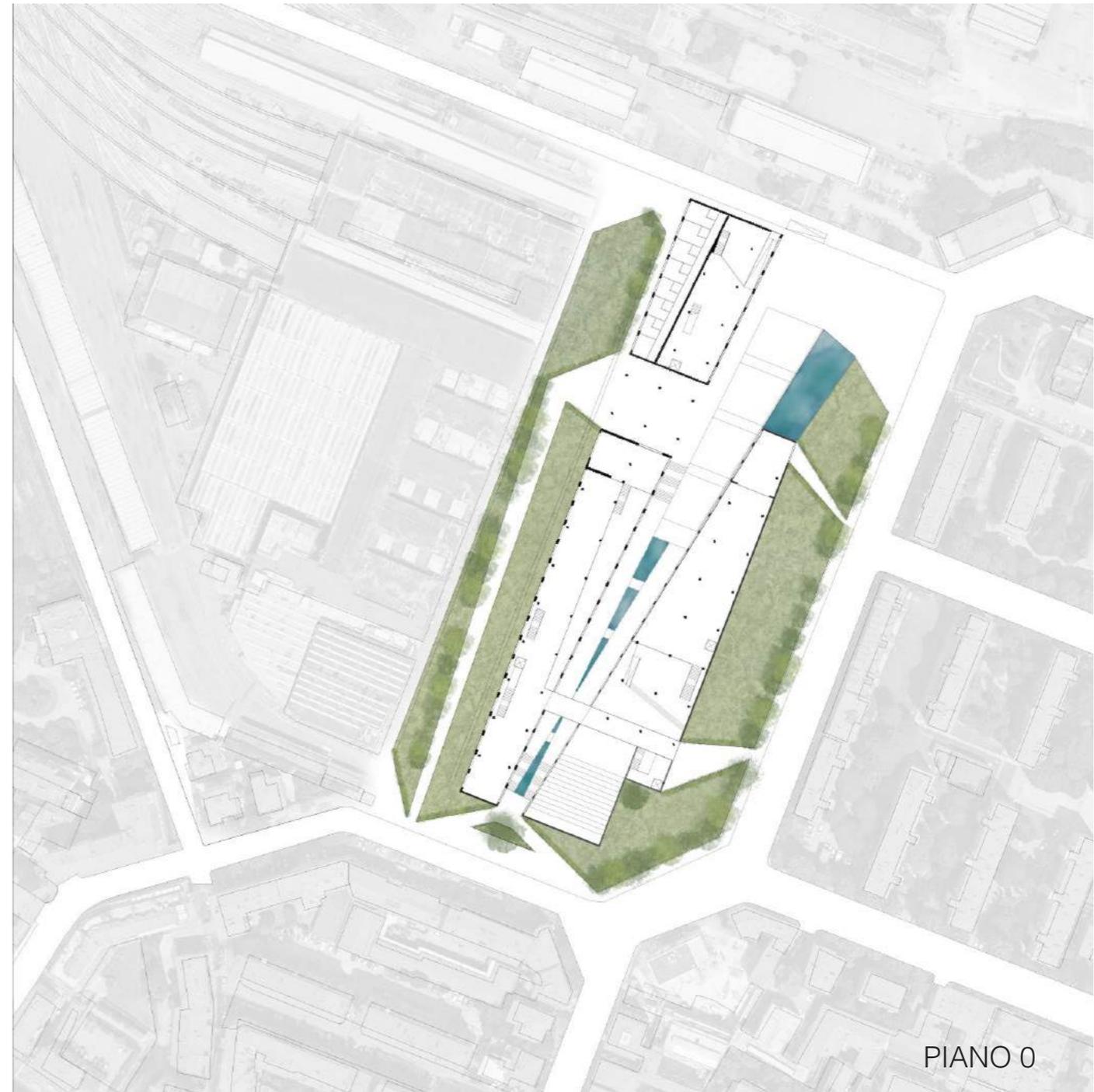
Le alberature sul fronte strada vengono mantenute invariate mentre quelle riguardanti il giardino retrostante sono di nuova piantatura.

Si può notare anche la grande vasca che alimenta il canale artificiale e la parete d'acqua che accompagna il visitatore lungo la discesa.

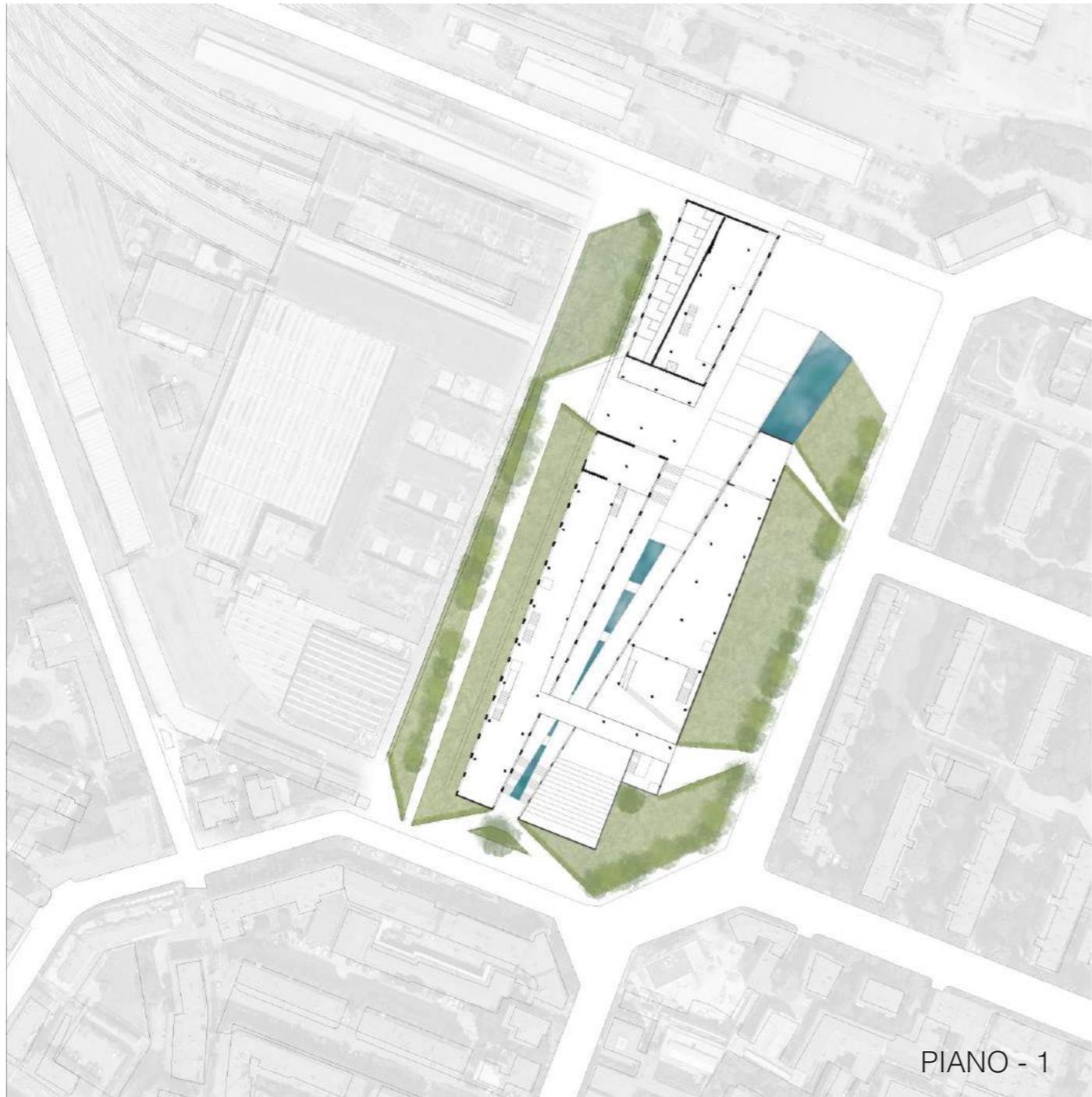
Di seguito oltre alle piante vi è un esplosivo assonometrico per avere maggiore chiarezza su quelle che sono le divisioni degli edifici nei vari piani.



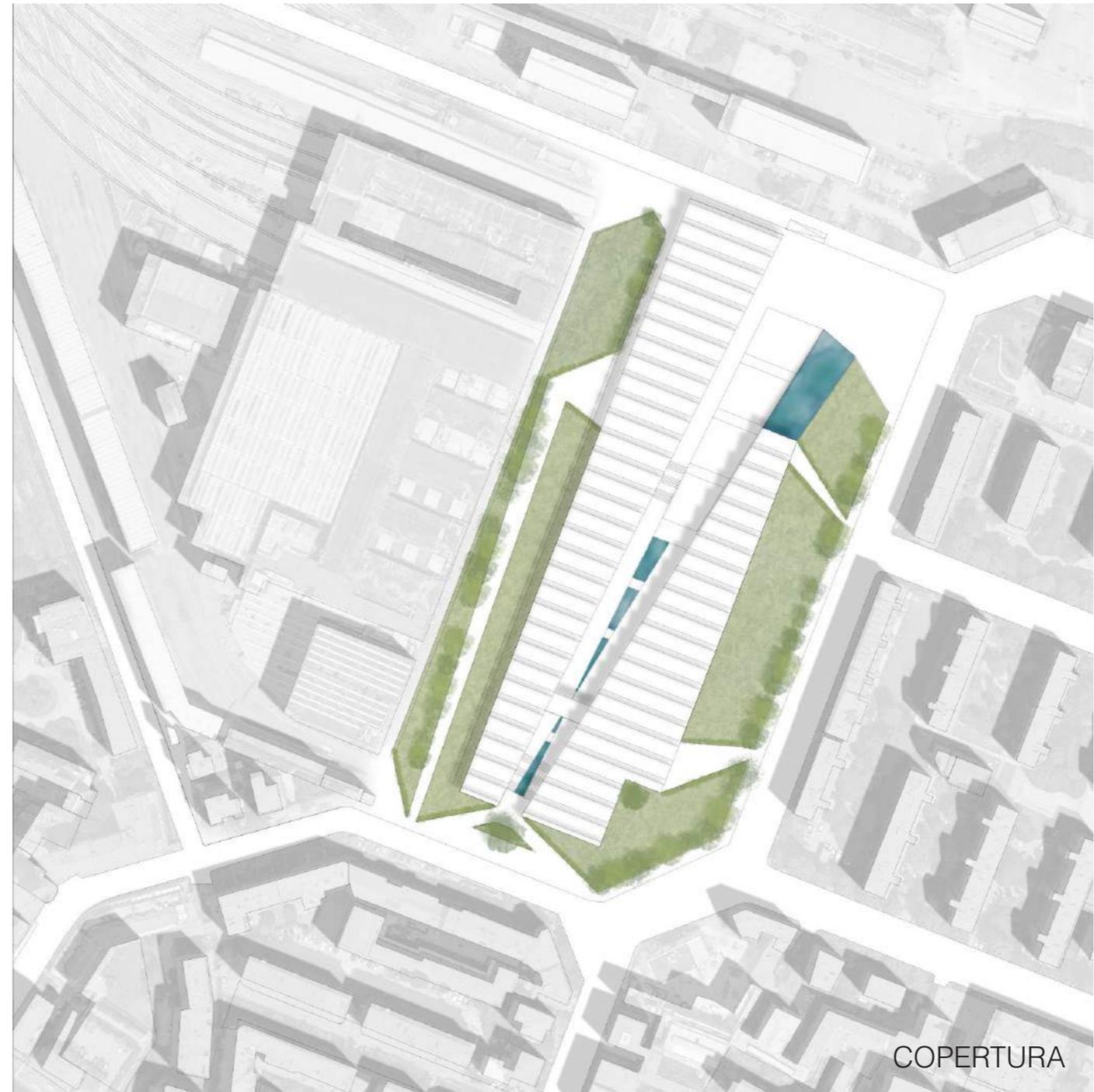
PIANO - 1



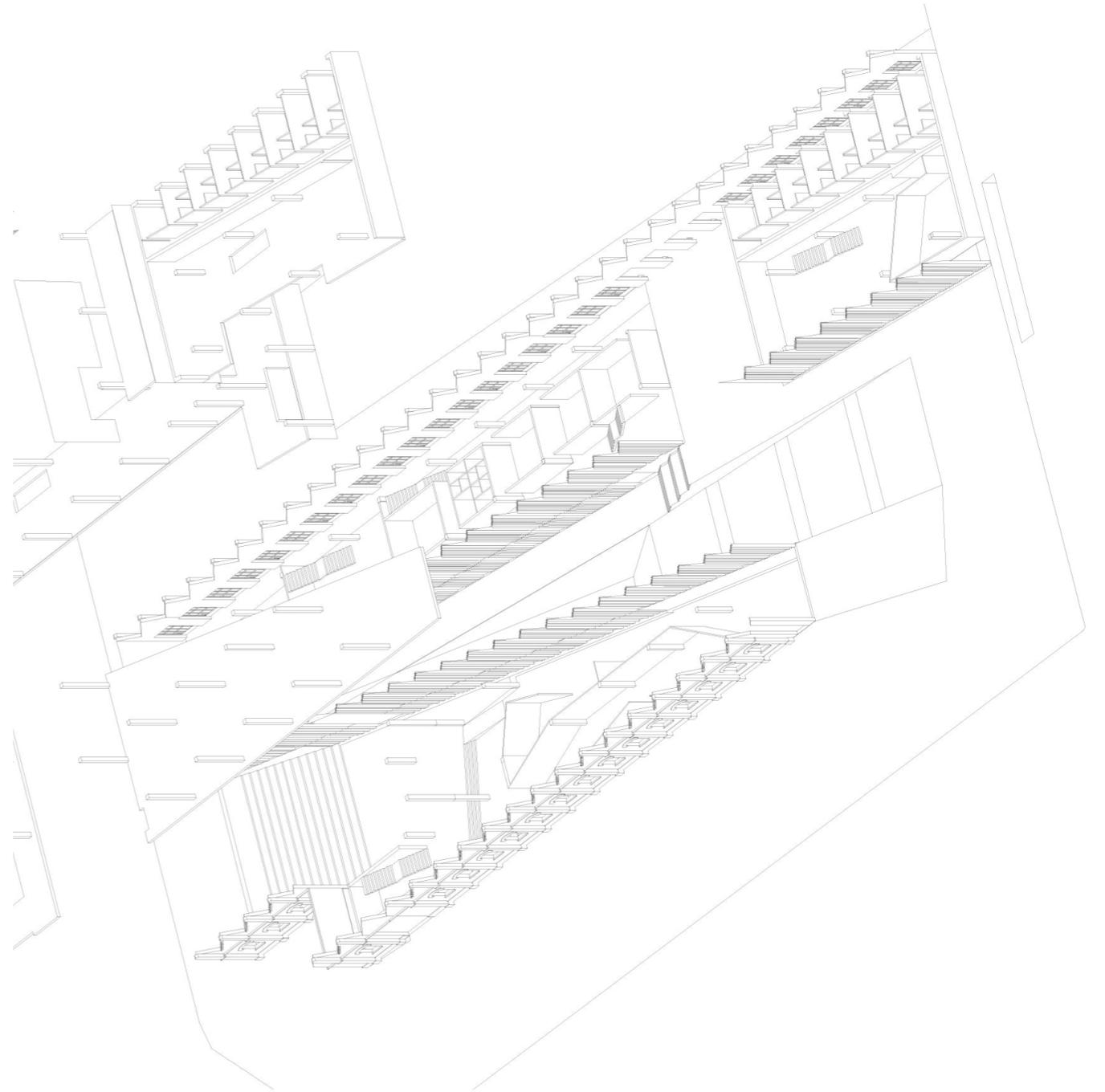
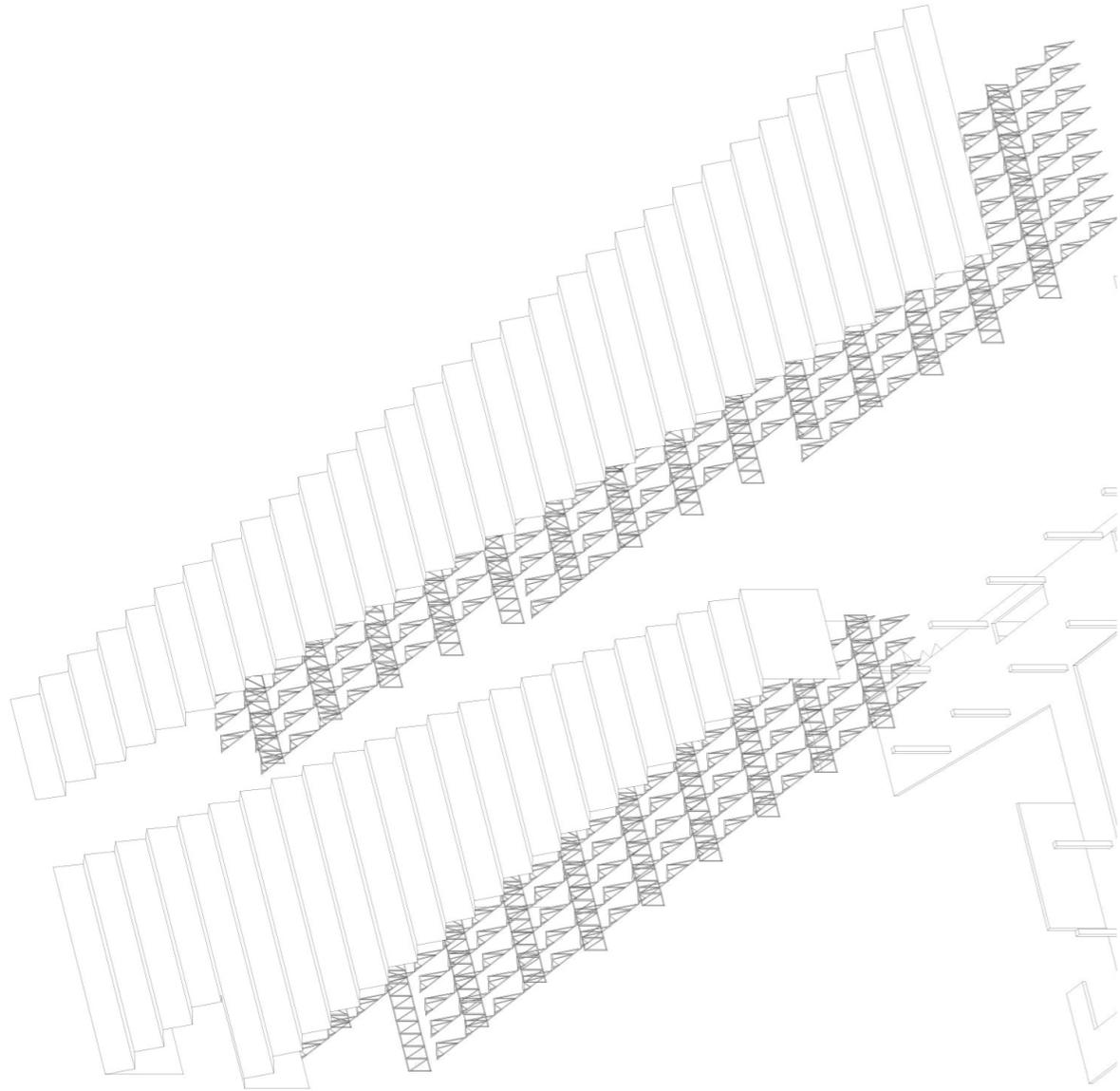
PIANO 0



PIANO - 1



COPERTURA



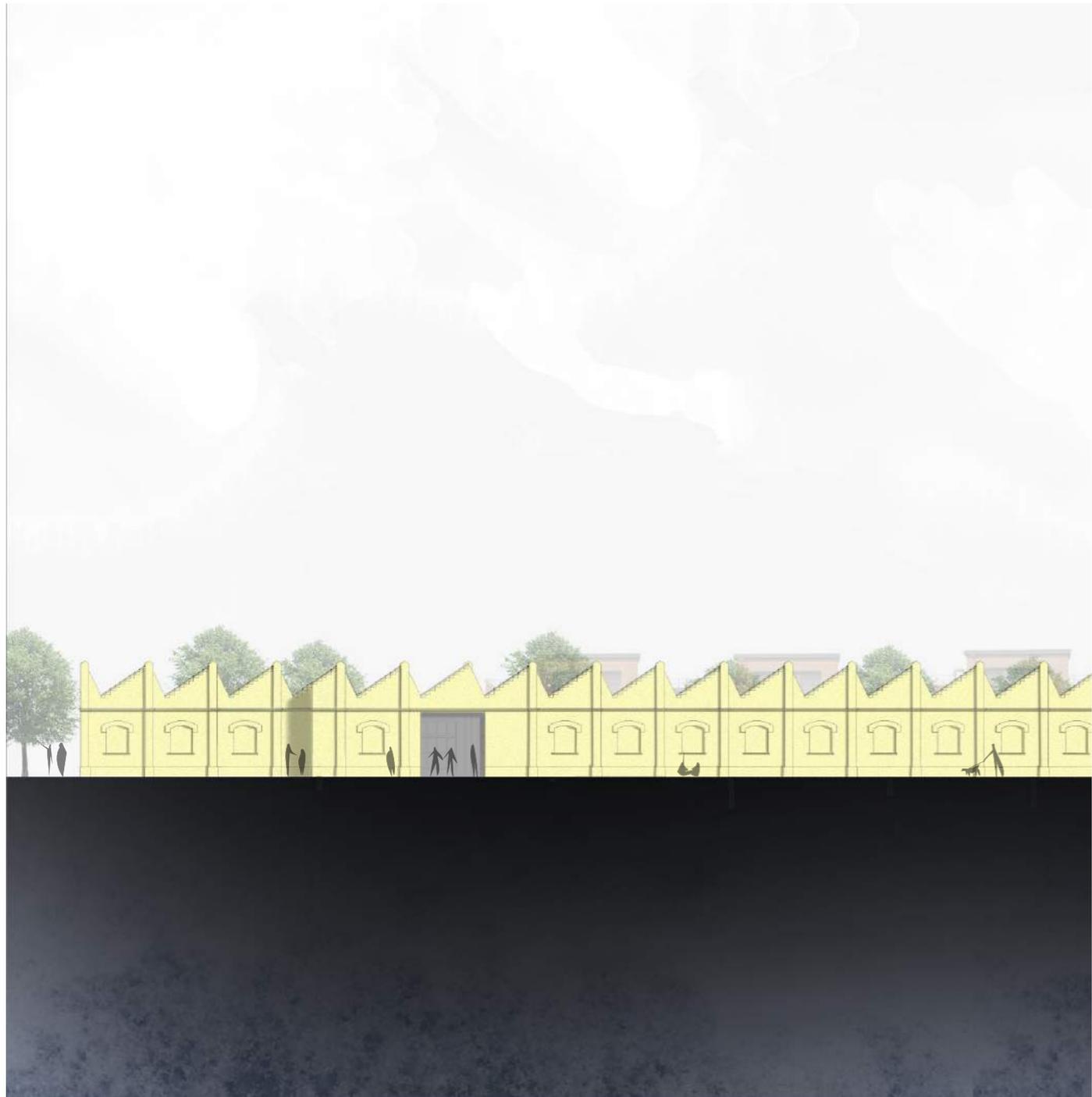
Prospetti e sezioni

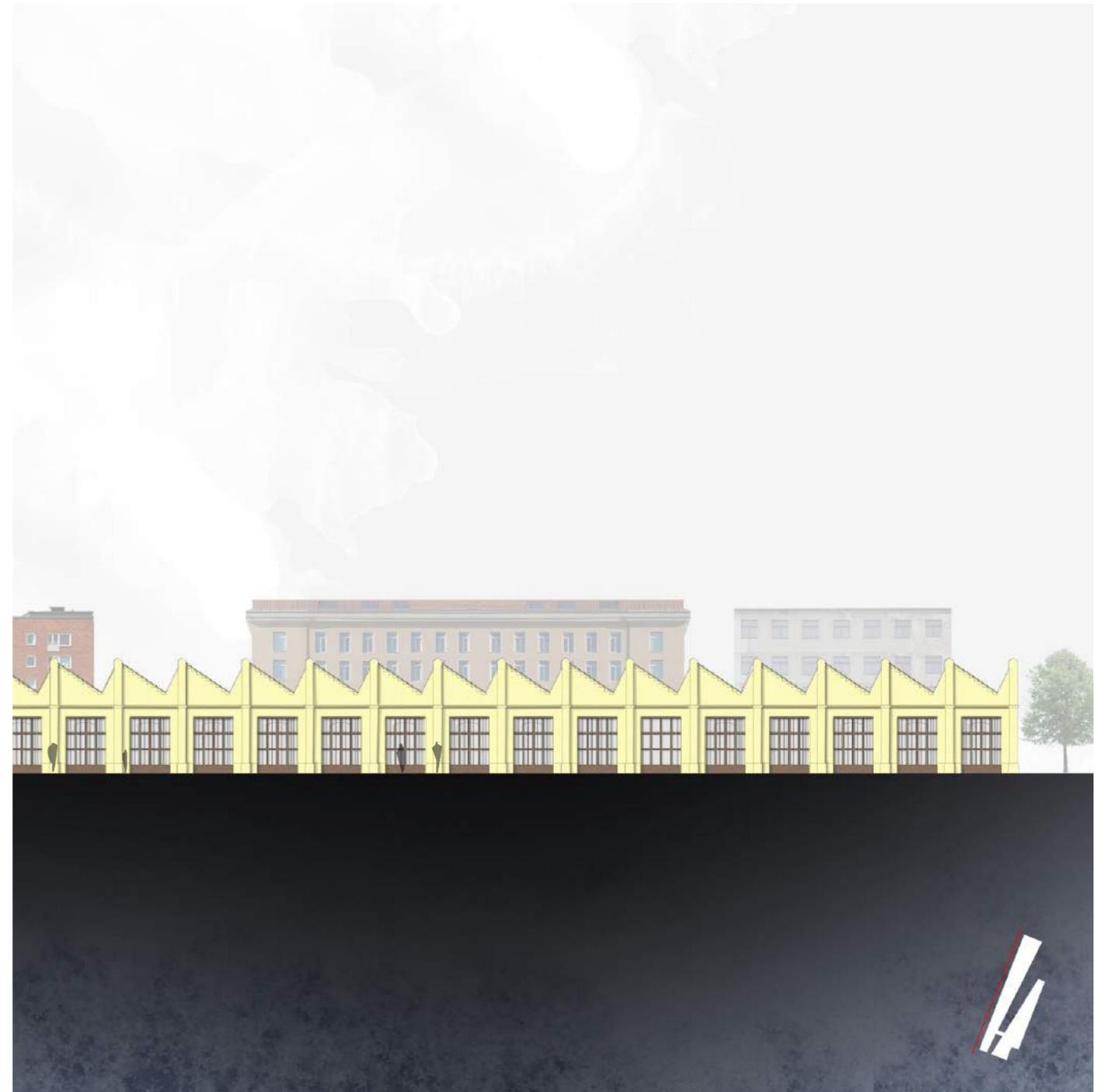
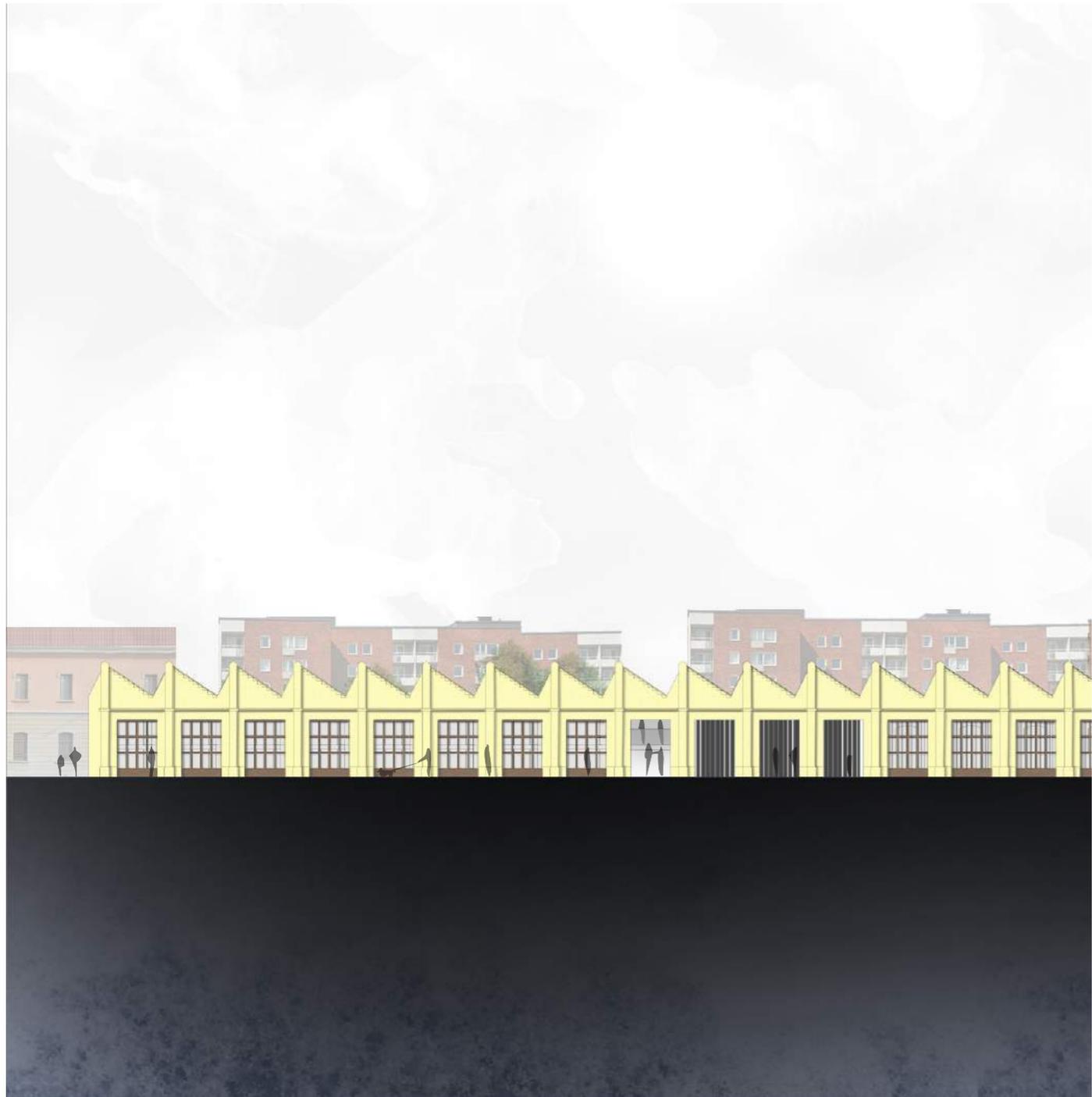
Dai prospetti della parte relativa al taglio risulta chiaro il concetto spiegato nel paragrafo relativo lo studio della facciata e l'intento di renderla dinamica evitando la staticità di prospetti di quelle dimensioni. Si può notare anche come la parte del fronte strada non presenta più le aperture che vi erano in precedenza ma sono cieche se non per quel che riguarda l'apertura da cui si può accedere al ponte di collegamento e l'uscita dal museo.

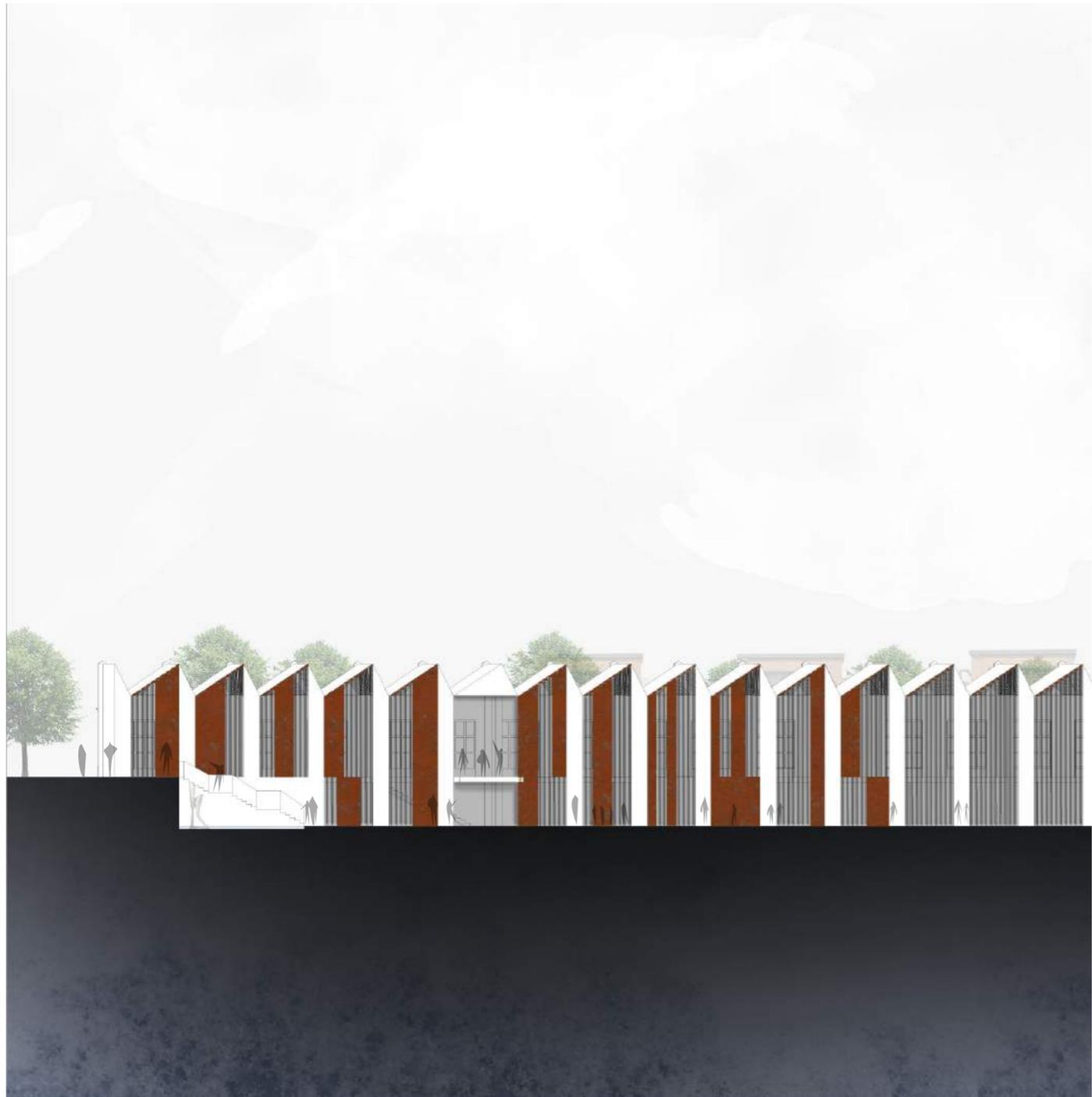
Riprendendo i prospetti della parte relativa al taglio è chiaro anche il discorso fatto in precedenza sul muro d'acqua che accompagna il visitatore lungo la discesa,

Per il prospetto che affaccia sull'altro stabilimento invece vengono solo sostituite le aperture con delle finestre in Cor-Ten in modo da avere una maggior superficie illuminante rispetto a quelle che erano le finestrate precedenti dato che servono la sala studio e le camere dello studentato.

Di seguito i prospetti e le sezioni significative di progetto.





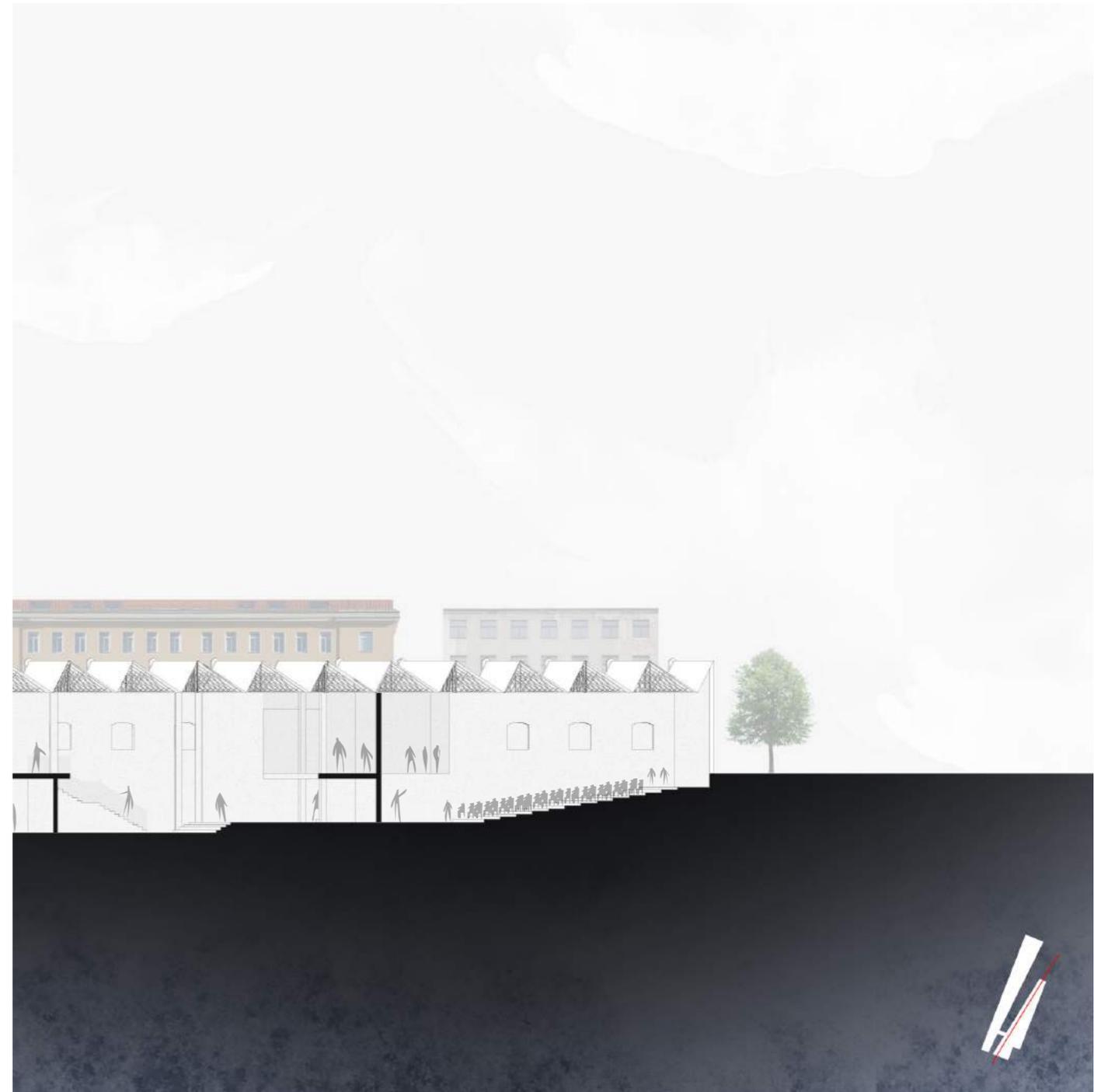


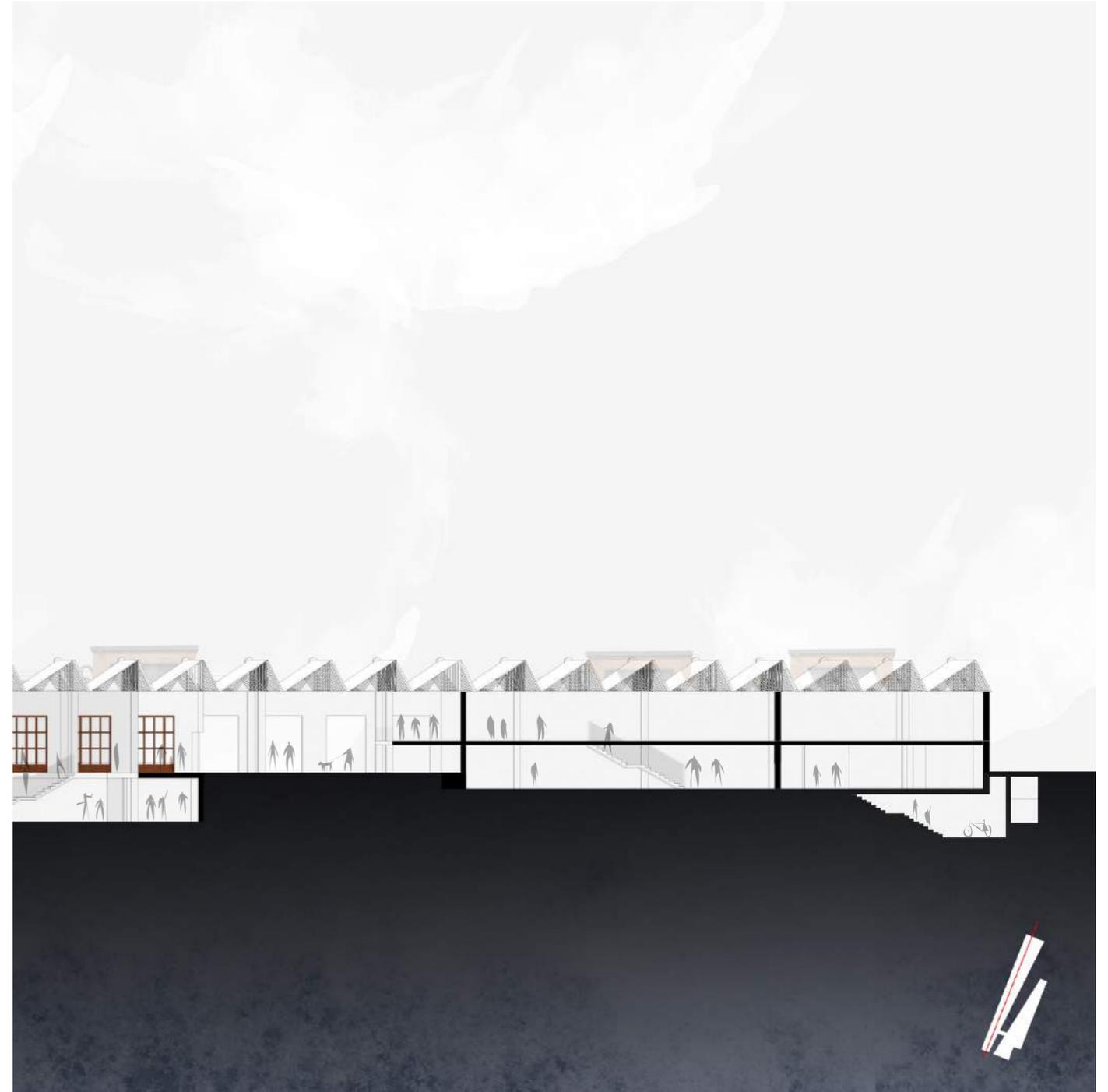
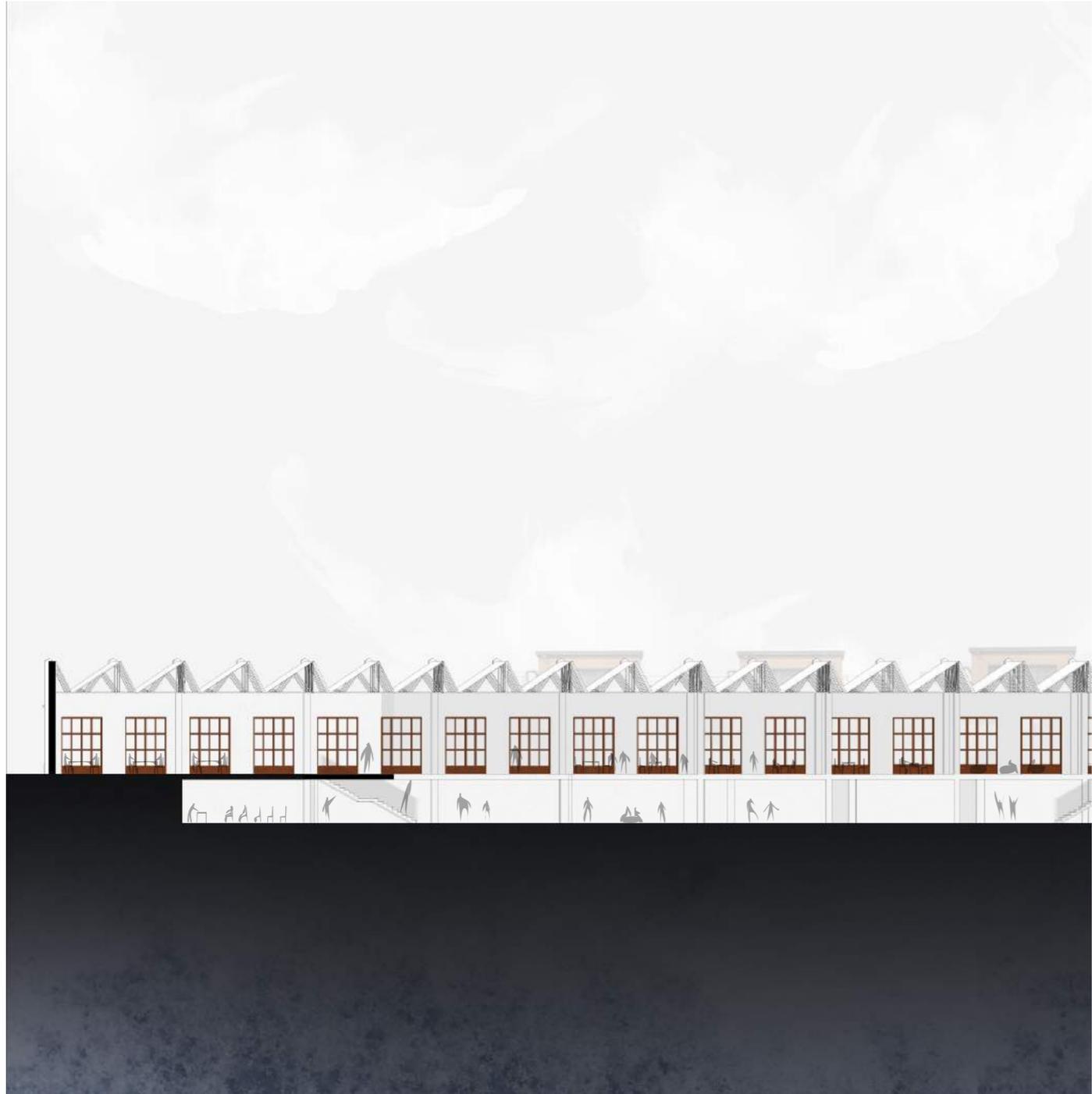
123



124







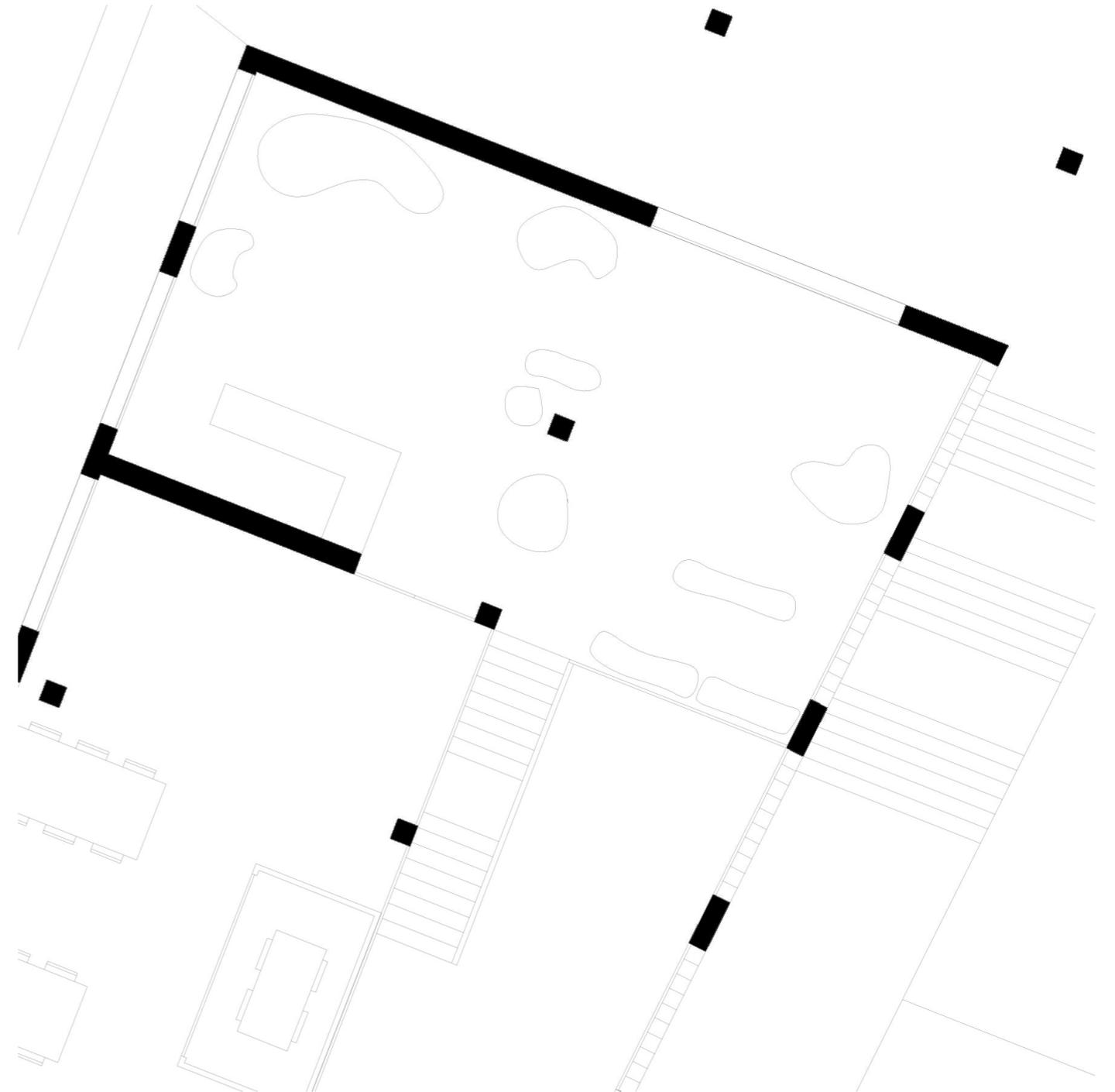
Il bar



Il bar è posizionato nell'edificio più pubblico, situato su due livelli permette di servire sia la clientela proveniente dall'esterno sia quella dall'interno dell'edificio. Comunica direttamente con la sala studio e al piano inferiore è inglobato in quello che è il sistema di aule polifunzionali.

All'interno l'arredamento è molto minimale e presenta queste grandi sedute movibili in tessuto e di forma non convenzionale per donare un tocco di colore in più all'ambiente.

Sono appesi alle pareti dei poster vintage e l'illuminazione è perlopiù data da delle lampade a soffitto piuttosto che dalle finestrate o dalla copertura.



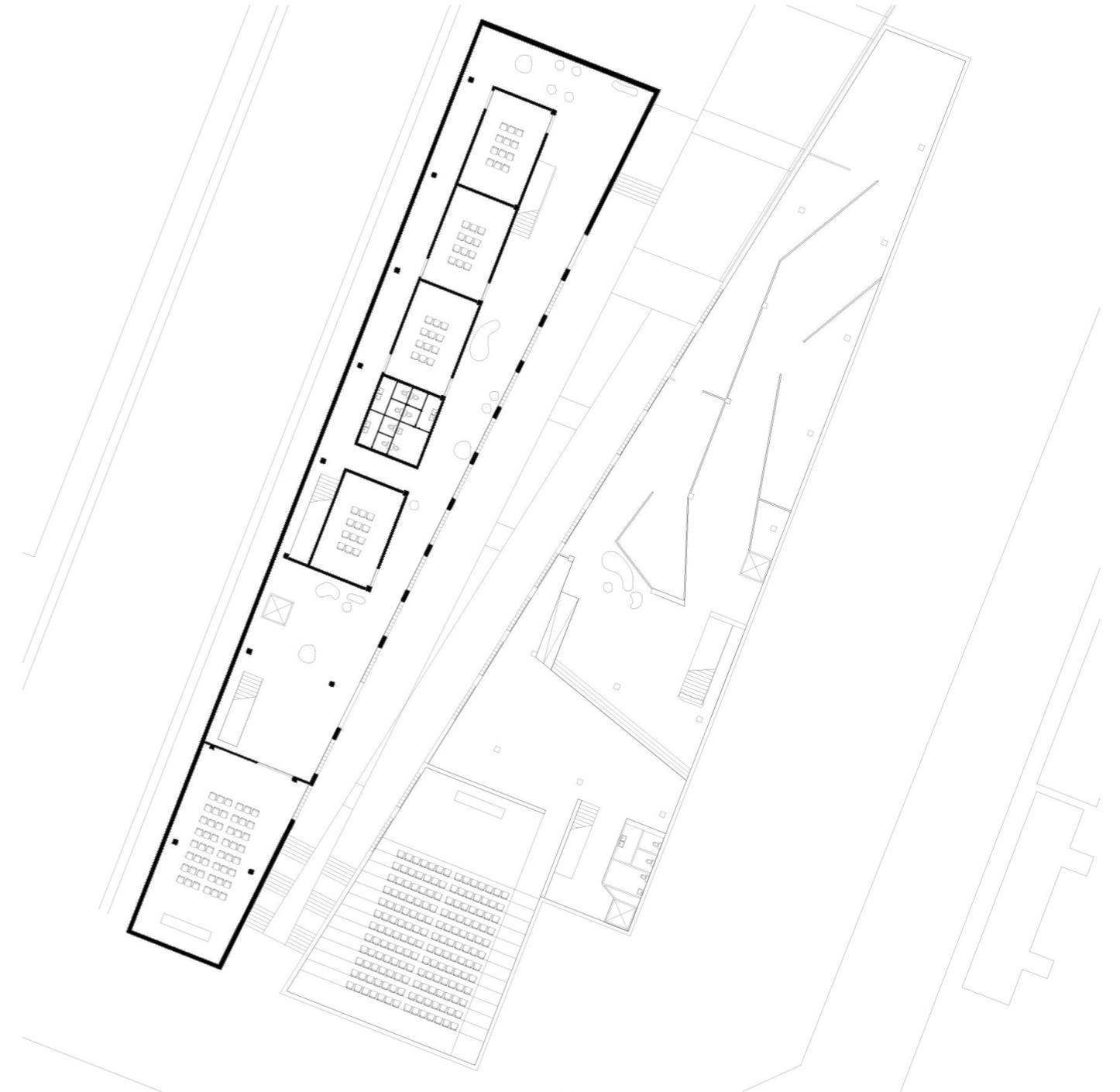
Aule polifunzionali



Le aule polifunzionali sono state pensate per poter accogliere al meglio le più svariate attività che possono essere attività ludiche per i bambini, corsi di aggiornamenti, workshop e attività di co-working.

Vi sono 4 aule di media dimensione e un'aula più grande volta ad ospitare eventi di maggiore affluenza. Gli accessi a questa zona possono avvenire tramite il bar, dal grande canale oppure dalla zona della sala studio.

Il corridoio di collegamento delle aule presenta la stessa tipologia di arredo del bar ovvero si ha sempre l'utilizzo di questi pouf colorati e illuminazione proveniente dall'alto.



Sala studio





La sala studio può ospitare 66 persone a sedere, presenta dei tavoloni addossati alla parete finestrata in modo da ricevere maggiore luce e ogni tavolo presenta prese elettriche per computer e prese USB per il telefono.

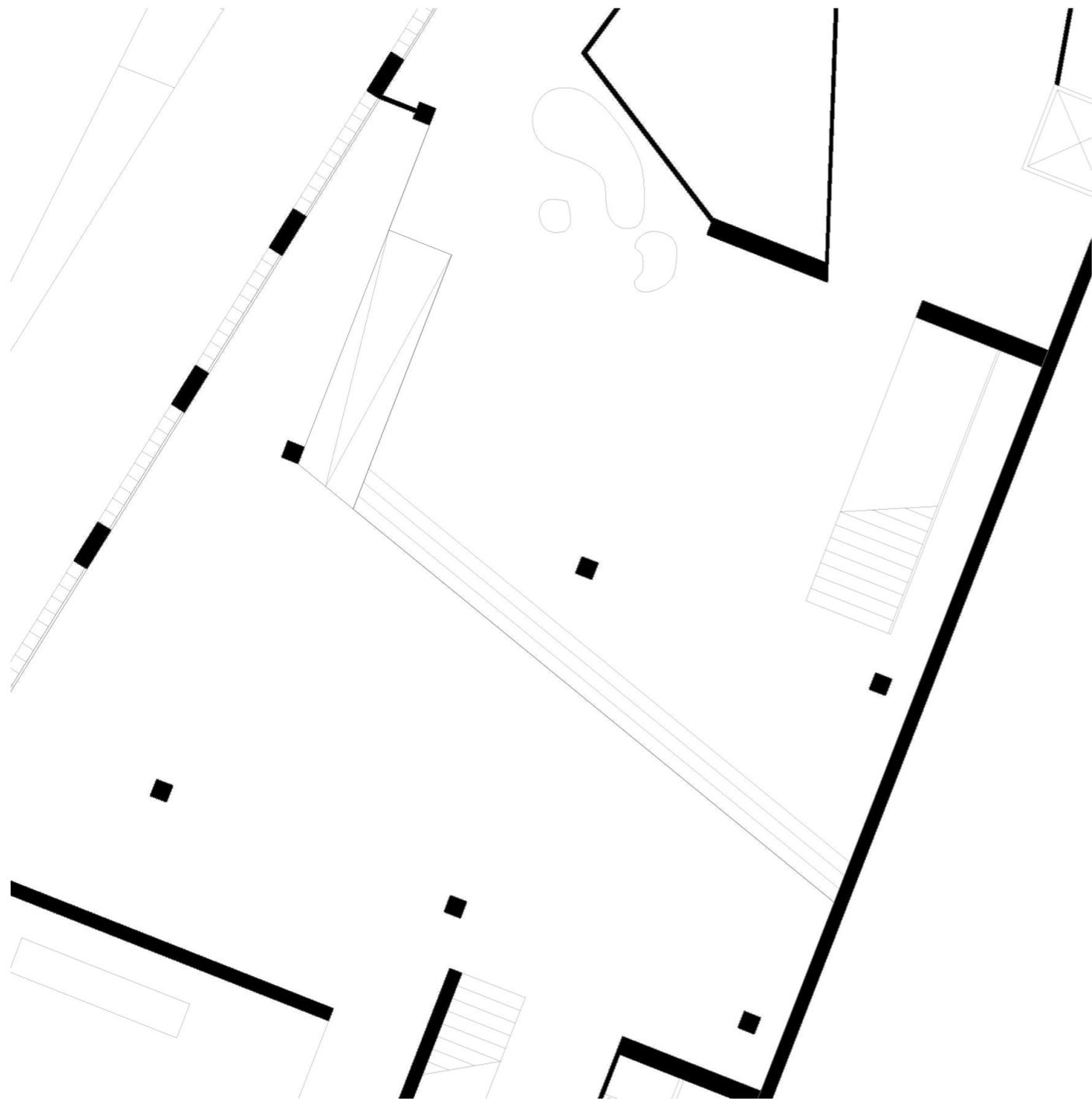
All'interno della sala studio sono posizionati tre parallelepipedi per attività di studio di gruppo o anche individuale. All'interno di ogni parallelepipedo è presente uno schermo per la condivisione delle immagini e un tavolo che può ospitare quattro persone a sedere. Tutti i parallelepipedi sono insonorizzati per non disturbare lo studio altrui.

L'illuminazione è compatibile con tutto il resto dell'edificio quindi è sempre composto da lampade a soffitto che garantiscono luce fredda per aumentare la concentrazione dello studente.

Dalla sala studio si può accedere direttamente al bar oppure si può scendere nell'area polifunzionale utilizzando le scale oppure l'ascensore.

Hall



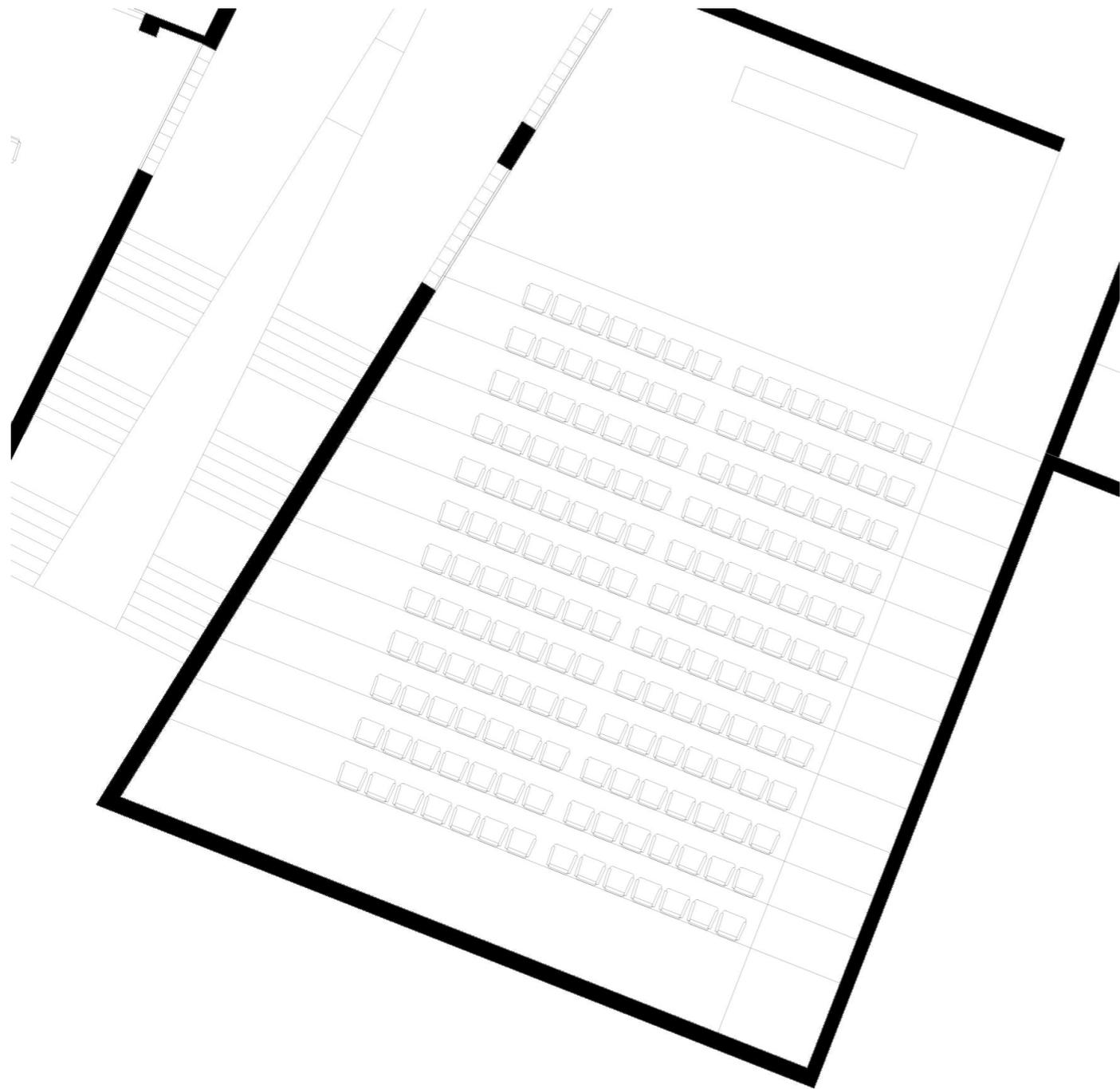


La Hall è uno spazio filtro che consente l'accesso al museo e all'auditorium. La separazione tra il museo e la zona della sala conferenze è data da una piccola gradinata che presenta anche una rampa con inclinazione dell'8%.

L'arredamento della Hall è inerente con quello dell'altro edificio quindi sempre composto da pouf colorati per far sostare il visitatore prima di salire al piano superiore dove è presente la seconda parte del museo.

Auditorium



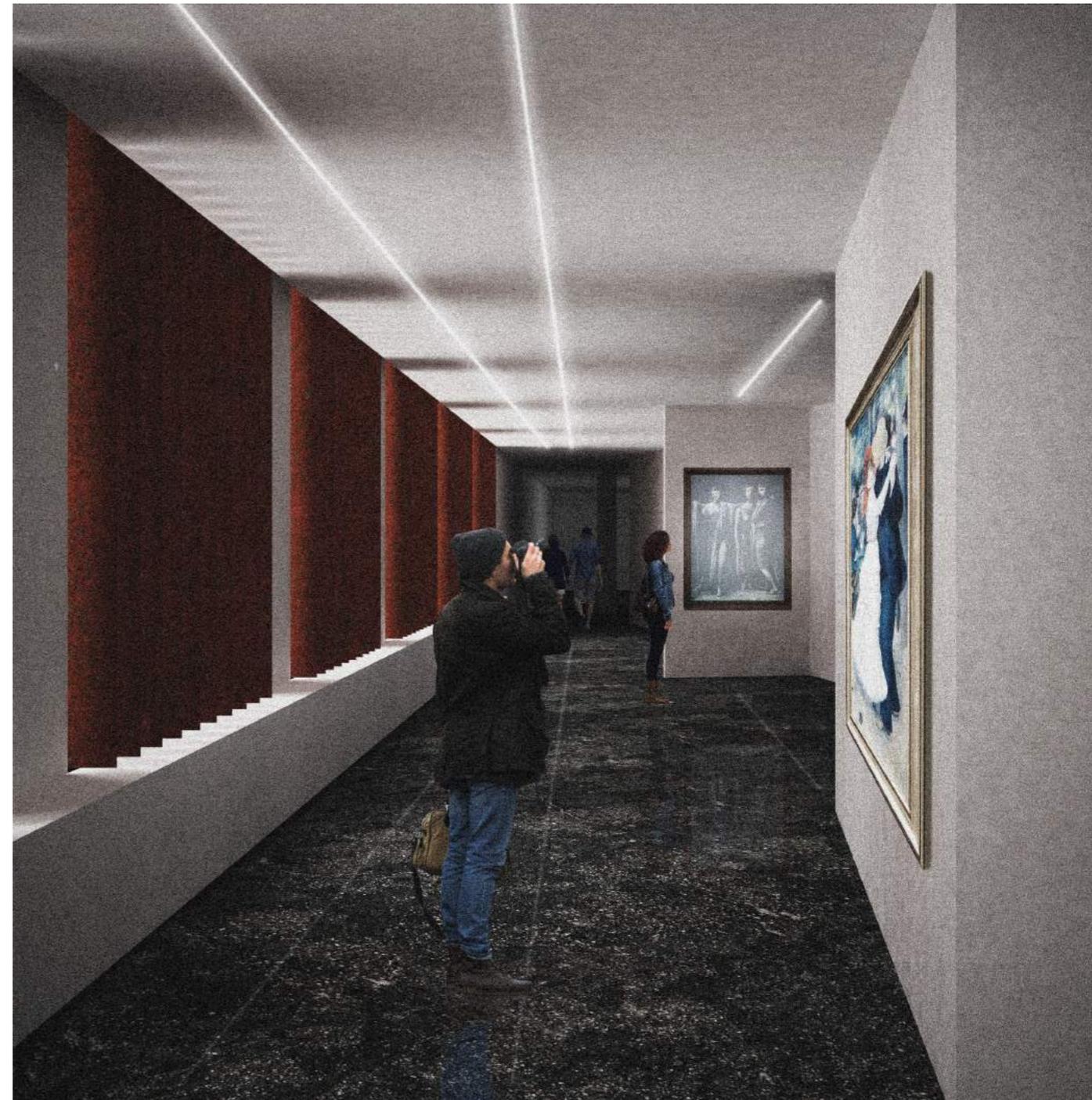


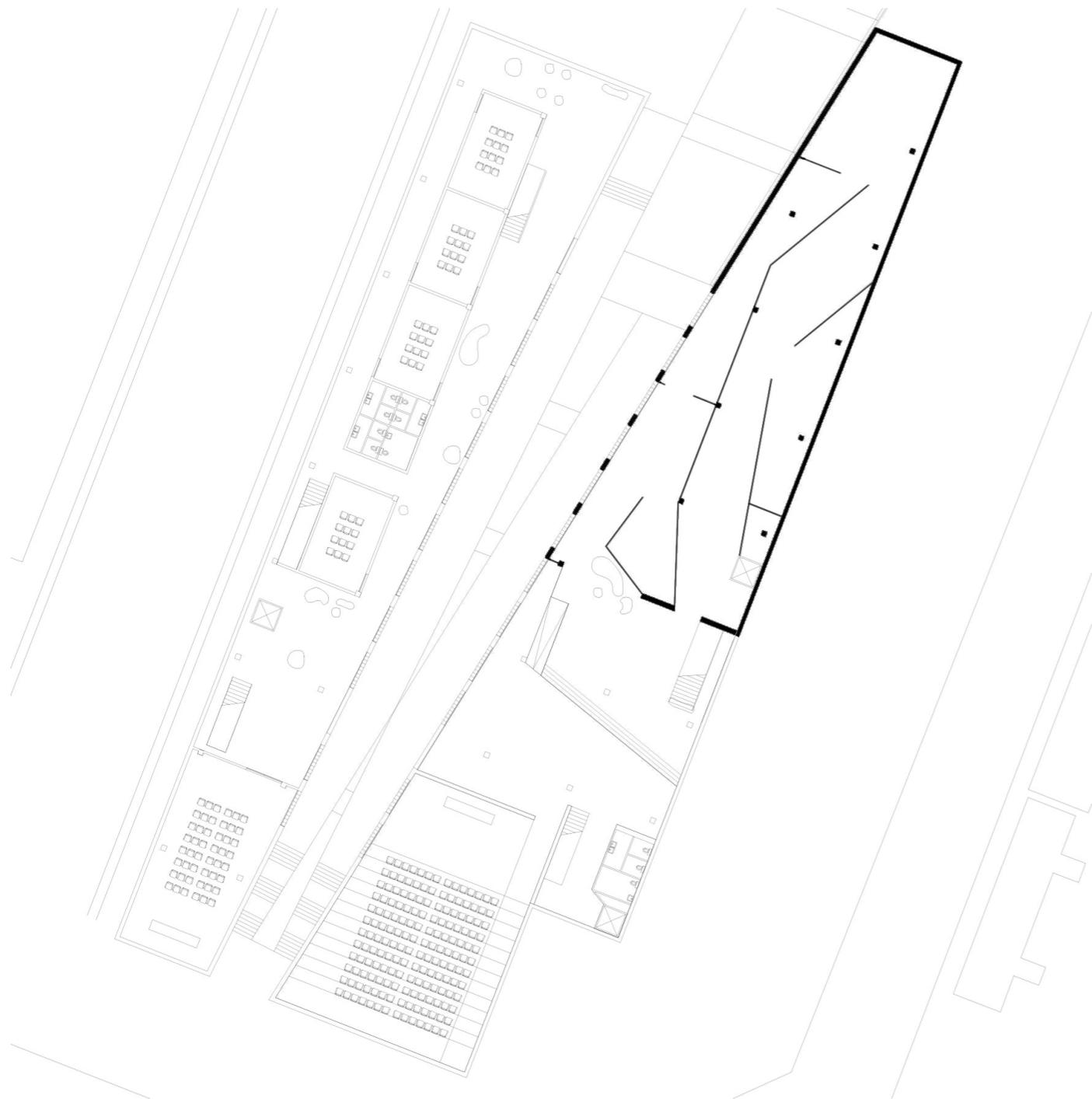
L'auditorium insieme al museo era una delle richieste fatte dalla committenza. Esso verrà adibito per le conferenze che l'associazione AFeVA organizza. Si sviluppa nel piano interrato e si ha accesso solo tramite la Hall. la sua conformazione è a gradonata e ospita 12 file da 12 poltroncine.

L'illuminazione proveniente da riflettori e dall'apertura della copertura shed oltre che dalla parete laterale illuminante.

La sala presenta un'apertura al piano superiore che permette ai visitatori di vedere l'auditorium dall'alto per poi scendere dalle scale di servizio o dall'ascensore per le persone diversamente abili.

Il museo





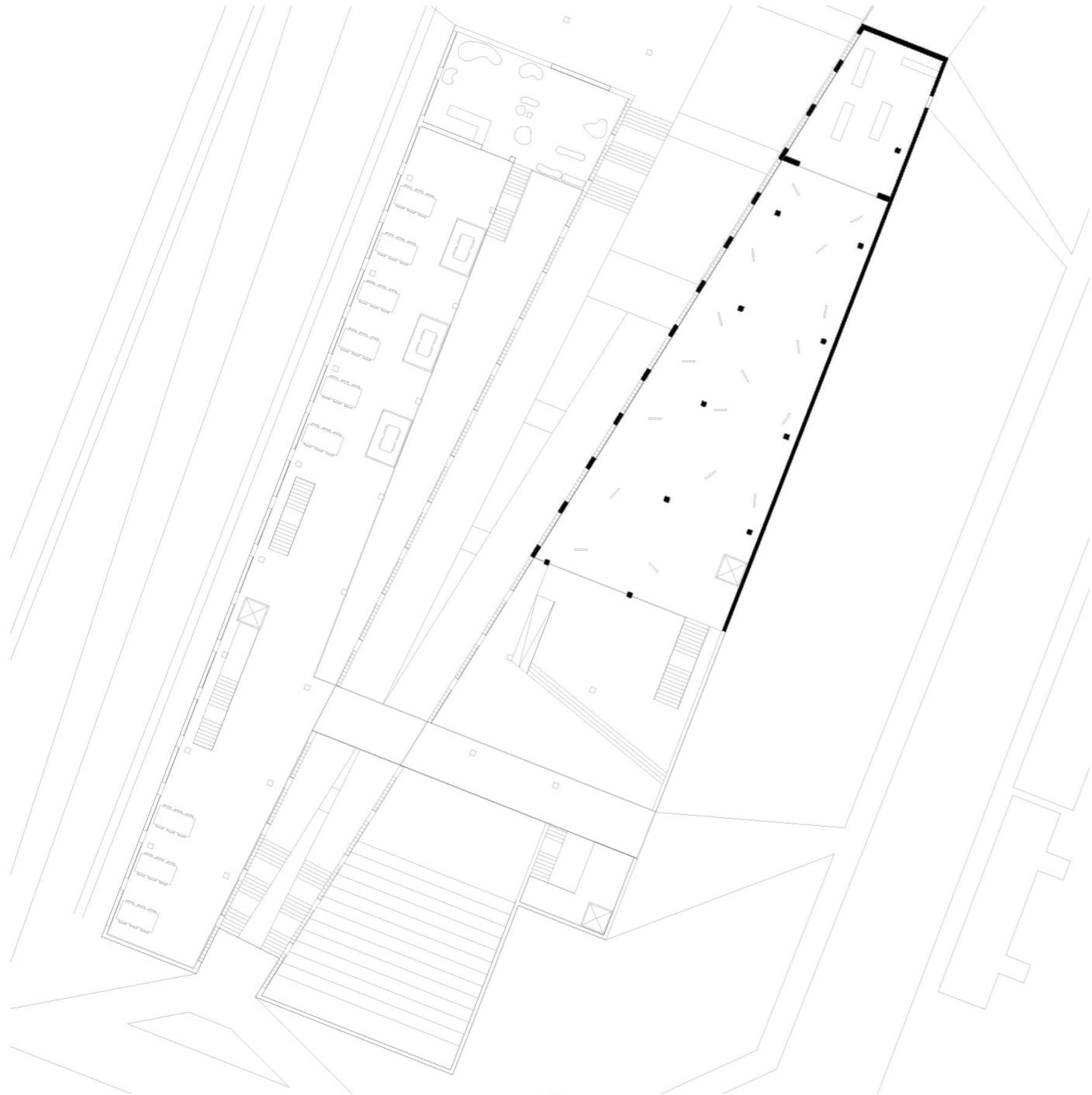
Il museo comincia al piano interrato e vi si accede tramite la Hall come spiegato in precedenza. Il percorso è segmentato per poter avere più superficie utile all'esposizione di quadri. Il percorso è studiato come se fosse stata lanciata una sfera all'interno del percorso la cui traiettoria attraverso i rimbalzi va a formare le pareti.

Questa zona del museo è volta a ospitare anche mostre non inerenti la storia dello stabilimento in modo tale da poter attirare anche un numero maggiore di visitatori.

L'illuminazione è composta da proiettori sia soffusi per dare luce all'ambiente, sia puntuali per illuminare direttamente le opere esposte.

Al termine del percorso il visitatore potrà continuare la visita attraverso le scale presenti nella Hall oppure tramite l'ascensore posto prima di ritornare nella Hall.

Il primo piano del museo invece mantiene quella che era l'origine dello stabilimento ovvero si avrà questo open space con la struttura a vista in cui vengono apposti degli espositori per accogliere le foto storiche dello stabilimento. L'espositore è studiato come il profilo di una porta al cui interno viene sospeso un supporto per l'apposizione delle fotografie. La porta come metafora di ingresso al passato. Al termine del percorso museale si ha il bookshop dove il visitatore potrà acquistare i libri riguardanti le storie dei lavoratori all'interno dello stabilimento oppure merchandising relativo le mostre esterne che vengono accolte.



Lo studentato



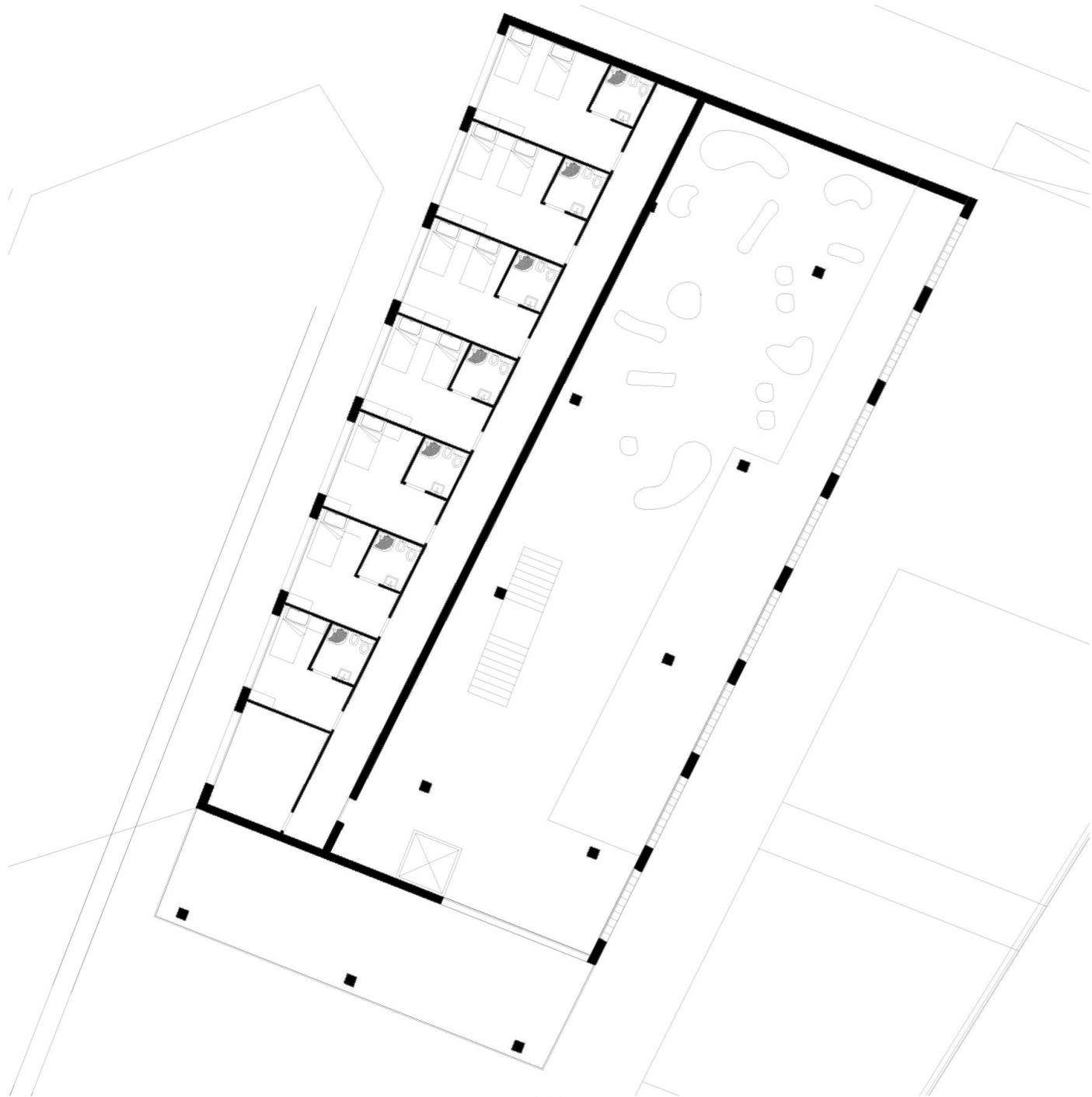
Lo studentato si sviluppa su due livelli e ha accesso sia dalla piazza, sia dal piano interrato che ospita un deposito biciclette accessibile tramite una rampa esterna posta all'estremità dell'area in prossimità dell'edificio.

L'ingresso è dato da una rampa che fa accedere a quella che è la zona giorno dove gli studenti possono consumare i pasti o semplicemente risposarsi. Dalla zona giorno si può accedere alla cucina che ospita 4 piani cottura, 4 lavelli e frigoriferi in modo tale da poter servire gli studenti che alloggiano. Sempre dalla zona giorno si può accedere ai piani superiori oppure alle camere del piano terra. Le camere sono divise in tre singole e quattro camere doppie. Ogni camera ha il proprio bagno privato provvisto di sanitari e doccia. Vi è anche una stanza adibita a lavanderia che andrà a servire gli studenti che alloggiano al piano terra.

Al piano superiore invece la disposizione delle camere è la stessa del piano terra mentre viene ospitata una zona relax molto ampia che presenta un arredamento compatibile con quello del resto degli edifici, un televisore e un impianto audio. L'illuminazione come in precedenza è dato da lampade a soffitto.

Un importante argomento consiste nel rendere partecipi gli studenti che alloggiano alla vita del complesso dando la possibilità di saldare i costi dell'affitto tramite alcuni lavori che possono variare dal fare il barista o il cameriere all'interno del bar, manutenzione degli edifici, cura del giardino e pulizie. Questo per far sì che lo studente cominci ad approcciarsi con il mondo del lavoro durante il periodo universitario, oltre che avere un rientro monetario.





161



162

Conclusioni



In conclusione vorrei proiettare il progetto a distanza di cinquant'anni da oggi, ipotizzando che si esegua prima di tutto la demolizione del secondo stabilimento Officine Grandi Riparazioni presente nell'aria e ipotizzando una possibile evoluzione di quelli che sono i collegamenti sfruttando quella che è la rete ferroviaria presente o la vicinanza del People Mover attualmente in fase di ultimazione per il trasporto dei viaggiatori dalla Stazione Centrale all'aeroporto G. Marconi, sarebbe interessante l'inserimento di una stazione in quest'area. La stazione viene originata da diagonali coincidenti con le linee presenti già nel progetto di riqualificazione dello stabilimento trattato. I giardini riprendono lo stile con questi lunghi coni che conducono il visitatore a destinazione.

A mio avviso questa potrebbe essere una soluzione equilibrata dovuta anche alla vicinanza con i prati di Caprara che dopo la possibile riqualificazione possono diventare parte integrante della continuità di progetto.



Bibliografia - Sitografia

D. MOCCIA, (a cura di) Città Sobria Il recupero delle aree industriali dismesse come opportunità di crescita per la città contemporanea, Napoli, 2013

E. DANSERO, F. GOVERNA, Aree industriali dismesse. Patrimoni della storia industriale in E. DANSERO, C. GIAIMO, A. SPAZIANTE (a cura di), Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche, Firenze, 2000

C. OLMO, Laboratori, luoghi e forme della modernità: architetture dell'industria, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), Cattedrali del Lavoro, Torino 1998

R. COVINO, Le seduzioni del dismesso. L'Archeologia industriale, in "Quaderno di comunicazione", n.8, 2008

L. RE, Fragilità e suscettibilità delle architetture industriali, in S. TARONI, A. ZANDA (a cura di), Cattedrali del Lavoro, Torino 1998

A. MASSARENTE, Da archeologia a patrimonio industriale, in "Costruire in Laterizio", 105, XVII, maggio- giugno 2005

E. BATTISTI, In M. NEGRI (a cura di), Archeologia industriale ... (op. cit.)

SITOGRAFIA:

www.archdaily.com

www.divisare.com

www.editorialedomus.com

www.dezeen.com

www.ogrtorino.it

www.afeva.it

www.afevaer.it

www.theplan.com

www.pinterest.com

