

“L'amministrazione investa sulle vecchie fabbriche”

Chiara Ronchetta: “Abbattere non serve
Le aree industriali vanno salvaguardate”



La facciata della ex Carpano recentemente riqualificata



GIUSEPPE CULICCHIA

Ia professoressa Chiara Ronchetta, titolare della cattedra

Ldra di Progettazione presso il nostro Politecnico e membro dell'Aipai, Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale (iscritta al Ticcih, The International Committee for Conserved Industrial Heritage) mi riceve nel cortile d'onore della facoltà di Architettura. Mentre ci avviamo verso il suo ufficio mi presenta il collega professor Marco Triscioglio, con cui ha firmato il recente appello per la salvaguardia del complesso Liberty

delle Ogm, il più importante in città nell'ormai sparuto gruppo di quelli ancora intatti.

Così, chiedo subito alla professoressa Ronchetta se è d'accordo con quanto affermato su queste pagine dall'ingegner Galesio, a.d. della Dega Spa nonché presidente del Collegio costruttori edili della Provincia di Torino, secondo cui in fatto di fabbriche «si deve recuperare solo quello che si può riutilizzare», evitando una cultura della conservazione fine a se stessa.

«Si tratta di un'affermazio-

ne in parte condivisibile. Chiedersi che cosa si può fare con le vecchie fabbriche è serio. Ma occorre la volontà di vedere le cose, e poi di capire come realizzarle. Il problema in realtà è a monte dei costruttori, e ha che fare col piano regolatore di Cagnardi. Il quale ha messo in atto una filosofia più che comprensibile: Torino è stata per decenni una città immobile, basti pensare che il piano regolatore precedente, pur ritoccato da molte varianti successive, risaliva al 1959 ed era stato concepito soprattutto per mettere mano alla questione della viabilità. Quindi l'obiettivo di Cagnardi, dare nuovi sbocchi alla

ESEMPIO RUHR

«Là le industrie sono come musei, le richieste di turismo sono enormi»

città, è sacrosanto, e non si può accusarlo per il fatto di aver voluto innovare. Per attuare questa innovazione tuttavia si è scelto di sfruttare l'interramento della ferrovia, lì dove erano nate, cresciute e infine morte tante industrie torinesi. Quelle che nel 1935 Stéphane Gaber censiva nel suo libro "Turin, Ville Industrielle", e di cui non resta quasi traccia: la città che aveva sviluppato un suo patrimonio di architettura industriale, fin dal momento in cui aveva dovuto reinventarsi dopo lo spostamento della capitale all'indomani dell'unità d'Italia, non esiste più».

Lei parla di patrimonio, cioè di ricchezza. Perché si è scelto di radere al suolo le vecchie fabbriche, se erano una ricchezza?

«Il fatto di trovarsi di fronte ad aree dimesse è certo un problema. Ma si tratta di aree edificate, considerate dai più come

aree di archeologia industriale. Ora, il concetto non è conservare quegli edifici tanto per conservarli: bisogna saperli valorizzare. E a chi tocca farlo? All'amministrazione pubblica. Non è colpa degli imprenditori, se Torino ha perso il suo patrimonio di architettura industriale. Non stava a loro individuare le linee da adottare per la salvaguardia».

La professoressa Ronchet-

ta mi mostra un numero di «Rassegna», prestigiosa rivista di architettura.

«Vittorio Gregotti parlava già nei primi Anni 90 degli aspetti economici e progettuali riguardanti le aree dimesse, che diventano un nodo della pianificazione urbana».

Interviene il professor Triscioglio: «Il piano regolatore del 1908, quello che a tutti gli effetti ha costruito la città industriale, non ragionava ancora in termini di aree, ma di isolati. Intorno all'isolato dove veniva costruita una fabbrica, ecco quelli dove vivevano gli operai. Nel momento in cui si sono cancellate le fabbriche, ci si è dimenticati di ciò che stava intorno, delle connessioni tra fabbrica e città».

Chiedo alla professoressa Ronchetta qual è stata la perdita più grave. «Forse la Michelin. Era disegnata come una città: varcavi il cancello ed entravi in un villaggio dove le strade avevano nomi, alcuni edifici erano di Passanti. Oggi è rimasta solo la torre di raffreddamento. E mantenere solo alcuni elementi come simbolici di un passato di cui non si riesce più a cogliere il significato, come nel caso della Spina 3, o tenere in piedi giusto una facciata per radere al suolo il resto e costruire un supermercato, sorte toccata alla Materferro, non ha davvero senso».

Nel resto del mondo, difficile

negarlo, si ragiona diversamente. «Il caso più eclatante è quello della Ruhr: lì sono riusciti perfino a bonificare gran parte dei terreni, rinaturizzandoli, cioè facendo ricrescere il verde in maniera spontanea. Poi hanno trasformato le ex fabbriche e miniere in musei, biblioteche, centri culturali, ed è stato un successo

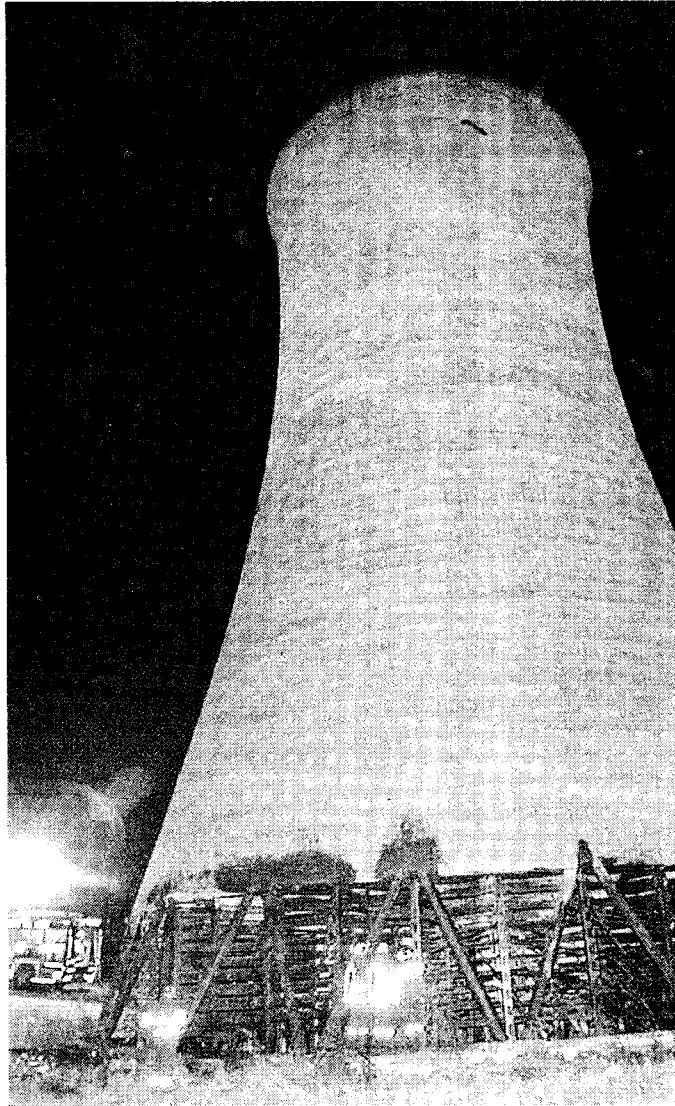
RIMPIANTI

« Michelin era una città
Salvarne solo un pezzo
è una cosa senza senso»

anche in termini di turismo. E' accaduto lo stesso in Spagna, in Inghilterra, in Belgio: il Museo d'arte contemporanea Grand Hornu col suo parco scientifico richiama 400.000 visitatori l'anno, ed è nato in un complesso industriale del 1920, di cui si sono recuperate più di 400 case di minatori. Il bello è che noi spesso riceviamo richieste nel settore del turismo culturale di stampo industriale: dall'estero ci chiedono di venire a Torino per vedere come sono state trasformate le vecchie fabbriche! Naturalmente esistono casi positivi, vedi il Lingotto di Renzo Piano o la Carpano, che i giovani architetti di Negozio Blu hanno trasformato in Eataly: perché non si tratta di essere conservatori, non è che bisogna museificare tutto. Lì la volontà della conservazione ha fatto sì che si mettessero insieme un'idea forte e un gruppo economico disposto a crederci».

E le Ogm? Non potrebbero trovare un destino simile?

«E' quello che chiedono anche i cittadini. I nostri studenti hanno presentato progetti fattibili e redditizi, che però prevedono il rispetto della struttura concepita tra gli altri da Fenoglio e da Trucco. Per ora nessuno ha voluto ascoltarli».



La ciminiera della Michelin