

LA LETTURA DEL LUOGO

La Piazza Paleocapa si innesca sull'asse della Via XX Settembre, quest'ultima definita quale asse di valore storico-artistico e ambientale nel tratto che va da Piazza Paleocapa a Corso Stati Uniti.

L'asse corrisponde al tracciato della Strada Reale di Stupinigi progettata negli anni Venti del Settecento come nuova infrastruttura viaria biopolare lo stradone degli olmi per collegare la Città di Torino, dal rondo' fuori Porta Nuova con la palazzina di Caccia di Stupinigi. La strada fece parte fino alla fine del Settecento della raggiera infrastrutturale propria del sistema città-'residenze reali sebaude, tagliando in linea retta proprietà' e terreni produttivi secondo la logica superiore dell'organizzazione gerarchica del territorio voluta dal potere assoluto assestato.

Dopo il disarmo della fortificazione e l'abbattimento della Porta Nuova e del tratto di mura adiacenti (dal 1800), il rondo' fuori Città fu conglobato dal PLAN GENERAL D'EMBELLISSEMENT (1809) in una grande piazza alberata e razionalizzata planimetricamente come nodo di svincolo arche delle altre strade del territorio meridionale: strade di Pinerolo, di Orbassano, di Nizza, Valone del Valentino.

Analoga tipologia di piazza, intesa come grande fulcro della espansione edilizia fuori porta, fu normata nella Restaurazione con Piano Regolare della Città' di Torino e Sobborghi (Gaetano Lombardi, 1817) e con i piani esecutivi per la fabbricazione della zona (Gaetano Lombardi, 1822). L'assetto conclusivo della zona è dovuto al Piano Fuori Porta Nuova (Carlo Promis, 1851) che definì l'impianto architettonico e urbanistico della giunzione della città con l'espansione del primo Ottocento. L'antico percorso extraurbano fu deviato e inserito nella maglia ortogonale del piano in corrispondenza dell'attuale Corso Vittorio Emanuele II; l'asse prosegue con sezione stradale uguale a quella dell'ultimo tratto al di là del Corso, fino a Piazza Paleocapa.

L'urbanizzazione della zona meridionale e i caratteri dell'asse derivano dal piano per lo sviluppo della Crocetta (Giuseppe Bollati, 1868), approvazione definitiva e dalla normativa del Regolamento d'Ornato del 1862.

La struttura microurbana di Piazza Paleocapa, Via XX Settembre (tratto) e Via Sacchi (tratto) costituisce un insieme architettonico e uno spazio urbanistico simmetrici a quelli corrispondenti di Piazza Lagrange, Via Lagrange (tratto) e Via Nizza (tratto).

Nell'ambito del *Piano di Ingrandimento della Capitale*, è fondamentale il *Piano Fuori Porta Nuova* di Carlo Promis (1851), che lo stesso redasse rivedendo il precedente piano del Consiglio degli Edili, con la definizione dell'attestamento della stazione sulla Via Roma e la formazione del sistema delle Piazze Carlo Felice, con la testata semiottagonale della piazza di impronta neoclassica, Lagrange, Paleocapa. Il progetto è contrassegnato dalla revisione globale della zona, attuata secondo rigide assialità stradali e con fabbricati a blocchi geometrici. Le piazze sono affiancate da isolati porticati simmetrici rispetto l'asse centrale della Via Roma. A latere del progetto urbanistico, Promis prevede di inserire, nel Regolamento Edilizio, del 1843 varianti significative tese ad incentivare l'attività edilizia cioè aumentando l'altezza degli isolati da 16 a 21 metri e rendendo abitabili i sottotetti, ma imponendo l'altezza interna minima dei piani a 3 metri e la larghezza delle strade di 12 o 18 metri.⁽¹⁾

MONUMENTO A PIETRO PALEOCAPA

Nato a Bergamo nel 1788, uomo di grande ingegno e carattere, dopo la caduta dell'impero di Napoleone si dedica al Genio Civile nel corpo degli ingegneri di acque e strade a Venezia dove comincia una importante carriera che lo porta a collaborare anche all'estero, a grandi imprese ferroviarie e stradali.

Nel 1849 si trasferisce a Torino come esule dove viene eletto deputato, ricoprendo ben presto, su proposta di Massimo d'Azeglio allora Ministro dei Lavori Pubblici, cariche importanti a livello nazionale e godendo di riconoscimenti a livello internazionale. Durante la sua amministrazione la rete ferroviaria del Piemonte ha un grande impulso (vengono aperte la Torino-Alessandria-Genova e la Torino-Novara-Arona).

Non dimeno il suo impegno per le grandi opere stradali: il tratoro del Cenisio (Fréjus) e il taglio dell'Istmo di Suez. Un'oftalmia lo rende cieco, ma non gli impedisce di continuare a lavorare per altri 10 anni.

Il personaggio, inizialmente ritratto con il tipico bastone bianco, rappresenta una personalità di rilievo per le associazioni dei non vedenti. Il giornale dell'epoca il "Monitor delle Strade Ferrate", pochi giorni dopo la morte dell'ingegnere Pietro Paleocapa, promuove una pubblica sottoscrizione per la realizzazione di un monumento in suo onore.

L'appello suscita una risposta immediata e, prima della fine del mese di febbraio 1869, il Comitato promotore costituitosi per la realizzazione del monumento, raccoglie un importo considerevole consentendo di realizzare due monumenti: uno a Torino e l'altro, più grande e imponente, a Venezia. L'opera viene commissionata direttamente ad Odoardo Tabacchi il quale ritrae un "vecchio" seduto su una poltroncina, con il bastone da cieco in mano, dall'aria semplice, in un certo senso serena, assorta. L'inaugurazione coincide con le feste pubbliche organizzate per l'apertura della linea ferroviaria del Cenisio, progetto che Paleocapa aveva sostenuto fortemente e al quale aveva collaborato fin dagli studi preliminari. In occasione dell'inaugurazione l'opera, simbolicamente rivolta verso la stazione di porta Nuova, viene formalmente donata dal Comitato al Municipio di Torino.

LO STUDIO DI FATTIBILITA'

La presente ipotesi di fattibilità di parcheggio pertinenziale di tipo meccanizzato al di sotto di Piazza Paleocapa trae origine da un'analisi puntuale del luogo e dai vincoli esistenti. Come precedentemente descritto siamo in presenza di fabbricati risalenti alla seconda metà dell'ottocento, in particolare le facciate storico artistiche della piazza Paleocapa ed i "fornici" di ingresso a est della Piazza Carlo Felice. Si evidenzia la forte presenza di destinazioni d'uso di tipo ricettivo e commerciali. I fabbricati sono a 5 piani fuori terra oltre il sottotetto. La maggior parte dei fabbricati è costituita da struttura in muratura piena portante. Tali verifiche sono indicative e sono state condotte presso gli archivi del civico ufficio tecnico ma dovranno essere oggetto di approfondimento da parte del concessionario. Le indagini relative alla presenza della fognatura bianca e nera sulla Piazza hanno rilevato la presenza di un canale di notevoli dimensioni di cm 180x140, si suppone costruito in muratura, detto "Canale dell'Arsenale", in quanto in origine derivava a monte dall'arsenale militare. Tale canale interseca diagonalmente la piazza e a monte transita all'interno di cortili e fabbricati privati, per cui bisognerà porre molta attenzione nello spostamento dello stesso qualora si rendesse necessario. L'attuale offerta di posti auto è costituita dai parcheggi in superficie sulla piazza, circa 40 posti in zona "Blu", e dal parcheggio a rotazione interrato "San Carlo" con accesso dalla Piazza Carlo Felice. I parcheggi pertinenziali degli edifici residenziali che insistono nella zona risultano sottodimensionati rispetto alle effettive necessità, poiché i piani interrati sono occupati principalmente da cantinati. Rispetto alla soluzione del parcheggio tradizionale in questo caso, la scelta è stata orientata alla soluzione di un parcheggio meccanizzato automatico. In primo luogo, viste le limitate dimensioni dell'area, la soluzione meccanizzata consente l'ottimizzazione degli spazi a parità di volume si possono ricavare più posti auto, inoltre vi è il vantaggio di ridurre la sagoma e limitare gli scavi. Lo stallo di carico/scarico dell'autoveicolo per l'immagazzinamento al parcheggio è previsto tangente alla Via XX Settembre, in modo da non interferire con la parte più antica relativa a Piazza Carlo Felice. Per la sistemazione superficiale si propone la realizzazione di una pavimentazione in materiali lapidei nobili adeguati al contesto storico, l'obiettivo fondamentale è quello di restituire lo spazio al pubblico, attualmente ingombro dalle auto, attraverso la valorizzazione della piazza.

(1) Bibliografia: Vera Cornoli Mandraci, *Le Città nella Storia d'Italia*, Torino, Laterza, Bari, 1983; AA. VV., *Beni Culturali e Ambientali nel Comune di Torino*, Vol. I, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, 1984 Costanza Roggero Bardelli, *Un Giardino per la Gioventù*, Augusto Sisti, *Le mura e gli archi a porta Nuova*, in: *Progettare la città*, *L'urbanistica di Torino tra storia e scelte alternative*, Archivio Storico Torino, a cura di Vera Cornoli e Rosanna Roccaia contributi di Autori vari collana blu, Torino.