

Strade

In termini di infrastrutture stradali Torino si segnala innanzitutto per la grande Spina centrale nord-sud sopra il Passante ferroviario, per la quale sono previsti circa 1,6 miliardi di euro di investimenti: un grande viale alberato di 15 chilometri, con una sezione media di 80 metri, che comprende un sistema di controviai, percorsi per i mezzi pubblici, marciapiedi, piste ciclabili, parcheggi, alberature ecc.

Allo stesso modo spicca il progetto per una seconda Spina, prevista lungo il nuovo asse nord-sud creato sul prolungamento di corso Marche - un'opera da circa 1,135 miliardi di euro - che in sotterraneo dovrebbe ospitare un'interconnessione dell'alta velocità e una tangenziale interna, mentre in superficie si configura già come l'elemento centrale di un più vasto progetto di riqualificazione e rilancio di tutta la cintura ovest del capoluogo piemontese.

In area urbana sono in corso o previsti una serie di parcheggi in struttura (per un costo di circa 22 milioni di euro) e diversi sottopassi più o meno impegnativi, tutti a carico del Comune di Torino, che a questo scopo ha messo in bilancio circa 266 milioni di euro nel triennio 2006-2009.

L'asse metropolitano di corso Marche

L'intervento più significativo per il prossimo futuro riguarda l'asse plurimodale di corso Marche legato però all'alta velocità Torino-Lione e in particolare all'interconnessione fra la Gronda merci e la linea storica, tracciata appunto lungo corso Marche.

Si prevede un'opera su tre livelli, due dei quali interrati - spiega Maria Grazia Sestero, assessore ai Trasporti del Comune di Torino - dove quello profondo ospita l'asta ferroviaria per i treni passeggeri e merci, quello intermedio un percorso stradale di attraversamento veloce (una tangenziale interna, che po-

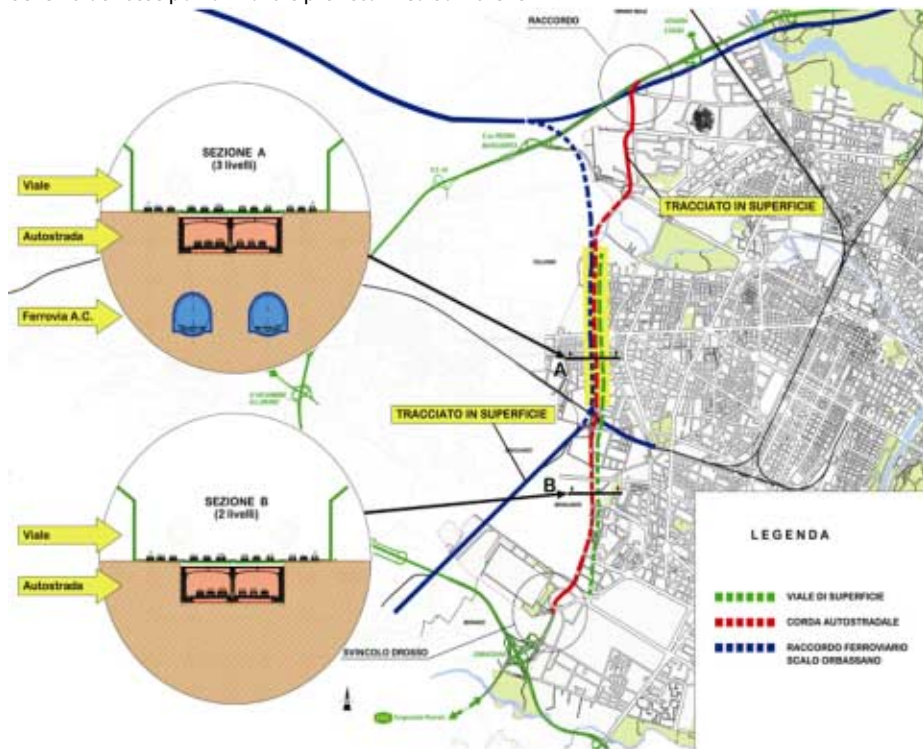
trebbe essere anche a pedaggio), mentre la parte in superficie è destinata a un'opera ambiziosa di riassetto del territoriale, attraverso connessione e la ricucitura della periferia di Torino con quelle delle città limitrofe.

Questo asse risponderebbe a più di un'esigenza - continua Maria Grazia Sestero - perchè intanto connette la Gronda ferroviaria della Torino-Lione con l'area logistica di Orbassano, su cui sono stati fatti importanti investimenti ferroviari che non devono cadere; poi migliorerebbe ulteriormente il servizio dell'alta velocità e in generale il trasporto su ferro nell'area urbana, da e per Porta Susa; infine consentirebbe la diminuzione del traffico della tangenziale e avviare un progetto ambizioso di riqualificazione dell'area ovest della città attraverso un approccio simile a quello della Spina oggi in costruzione: un grande e articolato boulevard urbano in grado di ricucire, dare qualità e rilanciare economicamente e socialmente le periferie di Torino, Grugliasco e Collegno.

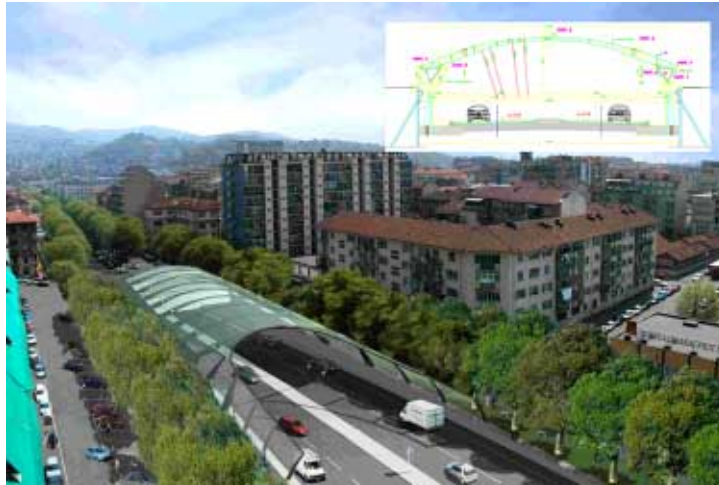
Prospettive di realizzazione? Se non si sblocca l'alta velocità è chiaro che viene a mancare l'attraversamento ferroviario con le relative sinergie - risponde Sestero - perchè mentre si scava lo si fa per due livelli e non per uno solo; il Comune di Torino rimane interessato al progetto, perchè ha grandi valenze trasportistiche, ambientali e di riqualificazione delle periferie, quindi è possibile che proceda comunque verso la realizzazione del percorso stradale sotterraneo, a pedaggio, che potrebbe coinvolgere le società autostradali nella costruzione e gestione.

Il ridisegno del corridoio di corso Marche è presente da tempo nel dibattito tecnico-politico e nella strumentazione urbanistica delle diverse amministrazioni locali (la previsione di un nuovo asse stradale risale al Prg di Torino del 1959); nel maggio scorso ha però avuto un'accelerazione che tutti si augurano determinante, quando Regione, Provincia, Comuni di Torino, Collegno, Grugliasco, Venaria, con la partecipazione

Schema dell'asse polifunzionale previsto in corso Marche



della Camera di commercio, hanno firmato un Protocollo d'intesa per la sua realizzazione e per lo sviluppo di uno Studio di riassetto territoriale. Inoltre, per la definizione di un Piano di riorganizzazione urbanistica del territorio interessato è già stato coinvolto Augusto Cagnardi, uno dei padri del piano regolatore di Torino, ed entro breve dovrebbe essere pronto un progetto definitivo.



Veduta dell'ingresso del sottopasso Spezia

Riassetto della rete urbana

Uno sforzo notevole da parte dell'amministrazione comunale riguarda la razionalizzazione e il potenziamento della rete stradale e la fluidificazione del traffico sui principali assi urbani, in particolare sui nodi maggiormente critici come piazza Rebaudengo, piazza Derna, il tracciato stradale lungo la sponda orientale del Po (a ridosso della collina), e il superamento dello scalo del Lingotto con il sottopasso di corso Spezia fino a corso Unione Sovietica, sulla sponda occidentale del fiume.

Quest'ultimo è stato realizzato in parte per le olimpiadi del 2006 (si è fermato ai bordi della ferrovia) e ora attende di essere completato, con un investimento previsto di circa 130 milioni di euro.

Poco più a sud, in piazza Bengasi, è prevista la completa riorganizzazione del nodo, destinato a diventare il capolinea della linea 1 della metropolitana: sono allo studio un parcheggio d'intercambio interrato, un mini-sovrappasso veicolare sull'asse di via Nizza, il riassetto della viabilità, la riqualificazione della piazza con il mercato rionale.

A nord, legati ai lavori per il Passante, si segnalano i sottopassi da corso Grosseto a via Botticelli, in corrispondenza delle piazze Rebaudengo e Derna, che permettono di superare due incroci importanti, uno a piazza Rebaudengo, con corso Vercelli (che porta all'autostrada), e l'altro con corso Giulio Cesare.

Sempre in quest'area, sull'asse Mortara - Vigevano è previsto un nuovo tracciato stradale di attraversamento e distribuzione lungo la direttrice est/ovest della città, che consente anche di liberare e rendere fruibile un'area di circa 500 mila metri quadrati per il nuovo parco della Dora.

Ancora più impegnativa è la riorganizzazione della viabilità sulla sponda orientale del Po, che da sola richiede investimenti per almeno 72 milioni di euro, basata su una serie di minitunnel sotto la collina sull'asse Moncalieri-Casale, in corrispondenza dei diversi ponti del fiume Po; in questo quadro è prevista la pedonalizzazione del ponte di piazza Vittorio Emanuele (piazza recentemente liberata dalle auto grazie a parcheggio sotterraneo), oltre a un nuovo ponte poco più a nord, in proseguimento di corso san Maurizio (oggetto oggi di concorso di progettazione), e a un nuovo sottopasso che consenta di riqualificare piazza della Gran Madre e decongestionare la circolazione di corso Moncalieri.

Parcheggi

Per quanto riguarda i parcheggi, Torino si segnala fra tutte le città italiane per essere quella che ha saputo uscire per prima dalla stasi dell'inizio degli anni Novanta, adottando soluzioni efficaci nella gestione della sosta e il finanziamento di parcheggi pubblici in struttura.



La soluzione, adottata già nel 1994, consiste in un contratto di servizio che ha affidato a un'unico soggetto - l'allora azienda municipalizzata Atm - l'incarico di gestire sia la gestione della sosta tariffata su strada che la progettazione, costruzione e gestione di parcheggi in struttura.

Di fatto, la gestione della sosta ha creato una tassa di scopo per costruire parcheggi, nel pieno rispetto del Codice della strada e della legge Tognoli.

I ricavi sono stati 2.159 miliardi di lire nel 1994, 5.606 nel '95, 6.959 nel '99, 10.043 nel '97, 10.650 nel '98; dal 1999, quando l'Atm diviene prima azienda speciale e poi Spa, il meccanismo non può più essere applicato, e quindi gli utili sono restituiti al Comune sotto forma di canone, per circa 10/12 miliardi di lire l'anno, con residui che nel 1999 sono stati comunque di 4.722 miliardi, 481 nel 2000 e 698 nel 2001.

Il risultato è il consolidarsi nella città di un meccanismo che consente ancora oggi di concepire e realizzare in pochi anni (in genere due) numerosi parcheggi in struttura, sia in periferia che in centro, dando spazio anche a nuovi operatori e a formule diverse come la concessione di costruzione e gestione o il project financing.

Così, dal 2001 al 2006 Gtt ha continuato con la sua opera, realizzando quattro grandi strutture sotterranee per quasi 28 milioni di euro, per un totale di circa 2.223 posti auto, due in pieno centro: il parcheggio di piazza Valdo Fusi, da 675 posti (di cui 176 pertinenziali), articolato su due piani interrati, del costo di 11 milioni di euro coperto in parte con contributi della legge 122/89 e in parte da Gtt co utili di gestione della sosta e vendita posti a privati; il parcheggio di

Parcheggi Gtt in fase di realizzazione a Torino

Parcheggio	piani	posti	inizio	fine	milioni di euro	finanziamento
Sebastopoli	2	107	2005	2007	0,64	Comune di Torino
Buenos Aires	2	105	2006	2007	0,52	Comune di Torino
Capuana	1	230	in gara		4,20	Comune di Torino, legge 122/89, vendita posti
Barcellona	2	250	in progetto		7,20	Comune di Torino, legge 122/89, vendita posti
Porpora	3	320	in progetto		4,50	Comune di Torino, legge 122/89, vendita posti
Paoli	2	80	in progetto		2,50	Comune di Torino
Sofia	3	277	2005	2007	3,10	Comune di Torino, legge 122/89
Totale		1.369			22,66	

Fonte: Gtt, dicembre 2006

Torre Romana, tra le centralissime via Bertola e piazza Castello, con 89 posti su un piano interrato, dal costo di 1,75 milioni di euro.

Gli altri due sono un parcheggio da 572 posti su due piani interrati e tre fuori terra all'interno dell'ospedale Molinette - completato in due anni, nel gennaio 2006, con un costo di 7,1 milioni di euro - e il parcheggio d'interscambio di Stura, realizzato a ridosso dell'autostrada Torino-Milano, in un punto dove converge anche l'alta velocità e il nuovo tram 4, articolato su tre piani fuori terra e copertura carrabile, per un totale di 610 posti e un costo di 8,1 milioni di euro.

A questi va aggiunto anche il parcheggio d'interscambio, ma in superficie, realizzato in piazza Caio Mario, nella periferia sud, nei pressi dello stabilimento Fiat di Mirafiori, da 696 posti e un costo di 3,8 milioni di euro.

Altri sette grandi parcheggi sono in corso di realizzazione, tutti in periferia, per un totale di 1.369 posti auto e un costo complessivo di oltre 22 milioni di euro. Nella periferia nord: 277 posti in piazza Sofia (tre piani, di cui uno interrato, costo 3,1 milioni di euro); 320 posti, di cui 210 a rotazione e 110 pertinenziali, in piazza Porpora (tre piani interrati, costo 4,5 milioni di euro).

Nell'area di Porta Susa: 250 posti (167 a rotazione, 83 in vendita) in piazza Barcellona, di due piani interrati e un costo previsto di 7,2 milioni.

Nella periferia sud: 107 posti in corso Sebastopoli/corso Siracusa (due piani interrati, costo 640 mila euro); 105 posti in via Buenos Aires/corso Unione Sovietica (due piani interrati, costo 520 mila euro); 80 posti su due piani interrati in via Pasquale Paoli (costo 2,5 milioni); infine, 230 posti (137 a rotazione, 93 in vendita) in via Capuana, di un

piano interrato, con un costo di 4,2 milioni coperti da contributi della legge 122/89, del Comune di Torino e dalla vendita posti a privati.

Parallelamente il Comune di Torino ha parzialmente finanziato e affidato in concessione due strutture in pieno centro storico, che fra novembre e dicembre 2006 hanno consentito di liberare dalle auto le centralissime piazza San Carlo e piazza Vittorio Emanuele.

Sempre in centro, in piazzale Aldo Moro, l'Università ha avviato una gara in project financing per la realizzazione di un parcheggio interrato da 600 posti, di cui metà a disposizione di docenti, personale e studenti; le proposte consegnate sono già quattro e presto partirà la gara per la scelta del costruttore, con inizio dei lavori entro metà 2007 e conclusione due anni dopo.

Parcheggio sotto piazza Vittorio Emanuele

Fra i parcheggi sotterranei si segnala quello da 620 posti (522 a rotazione, e 98 in vendita) inaugurato nel novembre scorso sotto una delle più grandi piazze del centro storico, piazza Vittorio Emanuele, che consente di liberare dalle auto uno spazio porticato di circa 20 mila metri quadrati (la piazza è un grande rettangolo di 295 per 105 metri) che conclude scenograficamente un importante asse urbano (via Po) e si apre sul

Particolari delle installazioni del parcheggio Vittorio e di uno degli altri





La sua importanza sta nel fatto che si tratta di uno dei tentativi più riusciti in Italia di superamento dei molti limiti di un parcheggio pubblico sotterraneo, che è per definizione un ambiente chiuso, spesso claustrofobico: qui si punta a rendere gli spazi vivi e facili da utilizzare, riducendo al minimo la sensazione di spazio sotterraneo attraverso una ricercata qualità degli ambienti che unisce architettura, arte e tecnologie innovative.

fiume e la collina retrostante.

Il parcheggio, composto da due strutture su tre livelli, distinte ma collegate fra loro da percorsi pedonali, dal costo complessivo di circa 13 milioni di euro, di cui più di 5 coperti con i fondi della legge 122/89, è costruito in concessione da Codelfa e gestito da Parcheggi Italia (vincitori della gara indetta dal Comune di Torino nel 2004).

Veduta di una delle rampe del parcheggio Vittorio e sezione trasversale e longitudinale

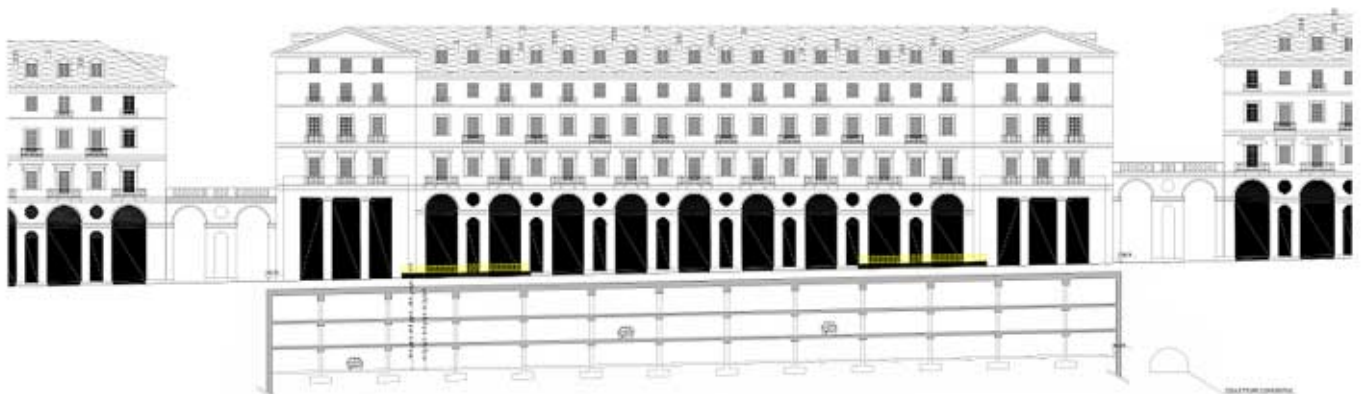
In questo si riprendono le migliori esperienze estere, come quella di Lione, dove la politica di riqualificazione urbana (avviata oltre quindici anni fa) ha avuto successo anche grazie alla capacità di progettisti e amministratori di creare spazi e strutture vivibili e attraenti, senza particolari gesti spettacolari, calibrando qualità delle finiture, idee scenografiche, razionalità e semplicità delle soluzioni.

Nel progetto per piazza Vittorio, sviluppato dallo Studio Riccato-Virano e LVM Studio Associato, uno dei temi centrali è la continuazione della piazza fino al primo livello interrato, sia nel trattamento delle pavimentazioni delle ram-

pe, con gli stessi smolteri e cubetti di porfido usati in superficie, sia con la creazione di due grandi atri (uno per ciascuna struttura), che riprendono in sotterraneo il disegno del porticato soprastante, con gli archi, le lunette, le specchiature delle vetrine.

Infine, il resto dei percorsi è arricchito dalle sculture di luce di Leonardo Mosso, che valorizzano spazi altrimenti di servizio.

Allo stesso modo sono utilizzati i servizi e le tecnologie, che puntano a garantire non solo sicurezza ma anche confort e funzionalità: dai "led" luminosi a soffitto per segnalare i posti liberi (primo caso in Italia), all'attenzione verso determinati tipi di clientela, come quella femminile (alla quale sono destinati 20 fra gli spazi più comodi e vicini agli ingressi), così come per i disabili (14 posti), fino a un'illuminazione dimensionata per garantire un effetto giorno.



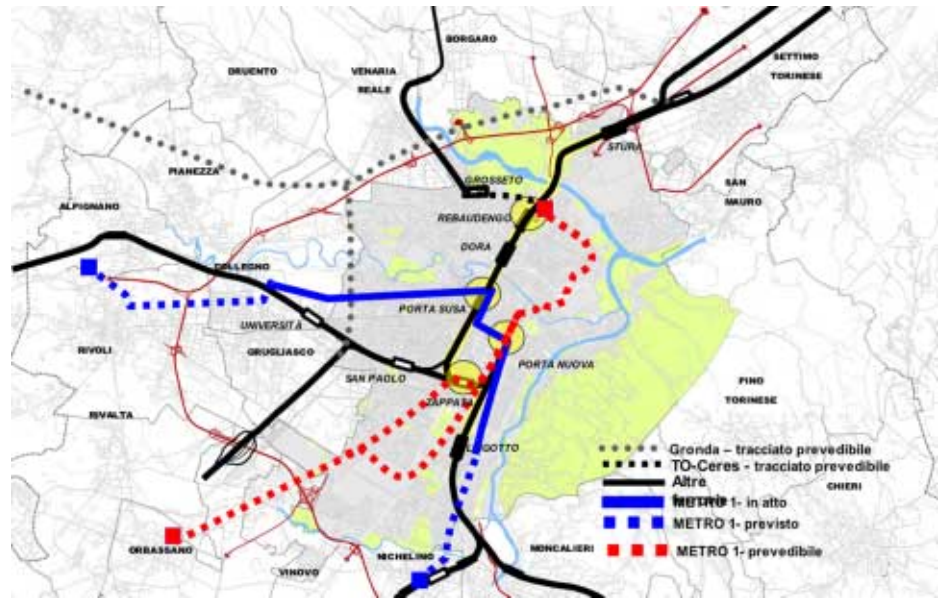
Ferrovie

Torino è al centro di uno dei più importanti interventi ferroviari in ambito urbano in Italia, oltre ad essere uno dei nodi della rete dell'alta velocità.

Il cuore di tutto è il Passante ferroviario, con alcune opere delicate ancora da completare, e la nuova stazione di Porta Susa, destinata a diventare il nodo centrale di tutto il traffico ferroviario nel capoluogo piemontese, oltre che il punto di riferimento del riassetto urbanistico ed economico della città oggi in corso sull'asse della Spina.

Passante

Il Passante ferroviario di Torino, con sette stazioni su un tracciato di 12 chilometri interamente quadruplicati, di cui 7 interrati, è un'opera enorme, costosa - 1,32 miliardi di euro, di cui 954 per gli ultimi 5 chilometri - e di grande rilievo per la città, che si trascina però da almeno vent'anni, fra imprevisti e lungaggini (la convenzione fra Ferrovie dello Stato ed Enti locali risale al 1984). Ad oggi il completamento è previsto



entro il 2011, dopo 25 anni di lavori, poi prenderà corpo un sistema ferroviario fra i più estesi in Italia, in grado di valorizzare non solo l'alta velocità e le linee nazionali est-ovest e verso sud, ma anche e soprattutto le numerose linee regionali che convergono sul capoluogo, dalla Torino-Pinerolo (gestita da Rfi) alla Torino-aeroporto-Ceres (di Gtt), da quella della valli del canavese (Gtt) alla Torino-Chieri.

In questo modo potrà prendere corpo realisticamente il Servizio ferroviario metropolitano - conferma Giancarlo

Guiati, presidente di Gtt - con l'utilizzo del Passante anche per gli spostamenti in città e in modo particolare per impostare una vera e propria dorsale di trasporto collettivo dell'area vasta.

Il Passante doveva essere completato nel 2009, ma nel 2002 Comune, Provincia e Rfi hanno deciso di modificare il progetto, interrando l'intero tratto a nord e superando il fiume Dora in sotterraneo, invece che su un nuovo ponte; il cambio di programma ha fatto crescere i costi di circa 200 milioni di euro e uno slittamento della fine dei lavori al 2011.

Veduta del cantiere e del progetto per la nuova stazione di Porta Susa





L'attraversamento della Dora è una delle opere più complesse, con una galleria a circa 20 metri di profondità sotto il letto del fiume, e comprende anche il collegamento con la ferrovia Torino-Ceres che oggi fa capolinea alla stazione Dora, a nord del fiume, anch'essa spostata a 20 metri di profondità; l'interscambio avviene in reatà presso la nuova stazione di Rebaudengo - segnala Giancarlo Guiati - che diviene un punto nodale anche per il collegamento fra l'aeroporto di Caselle e il centro della città.

Infine, come già per la parte sud, lo spostamento in sotterraneo del tratto settentrionale non incide solo sul riassetto complessivo della rete su ferro, ma anche su tutti gli spazi urbani circostanti, perchè consente di eliminare la vecchia massicciata in rilevato lungo corso Principe Oddone fino alla stazione Dora, portando a una ricucitura del tessuto urbano lungo l'asse est-ovest a nord di piazza Statuto, tra il quartiere Aurora e la Spina 3 (l'area la più estesa fra quelle oggi in corso di trasformazione); inoltre, viene completamente modificato l'assetto di piazza Baldisera, dove confluiscono corso Mortara (su sopraelevata, da demolire), corso Vigevano, via Cecchi, corso Principe Oddone e via Stradella.

La nuova stazione di Porta Susa

Il cuore del Passante è la nuova stazione AV di Porta Susa, spostata più verso sud rispetto all'attuale fabbricato, che dovrebbe essere la prima a diventare realtà, nel 2009, rispetto ai nuovi complessi previsti a Bologna, Firenze Belfiore, Roma Tiburtina e Napoli Afragola.

Il progetto, firmato dal Gruppo francese Arep (capogruppo Jean-Marie Duthilleul e Etienne Tricaud), con Silvio D'Ascia e Agostino Magnaghi, vincito-

ri nel 2004 del concorso internazionale, prevede una stazione che diviene cerniera, con un viale alberato sopraelevato, tra due zone di Torino oggi separate dai binari. L'edificio vero e proprio è di notevoli dimensioni: si estende infatti su oltre 15 mila metri quadrati, con una struttura semicilindrica in acciaio e vetro lunga 385 metri e larga 30, alta da 3 a 12 metri e profonda fino a 8 metri sotto il livello stradale, integrata da una torre di oltre 100 metri all'estremità sud.

Sotto l'arcata sono previsti una galleria commerciale e collegamenti pedonali verso le strade ai due lati (corso Inghilterra e corso Bolzano), mentre ai livelli inferiori sono collocate le biglietterie, gli spazi per i passeggeri, le banchine e un'ampia zona commerciale.

La grande copertura trasparente si segnala anche perchè ingloba celle di silicio di un impianto fotovoltaico in grado di produrre energia elettrica per 825 MWh l'anno, con una potenza di picco di 765 kWp, sufficiente a coprire le necessità dell'intero complesso.

I lavori sono in corso, affidati nell'aprile scorso all'Ati vincitrice dell'appalto, composta da Cogel, Lorenzon Techmec System e Cosmat.



Trasporto pubblico

Torino è una città in piena trasformazione ormai da molti anni e un ruolo determinante lo sta compiendo il riassetto della rete di trasporto pubblico, a partire dalla metropolitana e dalla percorso del tram 4, che hanno avuto entrambi il loro traguardo più significativo con le Olimpiadi invernali del 2006.

L'appuntamento delle Olimpiadi invernali è stato un traguardo importante per la realizzazione di una serie di opere capaci di presentare all'attenzione internazionale una città efficiente in tutti i suoi settori - sostiene Giancarlo Guiati - fra le quali spiccano ovviamente gli impianti sportivi, ma anche l'inaugurazione del primo tratto della linea 1 della metropolitana (8 chilometri da Collegno a Porta Susa), e il completamento della linea tranviaria 4, con il nuovo capolinea nord realizzato nel popoloso quartiere Falchera, per un totale di 18 chilometri attraverso tutta la città, fino a Mirafiori. L'ultima parte del prolungamento a nord, con un tunnel di circa 700 metri sotto la ferrovia e l'autostrada, è stata attivata nell'aprile 2006, per un costo complessivo di circa 26 milioni di euro.

Metropolitana

L'intervento principale è ovviamente la costruzione della prima linea di metropolitana, da Collegno a Porta Nuova e da qui al Lingotto, dal costo complessivo di 975 milioni di euro, compreso il materiale rotabile (33 milioni di euro) che ne è parte integrante, essendo un sistema automatico senza conducente a bordo.

Le dimensioni e la gestione automatica,



Lavori alle banchine della stazione del metrò di Porta Nuova



nel settembre 2007, raggiungerà la stazione di Porta Nuova, portando il tracciato a 9,6 chilometri e 15 stazioni, comprese le due principali stazioni ferroviarie di Torino.

Gli altri 6,5 chilometri verso sud, con 6 stazioni da Porta Nuova al Lingotto, sono in fase di realizzazione e dovrebbero essere completati nel 2010, dopo una serie di varianti che ne hanno rallentato il progetto: le ipotesi di interrimento/arretramento della stazione ferroviaria di Porta Nuova e di una Cittadella della Salute nell'area dell'ex Fiat Avio, poi trasformata nella nuova sede della Regione Piemonte, ne hanno imposto un cambiamento di tracciato, che dall'asse Madama Cristina-Genova si è spostato interamente sotto la via Nizza, la strada che costeggiando la linea ferroviaria fino al Lingotto e, appunto, all'area dell'ex Fiat Avio.



Velocità di cantiere

La prima tratta della metropolitana si segnala anche per la velocità con cui è stata realizzata, dal 2000 al 2005, complice l'appuntamento delle Olimpiadi invernali.

Per rispettare i tempi di consegna previsti - ricordava nel 2004 su queste pagine Giancarlo Guiati - lo scavo è stato avviato contemporaneamente con tre frese Tbm, quando per un tratto simile se ne usa generalmente una sola, così che già fra dicembre 2003 e gennaio 2004 due di loro hanno terminato il lavoro, con un ritmo di avanzamento che è stato di 20 metri al giorno per una (rispetto ai 10 preventivati) e 14 per l'altra, mentre la terza, inserita nel gennaio 2003, ha completato pochi mesi dopo l'ultimo tratto di scavo, sotto il Passante ferroviario, a una profondità di 25 metri.

Inoltre - continuava Guiati - oltre allo scavo della galleria sono stati aperti contemporaneamente 15 cantieri, uno per ogni stazione.

Di fatto si è rispettata la prima scadenza, cioè la messa in esercizio del primo tratto in tempo per le Olimpiadi, mentre l'apertura della stazione di Porta Nuova è slittata di qualche mese rispetto alle scadenze originarie, perchè è stato deciso di non mantenere aperti i cantieri durante le Olimpiadi, che sono stati quindi coperti e poi ripresi nei mesi successivi.

Sviluppi futuri

Quello del trasporto pubblico è sicuramente stato un obiettivo privilegiato dalle amministrazioni dell'ultimo decennio, e sarà così anche domani - ribadisce Giancarlo Guiati - perchè dopo avere attivato per intero la linea 4, e con grande successo tra i cittadini (60 mila passeggeri in media al giorno), il futuro vede non solo il completamento in corso della metropolitana 1 fino al Lingotto, con l'obiettivo del 2010 per l'esercizio del nuovo tratto, ma anche i suoi ulteriori prolungamenti verso le periferie est e sud, da Collegno a Cascine Vica (Rivoli) e da Lingotto a piazza Bengasi, al confine sud della città, senza contare le

richieste dei Comuni di Moncalieri e Nichelino per un ulteriore sviluppo a sud. Inoltre - rivela Guiati - è di piena attualità la progettazione della seconda linea della metropolitana, per servire i quadranti sud-ovest (verso Orbassano) e nord di Torino.

Per la 2 manca però un progetto concreto e si è ancora a livello di scenari possibili: i quattro più rappresentativi hanno in comune, nel quadrante sud-ovest, la direttrice di corso Orbassano, l'interscambio con il passante ferroviario a Zappata e con la linea 1 a Porta Nuova e l'attraversamento del centro storico; tracciati alternativi riguardano il proseguimento a nord, che possono essere verso l'area nord-est (San Mauro), o l'area nord (Falchera) o l'area nord-ovest (Venaria); in quest'ultimo caso il tracciato può seguire i sedimi dismessi del raccordo ferroviario dello Scalo Vanchiglia o della ferrovia Torino-Ceres (quindi con interscambio alle stazioni Rebaudengo e Dora).

Stiamo lavorando anche al progetto di una seconda linea - conferma Maria Grazia Sestero - sapendo però che il finanziamento non è di quest'anno nè del prossimo, perchè ora le priorità vanno ai due prolungamenti della linea 1: sono ancora nella Legge Obiettivo e la Regione sta trattando perchè siano finanziati.

Per il tratto sud, lungo 1,8 chilometri, il costo previsto è di 215 milioni di euro,

mentre il prolungamento fino a Cascine Vica, di 3,7 chilometri, ha un costo stimato di 281 milioni, dei quali 112,5 già assegnati da parte di Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comuni di Torino, Collegno e Rivoli.

Poi, quando ci saranno i finanziamenti, la linea 1 potrebbe raggiungere Rivoli - riferisce Sestero - dove si stanno studiando due ipotesi, una delle quali prevede un attestamento oltre la collina del Castello, dove ci sarebbe anche spazio per un parcheggio.

In ogni caso, la ristrutturazione e lo sviluppo della rete di trasporto pubblico tenderanno a favorire l'interscambio tra i diversi mezzi di trasporto - afferma Guiati - anche con l'estensione delle corsie preferenziali e la costruzione di parcheggi in struttura nei principali nodi del traffico e dell'area centrale; poi, dal punto di vista aziendale, Gtt sta considerando seriamente e con molta cautela gli appuntamenti con le liberalizzazioni del mercato, con il proposito da un lato di migliorare e potenziare il servizio di trasporto pubblico a Torino e nell'hinterland e dall'altro di valorizzare e non disperdere il patrimonio pubblico di investimenti. Su questo fronte il cambiamento sarà notevole.

Particolare del Tram 4





PUBBLICITÀ



Sviluppo urbano

Come e forse più di ogni infrastruttura di trasporto Torino si caratterizza per lo sviluppo urbano, che sta assumendo proporzioni senza precedenti dal dopoguerra a oggi, considerando che al momento interessa circa 3 milioni di metri quadrati di aree sulle quali si sta già costruendo e quasi altrettante rientrano nei programmi o comunque nelle possibilità a medio e lungo termine.

Tutte le aree di sviluppo rientrano fra le Zone di trasformazione urbana (Zut), regolate da una disciplina abbastanza classica per le aree industriali, quindi con standard sovradimensionati rispetto al parametro regionale, per far fronte anche ai bisogni pregressi degli intorni. Su circa 10 milioni di metri quadrati di aree industriali esistenti, le Zut attuali sono appunto dell'ordine di 3 milioni, le altre rimangono aree industriali, sulle quali, in futuro, potrebbe verificarsi la nuova espansione: gli stabilimenti Fiat di Mirafiori (3 milioni di metri quadrati), o il complesso dell'Alenia (all'incrocio fra l'asse di corso Marche e quello di corso Francia, già servito dalla linea 1 del metrò), o il territorio a nord, per un totale di 5,4 milioni di metri quadrati, che ha al centro la discarica di Basse di Stura.

Spina centrale

Il cuore dell'intervento è la cosiddetta Spina centrale, il grande viale creato sopra l'asta del Passante ferroviario che permette la restituzione alla città di oltre 2 milioni di metri quadrati di aree industriali dismesse, là dove la ristrutturazione del settore manifatturiero, in particolare quello legato all'acciaio e alla meccanica, ha liberato grandi superfici lungo l'asse ferroviario costruito alla fine dell'Ottocento a ridosso del centro storico.

Queste aree, articolate in quattro grandi settori di sviluppo urbano, tutti con una accessibilità molto elevata, stanno oggi dando corpo a un secondo centro cittadino, dove si stanno ricollocando anche importanti realtà istituzionali e del terziario, come gli uffici direzionali del San Paolo-Imi, che occupa molti spazi nel centro storico, o la Regione, che sta costruendo un nuovo palazzo uffici all'estremità sud della Spina (al Lingotto), o la Provincia, che vi ha trasferito il suo palazzo uffici.

Il primo dei quattro settori, denominato Spina 1, si trova all'estremità sud del Passante, nei pressi della stazione Zap-pata, dove si trovavano originariamente le Officine materiale ferroviario della Fiat: si tratta di circa 164 mila metri quadrati dove sono previsti investimenti per circa 250 milioni di euro, dei quali 30 pubblici, soprattutto per edifici residenziali e terziario, oltre a uno shop-

ping centre, costruiti attorno a una nuova piazza.

Il secondo settore, denominato Spina 2 comprende oltre 370 mila metri quadrati di aree occupate originariamente dalle Officine grandi riparazioni e dagli stabilimenti Nebiolo e Westinghouse, fra la Spina 1 e la stazione di Porta Susa, dove sono previsti investimenti per un miliardo di euro, il dieci per cento dei quali pubblici.

Qui, all'estremità nord sta prendendo corpo la nuova stazione AV di Porta Susa, attorno alla quale sono in progetto oltre 100 mila metri quadrati per attività ricettive, terziarie e commerciali; più a sud è già parzialmente in corso la costruzione importanti complessi pubblici e terziari, come due grattacieli che ospiteranno le nuove sedi del San Paolo-Imi e delle Ferrovie dello Stato, l'Urban center della Città di Torino, la nuova cittadella giudiziaria (nelle vecchie carceri ristrutturate), il palazzo per uffici della Provincia (nell'edificio a 13 piani, già della Telecom, ristrutturato radicalmente) e forse il nuovo Centro culturale (con Biblioteca civica centrale e sala teatrale) di cui si sta ancora discutendo; infine, una parte importante dell'area è occupata dal raddoppio del Politecnico, che comprende residenze universitarie e una centrale di teleriscaldamento.

La Spina 3 è il settore più vasto, con una superficie di oltre 1,7 milioni di metri quadrati dove si trovavano una serie di grandi complessi industriali: tre impianti siderurgici della Cimi Montubi (Valdocco, Vitali, Valdellatorre), e stabilimenti di Michelin, Paracchi, Fiat Nole, Savigliano, Teksid. Qui sono in corso, e in parte già completati, investimenti per 1,3 miliardi di euro, per metà in edilizia residenziale (circa 379 mila metri quadrati di SIp) e il resto in business centre, commercio e servizi.

Tra il 1997 e il 2000, sulle aree ex-

Sviluppo urbano sulla Spina Centrale

	Spina 1	Spina 2	Spina 3	Spina 4	Totale Spina	%
Superficie totale (mq)	164.089	367.358	1.171.503	395.297	2.098.247	
di cui a destinazione pubblica (compresa SIp)	101.824	226.556	710.067	226.815	1.265.262	
Slp prevista (mq)	88.154	209.142	649.485	199.453	1.146.234	
di cui						
Residenza	23.446	26.463	379.471	122.168	551.548	48%
Attività di servizio	17.630	27.660	66.539	68.737	180.566	16%
Business Centre	47.078	103.716	185.476	8.548	344.818	30%
Altro	0	51.303	18.000	0	69.303	6%
Investimenti (milioni di euro)	250	1.000	1.300	600	3.150	
di cui pubblici	30	100	160	21	311	

Fonte: Comune di Torino, dicembre 2006

Teksid (circa 25 mila metri quadri), con il contributo determinante dei Fondi strutturali europei è stato realizzato l'Environment Park, uno dei due parchi tecnologici torinesi, mentre nella vicina area ex-Michelin (circa 100 mila metri quadri) è attivo dal 2003 il Centro commerciale Dora, con multisala, centro commerciale, parcheggio, e 350 appartamenti, finanziato dalla società Sviluppo Dora-Novacoop e da un gruppo di imprenditori milanesi.

Nell'area ex-Vitali, di oltre 12 mila metri quadrati, è in corso di costruzione il Vitali Park, un complesso articolato in due edifici paralleli con uno spazio centrale coperto, dove sono previsti uffici, spazi per artigianato e attività produttive a basso impatto ambientale.

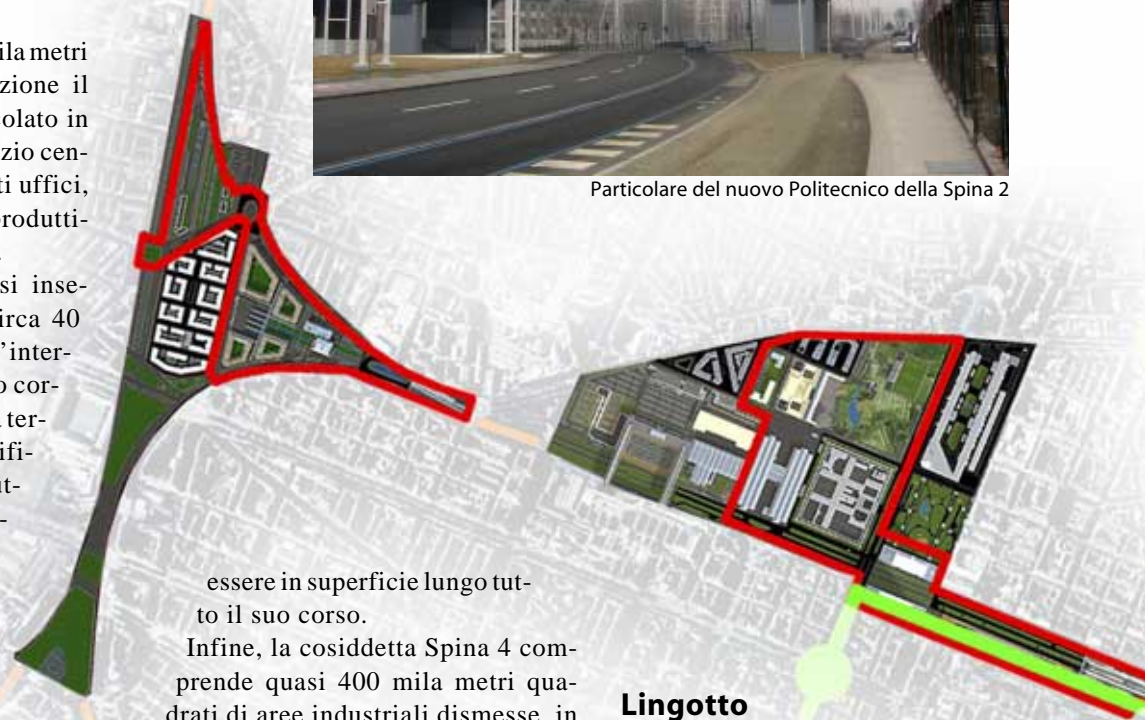
Nelle ex-officine Savigliano si insedierà un Business center di circa 40 mila metri quadrati, in parte all'interno della palazzina storica lungo corso Mortara, destinata ad attività terziarie, e in parte in sei nuovi edifici per attività economico-produttive e commerciali, oltre a parcheggi pubblici e privati; il tutto finanziato dallo Stato, dalla Regione e con il contributo dei Fondi europei per lo sviluppo regionale.

Nella Spina 3 è previsto anche un parco di 450 mila metri quadrati lungo la Dora, oltre alla scopertura del fiume, che tornerà ad

Veduta degli stabilimenti Fiat di Mirafiori



Particolare del nuovo Politecnico della Spina 2



essere in superficie lungo tutto il suo corso.

Infine, la cosiddetta Spina 4 comprende quasi 400 mila metri quadrati di aree industriali dismesse, in parte della Fiat, situate all'estremità nord del Passante; di fatto prende corpo attorno alla nuova stazione di Rebaudengo, dove dovrebbe attestarsi anche il collegamento tra Torino e l'aeroporto di Caselle.

Qui sono previsti investimenti per circa 600 milioni di euro in edifici commerciali nella zona di corso Vigevano e residenziali nell'area compresa tra via Cigna e i Docks Dora.

Lingotto

Dall'altra parte della città, si trova un'altra delle aree principali di sviluppo, quella del Lingotto, dove l'ex fabbrica storica delle Fiat è stata da tempo trasformata in un centro polifunzionale, con al centro il Lingotto Fiere, che ha visto nascere negli anni una serie di strutture e servizi: centro congressi, auditorium, hotel, spazi commerciali, cinema multisala, supermercato e, da ultima, la pinacoteca Agnelli.

La concentrazione degli insediamenti olimpici in questa parte della città rafforza poi la sua vocazione a diventare un altro dei nuovi poli urbani, tanto più che all'estremità sud, nell'area dell'ex Fiat Avio, la Regione Piemonte costruirà la sua nuova sede.

Il Lingotto potrebbe essere anche il completamento a sud del viale della Spina,



se si riuscirà a farlo proseguire oltre largo Orbassano, raggiungendo strade oggi meno dimensionate e qualificate dal punto di vista urbano; per questo - spiega Mario Viano, assessore all'Urbanistica del Comune di Torino - si sta trattando con Rfi l'interramento del tracciato da Porta Nuova all'uscita dalla città, includendo un tratto della linea Moncalieri-Nichelino, dove la ferrovia in superficie crea una barriera che limita lo sviluppo e l'accessibilità di quella parte di territorio.

Il progetto è completato dal trasferimento delle funzioni di servizio dello Scalo Lingotto, dalla ricollocazione della stazione in asse al centro fieristico-congressuale e dall'interramento del tracciato ferroviario fino all'uscita a sud della città, in modo da offrire, con il viale della Spina, un affaccio qualificato per gli insediamenti del Villaggio Olimpico (riconvertito in parte a residenze e uffici), delle Dogane e dell'ex Fiat Avio. Legata allo sviluppo della Spina a sud è anche l'attuale stazione di Porta Nuova, per la quale si sono valutate diverse

ipotesi: l'eliminazione totale, arretrando tutte le funzioni oltre il Lingotto, oppure lasciarla com'è o, infine, alleggerirla: tutti i soggetti interessati hanno concordato di lasciare una decina di binari (interrati) rispetto ai 21 attuali - rivela Maria Grazia Sestero - perchè su di essa convergono treni che hanno bisogno di una stazione di attestamento, come quelli delle linee verso sud; l'ipotesi è comunque di interrare tutto, fino a corso Bramante, o corso Dante, o addirittura fino al Lingotto.

Mirafiori

Un altro grande sviluppo in corso riguarda lo stabilimento di Mirafiori: un'area produttiva di circa 3 milioni di metri quadri, nata a partire dagli anni Cinquanta, dei quali circa 300 mila sono stati ceduti dalla Fiat alla Torino nuova economia (Tne), una società costituita appositamente da Regione, Provincia e Comune e dalla stessa Fiat.

L'acquisto, per un controvalore di circa 67 milioni di euro (che comprende anche i 600 mila metri quadri del Campo Volo di Collegno), è stato fatto nel dicembre 2005, ma operativamente il progetto comincia a decollare solo oggi,

perchè Tne ha riunito il suo primo consiglio di amministrazione nel novembre scorso.

Si tratta di aree differenti, disomogenee (con uffici, capannoni, depositi ecc.), non contigue ma abbastanza vicine fra loro, ma tutte collocate in una posizione strategica, da un lato su Corso Orbassano, dove dovrebbe inserirsi la linea 2 della metropolitana, e dall'altro su corso Marche, cioè l'asse della centralità metropolitana del prossimo futuro.

Si tratta quindi di un punto strategico, a cui si cerca di dare una dimensione urbana - sottolinea l'assessore Mario Viano - innanzitutto orientando i nuovi investimenti del Politecnico, che ha già deciso di trasferirvi il corso di Ingegneria dell'autoveicolo, da poco inaugurato presso il Lingotto e sostenuto da Fiat con finanziamenti fino al 2010, e di crearsi anche il nuovo Centro per il Disegno industriale (un pezzo della facoltà di Architettura), sostenuto con finanziamenti europei e con potenziali sinergie con il Centro Stile di Fiat, che la società automobilistica non trasferirà più altrove, come previsto in precedenza.

Queste realtà saranno la base attrattiva di altri investimenti e di processi di localizzazione con cui sviluppare attività sulla frontiera dell'innovazione e della conoscenza - dichiara il Sindaco,

Sergio Chiamparino - e il Comune continuerà a lavorare su questa strada con l'obiettivo di rendere Mirafiori uno dei luoghi della trasformazione innovativa dell'area metropolitana.

Sotto certi aspetti è una svolta, perchè segna un'inversione di tendenza rispetto a un processo di dismissione avviato da Fiat, che lo scorso anno ha ce-



duto tutto il patrimonio immobiliare extra industriale (ha messo all'asta anche il suo centro direzionale in corso Ferrucci, anche se con un accordo di affitto garantito per un certo periodo). Tra l'altro aveva ipotizzato la valorizzazione immobiliare dell'area di Mirafiori - segnala Mario Viano - che però non aveva senso senza un accordo con il Comune, perchè implica una variante urbanistica su un'area industriale oggetto di contenzioso fra le due parti, legato al fatto che Fiat non vi investe più da molti anni (mentre lo faceva in stabilimenti in altre parti d'Italia): senza un accordo sarebbe stato improponibile un cambio

di destinazione urbanistica, ad esempio verso la grande distribuzione commerciale, che certamente il mercato è in grado di assorbire.

Oggi, invece, non solo Fiat sta rilanciando la propria produzione a Mirafiori (la Grande Punto, in attesa della presentazione del nuovo Piano industriale e di nuovi modelli), ma nelle aree che ha ceduto si pongono le basi per la nascita di un polo dell'innovazione nel campo della mobilità, con alta formazione, attività di ricerca e trasferimento tecnologico - continua Viano - che riprende la recente esperienza di Motorola e General Motor: la prima ha stabilito un rapporto di collaborazione con il Politecnico, insediando a Torino una propria unità di ricerca; la seconda, dopo il divorzio con Fiat, ha chiesto alla città di trovare nuove localizzazioni indipendenti per le strutture di ricerca che aveva creato, in particolare sui motori diesel, e dopo alcune soluzioni provvisorie sembra certo che troveranno posto nella sede storica del Politecnico, nella Spina 2. Fin qui le certezze, ma sono molte ipotesi su chi e cosa potrebbe trovare spazio in queste aree, dall'Agencia spaziale europea a Microsoft, al centro di ricerca di una casa automobilistica non europea.



Foto zenitale dell'area di Basse di Stura

Basse di Stura

L'area di Basse di Stura, in parte occupata dalla discarica di Torino, si trova nella zona nord della città, dove si incrociano la ferrovia e l'autostrada per Milano e i collegamenti stradali con l'aeroporto, attraversata inoltre da ovest a est dal fiume Stura, nel suo tratto terminale, prima della confluenza nel Po.

La sua importanza è emersa con chiarezza nei mesi scorsi, perchè indicata come sede dell'Esposizione universale del 2015: la

candidatura non ha avuto i risultati sperati (è stata scelta Milano), ma dono ormai chiare le potenzialità per lo sviluppo futuro della città, considerando che il progetto per l'Expo ha preso in considerazione aree per circa 5,4 milioni di metri quadrati in attesa di essere riqualificati, tenendo conto che la discarica chiuderà nel 2009, in parte destinati a parco e in parte da bonificare o già bonificati.

L'ipotesi di attrezzare l'area in funzione dell'Expo 2015 è stata del resto ritenuta compatibile e coerente con i programmi di trasformazione, in atto e in previsione, a livello urbano e metropolitano, ed è già stato deci-

so che nel 2011 Basse di Stura verrà utilizzata come area test per il riequilibrio paesistico ed energetico del Paese, nell'ambito delle celebrazioni per i centocinquantanni dell'Unità d'Italia.

La candidatura all'Expo ha offerto la possibilità di elaborare anche delle stime degli investimenti necessari: circa 220 milioni di euro per bonifiche, urbanizzazioni, sistemi di trasporto interno (monorotaia), e circa 280 milioni per la realizzazione delle strutture espositive e di servizio (permanenti e temporanee). ■

Veduta del cantiere nell'area Savigliano della Spina 3

