

La scommessa torinese

DI CORSO MARCHE

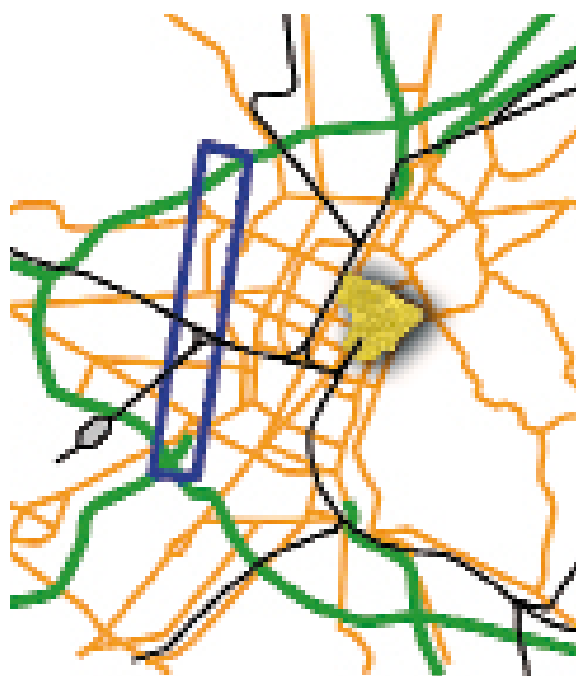
FABRIZIO BONOMO

Il progetto per l'asse integrato di corso Marche, previsto nella periferia ovest di Torino e presentato alla seconda edizione di Infrastructura, rappresenta una delle più grandi infrastrutture mai concepite per il capoluogo piemontese e i comuni della sua cintura occidentale, poichè si segnala per il tipo di approccio al riassetto dei collegamenti ferroviari e stradali dell'area, integrato a un'ampia ricucitura delle periferie e nella valorizzazione di un territorio oggi marginale, fino a prefigurare la nascita di una nuova centralità che ripropone alla scala metropolitana la rivoluzione in corso a Torino con il progetto del Passante ferroviario e della cosiddetta Spina centrale, il viale urbano lungo il quale sta nascendo un nuovo centro cittadino

Torino è oggi una realtà emblematica nel panorama infrastrutturale italiano, dove non solo si stanno realizzando opere bloccate da anni (con un'accelerazione notevole rispetto al passato che è essa stessa un segno distintivo), ma soprattutto si pongono le basi per un diverso approccio al progetto delle grandi opere a scala locale e nazionale.

Il riferimento più eclatante è quello della nuova linea ferroviaria fra Torino e Lione e dei suoi problemi progettuali e di consenso che, indipendentemente da quale sarà la soluzione, può contribuire all'adozione da parte del nostro Paese metodologie e procedure più attente nei rapporti con il territorio, applicate altrove con successo.

Già in precedenza però Torino ha



mosso passi significativi, fra cui si segnalano gli impianti e le infrastrutture per le Olimpiadi invernali del 2006, la prima linea di metropolitana e la cosiddetta "Spina centrale", un grande viale alberato di circa 15 chilometri, con una sezione media di 80 metri, realizzato su un asse nord-sud sopra il Passante ferroviario, immediatamente a ovest del centro storico, che si articola in un sistema di controviali, percorsi per i mezzi pubblici, marciapiedi, piste ciclabili, parcheggi, alberature ecc.

La Spina si propone oggi come il principale elemento di qualità urbana del capoluogo, il punto focale di un riequilibrio urbano senza precedenti che, pur con una serie di derive immobiliari (di

dimensioni, posizione e caratteristiche differenti rispetto all'idea originaria), permette la restituzione alla città di oltre 2 milioni di metri quadrati di aree industriali dismesse.

Lungo il suo asse prende corpo un secondo centro cittadino, dove si stanno ricollocando anche importanti realtà istituzionali e del terziario, come gli uffici direzionali del San Paolo-Imi, che oggi 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.

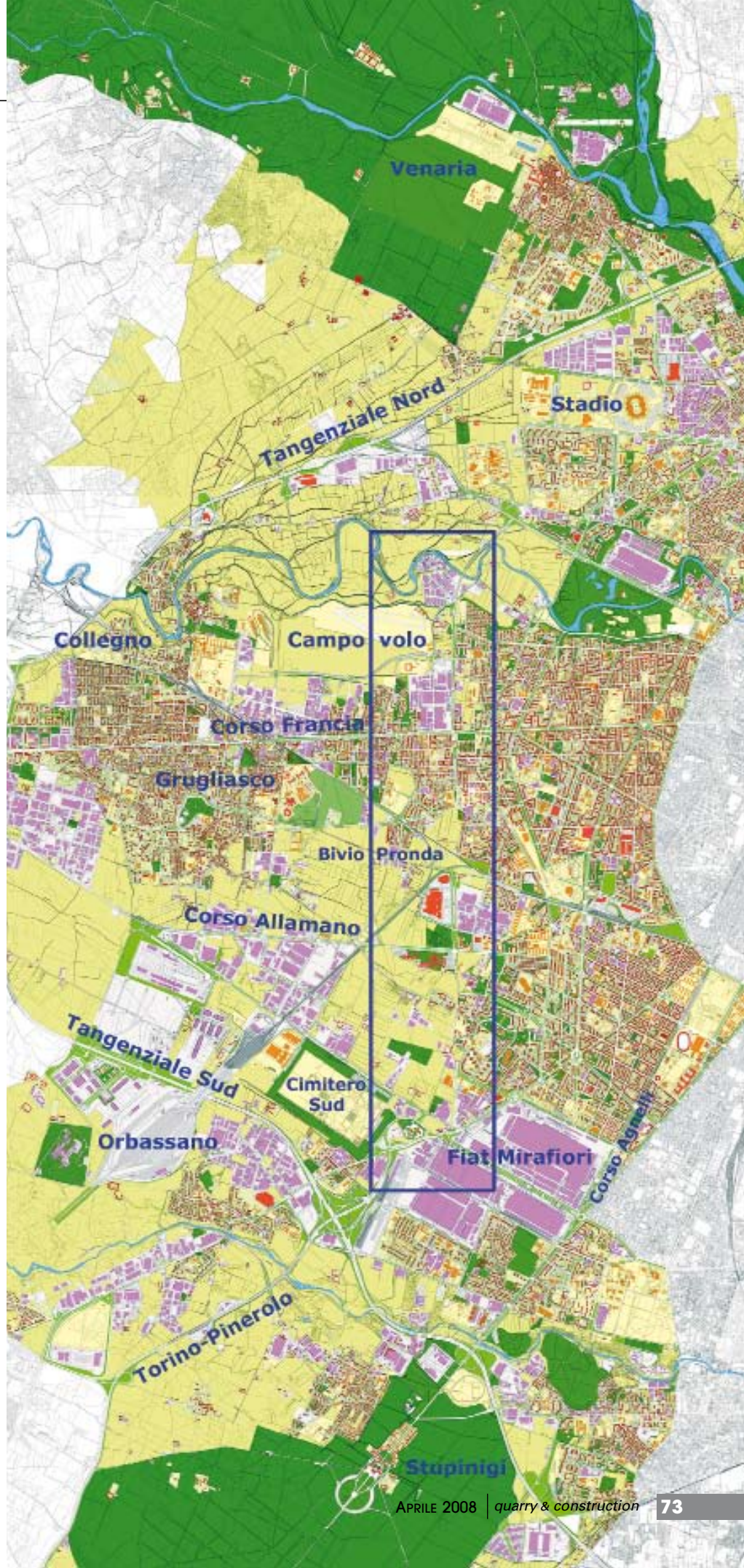
Allo stesso modo spicca il progetto per una seconda Spina, prevista più a ovest, al confine fra Torino e i comuni di Collegno, Grugliasco e Venaria: un nuovo asse nord-sud creato orientativamente sul prolungamento dell'attuale corso Marche, che in sotterraneo dovrebbe ospitare un'interconnessione dell'alta velocità e una tangenziale interna, mentre in superficie prefigura un vasto progetto di riqualificazione e rilancio di tutta la cintura ovest del capoluogo piemontese.

Origini del progetto

Attualmente corso Marche è un viale che, partendo dallo svincolo di corso Regina della Tangenziale nord, si interrompe in corso Francia, all'altezza di piazza Massaua. Il progetto di trasformarlo in un corridoio urbano più ampio ha radici lontane, considerando che se ne parla da oltre cinquant'anni, da quando cioè, qui come nella maggior parte delle città, il problema della crescita dei flussi di traffico ha evidenziato la necessità di creare tangenziali e bypass all'esterno dei centri urbani.

Per Torino, chiusa a est dal fiume e dalla collina, e delimitata a nord da un'altro fiume, l'aggiramento della città poteva essere realizzato soprattutto verso ovest e sud, grazie alla presenza di un'estesa campagna pianeggiante, per altro già attraversata dalle diverse linee ferroviarie che raggiungono Torino.

Situazione attuale delle aree interessate dal progetto Corso Marche





Schema dell'attraversamento ferroviario del nodo di Torino nell'ipotesi di una nuova linea per Lione che passi dall'interporto di Orbassano e la val Sangone

Da qui nasce l'idea di una tangenziale nord-sud interna, appunto sull'asse dell'attuale corso Marche, che prende forma concreta nel 1959, con il primo Piano regolatore generale (Prg) del Comune di Torino. Non se ne fece nulla – ricorda il 29 novembre scorso l'assessore ai Trasporti della Provincia di Torino, Franco Campia, nel suo intervento a Infrastruttura, dove ha presentato lo stato dell'arte del progetto – perchè questa previsione, studiata a Torino, riguardava aree di altri comuni, sui quali l'indicazione del capoluogo non poteva avere valore.

Poi, negli anni Sessanta, prende forma il progetto di un sistema di tangenziali, affidato a una società creata appositamente, l'Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta (Ativa), dove si prevede una tangenziale a sud, una a nord e un segmento verticale di collegamento fra le due, appunto corso Marche, un vero e proprio tracciato autostradale che però non viene realizzato. All'inizio degli anni Ottanta, con il piano

del Comprensorio e gli studi per il nuovo Prg di Torino, gli enti locali iniziano a riconsiderare la sua impostazione, esaltando non tanto l'aspetto viabilistico, quanto la ricentralizzazione della città rispetto all'area metropolitana, dove spostare funzioni terziario-produttive di livello superiore; un ruolo riconosciuto poi dai Piani regolatori e dagli studi urbanistici degli altri Comuni interessati al progetto, oltre che dal successivo Piano territoriale di coordinamento elaborato dalla Provincia.

Un ulteriore passo in questa direzione è compiuto a metà degli anni Novanta, nella stesura del Prg vigente di Torino, realizzato dallo studio Gregotti associati, dove si conferma la scelta di

un riequilibrio a ovest della città attorno all'asse di corso Marche.

In questo dibattito cinquantennale si delineano quindi due scuole di pensiero: una, che fa capo agli ambienti autostradali

o comunque a quelli più sensibili alle esigenze del traffico veloce, sostenitrice dell'assoluta necessità di un'arteria nord-sud, con caratteristiche di strada a scorrimento veloce, così da alleggerire la tangenziale e ridurre le percorrenze per i flussi da nord a sud; l'altra ammette la necessità di un collegamento stradale, però non a scorrimento veloce, ma di uso locale, che consenta la ricucitura tra i bordi di Torino, Collegno e Grugliasco, proponendone un assetto simile ai viali che il capoluogo si è dato negli ultimi 150 anni. In realtà entrambe queste due esigenze sono apparse sensate, anche se incompatibili in un'unica infrastruttura.

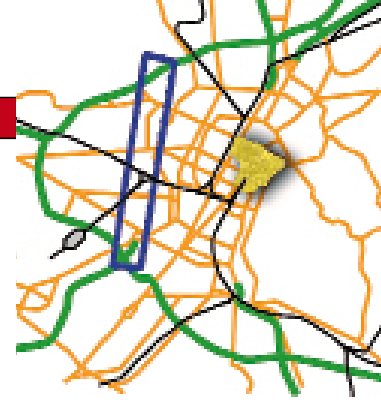
Erosione degli spazi

Riassumendo, in cinquant'anni di storia urbanistica torinese il tema di un'asse nord-sud centrato su corso Marche è sempre presente, trattato in modo non radicalmente dissimile da tutti gli enti locali, quali che fossero gli orientamenti politici degli amministratori.

Non se ne fece nulla per due ragioni: inizialmente, pur in presenza di un territorio poco urbanizzato, per i contrasti fra il Comune di Torino e quelli della cintura esterna; poi, quando si crea una situazione di dialogo, per la progressiva erosione dei varchi, dovuta all'espandersi di Torino e dei comuni limitrofi.

Rappresentazione dello stato attuale delle aree interessate dal progetto Corso Marche





Oggi il corridoio dispone ancora di spazi non costruiti abbastanza ampi, specie a Grugliasco, ma deve attraversare anche tratti completamente edificati attraverso i quali il passaggio è più che problematico, mentre a nord e a sud hanno preso forma grandi parchi, esistenti o in progetto.

Del resto, il collage dei Piani regolatori dei diversi Comuni denota l'assenza di un disegno unitario ed evidenzia anche il cosiddetto "problema dei retri", cioè la tendenza di tutti i Comuni a collocare nei bordi esterni le attività non interessanti e anche più difficili da inserire in un contesto di qualità. In altre parole – ha sottolineato a Infrastructura l'assessore Campia – lungo questo corridoio i diversi comuni si mostrano la schiena, con un disegno non disegnato; il tutto reso più complicato dal fatto che in alcuni casi, specie fra Torino e Collegno, il confine comunale non è ordinato e regolare ma presenta riseghe ed enclaves di un comune dentro l'altro, quindi assolutamente disordinato e difficile da regolare.

Contributo ferroviario

Cosa ha fatto riemergere questa vecchia idea, dopo in una delusione/disillusione cinquantennale?

Il progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. In realtà la linea non doveva interessare questa parte di territorio, perchè la prima ipotesi delle Ferrovie dello Stato puntava a creare un collegamento veloce Milano-Lione, che da Settimo Torinese aggirava Torino a nord, seguendo la tangenziale, per portarsi poi in valle di Susa e quindi alla galleria di base. Questa proposta però si scontra con l'opposizione delle amministrazioni locali, che contestano sia l'ipotesi di aggiramento della conurbazione, sia il fatto che non è pensabile ignorare lo scalo di Orbassano, presenza storica della logistica nell'area torinese su cui – come dichiarava su queste pagine Maria Grazia Sestero, assessore alla Mobilità del Comune di Torino (vedi dossier Torino, del dicembre 2006) – sono stati fatti importanti investimenti ferroviari che è assurdo lasciare cadere (mentre

il progetto di Rfi ipotizzava un nuovo scalo intermodale nell'area di Settimo, ndr). Corso Marche diviene così la chiave di volta per una nuova ipotesi di tracciato, un raccordo strategico che consente di servire Orbassano direttamente e al tempo stesso porta la linea all'interno della città, collegandola con il Passante ferroviario e alla stazione di Porta Susa, dove i treni passeggeri a lunga percorrenza possono intercambiare con quelli regionali, liberando la vecchia linea della valle di Susa, che così diviene utilizzabile per servizi di tipo metropolitano. L'ipotesi fa tornare d'attualità anche il progetto di un collegamento stradale fra la tangenziale nord e quella sud, anche alla luce di una rete autostradale sempre più in crisi, dove nelle ore di punta le code sono ormai all'ordine del giorno e non più un fatto occasionale. Allo stesso modo torna d'attualità anche il progetto di un grande viale urbano, grazie al quale ricucire le periferie.

Accordo fra Enti

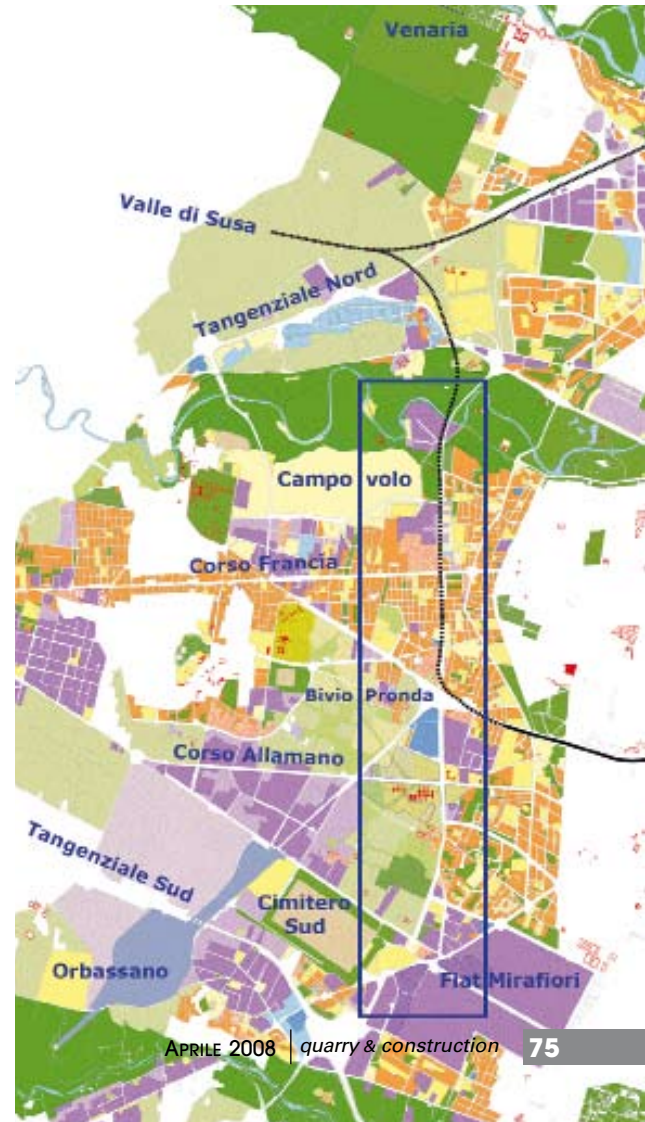
Raccogliendo questi elementi, nel giugno 2005 i diversi enti interessati hanno definito un quadro di esigenze e siglato un Protocollo d'intesa che prevede l'analisi dei flussi di traffico e lo sviluppo di una prima ipotesi progettuale sia del sistema di infrastrutture di trasporto previste (raccordo ferroviario, autostrada e viale urbano), sia del possibile ridisegno territoriale del corridoio, sia delle modalità di finanziamento in project financing.

Obiettivo finale del Protocollo – firmato da Regione Piemonte, Provincia di Torino e dai Comuni di Torino, Collegno, Grugliasco e Venaria Reale, con la partecipazione della Camera di Commercio di Torino – è quello di raggiungere un livello progettuale sufficiente ad essere portato all'attenzione dei Mi-

nisteri competenti (e di eventuali gruppi privati interessati), perchè sia inserito nella programmazione infrastrutturale nazionale.

L'analisi progettuale, per la sua complessità, viene affidata a competenze diverse, con una divisione di compiti fra gli enti firmatari: la Regione, attraverso l'assessorato ai Trasporti, si occupa dell'approfondimento delle infrastrutture di trasporto, mentre la Provincia, che gestisce il Piano territoriale di coordinamento (seguito dall'assessorato alla Pianificazione territoriale), affronta il tema della riorganizzazione del territorio.

L'attraversamento ferroviario del nodo di Torino nell'ipotesi di tracciato verso la valle di Susa

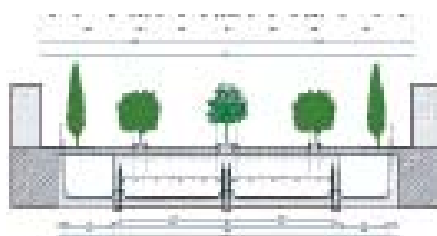
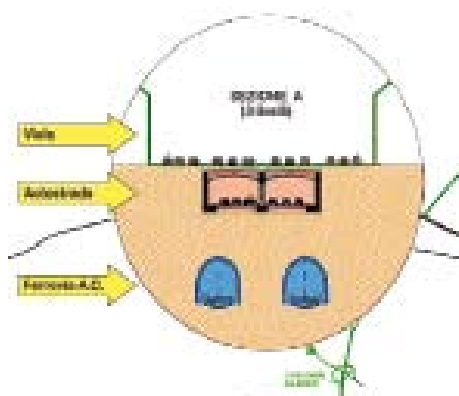


Wafer multimodale

L'ipotesi di lavoro prevede sin da subito a una soluzione che integri tutte le diverse esigenze e funzioni, così che, da intervento esclusivamente viabilistico si trasforma in elemento plurimodale, con una struttura che alcuni hanno definito "a wafer", dove in superficie trova posto il viale urbano, mentre in sotterraneo si collocano l'asse autostradale, al primo livello interrato, con pochi punti di entrata e uscita, e poi la nuova linea ferroviaria, in galleria profonda.

Più precisamente, il documento d'indirizzo per i progettisti riporta una richiesta "multipla": da un lato studiare le infrastrutture di trasporto per dimostrare la loro fattibilità, considerando che gli studi esistenti sono vecchi, riferiti a epoche nelle quali la compromissione del territorio era decisamente modesta; dall'altro valutare il livello di riorganizzazione del territorio attorno al wafer infrastrutturale e soprattutto al nuovo viale urbano; il tutto considerando ciascuna infrastruttura non a se stante ma integrata alle altre, con una sostanziale massimizzazione dei benefici e di una minimizzazione degli impatti territoriali.

Particolare del viale della Spina, realizzato sopra il Passante ferroviario



Schemi del sistema multimodale previsto l'asse di Corso Marche

Per l'analisi degli aspetti infrastrutturali, ma anche della sostenibilità economica nello sviluppo della logistica del Nord-Ovest, l'Assessorato ai Trasporti della Regione sigla un contratto di ricerca con l'Istituto superiore sui sistemi territoriali per l'innovazione (Siti), che si avvale di una serie di competenze, in particolare del gruppo prof. Giuseppe Mancini, del Politecnico di Torino.

Per gli studi urbanistici e di ridisegno territoriale la Provincia affida l'incarico allo studio Gregotti associati international, in particolare ad Augusto Cagnardi, coautore con Vittorio Gregotti del Prg di Torino del 1995, dove appunto si prevedeva la Spina centrale e l'interramento del Passante ferroviario, con evidenti analogie con corso Marche.

Progetto infrastrutturale

Lo studio di Siti, completato nel 2007, conferma la fattibilità di un unico corridoio dove concentrare le infrastrutture stradali e ferroviarie, articolandole su più livelli interrati, così come del raccordo ferroviario con lo scalo Orbassano, realizzabile secondo le specifiche che Rfi chiede per una linea moderna ad Alta capacità.

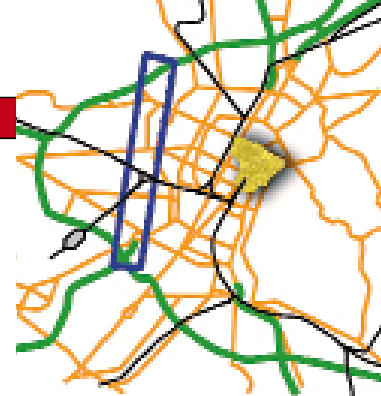
I risultati dello studio – presentati da Siti all'interno del proprio stand a Infrastruttura 2007 – permettono innanzitutto di scartare l'ipotesi originaria di un'autostrada in doppia galleria profonda, sia per i problemi di sicurezza legati alla sua lunghezza (quasi 10 chilometri), che per complessità impiantistica e di gestione la equiparerebbero a un traforo internazionale, sia per l'impossibilità di realizzare degli svincoli intermedi sulla viabilità urbana.

Viceversa, risulta fattibile una soluzione in galleria superficiale, immediatamente sotto il viale urbano, che oltretutto presenta un minore impatto di cantiere, perchè realizzabile con il tradizionale metodo cut and cover, cioè con paratie laterali in cemento armato e solettone superficiale costruiti dall'alto, con il quale le interferenze in superficie si riducono alla prima fase di costruzione, mentre lo scavo vero e proprio avviene svuotando gli spazi sotto il solettone.

Quanto agli svincoli, lo studio prevede diverse alternative, sia con il sistema di tangenziali (in corrispondenza degli svincoli di Venaria Reale, corso Regina Margherita e Orbassano-Cimitero Sud), sia nelle zone intermedie, compatibili con la sistemazione urbanistica superficiale, con possibili collegamenti ai corsi Regina Margherita, Allamano e Salvemini.

Fra i punti critici si segnalano: lo scavalco della Dora Riparia (un ponte per la nuova tangenziale, una galleria profonda per la ferrovia); lo scavalco della linea ferroviaria Torino-Modane in via Tirreno (nella zona del bivio Pronda, effettuati con infrastrutture su vari livelli); l'intersezione con la metropolitana in corso Francia.

Per la ferrovia si ipotizza un tracciato au-



tonomo in galleria profonda, solo in parte sulla verticale del viale urbano e la galleria autostradale, con connessioni possibili sia con l'eventuale nuova linea Torino-Lione sia con l'attuale linea Torino-Modane.

La strada in superficie diventa un viale urbano alberato lungo circa 6,3 chilometri, tra una nuova piazza Mirafiori a sud e un belvedere sulla Dora a nord, integrato a una rete di percorsi alternativi che connettono le estremità nord e sud con i parchi di Stupinigi e di Venaria.

Sotto, schema dell'ipotesi di attraversamento autostradale sull'asse di Corso Marche. A destra, veduta aerea e ipotesi di sistemazione dell'area di Mirafiori, dove dovrebbe terminare il viale urbano

Progetto paesistico

La scelta di collocare nel sottosuolo le infrastrutture di grande traffico assicura ampie possibilità di ridisegnare la città in superficie. Le prime ipotesi presentate da Augusto Cagnardi, a fine giugno 2007, prospettano la creazione di una seconda Spina, concepita come un'asse di urbanizzazione attraverso il quale ridisegnare non solo una parte della periferia ovest, ma anche raccordare le grandi emergenze storiche e i parchi esistenti o previsti nell'area. È quindi un'ipotesi di ricucitura del patrimonio storico-ambientale di tutto il settore ovest del capoluogo,

che unisce in un'unico sistema le architetture e i parchi della Palazzina di caccia di Stupinigi e della Reggia di Venaria, distanti circa 15 chilometri in linea d'aria, e fra essi il previsto parco del Sangone (oggi non ancora realizzato, se non per brevi tratti), il parco della Dora (sul quale il viale urbano dovrebbe terminare, affacciandosi con un belvedere aperto sulla valle del fiume) e la non lontana Certosa di Collegno, oggi poco conosciuta ma che



si ritiene debba essere valorizzata. Allo stesso modo si punta a valorizzare metà delle aree agricole ancora libere di Grugliasco, che si trovano al centro del sistema, tra i parchi della Dora e del Sangone, e potrebbero essere trasformate in parco agricolo o comunque in un polmone verde, a servizio sia di Grugliasco sia dei quartieri sud-occidentali di Torino; oltretutto, all'interno di questo parco agricolo si trovano, e potrebbero essere valorizzati, antichi complessi di valore storico, ampie fattorie alle quali si integrano residenze nobiliari, utilizzate dall'alta borghesia e dall'aristocrazia torinese nei periodi estivi, specie nel Settecento.

Progetto urbanistico

Il ridisegno urbano si concentra sulla possibilità di risolvere una serie di situazioni critiche puntuali, e di valorizzarne altre, specie quelle che offrono possibilità di sviluppo funzionale e immobiliare.

Un esempio è il punto d'inizio a sud del nuovo viale, l'area all'imbocco di corso Orbassano, dove si trovano il Cimitero Sud di Torino (la cui accessibilità è oggi inadeguata), lo svincolo intermedio fra la città e il

Schema complessivo dell'asse multimodale

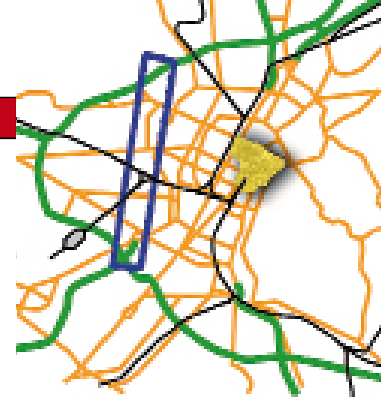


nodo d'accesso alla tangenziale e all'autostrada per Pinerolo (all'interno del quale si trovano gli uffici della Motorizzazione civile e una serie di orti urbani e attività minori), ma soprattutto il grande stabilimento Fiat di Mirafiori.

Sviluppatisi a partire dagli anni Cinquanta, lo stabilimento Fiat si estende su circa 3 milioni di metri quadri, dei quali una parte, circa 300 mila metri quadrati, nel dicembre 2005 sono stati ceduti alla società Torino nuova economia (Tne), costituita da Regione, Provincia, Comune e dalla stessa Fiat. Il corso Marche sotterraneo sottopassa questa zona e si immette direttamente nel sistema autostradale, mentre il viale urbano potrebbe contribuire a risolvere quello che storicamente è il retro di Mirafiori: la Fiat infatti – ha spiegato Franco Campia a Infrastructura – si è data una propria immagine con la cosiddetta "Palazzina di Mirafiori", collocata però su corso Agnelli, sul lato opposto del complesso; sul retro, la Torino del Duemila potrebbe crearsi un volto proprio, ridisegnando questa parte di città, sia sotto un profilo sostanziale sia sotto uno formale, eventualmente in armonia con la nuova fase di sviluppo che sta vivendo l'azienda. Del resto, proprio su questi retri si trovano le aree cedute dalla Fiat agli Enti locali (vedi dossier Torino, su *Quarry & Construction* del dicembre 2006): sono differenti e disomogenee, ospitano uffici, capannoni, depositi ecc. e non sono contigue, anche se abbastanza vicine fra

Veduta generale dell'ipotesi di assetto urbanistico dell'area





Schema del progetto paesaggistico e veduta aerea di uno dei complessi agricoli presenti nelle aree di Grugliasco

loro, ma si trovano tutte in una posizione strategica, da un lato su corso Orbassano, dove è previsto anche il passaggio della linea 2 della metropolitana, e dall'altro appunto su corso Marche. È quindi di un punto strategico della città – sottolineava su queste pagine l'assessore all'Urbanistica del Comune di Torino, Mario Viano (dossier Torino) – a cui si cerca di dare una dimensione urbana, orientando innanzitutto i nuovi investimenti del Politecnico: ha già deciso di trasferirvi il corso di Ingegneria dell'autoveicolo (attivo da alcuni anni presso il Lingotto, sostenuto da Fiat con finanziamenti fino al 2010), ma anche di crearsi il nuovo Centro per il disegno industriale (un pezzo della facoltà di Architettura), che dovrebbe godere di finanziamenti europei e avere potenziali sinergie con il Centro Stile Fiat, per il quale non è più previsto il trasferimento da Torino.

Queste dovrebbero essere le basi attrattive di altri investimenti e di processi di localizzazione – dichiarava il Sindaco di Torino, Sergio Chiamparino (vedi ancora dossier Torino) – con cui sviluppare attività legate all'innovazione e alla conoscenza, promettendo che il Comune continuerà a lavorare su questa strada con l'obiettivo di rendere Mirafiori uno dei luoghi della trasformazione innovativa dell'area metropolitana.



Capitol

Un altro punto significativo per lo sviluppo urbano è stato individuato sopra il bivio Pronda della ferrovia, baricentrico rispetto al nuovo corso Marche. In queste aree, non di pregio e soprattutto molto difficili da sfruttare, perchè scarsamente accessibili (sono completamente circondate da binari), il progetto avanza l'ipotesi, per ora in embrione, di un esteso complesso edilizio a forma triangolare, denominato Capitol e organizzato su più piani: parcheggi ai livelli inferiori, con accesso diretto sia dall'autostrada sia dal viale urbano (che sale al primo piano di questa struttura, perchè deve scavalcare la linea ferroviaria verso Modane); poi un livello a verde e infine uno edificato, con funzioni miste. Il Capitol diverrebbe di fatto il polo funzionale e visivo di tutto il sistema, attorno al quale ruotano una serie di altri interventi urbanistici ed edilizi: una Cittadella universitaria e un Parco dello sport, ipotizzati immediatamente a ovest, a ridosso della linea Torino-Modane; il grande centro commerciale delle Gru, situato poco a sud; una Città della salute, cioè un nuovo complesso ospedaliero a scala metropolitana, ipotizzato sul vicino corso Allamano.

Nodo immobiliare

Quello immobiliare è un elemento centrale del progetto corso Marche, ma anche il punto dolente sul quale rischia di arenarsi, più che l'essere legato alla costruzione della nuova linea Torino-Lione. Infatti è proprio l'idea di una massiccia trasformazione di gran parte dell'area metropolitana torinese che vede crescere le opposizioni. Il problema – sottolinea Angelo Tartaglia, uno dei componenti dell'Osservatorio Torino-Lione, rappresentante della Comunità montana Bassa Valle di Susa (insieme ad Andrea Debernardi) – è che si maschera con un progetto infrastrutturale uno scopo molto più impattante,



Schemi di alcuni livelli del complesso ipotizzato sopra i binari del Bivio Pronda

cioè la crescita immobiliare della città, saturando con milioni di metri cubi gli spazi che ancora restano nella periferia ovest. Del resto, un esempio è quanto avvenuto per la Spina – precisa Angelo Tartaglia – che doveva essere un elemento di riequilibrio territoriale, dove spostare funzioni soprattutto terziarie, che polarizzano grandi flussi di traffico e quindi sfruttano al meglio un'asse portante del trasporto pubblico su ferro; invece si moltiplicano i progetti di nuove costruzioni, soprattutto di edilizia residenziale (quindi con un'utenza diffusa), che aumentano il carico edilizio sulla zona e si estendono anche ad aree meno servite dal Passante. Di fatto, l'aspetto più negativo non sembra essere l'asse autostradale e ferroviario, anche se ritenuto inutile oltre che complesso e costoso – la posizione di Tartaglia è stata pubblicata nel Quaderno 03 dell'Osservatorio – perché in superficie si è in presenza di vasti tratti urbanizzati mentre gli interventi sotterranei attraversano una pianura alluvionale interessata da falde acquifere. Paradossalmente, forse l'opposizione al progetto sarebbe meno

rigida se si sgombrasse il campo dalla componente immobiliare, ad esempio con un vincolo di inedificabilità su tutte quelle aree.

Tempi e modi

Prospettive di realizzazione? Se non si sblocca l'alta velocità è chiaro che viene a mancare l'attraversamento ferroviario con le relative sinergie – affermava su queste pagine l'assessore Sestero – perché mentre si scava lo si fa per due livelli e non per uno solo; in ogni caso il Comune di Torino rimane interessato al progetto, perché 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, coinvolgendo eventualmente le società autostradali nella costruzione e gestione. Tempi? C'è chi ritiene che, in presenza di un accordo politico sulle ipotesi di tracciato, e trovando una soluzione per il finanziamento, l'opera si possa realizzare in

Vedute degli edifici in costruzione nella cosiddetta Spina 3



meno di dieci anni. Le società autostradali che convergono su Torino (Ativa, Satap e Sitaf) hanno già creato una società di scopo – ha confermato l'assessore Campia a Infrastruttura – il cui obiettivo è quello di studiare operativamente il progetto; la normativa non consente di affidarle direttamente l'eventuale realizzazione dell'opera, perché è necessaria una gara internazionale, ma la disponibilità delle Concessionarie è ritenuta molto interessante. Comunque, per ammissione di tutti i protagonisti, per ora questa iniziativa rimane ancora molto aperta nei contenuti, e il dibattito che si aprirà nella prossima fase porterà certamente a integrazioni e correzioni di varia natura, tanto più che questo lavoro va ben al di là di un progetto di una infrastruttura. Dal punto di vista procedurale ci sono stati incontri tra gli assessori all'urbanistica del Comune di Torino e della Regione e l'assessore alla Pianificazione della Provincia, per individuare quale sia lo strumento normativo idoneo per regolare una pianificazione sovracomunale abbastanza di dettaglio, se possibile all'interno di un disegno urbanistico coerente (la progettazione delle infrastrutture invece dovrebbe proseguire per conto proprio). Da segnalare che comunque tutti gli studi in corso vedono la costante collaborazione degli enti locali interessati, finora molto proficua quanto non consueta, e che parallelamente si stanno verificando sviluppi significativi anche da parte delle realtà economiche presenti sul territorio. Nel febbraio scorso Finmeccanica ha annunciato il trasferimento delle attività torinesi di Alenia Aeronautica da corso Marche a Caselle (sede produttiva, di integrazione, ingegneria e prove di volo) e, insieme al Comune di Torino, presentato il progetto per la riqualificazione dell'area di corso Marche, che continuerà ad ospitare gli stabilimenti di Thales Alenia Space (joint venture tra Thales e Finmeccanica), oltre a nuovi spazi residenziali e commerciali, con un grande edificio a torre. Il trasferimento delle attività dovrebbe essere completato entro il 2010, mentre le opere di riqualificazione dell'area di corso Marche dovrebbero terminare nel 2015-2016. ■