

Tre nodi: Sfm, corso Marche, Variante 200

I Giochi olimpici invernali del 2006 sembrano aver chiuso una prima fase della metamorfosi di Torino, iniziata dieci anni prima col Prg di Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi. Oggi la trasformazione non riguarda più soltanto le Spine o il recupero delle aree industriali dismesse, ma qualcosa di più articolato che mette in gioco le geografie e le strutturazioni stesse dell'intera area metropolitana torinese. In questo ridisegno territoriale, che prefigura una sorta di implementazione «a rete» delle tre centralità lineari nord-sud delineate dal Prg, i progetti infrastrutturali assumono un ruolo decisivo. Al di là dell'incerta linea ad Alta velocità Torino-Lione e delle sue ricadute locali, tre sono le progettualità attualmente sul tavolo.

La prima concerne il Servizio ferroviario metropolitano (Sfm), ossia la possibilità, grazie alla quasi ultimata realizzazione del Passante, di utilizzare la trama radiocentrica delle linee ferroviarie storiche come rete metropolitana del trasporto locale. Un progetto determinante per diminuire il traffico automobilistico in entrata e in uscita dalla città, di cui però fino a oggi è stata vagliata essenzialmente la dimensione trasportistica. Il Sfm potrebbe invece essere decisivo anche per reindirizzare i processi di dispersione insediativa esterni al cuore dell'area metropolitana, per costruire nuove centralità e riqualificare gli spazi periferici. Ma finora l'incrocio tra progetto infrastrutturale e pianificazione territoriale alla grande scala resta inesplorato.

Un secondo progetto riguarda il tema di corso Marche, già delineato nel Prg del 1995. Un'asta infrastrutturale a tre livelli (Alta velocità ferroviaria e tracciato autostradale in sotterranea, più un boulevard di superficie) che dovrebbe attraversare l'area metropolitana in senso nord-sud, lambendo il confine ovest di Torino e il margine slabbrato orientale di grandi comuni come Grugliasco e Collegno. Una «corda» finalizzata anche a scaricare la tangenziale da livelli di traffico ormai insostenibili. Anche questo progetto (a regia provinciale, e la cui progettazione preliminare è stata affidata sempre a Gregotti Associati International) deve affrontare questioni complesse e decisive: quali strategie progettuali per riqualificare i multiformi terrain vague interstiziali interni ai tessuti urbani consolidati, quali relazioni tra i parchi fluviali e agricoli attraversati dall'infrastruttura e le grandi masse costruite al contorno. Sebbene la Provincia parli esplicitamente di «progetto di territorio», e abbia dato avvio a un processo di governance con i molteplici attori coinvolti, il rischio è che il tema venga interpretato come una nuova

Grande Spina, incapace di raccogliere le differenti sollecitazioni offerte dai luoghi. Il terzo progetto, a regia comunale, è quello della cosiddetta Variante 200, recentemente rinominato «Barriera C[]Entro». Un tema ambizioso, che punta a intrecciare il progetto infrastrutturale con quello insediativo e ambientale riqualificando la parte nord della città. Il punto di leva è la seconda linea della metropolitana, che dovrebbe riutilizzare la trincea di una linea ferroviaria abbandonata. I numeri messi in gioco sono rilevanti: un milione di metri quadri di superficie territoriale, tutti costituiti da aree industriali dismesse. L'idea è di superare i limiti evidenziati dalla realizzazione delle Spine, lavorando sul riammagliamentamento e la densificazione, la costruzione di nuovi affacci urbani sulle grandi aree verdi al contorno, la creazione di nuove centralità. Il trait d'union dell'intero progetto è rappresentato proprio dal percorso della metropolitana, sul cui estradosso dovrebbe prendere corpo un asse verde e pedonale collegante tutte le diverse aree. Un tema che recentemente è stato esplorato anche attraverso un concorso internazionale d'idee denominato «La Metamorfosi». Qui le criticità sono determinate proprio dalla dimensione economica messa in gioco dall'intervento e dalla capacità dell'amministrazione di guidare gli operatori pubblici e privati in un'ottica realmente di qualità. Una bella sfida per il futuro sindaco.

About Author



[antonio de rossi](#)

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)