

Premessa

Come indicato dal documento “Indirizzi di politica urbanistica”, elaborato dall’Assessorato all’Urbanistica della Città di Torino nel giugno 2008, il progetto infrastrutturale e insediativo connesso alla futura Linea 2 della Metropolitana rappresenta una dei fuochi principali della prossima trasformazione torinese. La valenza strategica di questo progetto è confermata dal fatto che, nel documento sopra richiamato, l’intero ambito della Linea 2 viene a configurarsi come una quarta centralità del piano, in aggiunta a quelle della Spina Centrale, di corso Marche, e del Progetto Po.

Indubbiamente questo progetto interessa *temi, scale e modalità processuali* molteplici e di fondamentale importanza per il futuro di Torino, che qui di seguito proviamo a riassumere.

Il tema della mobilità e dell’accessibilità alla scala metropolitana

Un dato centrale è sicuramente quello che concerne la risoluzione di alcune criticità e il conseguimento di alcuni obiettivi in merito al tema della mobilità e dell’accessibilità non solo cittadina, ma anche a scala metropolitana.

La tranche nord della Linea 2 permette infatti di mettere in relazione diretta la stazione di partenza della linea per l’aeroporto di Caselle con il sistema di trasporto pubblico, venendo a risolvere una delle principali criticità in termini di accessibilità dell’area metropolitana torinese. Si definisce così un primo nodo nella stazione Rebaudengo lungo il Passante ferroviario: un nodo che non è solo infrastrutturale, ma che diventa parte integrante di una nuova centralità urbana legata alla trasformazione insediativa di Spina 4.

Ma non solo. La realizzazione del progetto insediativo e infrastrutturale connesso alla Linea 2 consente anche di creare quel polo di intermodalità presso l’ex Scalo Vanchiglia necessario per la realizzazione di quell’arteria di penetrazione in continuità con l’ex S.S. n. 11 che permetterebbe di “scaricare” l’asse pedecollinare di entrata a Torino da nord. Da questo punto di vista i nodi di interscambio dell’ex Scalo Vanchiglia, ma anche di Spina 4 in prossimità della stazione Rebaudengo, rappresentano due importanti “porte” per riorganizzare nel quadrante nord il sistema dell’accessibilità e della mobilità metropolitana.

La strategicità di queste mosse progettuali è ribadita e rafforzata dall’osservazione delle trasformazioni che coinvolgeranno l’intero quadrante nord nei prossimi anni: non solo il riuso e la riqualificazione delle grandi piastre industriali tra Torino e Settimo, ma anche la riorganizzazione dell’assetto della mobilità, con il depotenziamento di corso Giulio Cesare e di corso Casale come

assi di entrata, a favore del rafforzamento del viale della Spina e della nuova infrastruttura stradale posta in continuità con l’ex S.S. n. 11.

L’integrazione tra progetto infrastrutturale, insediativo e paesaggistico.

Un altro *atout* decisivo di questo progetto è la possibilità – come avviene in tutte le più recenti esperienze internazionali di carattere innovativo – di pensare il progetto insediativo e ambientale in parallelo – e in stretto rapporto – al progetto infrastrutturale. Finora, è persino inutile ricordarlo, nelle realizzazioni italiane ha sempre prevalso una logica diversa, e oramai non più sostenibile: prima il progetto insediativo, a cui segue successivamente – con un *delay* anche di diversi anni – il progetto infrastrutturale, a cui è affidato il compito di sanare le criticità venutesi a determinare.

Questa impostazione, visti gli scenari futuri che si stanno prefigurando, non è più proponibile, e i diversi piani e assetti devono essere pensati e progettati insieme a partire da una visione integrata. Quello che si vuole sottolineare è che non si tratta solo di un tema funzionale e organizzativo. Progettare i diversi sistemi infrastrutturali, insediativi e ambientali *contemporaneamente* significa introdurre delle importanti innovazioni ad esempio nella configurazione dello spazio pubblico e aperto, incrementando la qualità architettonica e la fluidità-continuità dei differenti ambienti e funzioni urbane. È in questo senso che una progettazione integrata rappresenta un’occasione importante per ricostruire un tessuto che intreccia città esistente e nuova città e che, proprio a partire da questi intrecci, cambia il senso stesso della città al contorno e ne implementa le risorse. Un campo di sperimentazione che potrebbe essere di grande interesse anche in vista della messa a regime del Servizio ferroviario metropolitano, che ripropone alla scala metropolitana i medesimi temi e opportunità progettuali. L’esperienza della Linea 2 potrebbe infatti essere d’aiuto per evitare modalità di trasformazione giocate per “recinti” autonomi e autoreferenziali (il parcheggio di interscambio separato dalla stazione, la stazione separata dallo spazio urbano e pubblico, ecc.) che deprimono la qualità architettonica e il funzionamento degli spazi della città.

Da ultimo, non va dimenticato che la visione d’insieme e integrata consente di mettere a punto progetti degli spazi aperti e verdi di natura non residuale, come sovente avviene, ma strettamente intrecciati con gli altri aspetti della trasformazione, come si può vedere nelle proposte di ridisegno di parco Sempione – vera e propria “porta verde” di accesso alla città da nord – o nel caso del nuovo parco lineare dell’ex Scalo Vanchiglia.

La Linea 2 nel quadro della zona nord di Torino

L'occasione rappresentata dalla realizzazione della tranche della Linea 2 della Metropolitana compresa fra lo scalo Vanchiglia e Spina 4 può rientrare a pieno titolo all'interno di un più generale ripensamento che la Città di Torino sta mettendo in campo per la sua zona nord. Diverse sono le progettualità che si stanno via via affiancando le une alle altre, dando il quadro complessivo di una precisa volontà da parte della Città di tornare a guardare ad un ambito urbano nei confronti del quale forse troppo poco è stato fatto negli anni più recenti.

In primis la scelta di candidare la zona nord - compresa fra corso Novara, il nuovo asse della Spina e la confluenza della Stura con il Po – al programma di rigenerazione urbana promosso dall'Unione Europea e denominato *Urban 3*: un programma che contribuisce ad arricchire il panorama delle possibili progettualità nella parte nord di Torino, in particolare per quanto riguarda quegli interventi sullo spazio pubblico che diventano il filo rosso intorno a cui si costruisce una riqualificazione urbana che è non solo fisica, ma anche sociale ed economica.

A ciò si aggiungono altre riflessioni che la Città sta portando avanti parallelamente al lavoro sulla Linea 2 e che allargano la “sfera di influenza” del progetto infrastrutturale, connotandolo come l'occasione di un più generale ripensamento di questa parte di città. In primo luogo, il lavoro lungo l'asse di via Bologna e il tessuto micro-produttivo e terziario compreso tra la via e l'area dello Scalo: un ambito fortemente connotato nel lungo periodo, sia da un punto di vista funzionale che da un punto di vista architettonico, che muterà radicalmente il proprio ruolo a trasformazione avvenuta.

A questo si affianca un secondo tema, centrale nel documento di “Indirizzi di politica urbanistica” del 2008, e cioè quello del ripensamento del rapporto fra la città e i suoi fiumi, in questo caso la Stura nel suo tratto alla confluenza con il Po. La riqualificazione ambientale delle sponde fluviali diventa all'interno del documento l'occasione per restituire alla città un affaccio fluviale fino a oggi negato dalla vocazione “residuale” che fiumi come la Stura hanno vissuto negli anni passati. Altre progettualità poi, come quella del nuovo insediamento universitario a Manifattura Tabacchi e nell'area dell'ex Italgas lungo la Dora, arricchiscono il tema ambientale delle fasce fluviali con progettualità insediative e urbane più allargate, in cui davvero i fiumi acquistano un ruolo centrale nel miglioramento di una diffusa qualità dell'abitare.

Il progetto della tranche nord della Linea 2 costituisce quindi un tema strategico per gli intrecci che può costruire con altre progettualità alle varie scale, implementando e arricchendo gli effetti positivi che queste stesse progettualità possono avere sulla città.

Una “collana” che innesca processi di riqualificazione urbana sull'intorno

Le recenti trasformazioni di Torino, giocate intorno a centralità assiali come quelle disegnate dal piano regolatore, hanno dimostrato l'efficacia di progetti di riqualificazione giocati al contempo in senso longitudinale e per singole centralità puntuali.

L'immagine del progetto infrastrutturale e insediativo connesso alla *tranche* nord della Linea 2 è quella di una sorta di “collana”, capace di tenere insieme l'andamento assiale e la sottolineatura e il potenziamento di singoli fuochi urbani.

In senso longitudinale, la Linea si configura come una potenziale *promenade* urbana – un riferimento possibile è quello della *promenade plantée* di Parigi –, che fornisce continuità e narrazione a una zona della città per alcuni versi sofferente e a rischio di degrado.

Su questo elemento lineare si attestano delle nuove centralità generate dalle stazioni della Linea 2 della Metropolitana, ma specialmente dalla realizzazione di nuovi ambienti e tessuti urbani: la parte nord di Spina 4, con la nuova piazza di entrata a Torino; lo spazio dell'insediamento lineare sull'ex Scalo Vanchiglia, affacciante sulla collina e sul parco della Colletta; la nuova piazza davanti all'ospedale Giovanni Bosco.

Queste nuove centralità urbane – caratterizzate dalla *mixité* di funzioni e dalla dinamicità determinata dal fatto di essere luoghi di interscambio – possono diventare elementi capaci di innescare, per riverberazione e tramite progettualità ad hoc, processi di rigenerazione dei tessuti retrostanti, collegandosi ad altri fuochi di riqualificazione urbana, come i nuovi insediamenti universitari dell'ex Manifattura Tabacchi o dell'ex Italgas lungo la Dora.

Un progetto per sperimentare una nuova qualità urbana, architettonica (e tecnologica) delle trasformazioni

La qualità e le innovazioni non devono riguardare solo l'integrazione degli aspetti insediativi e infrastrutturali, ma anche le soluzioni architettoniche, tipologiche, tecnologiche dei nuovi interventi. La presenza di una forte regia pubblica attraverso le differenti fasi del processo deve infatti consentire la possibilità di sperimentare un arricchimento e un articolazione dello spettro di soluzioni normalmente utilizzate sulla piazza torinese.

Sia chiaro: non si sta parlando di meri aspetti estetico-architettonici. Gli interventi lungo il tracciato della Linea 2 possono invece risultare strategici per praticare – al fine di diffonderle nei processi edilizi standard – una sperimentazione e una diversificazione delle tipologie edilizie e dei tagli abitativi normalmente praticati, oltre a una maggiore *mixité* funzionale capace di intrecciarsi con le

diverse vocazioni della città al contorno – come è nel caso del tessuto micro-produttivo e terziario intorno a via Bologna. Gli interventi lungo la Linea 2 sono inoltre strategici per sperimentare un più alto livello di sostenibilità ambientale, giocato non solo alla scala del singolo componente edilizio o delle dotazioni tecnologiche (produzione di energia, isolamento termico, ecc.), ma già alla scala insediativa e tipologica. In questo senso la possibilità di pensare in modo integrato il progetto della mobilità pubblica con il progetto insediativo e ambientale è certamente un’occasione da non perdere all’interno di una riflessione sulla “sostenibilità” che non si limiti alle sole prestazioni tecnologiche, ma che sappia lavorare nella direzione di una più diffusa “sostenibilità urbana”.

Le “molteplici dimensioni” del processo

Il progetto insediativo, infrastrutturale e ambientale connesso alla realizzazione della Linea 2 della Metropolitana deve essere caratterizzato da una qualità non solo del “prodotto”, ma anche di “processo”. La presenza di una regia pubblica forte, tramite la formazione di una Società di trasformazione urbana, consente infatti di immaginare molteplici azioni sul piano della qualificazione del processo. Innanzitutto nella conduzione stessa del processo attuativo, sia a livello procedurale amministrativo sia a livello realizzativo, garantendo il conseguimento degli obiettivi prefissati anche al variare nel corso del tempo delle condizioni interne e al contorno.

Inoltre, favorendo – attraverso la costruzione di tavoli capaci di lavorare non solo ex ante, ma anche in itinere – l’interazione positiva di tutti gli attori implicati nell’operazione di trasformazione, dalle differenti settorialità della macchina pubblica ai diversi operatori coinvolti, fino alla scala degli abitanti e dei cittadini che devono essere informati e inclusi nel processo. A questo proposito è importante sottolineare che nell’area sono presenti alcuni potenziali *stakeholders* che potrebbero avere un ruolo rilevante nell’attività di trasformazione che si sta avviando, e che potrebbero essere positivamente coinvolti in un’ottica di potenziamento della qualità urbana dell’area, ma anche – e soprattutto – di valorizzazione e promozione, in senso collettivo, delle attività da loro condotte.

Ancora, è fondamentale che la Città di Torino e i diversi attori coinvolti siano capaci di valorizzare e capitalizzare, in termini di promozione e diffusione, i *faire* e i *savoir faire* sviluppati nel corso dell’operazione. Sia in termini di “prodotto”, sia in termini di “processo”.

Infine – e questo punto si collega direttamente a quello precedente –, è importante che la Città sappia mettere a punto un modello capace di trovare riscontro e risonanza nel mondo – sia culturale, sia imprenditoriale – dell’architettura e delle trasformazioni urbane, coinvolgendo attori e soggetti di valore.