

Rotta a Nord Est per rilanciare la città del futuro

Il tratto finale della To-Milano diventerà viale urbano
L'ingresso in città si sposterà sul futuro boulevard

ALESSANDRO MONDO

Sembra un quadro astratto, con «esplosi» di colore giallo intercalati da linee e cerchi rosso-arancioni. È la proiezione di una delle trasformazioni urbanistiche che nei prossimi anni cambieranno il volto di Torino Nord, tra le valvole di sfogo più significative della città.

Passaggio a Nord-Est. Ovvero: come valorizzare in termini estetici e immobiliari, due facce della stessa medaglia, il «telaio infrastrutturale» nel quale arrivano e si dipartono la Torino-Milano e la Torino-Aosta. Ma anche la ferrovia ad alta velocità e, in futuro, la linea due del metrò. Il tutto senza smagliature. Anzi: ricucendo il tessuto urbano di questo avamposto isolato con quello dei Comuni limitrofi, a loro volta interessati da mega-progetti di riqualificazione potenzialmente in rotta di collisione con quelli targati Torino.

È la sfida che il Comune, nella persona dell'assessore all'Urbanistica Mario Viano, ha fatto sua da tempo. Sfida da leggere nel contesto di altre operazioni: dal ripensamento dell'area che gravita sull'ex-discarda di Basse di Stura alla «variante 200», perno del rilancio complessivo di Torino Nord. Ora Palazzo civico intende rilanciarla, impostando nell'ultimo scorcio del mandato amministrativo le premesse per cambiare volto

a questa porzione di territorio. Il che presuppone l'aggiornamento del tavolo, perorato da Viano, con la Regione (primo interlocutore delle società autostradali), la Provincia e i Comuni vicini. Cominciando da Settimo Torinese.

Il progetto ruota sulla riconfigurazione delle due autostrade nel loro tratto terminale (o iniziale, a seconda dei casi). Come spiega l'assessore, la revisione dello svincolo di Torino Nord migliorerà il loro innesto

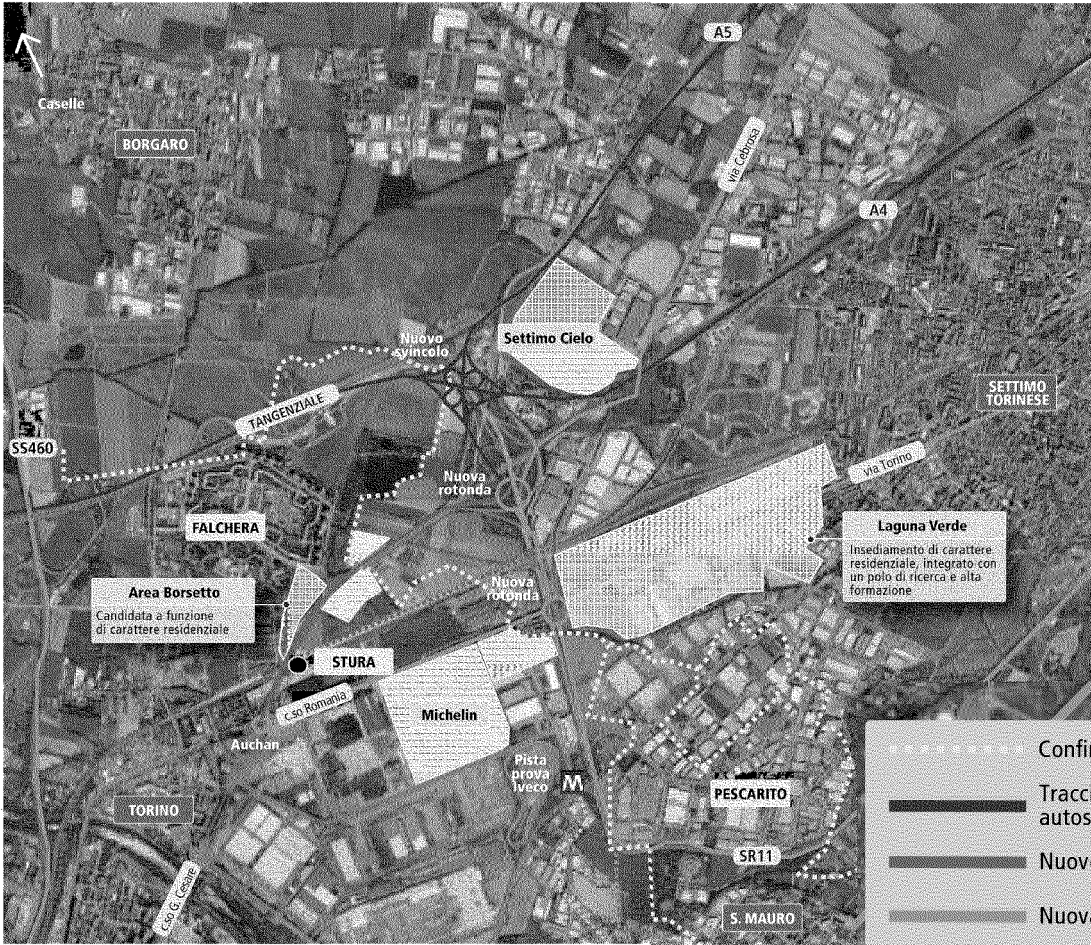
**Si lavorerà in accordo
con i Comuni limitrofi
interessati da progetti
di riqualificazione**

sulla tangenziale e - nel caso della A4 - permetterà di derubricare a viale urbano l'ultimo tratto del tracciato autostradale: quello che oggi si raccorda a corso Giulio Cesare per una lunghezza di circa due chilometri. Significa ingentilirlo, dotandolo di controviali, ma anche

ridisegnare il tessuto urbano marcato da ex-aree industriali dismesse o in corso di dismissione. Obiettivo: renderle attrattive, cioè compatibili a ospitare funzioni terziarie appetibili per chi arriva da Milano e da Aosta. E quindi redditizie, grazie ai diritti di edificazione su terreni che al momento valgono poco o nulla.

È il caso dell'area Michelin e

di quella Borsetto, l'epicentro delle operazioni immobiliari che faranno capo a Salvatore Ligresti. Discorso analogo per «Laguna Verde» a Settimo, il progetto di riqualificazione urbana sugli 815 mila metri quadrati lungo l'asse di via Torino, dove oggi è collocato lo stabilimento Pirelli. Poi «Settimo Cielo», l'insediamento previsto tra la forbice creata dalle due autostrade e destinata a funzioni di carattere industriale e terziario. La partita è aperta.



Partners - LA STAMPA

- Confini Comunali
- Tracciati autostradali/tangenziali
- Nuovo Viale Urbano
- Nuova viabilità locale
- Ipotesi estensione linea metropolitana 2
- Linea ferroviaria AV/AC
- Principali aree in progetto

