

La metropolitana di Torino: aspetti storici della progettazione e della realizzazione, nel quadro della storia delle infrastrutture sotterranee europee

di Barbara Corsico e Silvia Scalia
Relatore: Alessandro De Magistris

La mobilità ed il tema dei trasporti, che per tutto il XX secolo hanno costituito i fattori principali per la modellazione di gran parte delle città e del territorio, affondano le loro radici nell'avvento della *rivoluzione industriale* i cui cambiamenti impressi alle metropoli, sia a livello fisico che socio-economico, hanno reso necessarie la riorganizzazione e l'ammodernamento anche delle infrastrutture di collegamento.

Nell'ambito di questa tesi abbiamo preso in considerazione una delle risposte innovative generatesi per contrastare i fenomeni di congestione e di intensificazione degli spostamenti conosciuto sotto la denominazione di metropolitana, il mezzo di trasporto che, più di ogni altro, è stato in grado di rivoluzionare l'assetto e la struttura delle città.

Volendo entrare nel vivo della vicenda che ha portato, solo nei tempi più recenti, alla decisione di adottare questo mezzo anche in ambito torinese, analizzeremo le principali fasi di costruzione della metropolitana nel panorama europeo individuando i principali cicli di realizzazione ed il loro stretto legame con le fasi di programmazione urbanistica e territoriale.

L'analisi parte da Londra, prima realtà ad essere investita dai processi di industrializzazione e dotata di una metropolitana, per poi vertere sulle principali capitali europee che, nel primo ciclo costruttivo di questo mezzo, costituiscono il laboratorio di sperimentazione, sia per concentrazione di capitali nazionali che per effettiva necessità. Dopo Londra è la volta di Vienna, Parigi e Berlino che, sulla scia della capitale britannica e per non celate esigenze di prestigio, si affrettano ad aggiornarsi nell'impiego di questa nuova tecnologia. E' poi il turno della Spagna che, nel primo dopoguerra, nonostante si trovi in posizione marginale rispetto al fenomeno dell'industrializzazione, rende necessaria l'introduzione di questo mezzo, dal momento che sia la sua capitale politica, Madrid, che quella economica, Barcellona, vengono investite da una forte urbanizzazione.

Mosca, in questo excursus, occupa negli anni '30 una posizione centrale e di rilievo per l'evidente impronta architettonica conferita alla sua metropolitana, fortemente condizionata dalla diversità della struttura economica e sociale della città.



Mosca anni '30. Manifesto di Taranov per la prima linea del Metro'

Per la coesistenza tra opera ingegneristica, architettura ed arte, abbiamo passato in rassegna l'eclatante caso di Stoccolma e quello minore di Lisbona, in cui viene anticipata una tendenza che, solo negli ultimi decenni del nostro secolo, si sta diffondendo in tutta Europa, tale per cui la presenza di questa infrastruttura è fertilizzata dai rinnovati interessi dell'intervento architettonico.



Londra 1999. Stazione di Canary Warf. Foster and Partners

Solo quando il manifestarsi di un nuovo impulso tecnologico e di uno spostamento dell'interesse della pianificazione anche a scala regionale lo hanno consentito, è stato possibile volgere lo sguardo verso le realtà minori, affrontando i casi di Lione, Lille e Bilbao, rispettivamente per gli innovativi sistemi automatizzati, per la posizione strategica e per la valenza architettonica.

In questa cornice il caso italiano entrerà in gioco in forte ritardo, data l'episodicità degli interventi e la sussidiarietà del tema dei trasporti nell'ambito della pianificazione, affacciandosi nel panorama europeo timidamente solo a partire dal secondo dopoguerra.

Se si esclude il *primo* caso della metropolitana di Roma, costruita durante il fascismo in occasione dell'E'42 e che fa riferimento a caratteristiche perlopiù ferroviarie, il vero momento di grande entusiasmo ha coinciso con la linea 1 di Milano inaugurata nel 1964, per cui sembrava che il linguaggio di questo mezzo fosse entrato nella tecnica italiana: si parlava già di Torino, Genova, Napoli e Roma, ma un po' i costi elevati, un po' la lentezza e la difficoltà delle decisioni hanno fatto raffreddare gli entusiasmi e portato alcune città a rinunciare o a ripiegare verso un sistema di tipo *premetro*.

Così, mentre Milano continuava più o meno lentamente l'estensione della rete, Napoli ne cominciava la costruzione, visto l'improvviso aumento della popolazione nel corso degli anni '70 e la forte urbanizzazione determinante una crescita molto disordinata. Sfruttando le agevolazioni ed i finanziamenti pluriennali offerti dalla legge 1042/69 (*concessione di contributi statali per l'attuazione di sistemi di trasporti metropolitani*) a favore delle città e dei rispettivi hinterland fortemente congestionati, si è proceduto verso la realizzazione di una rete metropolitana, parallelamente ad ipotesi di riassetto dei trasporti collettivi di superficie e della circolazione privata.

In quest'ultimo ventennio, che più in generale ha segnato l'ingresso di molte città italiane nel clima di rinnovamento competitivo della *città europea*, si iscrive anche la metropolitana di Genova (1992). Ad essa si riconosce il traguardo di essere una delle poche realtà del nostro continente, al di sotto della soglia del milione di abitanti, a poter contare su un mezzo di trasporto efficiente la cui particolarità sta nella scelta del *riuso* di strutture già esistenti da adattare al nuovo mezzo di trasporto.

A partire da quest'ampia premessa un attento risalto sarà conferito alla travagliata vicenda torinese in materia di metropolitana, analizzandone le diverse fasi di progettazione attraverso una più ampia documentazione storica e descrittiva.

La rinnovata attualità della linea di trasporto sotterranea muove, per la nostra città, i primi passi a partire dagli anni '30 con la prima ipotesi di sottopasso tranviario legato alla ricostruzione di Via Roma in epoca fascista. Ma la vera fase di avvio del processo decisionale legato alle sorti di questa infrastruttura si colloca sul declinare degli anni '50, visto il tasso di crescita demografica e l'espansione a macchia d'olio della città, con la proposta di ristrutturazione tranviaria avanzata dall'A.T.M. e contemplante un insieme di sottovie in prossimità del centro. Tale proposta, come anche il tema delle celebrazioni di Italia '61 (con la monorotaia *Alweg*), hanno contribuito a porre sul tappeto il problema della metropolitana, tanto che nel '61 vede la luce un primo progetto di massima elaborato dall'A.T.M. e costituito da tre varianti accomunate dalla convenzionalità della soluzione prospettata (completamente sotterranea). Da qui la fase del bando di concorso per la prioritaria linea 1 (sull'asse Nord-Sud) il cui progetto viene inviato al Ministero per godere dei fondi della legge 1042/69 di cui sopra. L'iter amministrativo e progettuale prosegue quindi con la costituzione della Società M.T. (Metropolitana Torinese S.p.A.) avente lo scopo di redigere il progetto esecutivo. Ma alla consegna di questo documento i margini di consenso risultano sensibilmente contratti, segnando l'inizio del clima di polemiche attorno a questo tema. In tale situazione la Regione avanza l'ipotesi di *pre-metro* (tram in sottovia) meno onerosa e più flessibile, ma comunque rimasta sulla carta. E' questo il primo passo verso la seconda fase del ciclo di studi legato alla metropolitana torinese da tutti conosciuto sotto la designazione di *metropolitana leggera* (sull'asse Est-Ovest) che, a partire dalla seconda metà degli anni '70, si

è retta su innumerevoli studi, piani ed un sistema di rete equipotenziale (*progetto rete '82*) comunque falliti nel corso degli anni successivi. L'occasione si è ripresentata con i mondiali di calcio del '90 i cui finanziamenti statali sarebbero potuti essere indirizzati verso la tanto attesa costruzione di questo mezzo ma che, all'atto pratico, sono sfumati ruotando intorno al fallimento della linea 3 e del sottopasso di Piazza della Repubblica. Solo nell'ultimo decennio del XX secolo Torino ha visto concretizzare realmente le aspettative dei suoi abitanti, avviando la fase dei lavori che porterà alla definitiva realizzazione, entro il 2006, di questo sistema di trasporto che si avvarrà della moderna tecnologia VAL.



Torino 2001. Esposizione della carrozza Val in piazza Carlo Felice

Per ulteriori informazioni,
Barbara Corsico, e-mail: barbara.corsico@genie.it

Servizio a cura di:
CISDA - HypArc, e-mail: hyparc@polito.it