
Il sistema ferroviario metropolitano torinese, spazio intermodale e ridisegno della città a Trofarello

di Daniele Colalella e Francesca David

Relatore: Antonio De Rossi

Correlatore: Massimo Crotti

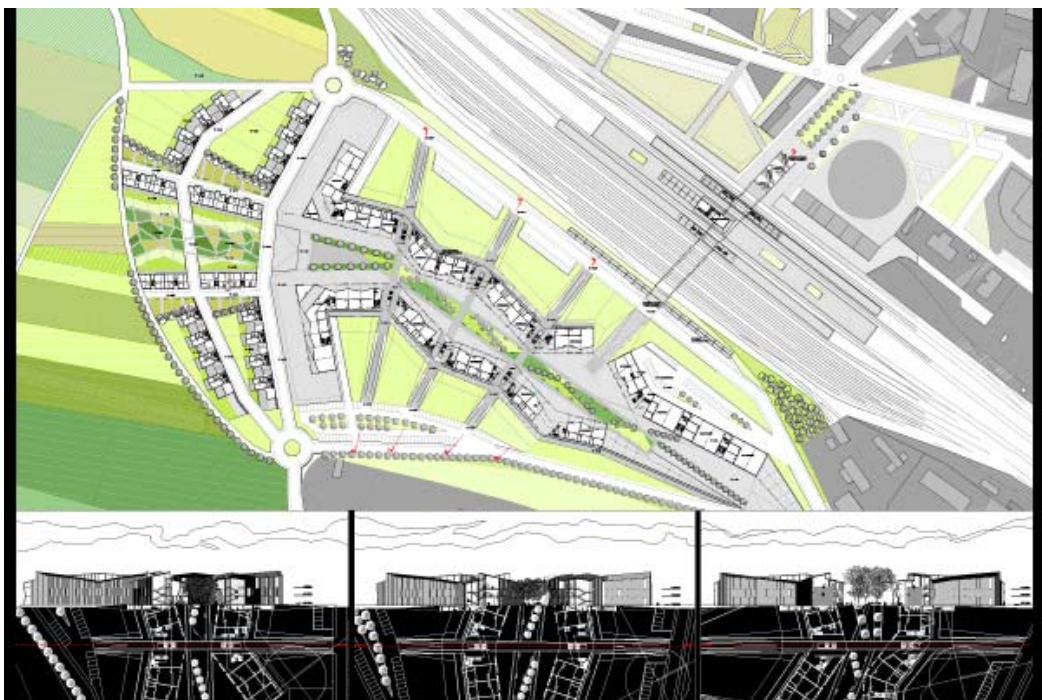
Torino è una città-industria-officina, una città-confine in un gomito di tratte. Dove si stanno compiendo interventi determinanti come la nascita della metropolitana, del passante ferroviario, che hanno alle spalle un meccanismo complesso che ha permesso lo stravolgimento del trasporto pubblico su rotaia ad un livello maggiore rispetto al locale.

Il passante ritaglierà e ricongiungerà la città, con una serie di interventi satellite. Accessibilità, velocità sono temi determinanti ora che la congestione viaria ha raggiunto livelli altissimi, la soluzione è l'INTERCONNESSIONE tra tutti i mezzi di comunicazione. Nasce così il progetto MOVlcentro, concetto architettonico che si concentra sulla rinascita di alcune stazioni ferroviarie nodali per il sistema.

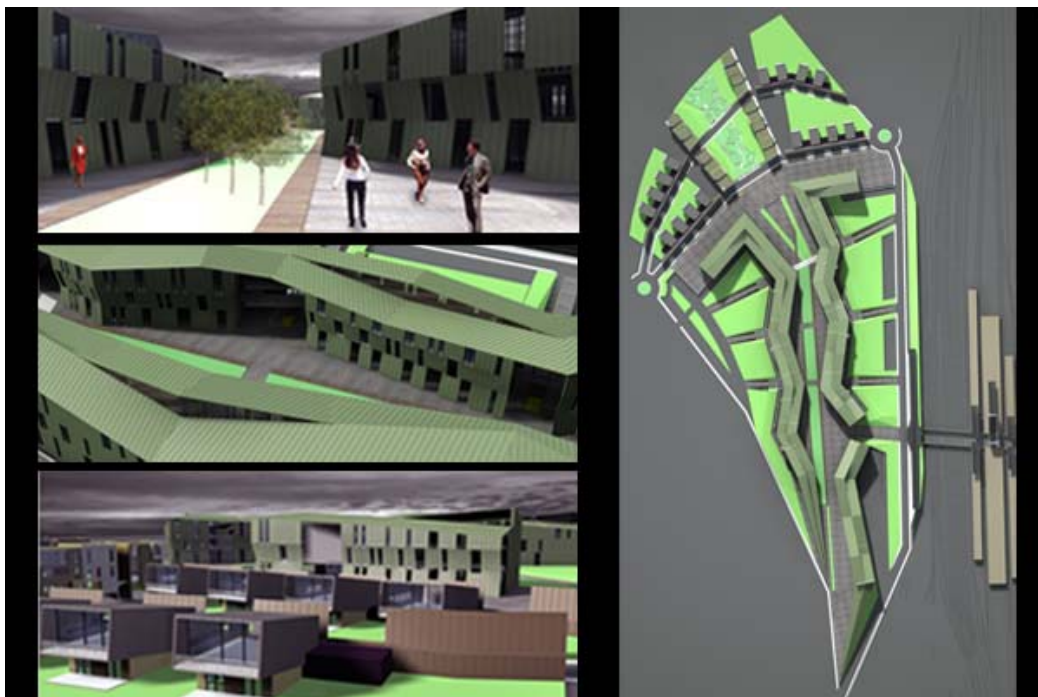
L'aleatorietà con cui però viene inteso porta, spesso, alla costruzione di semplici parcheggi auto e fragili pensiline, definite come nuovo organo risolutore dei più vasti e complessi problemi urbani. Per questo si è sentita l'urgenza di tracciare graficamente questo esperimento architettonico con la priorità di strapparlo a quella lista di espedienti urbani.



In questo ambito ha preso forma il progetto che di questi ambiti “esclusi” vuole farsi carico. Il tentativo è quello di una ricucitura urbana in un territorio storicamente debordante di attività e confusione edile: Trofarello. Si è utilizzato il ruolo della vecchia stazione ferroviaria merci-passeggeri come deus-ex-machina teatrale, in un nodo territoriale stretto tra la zona industriale, le grandi sezioni ferroviarie che corrono da Porta Nuova verso la Liguria e il Chierese, le vaste aree verdi schiacciate dai nuovi abitati e le grandi infrastrutture tangenziali di Torino. Dalla stazione ferroviaria prende il largo un progetto di riqualificazione composto da residenze ordinate, verdi suturanti e azioni commerciali che, pur ricalcando ognuno il proprio ruolo, tentano di ragionare con l’ambito in cui sorgono, non precludendo alcun nuovo intento, anzi rilanciando un’idea di verde pubblico visto non solo come “cuscinetto urbano” ma come parte di integrazione urbana.



Il MOVlcentro si configura, dunque, nel progetto come perno portante dell’intero processo. L’idea di interconnessione tra movimentazioni pubbliche e private, tra svolte pedonali, percorsi ferroviari e concentrazioni d’auto definisce lo scheletro delle scelte di pianta e degli alzati, diviene vortice che travolge anche l’importanza di avvicinamento di bordi urbani fino ad ora separati e lontani. Tutto concorre come collante tra i diversi spazi urbani. Il progetto promuove il fondamentale passaggio del traffico da gomma a binario. I grandi parcheggi sono siti al confine del complesso, ritagliati tra fasce verdi e solchi stradali, e da questi dipartono ingressi pedonali all’area che ne facilitano e migliorano l’utilizzo e la vivibilità dell’ambiente ferroviario. I servizi posti all’interno dei due lunghi serpenti ramati si propongono di sostenere tale impostazione di utilizzo con tutte le necessarie forme di sostegno e di aiuto per quanto concerne lo spostamento del singolo individuo. Biglietterie, servizi igienici, bar, ma anche gommisti e carrozzieri si incuneano in questo tentativo di intercomunanza spaziale.



La vitalità interna del sito deriva, invece, dalla presenza di un complesso uffici, di un albergo, di un centro sportivo e dalla nascita di un nuovo insediamento residenziale. Da semplice luogo di passaggio di merci e passeggeri, prende forma un vero e proprio organismo urbano, un nuovo polmone residenziale che si appoggia sull'antico tracciato commerciale e che ne sviluppa una più attuale versione abitativa. Questa pausa verde urbana rivitalizzata ricalca il carattere di scalo e ne rilancia l'importanza nelle nuove questioni sociali e architettoniche della città moderna, una piazza verde che si allaccia al territorio secondo i suoi segni agricoli e le sue fratture ferrate, un luogo in cui si viaggia, in cui si compra e si sosta consci del proprio essere in un particolare ambito architettonico e paesaggistico e non in una futuribile quanto qualunquista città di cristallo.

Per ulteriori informazioni, e-mail:
Daniele Colalella: colalella@tiscali.it
Francesca David: francescadavid@yahoo.it