

VIABILITÀ



I cartelli posti all'ingresso della ztl: l'annuncio allargamento è slittato

**Appello dei Comunisti Italiani:
 «Sindaco, più chiarezza sulla Ztl»**

■ L'annuncio, da parte del sindaco Chiamparino, di voler dare una brusca frenata al progetto di allargamento della Ztl, continua a scatenare polemiche. E se ieri sono stati gli ambientalisti a protestare (al punto da chiedersi se sarebbe o meno opportuno raccogliere firme allo scopo di indurre la maggioranza di Palazzo Civico ad attuare il suo programma) oggi è un partito della stessa maggioranza del sindaco a chiedere «maggiore chiarezza su un tema delicato come il traffico». Motivo? «Questi continui cambiamenti - hanno dichiara-

to ieri Gianguido Passoni e Domenico Gallo - di indirizzo in materia di viabilità e Ztl risultano incomprensibili tanto al Consiglio Comunale, quanto, e soprattutto, ai cittadini». Incalzano, i due consiglieri: «Dopo mesi di lavoro e di consultazioni era stata comunicata alla stampa la nuova ipotesi di massima di Ztl. Ora, di punto in bianco, sembra che si ripartirà da zero e senza alcun indirizzo preciso ("microzone"?). Conclusione, amara: «Questo balletto nuoce all'immagine dell'amministrazione e aumenta la confusione, già alta, sin dai tempi del caso telecamere (i torinesi hanno vissuto per settimane nel dubbio che funzionassero davvero e fossero già in grado di multare i trasgressori, ndr). E dire che il Consiglio Comunale si è espresso in modo chiaro e

univoco con più di una mozione, in proposito. Aggiunge ancora, il capogruppo Gianguido Passoni: «Mi dispiace per chi, all'epoca del dibattito sul parcheggio sotterraneo di piazza San Carlo, lo giustificava come un tassello fondamentale del processo di riduzione del traffico in coerenza con la nuova Ztl. Ora che è caduto miseramente anche questo progetto, diventa evidente che su questo tema le idee sono poche e molto confuse». Secondo i Comunisti italiani, da sempre molto critici sul tema-viabilità occorre che la maggioranza si faccia urgentemente carico del problema «aggiungendo questo tema a quelli oggetto di prossima verifica programmatica che dovrà occuparsi di inceneritore, Cittadella della Salute e altre emergenze».

L'ARCHITETTO MASSIMO CROTTI REPLICA A CHI CRITICA L'ARREDO DI SUPERFICIE DEL PARCHEGGIO

«Il mio Valdo Fusi convincerà anche gli scettici»

Il progettista: ci vuole solo tempo

intervista

Francesca Paci

GIARDINO pensile che sottrae la pausa verde all'asfalto dei tubi di scarico o fortino di cemento? Dipende da che parte lo guardi. Il parcheggio Valdo Fusi divide i torinesi in due squadre, chi abita sui lati aperti della piazza e gli altri, offesi dal muro che ostruisce la visibilità. Le vie Accademia Albertina e San Francesco di Paola, beneficate dalla panoramica frontale, dove il catino si apre rivelando un eden di alberi, panchine, zampilli d'acqua, difendono la novità. I «conservatori» di via Cavour e via Giolitti invece, tagliati fuori dal cemento, rimpiangono il vecchio slargo polveroso che almeno dava respiro all'isolato. «Col tempo anche gli scettici capiranno d'aver guadagnato uno spazio che non esisteva», confida il progettista Massimo Crotti. Quarantun'anni, doppia cattedra in architettura all'Università di Torino e Lione, l'appalto già in tasca per la risistemazione della nuova stazione di Caselle, Crotti ha studiato a fondo le mappe storiche di piazza Fusi «per recuperare l'aspetto originario del quartiere».

Ci spieghi meglio, architetto: la zona tornerà com'era un secolo fa?
 «La piazza non esisteva allora. C'era un isolato costruito, che

Il nostro progetto ricalca il vecchio disegno di quell'area. I muri di cemento che sostengono il parcheggio corrispondono al primo piano degli antichi palazzi

comprendeva un convento e la sede del Politecnico. Fu bombardato nella seconda guerra mondiale e rimase un cumulo di macerie, un spazio pieno a ridosso del quale si svolgevano attività tipo la fiera del vino, mio padre la ricorda bene. Avete notato che gli anziani sono i meno sconvolti dal nuovo assetto? Il nostro progetto ricalca la vecchia traccia: i muri di cemento corrispondono al primo piano degli antichi palazzi».

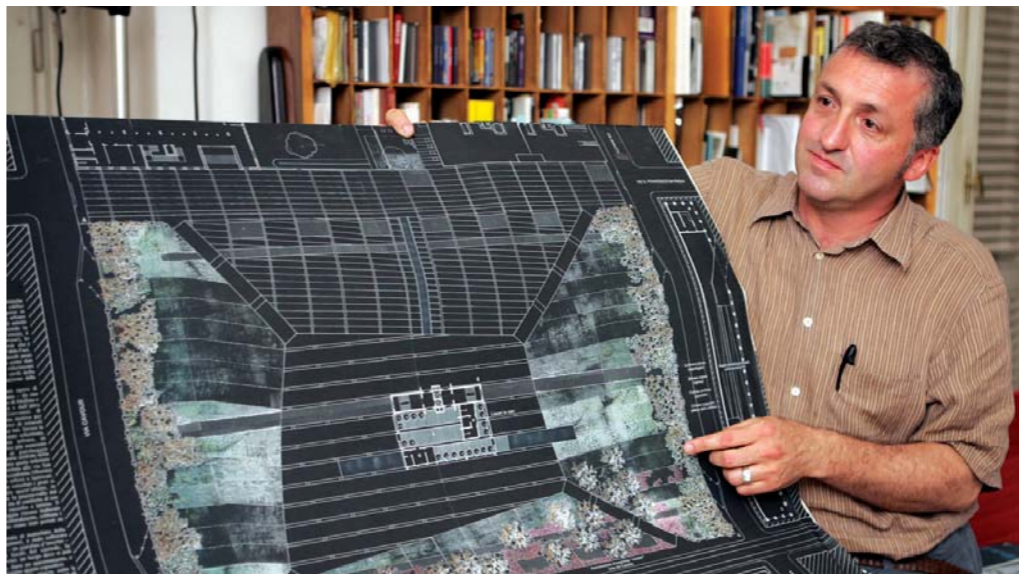
Eppure, la gente era abituata all'orizzonte sgombro...
 «Il concorso chiedeva un parcheggio e il riassetto dell'area dove non c'era nulla oltre una

Le due quinte isolano le strade adiacenti dai gas di scarico delle automobili e proteggono le rampe dalla pioggia. E poi la vista è comunque assicurata su due lati

spianata d'asfalto e 60 alberi. Il terreno non è omogeneo, c'è un dislivello che da via Giolitti scende verso via Cavour: il progetto doveva tenerne conto. La conformazione a invaso nasce dalla necessità di ricordare il piano della strada».

I residenti ce l'hanno con quelle barriere di cemento sulle vie Giolitti e Cavour. Non c'erano alternative?

«Non amo il cemento, ma resta una delle soluzioni migliori per sostenere le strutture pesanti del parcheggio da 675 posti. Inoltre, i muri isolano le strade adiacenti dai gas di scarico delle automobili e proteggono le rampe dalla pioggia».



Il progettista, Massimo Crotti: è titolare di due cattedre in Architettura, a Torino e a Lione

L'architettura contemporanea fa largo uso del vetro. Il nuovo palazzo del quotidiano New York Times, disegnato da Renzo Piano, è un'unica grande finestra sulla Grande Mela. Non si poteva giocare anche qui sulla trasparenza?

«I quattro angoli della struttura ospitano negozi con enormi vetrine, sfondando la prospettiva all'interno del giardino. Abbiamo ragionato bene con il mio team: oltre non si poteva fare. Su via Giolitti e via Cavour si trovano le uscite di sicurezza del parcheggio, il cemento assicura protezione. Via Accademia Albertina e via San Francesco di

Paola invece, affacciano sul verde e mantengono in vista gli edifici più interessanti, il palazzo della Borsa degli architetti Gabetti e Isola e la Camera di Commercio di Carlo Mollino».

Non è un po' poco per chi chiedeva spazio aperto?

«Ci vorrà del tempo, ma alla fine gli abitanti metabolizzeranno le quinte murarie e apprezzeranno il giardino sovrastante, lontano dai gas di scarico».

Tutto come previsto dal progetto, dunque?

«Sì e no. Alla fine del 2001 il committente Atm ci ha revocato la direzione dei lavori supervisionando in prima persona l'operato dell'impresa Iter di Raven-

na. Alcuni dettagli sono cambiati. Le falde inclinate del vallo, per esempio, sono state realizzate in materiale prefabbricato e conferiscono al terreno un'andatura discontinua diversa dal disegno originale. Riconosco assolutamente il mio progetto. Dico però che se il prodotto finale si discostasse significativamente da come era stato immaginato avremmo ragioni per rivalerci».

Perché siete stati rimossi?

«Si erano accumulati ritardi di cui, noi architetti, siamo stati ritenuti i soli responsabili. Invece, dopo il nostro allontanamento, i dieci mesi di dilazione sono diventati undici. Il cantiere doveva chiudere ad agosto 2003...».

LAVORI IN CORSO

■ **PIAZZA SAN CARLO.** Oggi, con la protezione del Caval d'Bronz, si apre il cantiere per il parcheggio sotterraneo in piazza San Carlo. I lavori sono stati affidati lo scorso 23 giugno all'impresa Bentini di Faenza: da ieri l'area dei lavori le è stata formalmente consegnata. Tra sette giorni cominceranno le operazioni per la bonifica bellica (trivellazioni su aree di forma quadrata di 2 metri e 80 centimetri di lato), e per effettuare queste operazioni la piazza sarà parzialmente occupata da aree di cantiere mobili: contemporaneamente partirà anche la realizzazione delle strutture provvisorie per il contenimento dei sottoservizi analoghe a quella già esistente sotto i portici del lato est. Questi nuovi manufatti saranno collocati sul marciapiede esterno ai portici del lato ovest e sul lato di via Alfieri. La piazza sarà chiusa al traffico entro la fine di luglio.

■ **PIAZZA CHIAVES.** Sono iniziati ieri i lavori di montaggio della nuova passerella pedonale che collegherà corso Casale con piazza Chiaves: si andrà da parco Michelotti a piazza Chiaves e viceversa in un attimo. La struttura metallica poggerà sui piloni costruiti nell'alveo e sugli approdi delle sponde. La prossima settimana grandi gru posizioneranno gli elementi metallici, del peso di oltre 100 tonnellate: a seguire, nel mese di luglio, saranno effettuate tutte le necessarie saldature seguite dalle rifiniture. A lavori ultimati la struttura sarà costituita da un'unica trave in acciaio lunga 140 metri con una campata centrale di 70 metri e due campate di 35 metri che poggeranno sulle rive del fiume. La larghezza oscillerà tra i 3 metri e mezzo ed i 5 metri e mezzo (in corrispondenza dei pilastri di sostegno).



ESTATE OPEL

Niente di meglio sotto il sole.

Offerta valida fino al 31 luglio 2004

Nuova Corsa da € 7.950
con ABS e doppio airbag.

Nuova Agila da € 7.700
con doppio airbag.

In più finanziamento da € 4,73* al giorno** anticipo zero prima quota gennaio 2005



www.opel.it Opel. Idee brillanti, auto migliori

<p>Vedelago</p> <p>CARMAGNOLA Via Poirino 40 Tel. 011/9723113</p> <p>PINEROLO San Secondo (To) Via Val Pellice 71 Tel. 012/1502480</p>	<p>FASANO AUTOMOBILI</p> <p>CHIERI Via Padana Inf. 18 Tel. 011/9422875</p>	<p>AUTOCLUB</p> <p>CHIVASSO St. Torino 111 - Tel. 011/9102748</p> <p>VOLPIANO C.so Regina Margherita 67 Tel. 011/9952299</p> <p>ifas Dal 1951, auto e servizi</p>	<p>GARDA auto</p> <p>CHIANOCCHO F.ne Vermetto 62 Tel. 0122/49045</p> <p>AVIGLIANA C.so Torino 58 Tel. 011/9367168</p>	<p>Svara</p> <p>CIRIE' Via Torino 123 Tel. 011/9222147</p>	<p>EP-CAR</p> <p>IVREA BUROLO D'IVREA (To) s.s. Lago di Viverone 41 Tel. 0125/676002</p>	<p>GENCAR TORINO</p> <p>MONCALIERI C.so Savona 34 - Tel. 011/6433111</p> <p>RIVOLI C.so Allamano 151 - Tel. 011/9537811</p> <p>ifas Dal 1951, auto e servizi</p> <p>www.gen car.it</p>
---	---	---	--	---	---	--

Offerta valida fino al 31/07/04. **Esempio finanziamento: *Opel Agila 1.0 prezzo speciale chiavi in mano IPT esclusa € 7.700, importo finanziato € 7.700, anticipo zero, 72 rate mensili da € 141,85, costo istruttoria pratica € 200, TAN 8,5%, TAEG 9,72% - salvo approvazione finanziaria; Opel Corsa 1.0, 3 porte, prezzo speciale chiavi in mano IPT esclusa € 7.950, importo finanziato € 7.950, anticipo zero, 72 rate mensili da € 146,45, costo istruttoria pratica € 200, TAN 8,5%, TAEG 9,69% - salvo approvazione finanziaria; Opel Agila: consumi da 5,2 a 6,3 l/100 km (ciclo misto); emissioni di CO₂ da 139 a 151 g/km. Opel Corsa: consumi da 4,5 a 7,7 l/100 km (ciclo misto); emissioni di CO₂ da 115 a 179 g/km. Le auto nelle fotografie hanno equipaggiamenti ottenibili a richiesta, non inclusi nel prezzo pubblicizzato.