

## Provincia di Torino

### La riqualificazione ambientale e paesaggistica di corso Francia e della zona ovest dell'area metropolitana torinese

Lo stradale di Francia venne tracciato nel 1711-12 dall'Architetto ducale Michelangelo Garove<sup>1</sup> a partire dalla Porta Susina (attuali Quartieri Militari di Corso Valdocco) fino all'abitato di Rivoli, in corrispondenza dell'attuale incrocio del corso Francia con corso Susa, dove, su ordine del Re Vittorio Amedeo II, era prevista una grande piazza circolare di gusto prettamente seicentesco. Nel 1904 la larghezza del corso, fino alla cinta daziaria, venne definitivamente fissata in m 46, misura successivamente estesa fino al confine della città, in seguito ai progressivi spostamenti ed all'abbattimento della cinta daziaria.

Fin dai tempi di Garove lo stradale era fiancheggiato da due imponenti alberate di olmi e di roveri; tale assetto (stradale fiancheggiato da alberate) si mantenne sostanzialmente per tutto l'800.

Solo a partire dagli anni cinquanta del secolo scorso, con il grande sviluppo demografico, produttivo ed edilizio di Torino e con l'avvio dei processi di decentramento industriale e residenziale nei Comuni della cintura, si produce la saturazione edilizia dell'asta di corso Francia. Ne consegue un allineamento compatto su entrambe le fronti del corso di volumi residenziali ed industriali affatto eterogenei, informati all'unico criterio del massimo sfruttamento edilizio. Anche la modesta ma dignitosa edilizia di fine ottocento – principio novecento appare spaesata in tale contesto; viene interrotta la discreta omogeneità morfologico – architettonica che in qualche modo si era consolidata nel tratto torinese del corso. L'alberatura del corso, che fin dai tempi di Garove, ne garantiva l'unità di arredo e di immagine, è scomparsa, tranne che nel tratto torinese e salvo presenze episodiche nel resto del tracciato, testimoniate da modeste essenze ed insufficiente sesto di impianto.

L'arteria di corso Francia (lunga circa 12 km) costituisce un patrimonio storico ed ambientale di straordinaria rilevanza, realizzando con gli estremi visuali del Castello di Rivoli ad ovest e della Basilica di Superga ad est il più esteso insieme scenico territoriale di progettazione unitaria in Europa. Il contesto dell'asse di corso Francia è pertanto unico: rappresenta, morfologicamente e paesaggisticamente la connessione tra la collina di Torino e la cerchia montana, storicamente e culturalmente il passaggio del Ducato di Savoia a Regno, connettendo edifici simbolo quali la Basilica di Superga (1717-1731) e il Castello di Rivoli (1715).

L'asse di corso Francia collega ed allinea, nel tratto torinese, comparti urbani ormai ampiamente consolidati e, nei territori delle città di Collegno e Rivoli, importanti aree strategiche per la trasformazione urbana.

La realizzazione in corso della prima linea di metropolitana interrata offre una importante ed unica occasione per definire una configurazione nuova che esalti l'unità territoriale dell'asse, promuovendo allo stesso tempo una ricucitura tra le diverse parti di città ora separate dal flusso di traffico.

Nel settembre del 2002 la Provincia di Torino e le Città di Torino, Collegno e Rivoli, si impegnavano, attraverso

<sup>1</sup>. Per una più ampia esposizione di tale argomento cfr. G. Fantino, "La strada di Rivoli e l'opera di Michelangelo Garove", Tesi di Laurea, Facoltà di Architettura - Politecnico di Torino, 1974, in Cronache Economiche, fasc. 9-10/1976, pp 3 - 14.

la firma di un Protocollo d'intesa, ad avviare uno studio unitario di fattibilità che, partendo da un approfondito esame storico delle vicende di costruzione e modificazione dell'asse territoriale di corso Francia, ne definisse le caratteristiche future dal punto di vista urbano, ambientale, del paesaggio e della mobilità, nella prospettiva di una riqualificazione integrale estesa alle aree ai lati del corso.

In questa ottica è stato affidato uno specifico incarico<sup>2</sup> con lo scopo di approfondire le indicazioni del Ptc nella zona ovest dell'area metropolitana di Torino. In particolare sono stati verificati i seguenti temi:

- la funzionalità del Sistema autostradale della tangenziale torinese (Satt) e delle sue interconnessioni con la viabilità locale;
- le differenti ipotesi di sistemazione funzionale del livello superficiale di corso Francia (ad esempio l'interramento del tratto in corrispondenza dell'area centrale di Collegno, il sottopasso ciclo-pedonale in corrispondenza dei corsi Antony e Montello in Collegno, etc);
- l'ipotesi di connessione tra il nodo di interscambio della stazione ferroviaria di Collegno, la stazione della metropolitana (Fermata Certosa), tenuto conto del collegamento, in corso di progettazione, da parte della Provincia fra il nuovo ponte sulla Dora e viale Certosa in Collegno, con particolare attenzione alla ricostruzione di una connessione fra le aree dell'ex ospedale psichiatrico e il campo volo;
- la proposta di un nuovo assetto della viabilità nella zona ovest;
- le eventuali proposte migliorative del tracciato della linea metropolitana nella tratta Collegno-Rivoli.

Il gruppo di lavoro<sup>3</sup>, costituito dai rappresentanti dei diversi Enti ha assunto come obiettivo prioritario la valutazione delle caratteristiche del progetto di metropolitana sotterranea nella tratta Porta Susa – Rivoli e degli effetti diretti e indotti dalla modifica/potenziamento del sistema del trasporto pubblico sui flussi di mobilità di attraversamento e penetrazione dalla zona ovest dell' area metropolitana al centro di Torino.

Tale priorità si è resa necessaria in relazione allo stato di avanzamento della progettazione e del finanziamento del progetto di metropolitana; dopo una lunga fase di attesa per il finanziamento del II° lotto, Collegno-Rivoli-Rosta, paiono oggi esistere le condizioni per il finanziamento e la realizzazione dell' opera.

Lo studio "Riqualificazione ambientale e paesaggistica di C.so Francia e della zona ovest- Il progetto della metropolitana - Proposte di razionalizzazione del sistema della mobilità e prime ipotesi di sistemazione di superficie dell' asse di c.so Francia" approvato con Dgp 768-144779/04 del 25/5/2004 affronta, in un quadro di pianificazione territoriale complessiva, temi ancora aperti, utili al fine di precisare il progetto di metropolitana:

- nelle sue necessità e fasi realizzative, risulta sempre più irragionevole la prosecuzione del tracciato da Rivoli a Rosta, inutile e costoso doppiante del progetto di Ferrovia Metropolitana Regionale;
- nelle caratteristiche progettuali e realizzative, il nodo di interscambio con la Stazione ferroviaria di Collegno e il parcheggio di interscambio e di attestamento alla Perosa di Rivoli; L'attuazione dei progetti (Movicentro



2. Flavia Bianchi, Piergiorgio Lucco Borlera, Claudio Malacrino, Raffaele Radicioni Studi di approfondimento del Ptc connessi al Progetto strategico per la riqualificazione e il miglioramento delle condizioni paesistiche e ambientali dell'asse di corso Francia, marzo 2004, Centro Studi sui Sistemi di Trasporto - Valutazioni trasportistiche relative ai nuovi schemi di pianificazione territoriale e dei trasporti previsti nell'area ovest della conurbazione torinese, marzo 2003.

3. Alla redazione dello studio hanno collaborato per la Provincia di Torino: Paolo Fioletta, Agata Fortunato, per il Comune di Torino: Egidio Cupolillo, Filippo Orsini, per il Comune di Collegno: Marina Ferrari, Luca Pia, per il Comune di Rivoli: Marta Colombo, Marcello Proi, Antonio Graziani.

*Ipotesi di accorpamento della stazione ferroviaria e della fermata Certosa*  
Tale ipotesi collega tre importanti sistemi di trasporto attualmente ad uno stadio avanzato di realizzazione:  
- la ferrovia regionale, ramo Valle di Susa - nodo di Torino;  
- la linea metropolitana, attualmente limitata alla stazione Fermi ed al deposito al Campo Volo, che tuttavia si prevede di prolungare quanto meno fino al Castello di Rivoli;  
- il nuovo tracciato viario da nord, che attraverso il ramo nord della tangenziale, consente la connessione immediata ed efficiente con il sistema autostradale regionale.

di Collegno e stazione Certosa della linea di metropolitana) così come proposti attualmente comporta la separazione netta fra stazione ferroviaria e stazione Certosa della metropolitana; la distanza fra le due stazioni, misurata in linea d'aria, risulta di circa 700 metri. La distanza è tale da scoraggiare ogni ipotesi di interscambio fra le due stazioni; Si propone di individuare il nuovo Movicentro mediante il trasferimento della stazione ferroviaria in direzione est, sempre su aree ferroviarie, al fine di conseguire una connessione diretta con la stazione Certosa, il trasferimento della stazione Certosa sulle stesse aree, e quindi in sottosuolo rispetto alla stazione ferroviaria, al fine di istituire la connessione diretta.

- nelle soluzioni prospettate e valutate di razionalizzazione e potenziamento delle infrastrutture viarie, atte a scaricare da una quota rilevante di traffico corso Francia, la quota della metropolitana e quindi la tipologia di scavo, in rapporto al possibile interrimento della tratta di tangenziale ovest che attraversa C.so Francia.

Il primo documento proposto, redatto nel maggio 2004 dal gruppo di lavoro coordinato dalla Provincia di Torino, con la partecipazione attiva dei Comuni di Collegno, Rivoli e Torino, assume pertanto il valore di contributo ad una discussione costruttiva, nella logica del fare meglio e in tempi rapidi, funzionale alla redazione condivisa fra i diversi Enti del progetto esecutivo, in un quadro che assuma la complessità e quindi l'interazione di tre diverse tematiche:

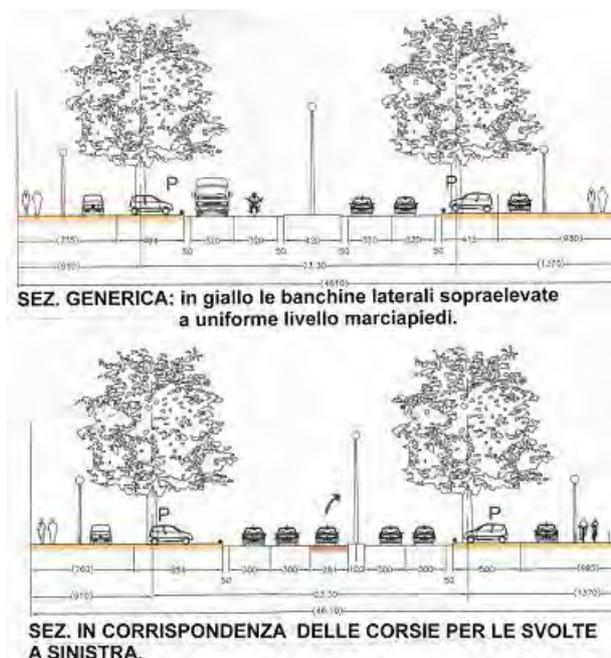
1. l'estensione del progetto della metropolitana ottimizzando la sua funzione di interscambio con la rete del trasporto pubblico ferroviario e con il traffico privato;
2. la riqualificazione e la razionalizzazione del sistema delle infrastrutture viarie nella zona ovest, creando le condizioni per limitare l'utilizzo di C.so Francia come asse di penetrazione dal comparto ovest della Provincia di Torino . Lo studio, pur non sottovalutando la presumibile riduzione dei flussi di traffico veicolare sul Corso Francia determinata dalla realizzazione della linea n. 1 della Metropolitana Automatica, sviluppa alcune esplorazioni progettuali relative a tracciati stradali subparalleli e trasversali al corso Francia aventi funzione di arroccamento e di accessibilità alternativa al territorio, utili al depotenziamento del traffico sul corso, alla sua riduzione ad asse di distribuzione locale del traffico, tali da attenuare il ruolo attuale del corso quale importante direttrice di penetrazione da ovest nella conurbazione;
3. la riorganizzazione funzionale e la ridefinizione dell'assetto superficiale di corso Francia, in particolare nel tratto piazza Massaua – Rivoli . In seguito alla realizzazione della linea sotterranea di Metropolitana Automatica n. 1 e delle relative fermate da Torino a Collegno, la Città di Torino ha avviato un progetto di sistemazione superficiale del Corso Francia nel tratto torinese, a firma del Prof. G. De Ferrari.

Tale studio, partendo dal presupposto di un contenuto volume di spostamenti in auto in rapporto all'alternativa offerta dalla presenza della Metropolitana, propone una modesta riduzione di sezione della sede veicolare centrale, costituita da due carreggiate ciascuna con due corsie di m. 7,60, separata da uno



Ipotesi di interventi viari nell'area di Rivoli.

spartitraffico di m. 4,20 con corsie alternate di m. 3,0 per la svolta a sinistra, in corrispondenza delle principali intersezioni. La restante parte della sede stradale è previsto sia sollevata alla quota dei marciapiedi esistenti. Su tale piattaforma o banchina sono ricavati i percorsi pedonali e ciclabili, gli accessi alle fermate



Sezione del Corso Francia da Piazza Massaua a stazione Paradiso in Collegno. Estratto da Città di Torino, Assessorato Viabilità e Trasport., *Consulenza progettuale per riqualificazione ambientale e funzionale di corso Francia*, Studio De Ferrari Architetti.

del Metrò e dei parcheggi marginali. Le immissioni delle strade laterali secondarie avvengono senza interrompere la continuità della suddetta banchina, ma con scivoli utili altresì come dissuasori di velocità. E' ovviamente conservata e valorizzata l'alberata esistente di platani come fondamentale elemento di unificazione dell'immagine ambientale.

**Testo a cura di Paolo Foietta e Agata Fortunato.**

#### **SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA**

Comuni di Torino, Rivoli e Collegno  
 Provincia di Torino / Assessorato: Pianificazione Territoriale, Difesa del Suolo e Protezione Civile  
 Ripartizione: Area Territorio, Trasporti e Protezione Civile

#### **IL CASO**

La riqualificazione ambientale e paesaggistica di corso Francia e della zona ovest dell'area metropolitana torinese.

#### **CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO**

Città/territorio storico / rete infrastrutturale

#### **A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE**

Valutazione e concertazione

#### **RIFERIMENTI**

[http://www.provincia.torino.it/territorio/sezioni/pian\\_territoriale/riqualif/corso\\_francia](http://www.provincia.torino.it/territorio/sezioni/pian_territoriale/riqualif/corso_francia)