



REPORTERS

*L'acquisizione di Geodata da parte di Powerchina, colosso dell'energia, apre prospettive nuove, soprattutto finanziarie, per le infrastrutture di Torino e del Piemonte*

me questa disponibilità possa tradursi in passi concreti. Piergiorgio Grasso, che resterà presidente di Geodata, la spiega così: «La nostra competenza e capacità di progettazione insieme alla loro capacità finanziaria permettono di realizzare progetti di mobilità

sostenibile chiavi in mano, compreso il finanziamento. Un modello che vale per le gare in tutte le città del mondo e che può valere anche a Torino». Wang Bin, vicepresidente di Powerchina group, sottolinea soprattutto l'interesse «congiunto» a incrementare pro-

getti basati sulla sviluppo sostenibile. La sua visione è a livello globale ma l'aspirazione a sviluppare progetti può valere anche su questo territorio.

**Project financing**

Un percorso tutto da costruire, naturalmente, ma è chiaro che il comune di Torino e la Regione sono interessati a capire come intercettare queste opportunità soprattutto per quanto riguarda le opere da realizzare con il project financing. Non è un caso che la sindaca di Torino, Chiara Appendino, abbia fatto i salti mortali per salutare la delegazione cinese.

**Il prolungamento linea 1**

Francesco Balocco, assessore regionale ai Trasporti, fa un passo in più. Geodata, infatti, si è appena aggiudicata la gara per la progettazione del prolungamento della linea 1 della metropolitana da Fermi a Collegno Centro e Balocco ha chiesto espressamente di predisporre «soluzioni progettuali innovative magari non tutte in galleria per ridurre i costi».

**La Torino-Lione**

Maurizio Bufalini, il direttore tecnico dei Telt, la società incaricata di realizzare e gestire il tunnel internazionale della Torino-Lione, ha illustrato il valore degli appalti da gestire nei prossimi anni - «entro la fine del 2019 si dovranno spendere in opere realizzate 1,9 miliardi e altri 5,5 miliardi in cantierizzazioni» - e la taglia degli appalti. I manager di Powerchina hanno ascoltato con interesse. Un'altra grande multinazionale cinese del settore ferroviario che nei mesi scorsi ha acquisito il pacchetto di maggioranza di Blue Engineering, invece, non ha nascosto il suo interesse. Si vedrà. Quel che è certo, però, è che le grandi imprese di costruzioni italiane se non si alleano con le straniere in caso di partecipazione alle gare sono in posizione di debolezza», ha spiegato Aldo Norsa. Il professore dell'università di Venezia ha elaborato la classifica dei primi 50 costruttori europei. La Francia ha tre imprese nei primi 10 posti e la Spagna ne ha due. La prima italiana è al decimo posto: Salini-Impregilo. Astaldi occupa il posto numero 24 mentre Condotte è al 47.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



**Emozione e storia**  
La mappa emozionale firmata da Fernando Cobelo, illustratore venezuelano emigrato a Torino e quella storica creata da Hakimi (nella foto a sinistra)

per quelle strade e l'ho detto solo durante uno degli incontri, mentre confrontavo i passi degli altri con i miei». Lui è abituato a riprodurre i sentimenti sul corpo delle persone, mescola profili e stati d'animo in un bianco&nero intimo, «sì, quando uno dice "ho le farfalle nello stomaco", il legame è piuttosto chiaro». Ha usato la

stessa tecnica e sistemato il Palazzo Lancia, simbolo dell'identità artigianale di questo luogo, sulle mani e il cinema Eliseo «la porta dei sogni», sopra il cuore. Poi ha ascoltato i desideri più strampalati, «anche quelli dei bambini che vorrebbero un casa come un acquario gigante e ho riprodotto sul foglio le loro voci. Immagi-

no si discuterà parecchio. Sono curioso di vedere se chi non ha partecipato agli incontri si ritroverà nelle mappe».

**Reazioni a catena**

«Comunità, orgoglio e appartenenza» è il riassunto di Cobelo dopo un'immersione nel quartiere San Paolo, ma se spremi i due disegni resta anche un filo di passione e la visibile sensazione che ci sia un legame tra chi vive lì, anche nei punti dove il fumetto copre l'assenza di cura o di aiuto.

La mappa unisce le strade senza problemi e quelle che avrebbero bisogno di attenzione, non nasconde, svela il potenziale e non è una ballata romantica in una sera di fine estate, ma la prova che la creatività produce effetti concreti. E reazioni a catena.

Le menti di *Graphic Days* non si aspettano certo di vedere 12 mila persone alla Sandretto, ma sanno che qualcuno cercherà la propria casa sulla mappa e che forse il borgo super radicato sarà curioso di andare a vedere cosa c'è sui disegni delle altre città. Di riconoscersi da qualche altra parte, in mezzo al mondo.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

**Il progetto della metropolitana**

**“La linea 2 è pensata su dati di 10 anni fa. Flussi da aggiornare”**

Il vicesindaco: la Variante 200 ormai è superata



La seconda linea della metropolitana si farà (sempre che si trovino i soldi, a cominciare dalle risorse per la progettazione), ma «sulla base di un progetto e di un tracciato che tenga conto dei flussi di mobilità aggiornati».

La precisazione del vicesindaco Guido Montanari arriva nel mezzo dell'incontro con circa 300 architetti radunato dall'Ordine alla Scuola Holden. Ed è punto che fa capire come l'amministrazione Cinquestelle intenda gestire la partita sulla linea 2 e anche il rapporto con quel fronte del Movimento che la contesta o si dice scettico sulla sua utilità. Montanari è l'anello di congiunzione con i «puristi», vedi il presidente della commissione Trasporti Damiano Carretto, tra i pochi a esternare pubblicamente dubbi e perplessità. E la sua piattaforma potrebbe essere la sintesi che mette tutti d'accordo. In fondo Montanari lo dice da tempo, da quando definiva «un bluff» il progetto embrionale su cui la giunta Fassino aveva incardinato la gara di progettazione. E l'ha ribadito ieri: «Quel tracciato di massima (che congiungerebbe Mirafiori a Rebaudengo, ndr) si basa su analisi vecchie dieci anni, che andranno necessariamente aggiornate, tenendo conto dei flussi attuali. E anche del fatto che la Variante 200 (il mega progetto di trasformazione urbanistica del quadrante Nord-Est, ndr), uno dei caposaldi su cui si basava quel piano, è superata».

Barbieri, docente al Politecnico, la vede diversamente: «Infrastrutture come la metropolitana portano con sé sviluppo, creano i flussi e la domanda di trasporto». Obiezione che convince Montanari solo a metà: «Ci fosse la metropolitana sarebbe molto più facile attrarre investimenti, ad esempio, sulla Manifattura Tabacchi e darle un futuro». Peccato che, in assenza di risorse, la Città debba fare un percorso inverso.

In realtà l'Ordine degli architetti voleva stanare il vice sindaco sulle intenzioni della giunta Cinquestelle. Per mesi Montanari è stato il «signor no», contrario a tutti i grandi progetti. Non che abbia cambiato idea, però ha dovuto spesso piegarsi alla ragion di Stato, vale a dire il volere o le necessità della sua sindaca, e dunque firmare molti progetti sgraditi, dal Westinghouse ai piccoli e grandi supermercati. «Io in un anno ho dato il via a un solo supermercato», si è giustificato. Vero, nel senso che gli altri (una decina) erano stati imbastiti prima di lui; ma i Cinquestelle avrebbero potuto affos-

**L'incontro**  
Il vicesindaco ha partecipato a un confronto organizzato dall'Ordine degli architetti



**Un piano di sviluppo**

Alla Città gli architetti chiedono un cambio di passo: «Non bastano l'agopuntura, le manutenzioni, comunque necessarie», dice il presidente dell'Ordine Massimo Giuntoli. «Servono investimenti, un piano di sviluppo che si basi su cultura, università, logistica e innovazione, con una forte vocazione internazionale». Insomma, non proprio la Torino più piccola che Montanari immagina e ha tratteggiato nei criteri per la revisione del piano regolatore, in cui si immagina una città più incentrata sulla qualità e meno sulla quantità, sulla manutenzione piuttosto che sul nuovo, sul sostegno delle attività produttive e artigianali esistenti, sulla difesa delle vocazioni tradizionali ma con un occhio al patrimonio ambientale, alla mobilità dolce e alla camminabilità.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI