

**IL PRESIDENTE DELLA CIRCOSCRIZIONE 1: ANACRONISTICO**



# “Muro sul futuro, va demolito”

IL SERVIZIO A PAGINA V



**Il caso**

# Nella città del futuro resiste l'antico muro di corso Matteotti

Tra la stazione di Porta Susa e il grattacielo di Piano  
Il presidente di quartiere: "Incredibile, va demolito"

**DIEGO LONGHIN**

È l'unico pezzo antico rimasto. Pezzo che ormai stona con tutto quello che è spuntato attorno. Sullo sfondo il grattacielo di Intesa Sanpaolo, nuovo e scintillante, di lato la sagoma in vetro della stazione ferroviaria di Porta Susa. Ma il muro resiste. E ogni giorno migliaia di torinesi al volante "sbattono" contro i mattoni.

Per scavalcarlo e ricongiungersi con via Cavalli da corso Matteotti devono fare una gincana assurda: girare in corso Bolzano, prendere corso Vittorio, rigirare in corso Inghilterra, passare sotto il grattacielo di Renzo Piano, e rigirare in via Cavalli. Insomma, quattro semafori, code e tempo perso nelle ore di punta, per fare nemmeno cento metri in linea d'aria. Oppure incana-

larsi nel flusso di corso Vittorio, già saturo.

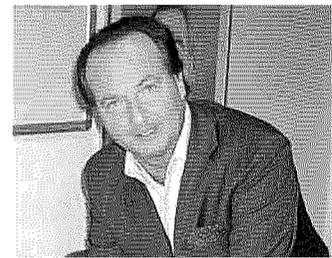
Basterebbe abbattere il muro e asfaltare i cento metri per rendergli la vita molto più semplice, come tra l'altro prevede il piano regolatore approvato venti anni fa. «È invece è un cul de sac», dice il presidente della prima circoscrizione, Massimo Guerrini. «Speravamo che con la sistemazione del passante ferroviario in superficie si sistemasse anche questo piccolo tratto, l'assessorato alla Viabilità è venuto a presentare tutto il progetto, ma sul collegamento tra corso Matteotti e via Cavalli nulla è stato detto», aggiunge Guerrini. «Abbattere quel muro vorrebbe dire creare una nuova direttrice importante, parallela a corso Vittorio, dal centro fino in corso Francia».

Cosa che avevano pensato anche i "padri" del piano regola-

re del Comune. Anche perché con l'abbattimento del cavalcavia che collegava piazza XVIII Dicembre con corso Inghilterra era naturale individuare un nuovo attraversamento del passante ferroviario, ormai interrato, oltre a corso Vittorio Emanuele I e a piazza Statuto, dove non si può svoltare a sinistra con l'auto verso corso Francia, via San Donato e corso Inghilterra. È necessario arrivare fino in corso Principe Eugenio.

Invece il nuovo avanza, ma il muro sopravvive. In più l'apertura di una breccia permetterebbe di inaugurare nuovi ingressi alla stessa stazione ferroviaria.

Che cosa impedisce alle ruspe di abbattere il muro? Prima di tutto la proprietà. Il terreno è delle Ferrovie. Proprio lì, un po' più spostato rispetto alla ipotetica prosecuzione di corso Matteotti, doveva sorgere da un pez-

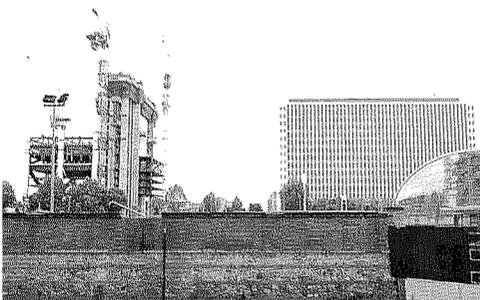


Massimo Guerrini

Per arrivare in via Cavalli distante 100 metri gli automobilisti obbligati a un'assurda gincana

zo il grattacielo gemello di Intesa Sanpaolo. Bandi su bandi sono andati deserti. E il muro, quindi, rimane lì. E all'assessorato alla Viabilità, guidato da Claudio Lubatti, possono fare poco. Insomma, il terreno è di un altro anche se il piano regolatore prevede che diventi strada. E a questo si aggiunge un problema: la mancanza di risorse da parte del Comune. Le Ferrovie avrebbero dato gratuitamente l'area a Palazzo Civico se avessero trovato un costruttore pronto a realizzare la torre. Faceva parte dei "patti". L'unica soluzione rimasta: una trattativa. Ma per farla ci vogliono soldi. E questi scarseggiano. Quattrini che il Comune dovrebbe mettere sul piatto per farsi cedere i cento metri da Rfi. «Possibile - si domanda Guerrini - che non si riesca a trovare una soluzione con le Ferrovie?».

GRIPRODUZIONE RISERVATA



**VECCHIO E NUOVO**  
La barriera al fondo di corso Matteotti tra la nuova stazione di Porta Susa e il grattacielo Intesa San Paolo

