

Il suggestivo spazio barocco di piazza San Carlo dall'epoca della motorizzazione di massa del dopoguerra ai giorni nostri è stato leggibile attraverso una sempre più vasta distesa di auto parcheggiate. Salvo che nei periodi memorabili delle crisi petrolifere degli anni settanta e soprattutto in corrispondenza delle *domeniche a piedi*, portate avanti con coraggio e determinazione alla fine degli anni novanta. Lì si è davvero capito quale incomparabile scenario di vita relazionale e di contemplazione del rigoroso barocco architettonico torinese si sarebbe potuto valorizzare con la definitiva estromissione dal piano della piazza delle auto parcheggiate. L'abituale ritrovo di manifestazioni di piazza, di memorabili concerti all'aperto, poteva restituire ai cittadini anche il piacere di un passeggio rilassato, di un punto di rottura rispetto alle consuete "vasche" sotto i portici della più esclusiva concentrazione commerciale della città.

L'esigenza di realizzare un parcheggio sotterraneo, da tempo sentita non soltanto in funzione delle attività diurne ma anche per la frequentazione serale e notturna del centro si è andata recentemente affermando, congiuntamente agli altri provvedimenti assunti dalla Città per limitare l'attraversamento del centro aulico da parte del traffico privato.

Prima di iniziare i lavori in piazza San Carlo, la Città ha affidato al Dipartimento Casa-Città del Politecnico di Torino uno "studio sugli assetti dell'area antecedenti alla formazione della piazza, per individuare siti di possibili reperti archeologici". Dall'analisi non sono emersi dati che potessero compromettere la fattibilità del parcheggio sotterraneo. Tuttavia, poiché sussisteva la possibilità di rinvenire strutture di interesse archeologico (tombe o piccole necropoli, resti di abitazioni o costruzioni rurali), che avrebbero richiesto l'applicazione delle consuete metodologie dello scavo stratigrafico, gli scavi stessi sono stati effettuati in stretta collaborazione e con la supervisione della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte. Tutti i reperti sono stati fotografati e studiati dalla Soprintendenza, che ne ha autorizzato la rimozione. La struttura del nuovo parcheggio, progettato da un gruppo di studi e società con a capo l'ingegner Renato Martellotta, è distribuita su un unico piano sotterraneo e ospita 376 posti auto. E' collegata sia con l'autorimessa già esistente nel sottosuolo di via Roma (fra le piazze Carlo Felice e CLN), attraverso un tunnel che si estende tra le chiese di San Carlo e Santa Cristina, sia con quella in funzione sotto il tratto compreso tra la via Bertola e Piazza Castello. Tale intervento consentirà di ottenere in totale 830 posti auto. Il parcheggio si potrà raggiungere a piedi attraverso quattro uscite pedonali collocate ai lati porticati e in armonia con la modularità dei fronti, prive di copertura per ridurne al minimo l'impatto visivo, salvaguardando al massimo

l'integrità architettonica del sito.

Anche le griglie necessarie all'aerazione della grande superficie sotterranea seguiranno il ritmo delle aperture del porticato, per non ostacolare la relazione tra sottoportico e piazza aperta, molto sentita soprattutto nei tratti che ospitano i *dehors* dei quattro caffè presenti sulla piazza.

Gli ingressi e le uscite veicolari del parcheggio non interferiranno con *il salotto della città* perché verranno sfruttati quelli esistenti in piazza Carlo Felice, le nuove rampe di via Vittorio Alfieri e via Viotti e un'altra che sarà realizzata in via Piero Gobetti per sostituire quella di via Teofilo Rossi, ponendo le basi della futura pedonalizzazione dell'area antistante Palazzo Bricherasio.



Terminati i lavori per il parcheggio sotterraneo, la piazza riprenderà la sua tranquilla fisionomia di elegante salotto, in cui solamente la composizione del disegno di pavimentazione ricorderà il precedente regime di circolazione attorno al *caval' d brons*, la statua equestre di Emanuele Filiberto.

Non ci saranno più inutili soluzioni di continuità tra il piano dei portici e quello della piazza ormai pedonalizzata, ma si manterrà la memoria della vecchia pavimentazione - realizzata prevalentemente in cubetti di porfido - che prevedeva una sorta di doppia corsia in lastre di sienite per sottolineare la linea che dovevano seguire le carrozze prima, i tram poi e infine le auto.

Piazza San Carlo fino alla fine degli anni trenta era pavimentata con il classico acciottolato, salvo le due corsie realizzate all'inizio del novecento affiancando e infine sostituendo le precedenti *ruere*, più adatte ai carri e alle carrozze piuttosto che ai nuovi mezzi a motore.

Con il rifacimento di via Roma fu rifatta anche la pavimentazione della piazza, che è arrivata tale e quale fino ai nostri giorni con i suoi spogli segni decorativi di matrice geometrica elementare, impostati essenzialmente sul ritmo dei pali dell'illuminazione pubblica unici elementi verticali presenti oltre al monumento equestre del Marocchetti.

Per ciò che riguarda gli effetti sulla superficie della piazza del sottostante parcheggio le uniche ricadute dirette saranno quattro uscite pedonali accostate ai lati porticati e collocate in armonia con la modularità dei fronti: alternanza di aperture e parti cieche determinata dal riempimento settecentesco delle colonne binate - realizzato con finalità di consolidamento statico - che separavano le arcate dell'originario impianto architettonico di Carlo di Castellamonte, molto più aperto e ancora più arioso dell'attuale.

Alla fine dei lavori, nel 2005, le auto, dunque, circoleranno solo lungo la direttrice via Santa Teresa/via Maria Vittoria, mentre il traffico

proveniente da via Giolitti sarà deviato su piazza C.L.N. per non interferire con il sagrato delle chiese di Santa Cristina e San Carlo e non interrompere la continuità dello spazio compreso tra il fondale scenico delle due facciate barocche e i due fianchi porticati ad architettura unitaria.

Nel sottosuolo di piazza San Carlo sono conservate memorie del passato recente, come un rifugio antiaereo realizzato in vista della seconda guerra mondiale, al quale si potrà accedere dal piano dell'autorimessa. E' certo un'interessante occasione di conoscenza della storia della piazza, nelle cui immediate vicinanze (in piazza CLN) era anche ospitato, durante l'occupazione tedesca, un comando della Gestapo.

