

Torino cerca fondi per il metr 

Opere pubbliche e diritti edificatori in cambio di fondi per il metr  (nella foto la "talpa"). Due le iniziative a Torino: la variante 200 al Prg che permetterà di valorizzare aree pubbliche ricavando parte dei fondi per la linea 2 e il parcheggio di interscambio di piazza Bengasi realizzato in project financing.



METROPOLITANE

Con la variante 200 al Prg esperimento della cattura di valore per la prima tratta della linea 2

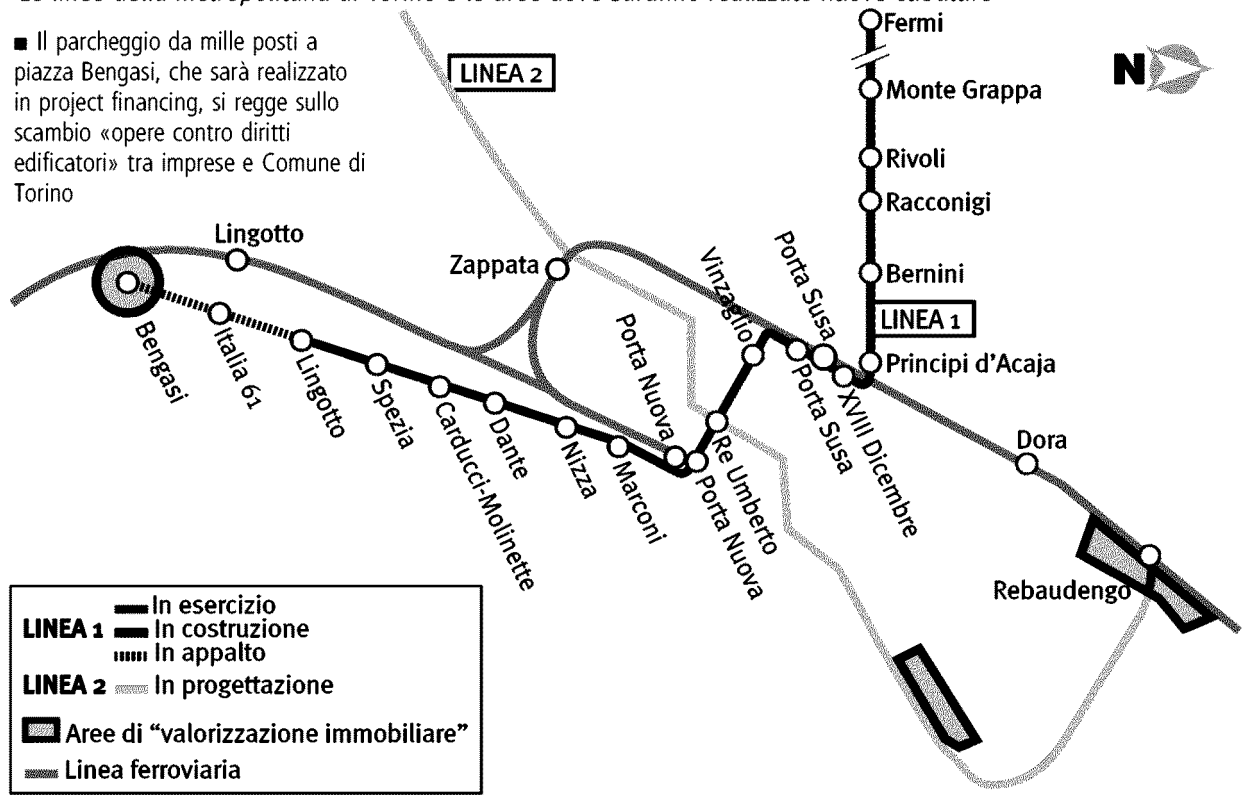
Torino, fondi da suoli e privati

Il gruppo guidato da Coimpre propone il parcheggio in Pf per piazza Bengasi

NUOVE EDIFICAZIONI NEGLI AMBITI DI SPINA 4 E CORSO SEMPIONE

Le linee della metropolitana di Torino e le aree dove saranno realizzate nuove cubature

■ Il parcheggio da mille posti a piazza Bengasi, che sarà realizzato in project financing, si regge sullo scambio «opere contro diritti edificatori» tra imprese e Comune di Torino



DI MARIA CHIARA VOCI

Opere pubbliche e diritti edificatori in cambio di fondi per il metr . In tempi di crisi, Torino cerca strade innovative per reperire le risorse necessarie a completa-

re la rete di infrastrutture. Da una parte, con la variante 200 al Prg, approvata in fase preliminare e che permetterà di valorizzare aree pubbliche ricavando parte dei fondi per la linea 2 del metr . Dall'altra, attraverso l'iniziativa di un gruppo di privati, che propongono di

costruire a costo zero il parcheggio di interscambio di piazza Bengasi, al "capolinea" sud del metr  1, in cambio della possibilità di realizzare un insediamento misto commercio-residenza-terziario.

BENGASI

L'iniziativa è di una cordata di imprese che operano su Torino: capofila la Coimpre, con Dega, Iter e Borio Giacomo e le società di servizi Effe Srl, per la progettazione ed Efi Srl, per la strutturazione finanziaria. Il raggruppamento ha proposto alla Città un progetto per realizzare in project financing il grande parcheggio di interscambio, da circa mille posti, alla testa del prolungamento della linea 1, la cui gara d'appalto è in fase di pre-qualifica con scadenza oggi, 28 febbraio. L'ipotesi, che si regge su uno scambio «opere contro diritti edificatori», suscita interesse in Comune (con i distinguo di parte del quartiere). L'amministrazione Chiamparino sarebbe anche pronta ad «alzare la posta» e aumentare la cubatura sull'area per ricavare le risorse necessarie a coprire la quota a carico del Municipio sulla costruzione della tratta Lingotto-Bengasi, che vale 193,6 milioni di cui 72,7 sono di lavori per l'appalto integrato.

«L'idea è ancora da vagliare – spiega l'assessore all'Urbanistica, **Mario Viano** –. Sarà approfondita e, se di pubblico interesse, il progetto sarà inserito nel piano delle opere pubbliche e verrà bandita una gara per la ricerca del promotore. Siamo convinti che, di fronte alla mancanza di risorse pubbliche, sia necessario fare i conti con la realtà e lavorare per iniziative sostenibili». L'intera piazza, oggi uno snodo stradale molto trafficato, misura circa 64mila mq. Il progetto, oltre alla costruzione del posteggio sotterraneo su tre piani per oltre 900 posti a rotazione, prevede la risistemazione del suolo pubblico e dell'area di mercato da oltre 14mila mq, il disegno di una nuova viabilità e la costruzione, in parte su un lato del piazzale e in parte nei

e i 35mila mq di superfici per commercio, produttivo e residenziale. L'operazione vale fra 30 e 35 milioni. «Il parcheggio di interscambio – spiega **Gian Paolo Bonvicino**, rappresentante legale di Coimpre – è un'esigenza per il funzionamento del metrò. Ma il vantaggio è anche rappresentato dalla riqualificazione della piazza, una delle principali aree di mercato della città e un nodo di traffico oggi poco razionale e degradato».

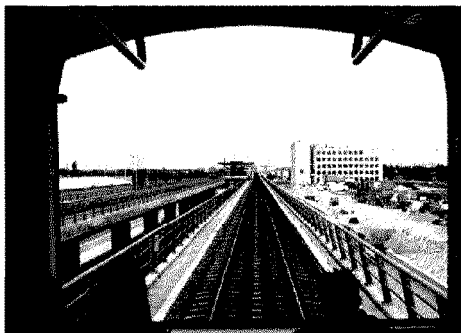
VARIANTE 200

Diverso il caso dell'operazione Barriera C'entro. Qui, in un orizzonte temporale più lungo, il Comune prevede di mettere a valore quasi un milione di mq di aree, in parte di proprietà comunale e distribuiti negli ambiti di Spina 4, corso Sempione e dell'ex scalo Vanchiglia. L'obiettivo è ricavare dalla vendita della Slp i soldi necessari a realizzare almeno la prima tratta della linea 2 della metropolitana, che da Torino nord taglierà verso Orbassano. Il Consiglio comunale ha dato il via libera, a febbraio, al progetto preliminare della variante strutturale, che segue le procedure semplificate della legge regionale 1/2007. A inizio 2011, la Sala Rossa ha inoltre adottato le delibere di due operazioni private – nell'area di via Regaldi, attigua a scalo Vanchiglia, e Gondrand-Metallurgica Piemontese, in Spina 4 – che anticipano la trasformazione di Barriera C'entro e prevedono riconversioni a fronte della cessione al Comune di una parte delle superfici da mettere a valore.

Alla futura amministrazione, toccherà portare avanti il progetto definitivo della variante e dar corpo al grande restyling urbano, per cui è stato anche realizzato un concorso di idee, concluso con molti progetti e solo due premi su tre assegnati. ■

**Creata una Spa
Comune-Stato
per gestire
l'operazione
Con i ricavi
(tasse incluse)
è stato coperto
l'85% del costo
di investimento**

Modello danese: cedute aree pubbliche



■ In funzione dal 2007 le prime due linee del metrò di Copenaghen

Esiste un caso, a livello europeo, di metropolitana finanziata grazie al meccanismo della “cattura di valore”, simile a quello che sta studiando Torino. È quello delle prime due linee della metropolitana di Copenaghen, aperte al traffico tra il 2002 e il 2007. A raccontarlo è il rapporto Isfort sulle metropolitane, del gennaio scorso.

Si tratta di un intervento complesso, che oltre alla progettazione e realizzazione dell'opera (2 linee per 21 km totali), ha previsto anche un'imponente operazione di riqualificazione e sviluppo urbanistico dell'area sud di Copenaghen (Ørestad); l'una e l'altra fase strettamente integrate e funzionali tra loro.

L'elemento chiave che ha reso possibile l'operazione era un'ampia disponibilità di aree pubbliche scarsamente edificate, ma con grandi potenzialità di sviluppo, e in grado di conseguenza di accogliere progetti di urbanizzazione ad alta densità, specie dopo la costruzione del ponte di collegamento tra Danimarca e Svezia (Copenaghen - Malmö). L'operazione finanziaria e cattura di valore è stata gestita dalla **Ørestad Development Corporation**, società creata ad hoc e posseduta per il 55% dal Comune di Copenaghen e per il 45% dallo Stato. La società ha venduto le aree pubbliche a operatori privati, ricavandone così buona parte della co-

pertura; il piano finanziario si reggeva anche sulle tasse comunali derivanti dalla cessione e valorizzazione degli edifici e terreni, e sui ricavi derivanti dalla gestione operativa della linea stessa, sempre fatta dalla Ørestad Development Corporation.

La linea permette di collegare direttamente (con soli 14 minuti di viaggio) il centro di Copenaghen all'aeroporto. L'investimento iniziale, per la prima fase di costruzione della linea, pari a 880 milioni di euro, e poi per le infrastrutture urbane di Ørestad è stato finanziato tramite la contrazione di un debito. Le ulteriori fasi 2 e 3, invece (rispettivamente di circa 430 e 200 milioni di euro) sono state finanziate in parte da Ørestad Development Corporation e in parte dalla vicina città di Frederiksberg e dal Consiglio di Contea (con il meccanismo della cattura di valore di cui sopra).

In totale, su un costo di 1.530 milioni di euro per la realizzazione delle prime due linee della metropolitana di Copenaghen, la società pubblica Ørestad ha coperto 1.300 milioni.

La rete è destinata a essere completata (anno 2018) dalla “City Circle Line” (linea circolare M3, con tratta di massima domanda percorsa da una linea di supporto M4) che coprirà le parti principali del centro della città, nonché i distretti di Østerbro, Nørrebro e Vesterbro e il comune di Frederiksberg attualmente non coperti da treni pendolari (linee suburbane o dell'attuale metro). In collaborazione con i governi municipali di Copenaghen e di Frederiksberg, il Governo danese ha concluso un contratto per l'espansione, per cui la costruzione della linea è in corso dal 2010. A differenza della M1 e M2, il cui tracciato è misto (12 chilometri circa sono su viadotto e in superficie) i nuovi binari correranno esclusivamente sottoterra (costi previsti: due miliardi di euro). ■

A.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA