



Stazione di Susa origami di vetro e acciaio per i viaggiatori del Tav



di MASSIMILIANO BORGIA
LA STAZIONE internazionale di Susa sulla Torino-Lione sarà su due piani: più uno interrato, per un'altezza di una ventina di metri. Tra fabbricato vero e proprio e aree circostanti, che comprendono giardini, parcheggio sotterraneo, accessi.

In questa pagina: l'archistar Kuma (a lato) con il plastico e alcuni rendering del progetto con la piana di Susa "reinterpretata"

Presentato il progetto dell'archistar Kengo Kuma: costa 48,5 milioni di euro, cantiere aperto nel 2014

Il progetto preliminare, oggetto di un'affollata presentazione mercoledì in Prefettura, è dell'architetto Kengo Kuma e del suo collaboratore spagnolo Javier Villar Ruiz. Come è nello stile del professore giapponese (uno degli architetti più famosi del mondo) unisce la modernità all'interpretazione della cultura edificatoria del luogo. In questo caso, il disegno simboleggia e pensato come lo svilup-



po meditativo e progressivo della piegatura di un origami di carta, adattato alla sinuosità delle montagne: «Proprio la ripetuta ondulata delle montagne che degradano verso il fondovalle e, in particolare, delle pendici del Roccamelone - ha spiegato Kuma - mi hanno convinto che il miglior modo per inserire la costruzione nel suo paesaggio fosse interpretarlo». Kuma è rimasto particolarmente attratto dai «tetti in losa», che ha citato in continuazione nel corso della sua presentazione mostrando lo scorcio del centro di Susa visto dal parco archeologico, con l'ex chiesa di Santa Maria Maggiore

e le case medievali addossate alle antiche mura romane. In quella zona, i tetti sono di pietra. All'architetto è stato spiegato, nei suoi sopralluoghi con il collaboratore, che questa è una particolarità delle Alpi occidentali e, in particolare, delle valli piemonesi. Così l'ampia copertura della stazione (quasi una coperta che avvolge la struttura) richiama la "trama" dei tetti in losa con la loro



paesaggio della valle di Susa sono sulla stazione saranno imitati da pannelli di metallo. Oltre alla reinterpretazione della tradizione architettonica, l'altro aspetto che ha colpito la giuria internazionale, di nove membri, è stato l'ampio spazio dedicato all'affaccio sulla piana di San Giuliano. I due simboli del

simo adesso sul terrazzo della caffetteria della futura stazione vedremo uno spazio largo poco più di un chilometro, intasato dallo svincolo autostradale, dal bunker di cemento armato di Annibale 2000, dal piazzale Stiaf, dai suoi piazzali dell'autoporto e dalla spianata asfaltata del centro guida sicura. Poi avremo un fiume imbrigliato con sponde di cemento e canalizzato, soggetto a sbalzi continui di portata per gli impianti idroelettrici con acque continuamente limacciose, che di per sé non può assurgere ad attrattiva naturalistica e paesaggistica. Poi vedremo le due stazioni, la ferrovia storica e moltissime costruzioni sparse tra cui diversi capannoni. Il poco verde rimasto è costituito da semplici prati. Diverso è l'impatto scenografico del versante nord del gruppo dell'Orsera, ma se si guarda alla piana, questa è la realtà riconoscibile anche dagli architetti. «Il contesto esistente - hanno detto - ci obbliga a un progetto che faccia i conti con una realtà davvero

molto urbanizzata. Abbiamo così dovuto operare una "pulizia" del sito e scegliere di nascondere le infrastrutture». Virvino ha insistito molto sul "dopo". Da architetto ha sottolineato il valore di un recupero, che si prevede consistente, di aree a verde. «Dove ora è a scalfita ci saranno nuovi spazi verdi - ha spiegato - Poi ci sarà una striscia lungo la Dora che, su proposta della Coldiretti, vorremmo trasformare in un parco agronomico il cui valore sarà rappresentato dalle coltivazioni». Anche l'ampio piazzale che dovrà essere sfruttato per la stazione di servizio del tunnel di base, con i suoi binari, i capannoni e le attrezzature, «che è oggetto di un'altra progettazione «sarà realizzata con una grande attenzione architettonica e ambientale».

Ma "dopo" non ci sarà solo uno spazio trasformato direttamente dal progetto del Tav. Susa non potrà mai legarsi a una stazione internazionale, lontana tre chilometri dal centro, se non ripenserà

la stazione di metà ottocento che continuerà ad essere la stazione attuale del centro storico in piazza d'Armi. Nel primo piano, invece, ci sarà la zona a servizio, con il ristorante e le attività di promozione locale, ma anche spazi di incontro da utilizzare anche per manifestazioni. Al secondo piano di questo edificio opposto ci sarà il terrazzo con la caffetteria, concepito come luogo di attesa dei treni ma anche di socializzazione. Il grande parcheggio di interscambio sarà ricavato nell'attuale terrapieno su cui c'è il piazzale Stiaf.

La stazione ha l'ambizione di fare concorrenza all'aeroporto di Caselle sui voli di una e due ore. Sarà solo una stazione passeggeri, fatto che esclude l'installazione di un polo logistico in valle di Susa e che fa tornare indietro l'orologio a quando si parlava di Tav non ancora per il corridoio merci ma per abbattere le percorrenze dei treni passeggeri per Parigi. Secondo lo schema di esercizio si fermeranno dieci treni internazionali al



A lato, da sin.: Javier Villar Ruiz, Kengo Kuma, Mario Virvino, Marco Rettighieri e Gemma Amprino

giorno: otto treni regionali di lunga percorrenza Torino-Lione; otto treni "della montagna", cioè pensati per i turisti dei weekend e delle settimane bianche; 40 treni regionali Torino-Susa. In più, naturalmente, transiteranno i treni merci, quelli dell'autostrada ferroviaria e i treni passeggeri che non si fermeranno a Susa.

L'edificio è pensato anche per produrre e risparmiare energia. Il tetto convoglierà i raggi solari per sfruttare pannelli fotovoltaici e di micropile coliche. Fuori ci sarà anche un laghetto pensato per raccogliere le acque fogliari e sotterranee a filtrazione.

Il progetto definitivo dovrà essere consegnato entro il 9 gennaio del prossimo anno, insieme al progetto definitivo della tratta internazionale. Poi seguirà l'iter del resto della progettazione, con la valutazione d'impatto ambientale e l'approvazione definitiva da parte del Cipe. «Prevediamo almeno un anno per tutte le approvazioni - ha detto Virvino - nel frattempo, però, dovremmo iniziare la realizzazione di un ramo del collegamento con la linea storica di quasi due chilometri, con galleria, per avere dentro il cantiere un collegamento con la ferrovia. I lavori per la stazione dovranno partire nel 2014».

La stazione di Susa costa 48,5 milioni. I 400 guidati dallo studio Kuma ha dovuto anche realizzare il computo metrico per controllare che i costi definitivi siano dentro quella cifra. Per la gara internazionale, dove erano stati selezionati cinque raggruppamenti, sono stati spesi oltre 350 mila euro. Visto che si trattava di realizzare già un progetto preliminare, a ciascun raggruppamento sono stati versati 70 mila euro per la presentazione del proprio progetto. Il "premio" per il vincitore è, appunto, la progettazione definitiva. Sul costo di questa progettazione definitiva non ci sono ancora cifre certe. L'ammontare della parcella dell'archistar è stato oggetto di lunghe trattative con Lf e sarà calcolata in base a una percentuale sull'importo complessivo dell'opera.

SINDACA SODDISFATTA

PER il sindaco di Susa quello di Kengo Kuma è un grande progetto, tanto che, durante la presentazione in Prefettura, ha espresso gratitudine all'Osservatorio e all'architetto Kuma. «È stata pienamente accolta - ha detto Gemma Amprino - la richiesta dell'amministrazione comunale di concepire la nuova stazione non solo come un luogo di transito, ma come punto di contatto con l'offerta turistica della valle e con l'identità italiana». Per il sindaco la stazione è il primo esempio di come, sul Tav, pugili di più partecipare al dialogo sul "come". «Ci sono sindaci giustamente preoccupati per la salute dei cittadini e per l'impatto dell'opera sull'ambiente della valle - ha detto - Ma non dobbiamo permettere alla paura di soffocare la speranza in uno sviluppo della nostra valle».