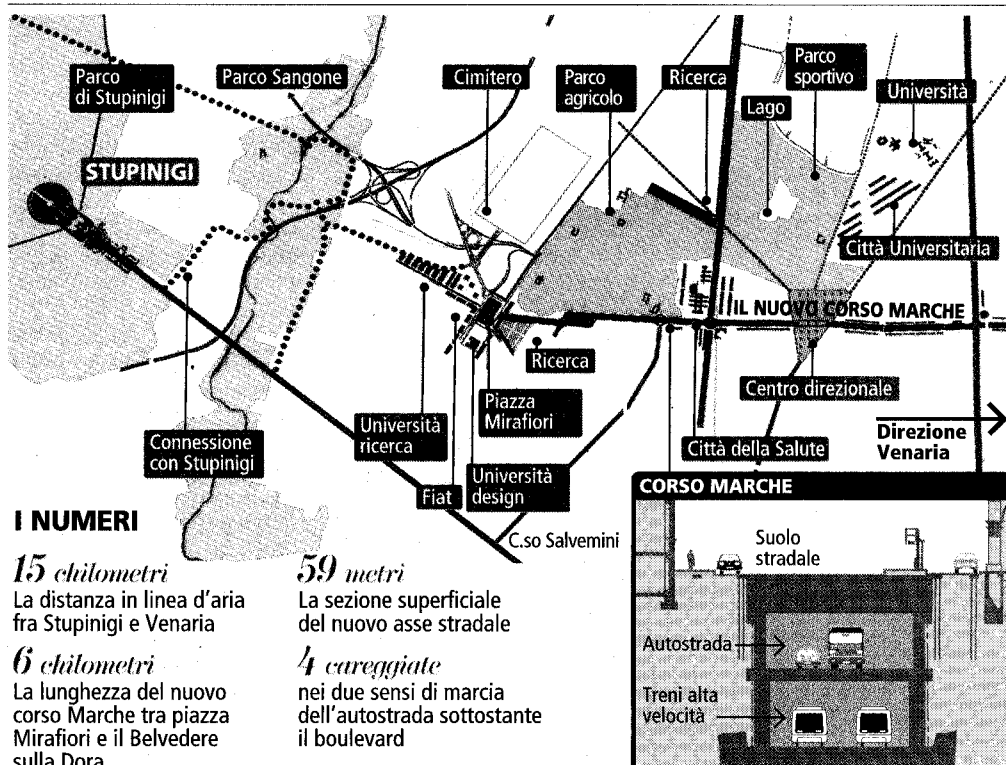


URBANISTICA PRESENTATO IL PIANO DI INTERVENTO

Un nuovo boulevard per avvicinare Stupinigi e Venaria

Direttrice su tre livelli: corso alberato autostrada a 4 corsie e galleria per i treni

Il nuovo viale urbano



I NUMERI

15 chilometri

La distanza in linea d'aria fra Stupinigi e Venaria

6 chilometri

La lunghezza del nuovo corso Marche tra piazza Mirafiori e il Belvedere sulla Dora

59 metri

La sezione superficiale del nuovo asse stradale

4 carreggiate

nei due sensi di marcia dell'autostrada sottostante il boulevard

ALESSANDRO MONDO

Promette di essere la risposta a vecchie e nuove esigenze, di Torino e dei Comuni limitrofi, dando senso compiuto ad una risistemazione di cui si parla dal 1959.

E' l'ipotesi del nuovo asse di corso Marche previsto nel protocollo d'intesa sottoscritto a luglio 2005 da Regione, Provincia, Camera di Commercio, più i Comuni di Torino, Grugliasco e Collegno: quello che il presidente della Provincia Saitta conta di veder progettato e definito in termini di finanziamenti per la fine del

suo mandato: 2009.

Ieri l'illustrazione del piano di intervento da parte dell'architetto Augusto Cagnardi, che con il collega Vittorio Gregotti ha ricevuto dalla Provincia l'incarico di ridisegnare la vasta porzione di territorio compresa fra Stupinigi e Venaria (circa 15 chilometri in linea d'aria). Mentre la Regione ha affidato all'Istituto superiore sui sistemi territoriali per l'Innovazione lo studio della parte infrastrutturale e la Camera di commercio quello sul polo logistico di Orbassano.

Il tracciato presentato ieri,

il primo nel suo genere, ha l'ambizione di risolvere in un colpo solo un fascio di problemi con la maiuscola: l'attraversamento dei treni della Tav da ovest a est, ma anche i collegamenti a servizio della futura Città della Salute» e della Reggia di Venaria. La scommessa è legata al completamento di corso Marche con un tracciato su tre livelli che ricucirà porzioni di tessuto urbano cresciute in maniera disomogenea e decongestionerà la tangenziale: boulevard alberato in superficie con una sezione di 59 me-



Il presidente Antonio Saitta

tri, il più grande d'Europa; autostrada a quattro corsie per senso di marcia (tre più quella di emergenza) nella parte sottostante, intercalata da pozzi di ventilazione e uscite di sicurezza; ancora più sotto, la galleria in cui i treni della Torino-Lione fileranno rapidi dallo scalo merci di Orbassano in direzione Milano.

Immaginate un colossale «wafer» lungo 6 e rotti chilometri, tra la nuova piazza Mirafiori e il Belvedere sulla Dora, con cinque uscite in superficie, lungo il quale si snodano punti di aggregazione e di sviluppo a tutti i livelli: lo scalo merci di Orbassano, Stupinigi, il polo di istruzione superiore del Barrocchio, alcuni centri commerciali, le facoltà di Agraria e Veterinaria, l'Alenia, la Certosa di Collegno, lo Stadio delle Alpi, la Venaria Reale... Ma anche «Molinette

2». Significativo il centro con funzioni direzionali, collocato più o meno a metà del tracciato e caratterizzato dalla sagoma triangolare, sul modello della «Defense» di Parigi.

Sono alcuni degli elementi qualificanti di quella che, ha detto Cagnardi, potrebbe essere «la quinta rivoluzione urbana di Torino». «Una delle più grandi infrastrutture mai realizzate in città e nei Comuni limitrofi», ha aggiunto Saitta. Come le Spine, più delle Spine.

Il condizionale è d'obbligo, data la portata di un intervento che oltre a presupporre una visione d'insieme implica l'accordo di tutti gli enti coinvolti e costi mostruosi. Stando alle primissime cifre, approssimative fin che si vuole, l'asse integrato (autostrada più ferrovia) potrebbe raggiungere i 150 milioni di euro a chilometro. Tenendo conto che la parte infrastrutturale non rappresenta l'unica voce di spesa del progetto. «Parlare di cifre è prematuro - frena l'assessore provinciale Franco Campia (Trasporti e Infrastrutture) -, ma l'idea è quella di puntare essenzialmente su risorse private». Parte degli introiti potrebbe arrivare dal pedaggio della nuova autostrada, altri dai diritti edificatori su terreni destinati ad una brusca rivalutazione (gran parte dei quali appartiene a Palazzo Cisterna). La Provincia, con la Regione e i Comuni interessati, è intenzionata a fare sul serio.