

L'ASSE INTEGRATO DI CORSO MARCHE A TORINO

L'ipotesi di un collegamento multimodale su tre livelli – stato dell'arte al 2007

2 - LA SVOLTA DEL 2007: CORSO MARCHE PUO' ESSERE PARTE INTEGRANTE DELLA TORINO-LIONE

A circa un anno dal ritiro dei precedenti progetti, quando stanno per scadere i termini di presentazione alla UE delle domande per il finanziamento delle infrastrutture inquadrate nella rete TEN-T, il governo italiano deve frettolosamente allestire un dossier di proposte sulla nuova linea TAV Torino-Lione: con scelte dalla valenza più politica che tecnica il ministro Di Pietro riesuma vecchie ipotesi di tracciato, tra cui la “soluzione destra Dora” che preve di raggiungere lo scalo di Orbassano attraverso il passaggio nella bassa Val Sangone. Questa scelta rende il sottoattraversamento di corso Marche parte integrante della Torino-Lione, ed allora diventa più difficile per RFI dire che non la vuole assumere ...

Il governo del 2007 ha lo stesso colore politico di Torino, della sua Provincia e della Regione Piemonte: forse questa condizione facilita la firma, a Settembre, di un protocollo d'intesa tra le parti sull'asse integrato di corso Marche (verrà poi confermato anche dal successivo governo Berlusconi).

Da una quarantina d'anni la città di Torino ed i comuni ad ovest vorrebbero costruire un grande viale nord-sud sul confine condiviso: si tratterebbe di prolungare il corso Marche, che parzialmente svolge già la funzione di arteria capace di sopportare un traffico elevato. Nonostante l'impegno di coordinamento della Provincia, l'operazione di fatto non parte (è complessa, per i diversi piani regolatori in gioco, e soprattutto comporta di suddividere ingenti impegni finanziari), ma nessuno degli attori demorde: la collocazione in una delle ultime zone verdi periurbane tiene vivi gli appetiti di speculazione edilizia nei politici e nei costruttori.

La Regione Piemonte e la Provincia di Torino, che nel 2003 sono riuscite a far accettare il primo tassello politico di un'appendice sotterranea del TAV su questa direttrice, intravedono la possibilità di stanziamenti nazionali forse determinanti anche per il viale di superficie (negli assessorati ai trasporti si dice: “*Grazie al TAV, stavolta faremo corso Marche*”). Sull'onda dell'entusiasmo nasce, per di più, l'idea di inserire, ad un'ulteriore livello interrato, una bretella autostradale urbana che funga da bypass tra le tangenziali esterne nord e sud, con alcuni raccordi interni ai grandi viali cittadini.

E' su questa ipotesi faraonica di un collegamento multimodale a tre livelli che gli Enti Locali proseguono la loro attività di lobbying commissionando due studi esplorativi: uno di carattere urbanistico per il viale di superficie ed uno su realizzabilità e potenzialità dell'autostrada urbana. [vedi Figure 3, 4 e 5]

L'esito dello studio urbanistico viene presentato a Luglio 2007: si può accedere ad una sua illustrazione divulgativa sul sito web della Provincia, dove si trovano 8 brevi filmati. L'indirizzo è <http://www.provincia.torino.it/cgi-bin/VCOLWPUB/show.cgi?cat=8816&site=8113>

Per la realizzazione non mancano prevedibili difficoltà: attraversare ortogonalmente la linea 1 della metropolitana sotto corso Francia impone al TAV di scendere in profondità col rischio di incontrare falde freatiche; oltrepassare l'avvallamento della Dora Riparia in viadotto è critico per problemi idrologici e paesaggistici; allargare a 60 m. il viale in superficie comporta la demolizione di edifici esistenti...

Anche i costi di realizzazione appaiono immediatamente stratosferici: già a preventivo 2007/2008 si parla di quasi 2 miliardi di Euro [vedi Figura 6]. RFI, le ferrovie italiane, rimangono in disparte e non si pronunciano.

Figura 3 - il “wafer” infrastrutturale

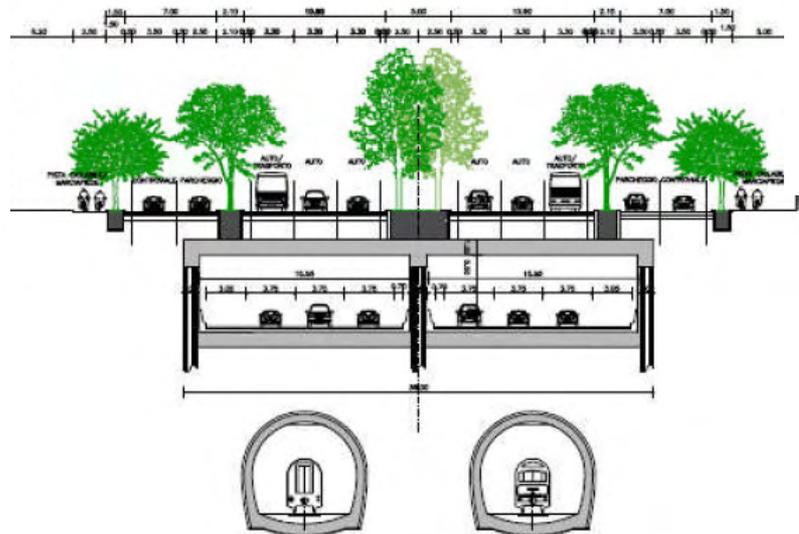


- Viale di superficie largo 60 m.

- Tangenziale - bypass nord-sud
(lunghezza circa 8 Km)

Metropolitana sotto C.so Francia

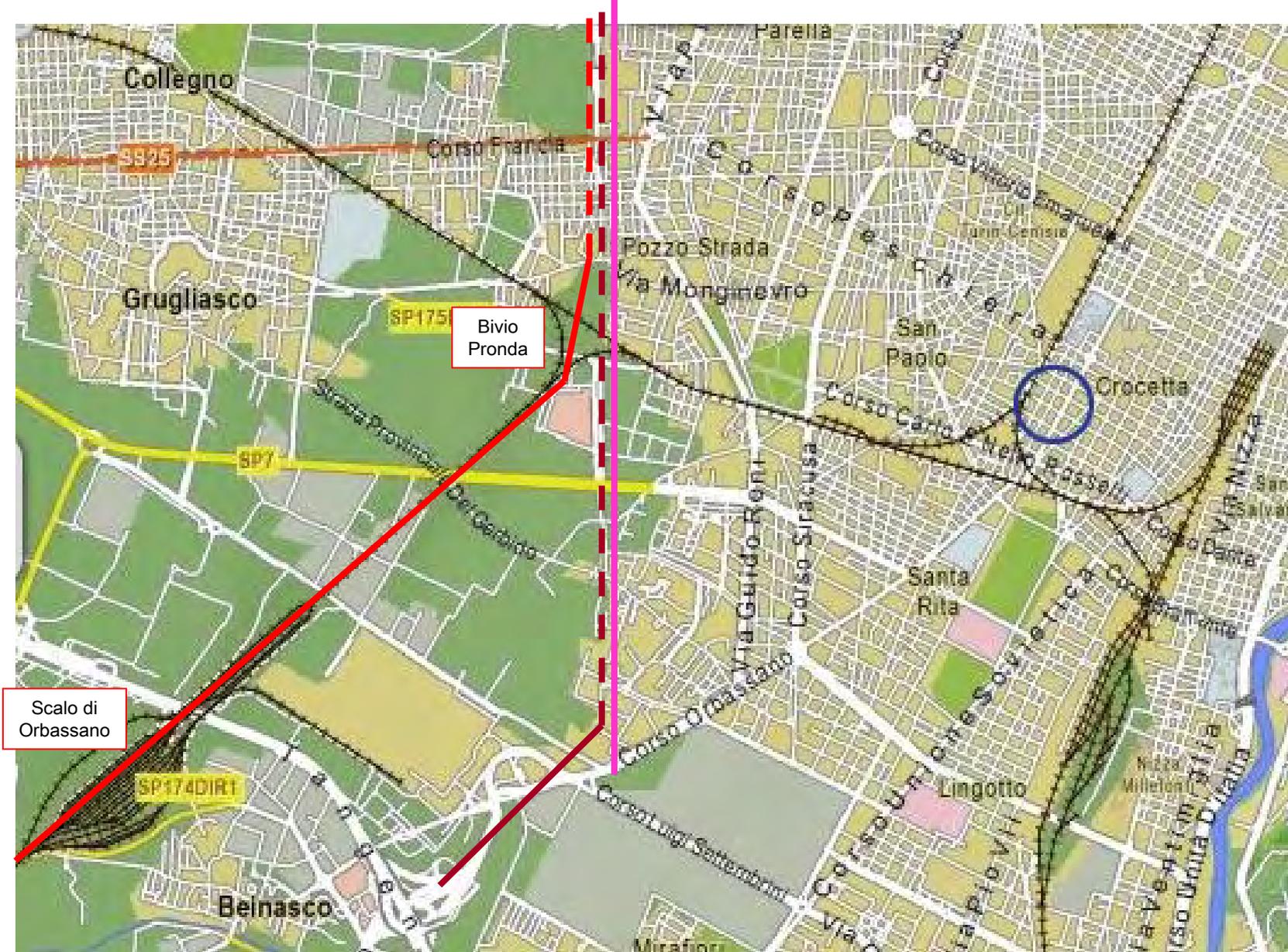
- Doppio tunnel TAV



- Viale di superficie largo 60 m.

- Tangenziale - bypass nord-sud
(lunghezza circa 8 Km)

- Doppio tunnel TAV



**Asse integrato
Di c.so Marche**

- Coll. ferroviario
- Coll. autostradale
- Viale superficiale

Figura 5: collegamento multimodale lato sud

Il TAV proseguirebbe verso lo scalo di Orbassano, ma connesso nel Bivio Pronda al nodo di Torino
 La bretella autostradale si raccorderebbe alla Tangenziale sud
 Il viale di superficie terminerebbe all'incrocio con c.so Orbassano (in una nuova piazza)

Dal sito internet della Regione Piemonte:

Connessione plurimodale di Corso Marche				
V09	Tipologia	Costo previsto (€)	Situazione	Data Aggiornamento
		€ 1.650.000.000	Programmazione	31/12/2008
INFORMAZIONI GENERALI SUL PROGETTO				
Quadro programmatico	PdI del 18/07/2005 e suo aggiornamento del 08/07/2008-Schema di Piano Strategico per il Territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino-Lione			
Proponente	Regione Piemonte, Provincia di Torino			
Attuatore	Regione Piemonte, Provincia di Torino, RFI			
Altri soggetti coinvolti	Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comuni di Torino, Collegno, Venaria, Grugliasco, e RFI			
Province del Piemonte interessate	Torino			
Descrizione e localizzazione				
<p>Il progetto nel suo complesso prevede:</p> <p>a) la realizzazione di un insieme di OO.PP. nel campo della mobilità (collegamento ferroviario autostradale e viale urbano);</p> <p>b) l'attuazione del contestuale progetto di ridisegno territoriale da attuarsi con un significativo riordino di uso del suolo e con l'insediamento di nuove attività.</p>				

Figura 6: costi a preventivo per l'asse integrato di Corso Marche