



Domani l'assessore alla Viabilità Maria Grazia Sestero illustrerà le prime ipotesi di percorso della linea due della Metropolitana. SERVIZIO A PAGINA 2

IL GIORNALE C. 21/03/06

Metrò, cresce la voglia di una nuova linea ^{g. c. 5}

La terapia contro il traffico si chiama metropolitana. Ma affinché questa sia efficace occorre potenziarla unendola ad una seconda linea che per ora non c'è, ma che presto potrebbe rientrare nei progetti a lunga scadenza del Comune: per essere funzionale dovrebbe partire da sud e sbucare a nord, nell'altro capo della città, fermandosi in centro a Porta Palazzo e poi lungo l'asse di corso Giulio Cesare. Ma occorre una buona dose di ottimismo per immaginare un sistema del genere pronto tra qualche anno. In Comune comunque c'è licenza di sognare. E sognare fa bene. E se fa bene ecco pronto un piano: la seconda linea di metrò, quella che dovrebbe correre sotto la città per andare da un capo all'altro del pianeta Torino, e precisamente da sud a nord

e per essere ancora più precisi da corso Orbassano a Barriera di Milano perché proprio questa è una delle ipotesi che stanno prendendo corpo assieme con altre che saranno illustrate domani in commissione trasporti. Difficilmente senza una soluzione che unirà i lembi estremi di Torino si potrà parlare di un sistema di trasporto alternativo a quello privato: ecco perché in Comune si stanno incrociando idee varie e sono al lavoro i tecnici per individuare un percorso complementare rispetto alla linea uno. Quest'ultima è ancora in fase di realizzazione benché già funzionante in un tratto. Parte da Collegno (Ovest) e passando sotto corso Francia, Porta Susa, Porta Nuova e Lingotto arriva in piazza Bengasi (sud est). A questa li-



7

*La giunta comunale studia come collegare
corso Orbassano a Barriera
di Milano passando sotto corso Giulio Cesare.
Successo di passeggeri per la prima tratta*

nea mancano i collegamenti con la parte nord. La linea 4 che attraversa da un capo all'altro la città ma non può in-

fatti essere considerata un'alternativa al metrò. Che cosa ha in mente dunque la giunta? Un'ipotesi è di scavare da corso Orbassano passando sotto piazza Santa Rita, Largo Orbassano, corso Turati e di proseguire fino a Porta Nuova dove si incrocerebbero le due linee. Da lì si proseguirebbe poi verso nord. Ma non è chiaro a quel punto quale direttrice prendere una volta superata piazza Castello. Un'idea è di scavare il tunnel a cavallo tra via Bologna e corso XI Febbraio oppure sotto corso Regio Parco sfruttando la trincea Sempione. La terza ipotesi è di transitare a Stazione Dora. Si tratta di studi preliminari che per ora non hanno un piano finanziario che invece c'è per la linea uno per la quale l'amministrazione ha avanzato richiesta di fi-

nanziamento per la linea da Lingotto a piazza Bengasi e da Campo Volo a Cascine Vica in vista del prolungamento verso Rivoli.

Intanto la metropolitana ha raggiunto il suo primo milione di utenti a meno di 2 mesi dalla messa in esercizio del metrò, avvenuta il 10 febbraio scorso. La media è stata di circa 24mila passeggeri, un dato cresciuto a seguito dell'estensione degli orari avvenuta a marzo. Con il passaggio dalle 10 alle 13 ore di esercizio giornaliera (apertura alle 7 e chiusura alle 20), il numero di passeggeri è cresciuto quotidianamente di 6mila unità. La stazione più frequentata è quella di «XVIII Dicembre/Porta Susa», capolinea temporaneo della linea 1 e centro di interscambio con 12 linee di superficie. Solo in questa stazione, dal 10 febbraio, sono transitati circa 420mila passeggeri, con una media quotidiana di circa 9mila.

