

Inaugurata il 4 febbraio 2006, la media quotidiana è di 40mila passeggeri
Gli utenti sono soprattutto lavoratori e studenti che la usano al mattino e la sera

Soddisfatti il presidente Guiati e l'ad Panero: "Superati alcuni piccoli disservizi registrati in avvio, il sistema si è dimostrato affidabile e soprattutto sicuro"

I numeri di un anno

7,5 I chilometri da Collegno a Porta Susa

5,30 Gli orari di venerdì e sabato

9 I passeggeri trasportati

47 Il numero più alto di passeggeri in un giorno (2 ottobre 2006)

80 Le corse effettuate in 12 mesi

5,30 Gli orari di servizio da lunedì al giovedì

8-23 Gli orari di domenica e festivi

40 La media di passeggeri al giorno (22 mila nel febbraio 2006)

1 milione 129 I biglietti venduti dalla macchina automatica

28 Le linee di interscambio in superficie



Le tappe

4 febbraio 2006 inaugurazione del tratto Collegno-Porta Susa

Settembre 2007 entrata in funzione del tratto fino a Porta Nuova

Gennaio- Marzo 2010 entrata in servizio del tratto da Porta Nuova - Lingotto

In attesa di finanziamento Collegno-Rivoli

In attesa di finanziamento prolungamento Lingotto-piazza Bengasi

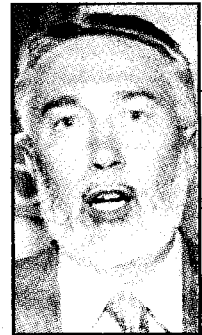
In un anno nove milioni sul metrò

A settembre l'arrivo a Porta Nuova, resta l'incognita dei prolungamenti



IL PRESIDENTE

Giancarlo Guiati ha seguito il progetto metrò sin dall'inizio. A suo giudizio i piccoli inconvenienti registrati sono dovuti al normale rodaggio



L'AD

Tommaso Panero, ex segretario della Margherita, e l'attuale ad. Panero conta molto sui finanziamenti che dovrebbero arrivare da Roma per i prolungamenti

GINO LI VELI

LO USANO soprattutto studenti e lavoratori, per il percorso casa-lavoro o casa-luogo di studio. Lo conferma anche il dato sulle fasce orarie maggiormente frequentate: tra le 7 e le 9, tra le 12 e le 14 e tra le 17 e le 19. In un anno ha trasportato circa 9 milioni di persone e nell'ultimo periodo la media giornaliera di passeggeri è di circa 40 mila utenti. Con questi dati, il tratto di metropolitana da Collegno a Porta Susa, taglia il traguardo del primo anno di vita, inaugurato giusto il 4 febbraio

2006, in un'atmosfera di comprensibile euforia, a meno di una settimana dall'avvio dell'avventura delle Olimpiadi. Dodici mesi in cui il sogno realizzato dopo oltre sessant'anni di discussioni, polemiche, rinvii è entrato, lentamente, tra le abitudini di parecchi cittadini: quelli che vivono e lavorano nella zona ovest della città, lungo l'asse di corso Francia. All'inizio il flusso non è stato elevato: 22 mila passeggeri al giorno, a marzo 2006, esaurita la sbornia dei Giochi. Ora i dati Gtt indicano una media giornaliera di 40 mila presenze.

Il vero salto di qualità sull'u-

tilizzo della prima metropolitana che funziona senza guidatore ma è comandata dalla centrale elettronica di Collegno si avrà fra qualche mese, quando in autunno agli attuali sette chilometri e mezzo, si aggiungeranno i due che separano Porta Susa e Porta Nuova, portando il tracciato a poco meno di dieci chilometri ma con il vantaggio di trasportare altri utenti nel cuore della città, con altre stazioni (Vinzaglio, Re Umberto e Porta Nuova) che ampliano l'offerta attuale (dieci stazioni): Itreni, però, dovranno saltare la nuova stazione di Porta Susa (lungo corso Bolzano), in via di

realizzazione da parte di Irs e che sarà pronta non prima di un paio d'anni.

Ma i vertici di Gtt, con il presidente Giancarlo Guiati e l'amministratore delegato Tommaso Panero, sono già soddisfatti di questo primo compleanno: «La metropolitana - dicono - ha portato nuovi utenti al trasporto pubblico. Sono circa 12.500 le persone che hanno lasciato il mezzo privato per utilizzare quello pubblico. A favorire il cambiamento è la risistemazione delle rete di superficie, con nuovi percorsi per 1 e 36, la creazione di due nuove linee, 28 e 37 e la presenza di 28 linee di interscambio in superficie».

Ma i dodici mesi trascorsi sono stati caratterizzati anche da qualche interruzione di servizio, una serie di piccoli disservizi. «Sono le normali piccole difficoltà di partenza - replica il presidente - Il sistema automatico si è dimostrato affidabile e, soprattutto, sicuro». Tra le curiosità di questi dodici mesi di attività, va segnalato che il 2 ottobre scorso è stato il giorno in cui è stato registrato il più alto numero di passeggeri in un giorno (47 mila), ancora lontano dalle potenzialità che può esprimere (più di duecentomila). In un anno sono state organizzate 80 mila corse. «Tra gli aspetti positivi va anche considerato anche quello della sicurezza - dice Guiati - ha funzionato perfettamente, finora». E anche l'allestimento delle stazioni (piazza XVIII Dicembre è stata naturalmente la più frequentata) con le immagini cinematografiche scelte da Steve Della Casa, sono state apprezzate.

Ma è il futuro del metrò, dopo i 12 mesi iniziali, ad interessare. Si attende l'apertura del tratto fino a Porta Nuova mentre si sta scavando in via Nizza per il prolungamento fino al Lingotto (da domani cambiano i percorsi di 1, 35 e 101 metrobuses e dal 9 febbraio ci sarà il senso unico in via Nizza da corso Vittorio a largo Marconi). Ma restano ancora i punti interrogativi dei prolungamenti ad ovest fino a Rivoli e a sud fino a piazza Bengasi. Si attende sempre il via libera romano. C'è poi il discorso della seconda linea, quella che andrebbe dalla zona di corso Orbassano fino alla zona nord di largo Sempione, utilizzando il trincerone delle ferrovie. «Significherebbe il completamento del sistema di trasporto pubblico torinese» commenta Guaiti. Ma le ambizioni devono fare i conti con le risorse limitate dell'amministrazione comunale e quella centrale: al massimo, entro il 2011, si potrà avere un progetto già delineato, con l'inizio dei lavori rinviato alla successiva amministrazione. Nel frattempo ci si può consolare con il ricordo del clima festoso di un anno fa, quando il metrò divenne realtà.

LA TESTIMONIANZA

Il giudizio dell'habitué Antonio Marchina che da Pozzo Strada arriva a Porta Susa “Stiamo in piedi ma sempre comodi convogli e stazioni sono pulitissimi”



Antonio Marchina, segretario Fim

La pagella

ORARI	8 ▲
PULIZIA TRENI	9 ▲
PULIZIA STAZIONI	8 ▲
SICUREZZA	8 ▲
FUNZIONAMENTO MACCHINETTE	5,5 ▼
FUNZIONAMENTO BARRIERE	5,5 ▼
ASSISTENZA	8 ▲
PANNELLI INFORMATIVI	8 ▲
ABBONAMENTO	8 ▲
AFFOLLAMENTO	7 ▲
MEDIA	7,5 ▲

CENTRALMETRO.IT

DIEGO LONGHIN

«**L**A PRENDO minimo due volte al giorno, negli orari di picco. Da un anno lascio l'auto quasi sempre sotto casa, tranne se vado fuori città». Ad Antonio Marchina, segretario regionale della Fim, la linea 1 ha cambiato la vita, almeno negli spostamenti tra casa, zona Pozzo Strada, e la sede del sindacato, in via Barbaroux angolo corso Siccardi, a due passi da Porta Susa. Un habitué che ha stilato una pagella puntuale sulla metropolitana. Voto complessivo: sette e mezzo.

Gli orari e la frequenza sono soddisfacenti?

«Direi di sì. Nelle ore di punta, alle 7.30 e alle 18.30, passa un convoglio ogni due minuti. Nelle altre fasce si sale progressivamente a cinque. La frequenza è comunque ben garantita e non è mai successo che si debba aspettare a lungo sulle banchine».

In che stazione prende la metropolitana?

«Salgo in piazza Massaua e scendo a Porta Susa».

È affollata?

«Nelle ore di punta si sta in piedi, ma non si è mai schiacciati».

Si sente sicuro?

«Il sistema mi sembra rodato al massimo. All'inizio c'erano stati casi di sospensione del servizio, di frenate e accelerate brusche dei treni. Ora tutto funziona al meglio. Anche la sicurezza nelle stazioni e nei convogli

è garantita. Non è questione solo di telecamere, ma di addetti che circolano per controllare la situazione».

I treni sono sporchi?

«No. Sono pulitissimi».

E le stazioni?

«Anche le stazioni. Non ci sono cartacce in giro, per il momento non ci sono nemmeno scritte, vetri rotti, seggiolini divelti. Gli addetti riescono ad evitare atti vandalici».

Lei è abbonato?

«Sì, ho quello mensile. Pago 29 euro».

Il rapporto qualità del servizio prezzo è vantaggioso?

«Sì, con l'auto spenderei di più. Senza considerare il tempo. Prima impiegavo più di mezz'ora ad arrivare in centro. Ora circa un quarto d'ora».

Le macchinette automatiche per prendere i ticket funzionano?

«Non sempre. A volte o non danno il resto o non danno il biglietto. Ci sono però gli addetti che intervengono. Anche le barriere automatiche non sempre funzionano. Le porte rimangono aperte più del dovuto, permettendo a chi non ha il biglietto di entrare. Sarà per questo ci sono controlli dei biglietti a sorpresa».

Ancora sulla carta il progetto della linea 2 da corso Orbassano alla zona nord