

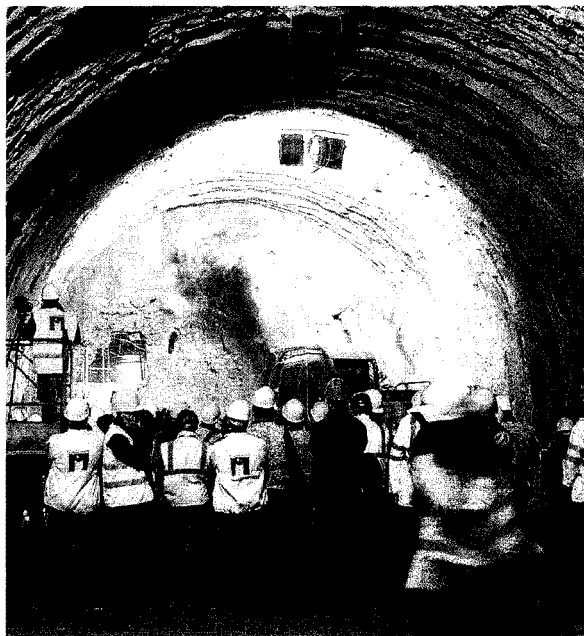
Maxiparcheggio sopra la metro

Dentro il tunnel tra Porta Nuova e corso Marconi

ALESSANDRO MONDO

Un parcheggio nel ventre di via Nizza, oggi paralizzato dai cantieri del metrò ma trafficata di suo, abbastanza grande per ospitare comodamente 120-130 auto e di fatto già pronto. Un lusso per il Comune a corto di risorse. Di più: un regalo inaspettato, che l'assessorato alla Mobilità sta valutando di mettere a frutto con qualche piccolo adeguamento.

L'ultima sorpresa della metropolitana si nasconde a otto metri di profondità tra corso Vittorio Emanuele II, nel tratto prossimo alla stazione del metrò di Porta Nuova, e via Berthollet passando sotto via Nizza. Ieri è stato abbattuto il diaframma che collega il tunnel già in esercizio, percorso nei due sensi dai treni (il dato di Gtt parla di 85



Caduto l'ultimo diaframma del tunnel sotto Porta Nuova

LA STRUTTURA
In uno spazio di 350 metri ci possono stare circa 130 auto

mila persone al giorno), con quello in costruzione per far correre la linea uno fino al Lingotto. Presenti alla cerimonia, tra gli altri, i vertici di Gtt Giancarlo Guiati e Tommaso Panero, il presidente dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana Giovanni Nigro e l'assessore comunale Maria Grazia Sestero (Mobilità).

Particolare non trascurabile, il nuovo tratto di galleria, in fase di costruzione avanzata, è stato realizzato con tecnologie diverse: fino alla stazione Marconi utilizzando le tecniche di scavo tradizionali; da lì in avanti impiegando la talpa meccanica «Caterina», uguale in tutto e per tutto a quelle che l'hanno preceduto nel-



**Chiederemo
il permesso ai vigili
del fuoco
poi costruiremo
le rampe d'accesso**

Maria Grazia Sestero
Assessore
alla Viabilità

lo scavo sotto corso Francia. Scelta obbligata, visto che il ridotto raggio di curvatura tra corso Vittorio e via Nizza non ha permesso la svolta

dell'enorme macchinario, lungo 80 metri.

Eccoci al punto. Il ricorso nel primo tratto alle tecniche di scavo tradizionali, con l'impiego di ruspe in sotterranea, ha permesso di ottenere una galleria di forma rettangolare (e non circolare come quella sagomata dalla talpa) caratterizzata da tre binari e sovrastata da un ampio solettone in cemento armato per garantire stabilità e resistenza alle pareti.

Il risultato è uno spazio lungo 350 metri, impermeabilizzato e completamente sgombro, che non è sfuggito all'attenzione dell'assessore Sestero (Viabilità): «E' ideale per farci un parcheggio sotterraneo, mancano soltanto le rampe di accesso. Certo sarebbe un peccato non approfittarne, valute-

mo la questione». Un parcheggio con il quale integrare o rimpiazzare le aree di sosta superficiali.

Detto fatto. A Biagio Burdizzo, direttore della Divisione Mobilità, è bastato un rapido calcolo per stimare 120-130 posti utili: risorsa preziosa in una delle zone più congestionate della città, per di più a costo quasi zero.

IL NUOVO CURVONE
Terminati gli scavi per collegare la linea di via Nizza

Due le premesse: l'autorizzazione dei Vigili del fuoco, che potrebbero decidere di mantenere il corridoio sgombro per ragioni di sicurezza (i treni corrono qualche metro più sotto), e una serie di adeguamenti per garantirne la ventilazione naturale, come prevede la legge italiana (le norme di altri Paesi ammettono quella artificiale). In caso affermativo, il parcheggio sarà servito.