

**Come cambia
Torino Nord**

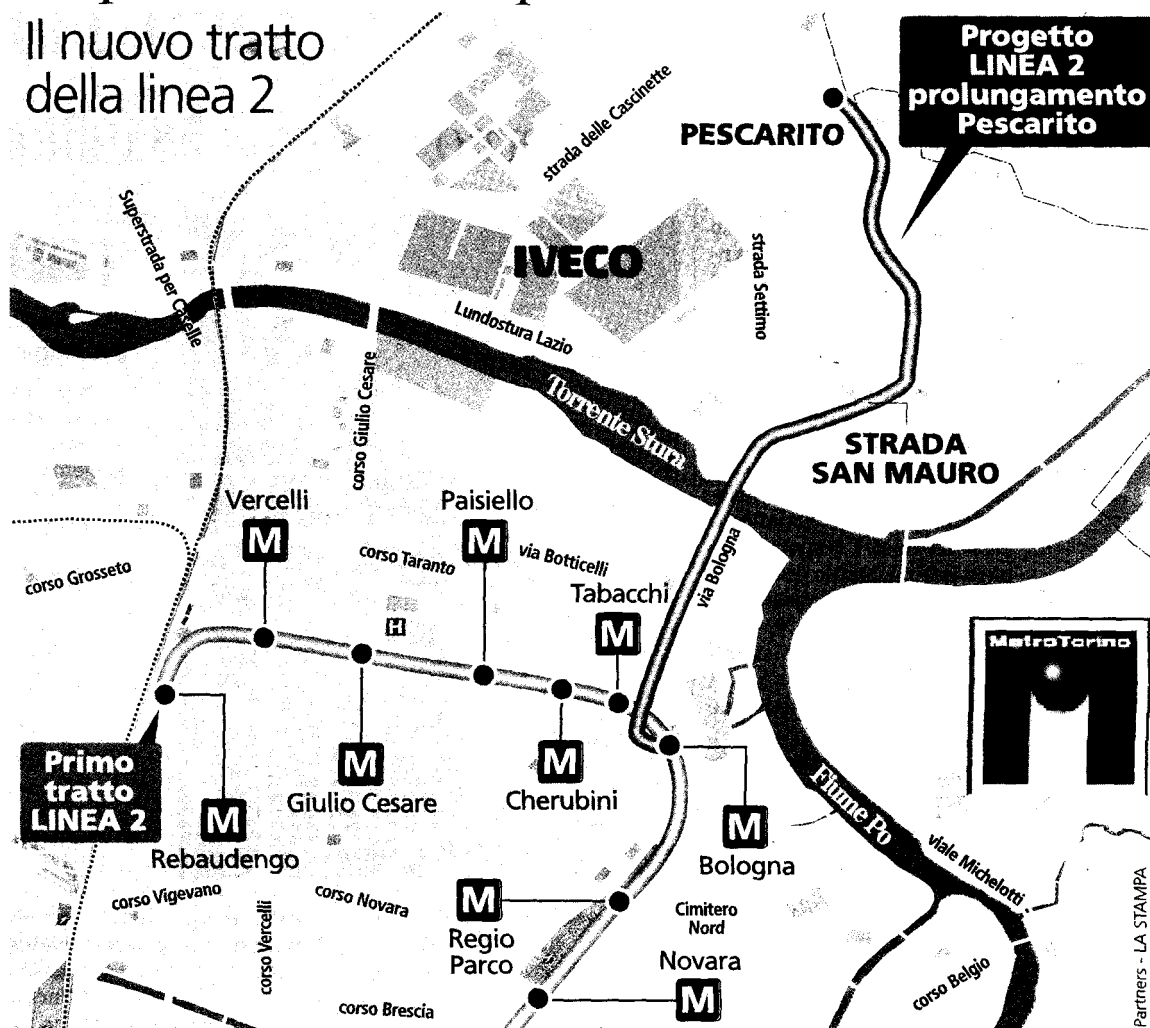
Niente tunnel Doveva partire dalla
Manifattura Tabacchi e, dopo essersi
inabissato sotto il Po, arrivare alla Barca

Soldi freschi «Dagli oneri
di urbanizzazione della Variante 200
si otterranno parecchi fondi»

Metropolitana la linea 2 si allunga

Il nuovo progetto approvato dal sindaco
Cinque chilometri in più fino a Pescarito

Il nuovo tratto
della linea 2



EMANUELA MINUCCI

«E' da tempo sollecitato un collegamento della linea 2 con l'area Pescarito dove potrebbe essere realizzata la stazione d'interscambio con parcheggio automobilistico, invece che allo scalo Vanchiglia, in modo tale da concentrare il traffico veicolare in una zona lontana dal centro cittadino ed evitando la realizzazione del collegamento dell'ex statale 11 sotto il parco del Meisino e della Colletta».

Eccola, scritta come sem-

Accolta la mozione della Sala Rossa per rendere meno congestionata l'area

pre un po' in amministrative, la richiesta che la maggioranza di Palazzo civico sottopose qualche settimana fa alla giunta, al capitolo «Variante 200», il corposo intervento di rivoluzione urbanistica che dovrà cambiare volto alla zona Nord-Est della città.

A tempo di record, sindaco e assessori hanno raccolto il suggerimento e sostituito il lungo tunnel che doveva partire dalla Manifattura Tabacchi e poi, dopo essersi inabissato sotto il Po, arrivare a Barca Bertolla, con un prolungamento della Linea 2 del metrò il cui tracciato è pubblicato nel grafico qui sopra.



Un'immagine della linea 1 del metrò

«La decisione pratica risale a tre giorni fa ed è maturata in una riunione ristretta con il sindaco Chiamparino e l'assessore all'Urbanistica Mario Viano: insieme abbiamo valutato pro e contro della variante quindi si è arrivati alla conclusione che far arrivare il metrò fino all'Autoporto Pescarito e qui realizzare il megaparcheggio di interscambio sarebbe

servito a drenare di molto il traffico e a non concentrarlo in un'area più centrale raccogliendo pure il traffico proveniente dalla collina e da San Mauro». E i soldi? Chi li metterà? «Più o meno i costi di realizzazione della metropolitana (che per intero sarà in grado di trasportare 40 milioni di passeggeri all'anno, ndr) equivalgono a quelli del tunnel - ag-

giunge Sestero -, noi per quanto riguarda quel 40 per cento che spetta al Comune non dovremmo avere problemi perché dalla vendita dei terreni e dagli oneri di urbanizzazione derivanti dalla Variante 200 si otterranno parecchi fondi. Per quanto invece riguarda il 60 per cento che dovrà finanziare lo Stato incrociamo come sempre le dita. E intanto prepariamo in fretta questo progetto

Fra un mese pronto il progetto da portare all'esame del Cipe e per ottenere i fondi

da sottoporre quanto prima al Cipe».

Tornando invece alla Variante 200, come ha spiegato più volte l'assessore all'Urbanistica Mario Viano, «il progetto del Comune si basa su una scommessa apparentemente a rischio zero: realizzare infrastrutture trasportistiche (metropolitana e strade) per rendere urbanisticamente più interessanti aree altrimenti di scarso appeal». Ecco quindi l'idea di sfruttare il trincerone ferroviario esistente che va dallo scalo Vanchiglia (a fianco del Cimitero Monumentale) fino a piazza Rebaudengo (parco Sempione), passando davanti all'ospedale San Giovanni Bosco, per realizzare la Linea 2 della metro dall'interconnessione con la Linea 1 già esistente in corso Vittorio. Con un costo teorico di 600 milioni che il Comune intende invece recuperare rendendo edificabili (e quindi remunerativi) i terreni attorno alla futura metro, in particolare nello scalo Vanchiglia e accanto al parco Sempione. «Così remunerativi - ha spiegato ieri l'assessore Sestero - che si potrebbe arrivare a realizzare la linea 2 del metrò pensando pure ad un project financing». Terreni di proprietà pubblica e privata che confluiranno in un'unica società di trasformazione, la «Stu», lasciando al pubblico il potere di indirizzo e ai privati le realizzazioni immobiliari. Un affare da 2 miliardi di euro.