

Il metrò abbatte il traffico “E ridurrà l'inquinamento”

Da 85 mila a 140-150 mila passeggeri al giorno. Il metrò raddoppia, o quasi. Non subito ma da marzo 2011, quando i treni raggiungeranno la stazione Lingotto. Il collaudo del primo convoglio è previsto a fine 2010.

Per ora a Lingotto è arrivata «Caterina», la colossale talpa meccanica che ieri ha completato il tunnel destinato a collegare Porta Nuova con la zona ospedali e il centro fieristico in appena sei minuti. Quanto basta per rallentare i commercianti della zona interessate, speranzosi nella progressiva riduzione dei cantieri. Roberto Ravello, capogruppo di An-Pdl in Comune, parla di 65 negozi costretti a chiudere sull'asse di via Nizza e di un calo di fatturato tra il 50 ed il 70%.

Ma l'arrivo della fresa a Lingotto - presenti il sindaco, il sottosegretario ai Trasporti Giachino, il vicepresidente della Regione Peveraro e l'assessore Borioli, i vertici di Gtt (Guiati e Panero), il vicepresidente di Fiat John

Elkann - ha altre due ricadute molto concrete. La prima, in prospettiva, è l'aumento della competitività del metrò rispetto al traffico privato. La seconda, complementare, è il contributo in termini di impatto ambientale.

Aspetto, quest'ultimo, finora trascurato. La metropolitana, al momento in esercizio da Collegno a Porta Nuova, sta già cambiando la vita e le abitudini delle persone. Stando ad una recente indagine svolta da Palazzo civico con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, meritevole di essere aggiornata, circa il 15% dei torinesi che nel 2008 hanno usufruito del metrò ha dichiarato che su quel percorso non usava più la macchina. Tutto lascia pensare che da allora la percentuale sia aumentata, con gli effetti del caso: più passeggeri uguale meno auto sull'asse servito dalla linea uno, quindi meno gasolio consumato e meno emissioni. Le conclusioni del Comune, riportate in tabella e approssimative per difetto, sembrano dimostrare che già

oggi la linea uno in formato ridotto fa la sua parte.

Resta l'entusiasmo per il nuovo traguardo. Soddisfatto Chiamparino. Anche Elkann è rimasto colpito. Da Lingotto in poi, fino a piazza Bengasi (capolinea della linea uno a sud), l'entusiasmo cede il passo all'incertezza. La delibera approvata dal Cipe a fine giugno, quella che sancisce l'ultimo via libera al progetto definitivo ed il relativo finanziamento, non è stata ancora pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale. Risultato: oggi Gtt non può bandire la gara per l'appalto integrato (progettazione e lavori) che individuerà la ditta per l'ultimo lotto. Se l'ok dovesse arrivare

a fine anno, spiegano Guiati e Panero, il bando partirebbe a gennaio e l'assegnazione dei lavori potrebbe essere cosa fatta per aprile 2010. Aggiungeteci tre anni di cantieri e arriviamo a fine 2013. La prima certezza è che la «Caterina», non potendo interferire con l'allestimento della stazione Lingotto, a giorni leverà il disturbo archiviando l'ipotesi di puntarla direttamente

verso piazza Bengasi. L'altro timore è che, con l'aria che tira, i fondi per il metrò possano essere dirottati su altri capitoli di bilancio. A pensar male si fa peccato ma, sosteneva qualcuno, qualche volta ci si azzecca.

TRASPORTI

**Il metrò abbatte il traffico
“E ridurrà l'inquinamento”**

Finito lo scavo e l'ordigno, Porta Nuova di Lingotto

VENDIAMO APPARTAMENTI A TORINO

CORSO PESCHIERA 1 & 2
ANGOLO WESTERTRANEGO PALACE

GEFIM

Collegno e Cascine Vica in alto mare

Tre anni di lavori, due stazioni, e 193 milioni. Questi, in estrema sintesi, i numeri del lotto che svilupperà la linea uno da Lingotto a piazza Bengasi.

Il tunnel, lungo meno di due chilometri (un km e 900 metri), sarà caratterizzato da due stazioni: «Italia 61» e «Bengasi», il capolinea a Sud della linea uno. Fine lavori, salvo colpi di scena, nel 2013. Stando ai numeri forniti da Gtt, il finanziamento complessivo dell'opera ammonterà a 193 milioni: 40 da parte del Comune, 35 dalla Regione, 7,5 a carico del Gruppo Torinese Trasporti. La differenza, 111 milioni, arriverà dal governo e per ora resta appesa alla delibera approvata dal Cipe il 27 giugno: approvata ma non pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, quindi non esecutiva.

Così a Sud. Il prolungamento a Ovest, parliamo del tratto Collegno-Cascine Vica, è ancora in alto mare. Nei giorni scorsi la giunta comu-

nale ha approvato il nuovo progetto. In questo caso anche la Provincia ci metterà del suo. Come annunciato da Antonio Saitta, il presidente, Palazzo Cisterna delibererà l'aumento della propria quota: da 10 a 12,5 milioni. Buio fitto sulla compartecipazione del governo. Tanto per rendere l'idea, parliamo complessivamente di un investimento di 260 milioni di euro.

Su un altro fronte - quello della linea 2 da corso Vittorio a piazza Rebaudengo (con un ulteriore sviluppo in direzione Orbassano) -, il Comune si muove. Il 3 ottobre il progetto verrà presentato al ministero dei Trasporti: il finanziamento richiesto a Roma sarà di 100 milioni, la soglia massima prevista dal decreto. [ALE. MON.]

TRASPORTI

Il metrò abbatte il traffico
"E ridurrà l'inquinamento"

Finito lo scavo che collega Porta Nuova al Lingotto

VENDIAMO APPARTAMENTI A TORINO
CORSO PESCHIERA 100 M.
ANGOLO WESTERMANO PALAZZO
CORSO VITTORIO EMANUELE III 100 M.
CORSO VENEZIA 100 M.
TRASPORTE PUBBLICO

GEFIM