

La città che cambia

PER SAPERNE DI PIÙ
Altre notizie e immagini
sul sito torino.repubblica.it

MARIACHIARA GIACOSA

IL TAGLIO del nastro non è stato di quelli memorabili, appena il tempo di una foto davanti a quello che da oggi è il primo dei 4 cantieri per la copertura del passante di Torino. Primo solo in termini geografici perché i quattro lotti da Porta Susa a piazza Baldissera passando per piazza Statuto e sopra la Dora, partono insieme. E dovrebbero finire insieme tra un anno. A quel punto dovrebbe mancare solo l'ultimo tratto, i 2 chilometri tra piazza Baldissera e corso Grosseto.

Ieri per l'avvio del cantiere è arrivato il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che dal tetto della città, il grattacielo di Intesa Sanpaolo (dove ha visitato anche l'Innovation centre) ha lodato Torino per «aver dato l'esempio a tutta Italia: se i progetti si fanno in fretta e bene, i cantieri si sbloccano. E questo paese ha bisogno come il pane di sbloccare cantieri».

Parlare di tempi rapidi in questa circostanza fa sorridere, considerato che i progetti per la copertura del passante risalgono a due anni fa, quando il sindaco Piero Fassino, e la lobby dei parlamentari piemontesi, riuscì a inserirne la realizzazione nell'elenco dei cantieri per i quali il governo Letta si inventò il decreto del Fare, lo «Sblocca Italia» che avrebbe dovuto accelerare procedure e lanciare le piccole opere delle aree metropolitane. Sono passati due anni e solo oggi si apre il cantiere. Nonostante questo, «Torino è arrivata per prima e il

I lavori completati in un anno, e i disagi per la circolazione dovrebbero essere contenuti

lavori di copertura del passante sono la prima opera che parte grazie allo Sblocca Italia» ha sottolineato Fassino che ha ricordato come si tratti di «un'opera strategica che ricuce la città e ne sana le ferite».

Il percorso di copertura del tunnel ferroviario è stato suddiviso in quattro lotti, 2,6 chilometri che ora sono di terra battuta e che diventeranno viali alberati per le auto, con piste ciclabili, aree verdi e 370 nuovi alberi. I cantieri saranno allestiti all'interno delle aree già occupate e recintate anni fa per i lavori del passante. Quelle recinzioni mai rimosse che però ora consentono di far lavorare, già da questa mattina, le maestranze in alcuni tratti e soprattutto di non creare disagi alla circolazione, nonostante si agisca su uno de-

Come sarà la copertura del passante nella zona di piazza Statuto

Viale della Spina da via Grassi a corso Regina Margherita



Stato di fatto



Progetto

FONTE: COMUNE DI TORINO

centimetri

IPUNTI

IL PERCORSO
Si tratta di quattro lotti per una distanza di 2,6 chilometri da corso Vittorio Emanuele a piazza Baldissera

IL TUNNEL
Sotto piazza Statuto il passante si inabissierà in una galleria che è già stata scavata e dovrà essere "arredata"

IL PONTE
Per il nuovo viale del passante sarà costruito un nuovo ponte sulla Dora lungo 50 metri e altro una quarantina

Passante, al via ultimi cantieri Delrio: "Un esempio in Italia"

gli assi più trafficati della città.

Il primo va da Porta Susa a via Grassi, dove sarà realizzata una nuova carreggiata a tre corsie e una quarta accanto alla stazione destinata alla sosta dei veicoli. Il viale sarà la prosecuzione della Spina, sul lato opposto di corso Vittorio Emanuele II, fino a largo Orbassano. Il secondo lotto è quello più rivoluzionario, con 215 metri di tunnel sotto piazza Statuto per liberarla in gran parte dal traffico automobilistico. Il buco per il sottopasso già c'è, fu scavato durante i lavori della ferrovia, si tratta di attrezzarlo per il passaggio delle auto. Le conseguenze sulla viabilità durante i cantieri saranno minime. Più imponenti saranno inve-

ce i lavori per il ponte sulla Dora (4 milioni di euro) che sorgerà accanto a quello attuale, intitolato a Re Alberto, ma anche qui gli automobilisti non devono preoccuparsi troppo, per eventuali gimkane. Il ponte avrà un'unica campata in acciaio di 50 metri di lunghezza e 40 di altezza, con due carreggiate principali e una laterale. L'ultimo

tratto, poco più di un chilometro, sarà un boulevard da corso Regina Margherita a piazza Baldissera, con due carreggiate centrali a tre corsie, due laterali, banchine alberate e piste ciclabili. «L'obiettivo è finire il progetto e recuperare risorse per l'ultimo blocco, fino a corso Grosseto - hanno spiegato Fassino e l'assessore Claudio Lubatti

- per il quale chiediamo al governo di poter utilizzare i ribassi d'asta di questi appalti. Ai quali andranno aggiunti altri soldi». Per l'appalto attuale il governo aveva stanziato 25 milioni, ma c'è stato un ribasso di 8: buona base di partenza per il quinto lotto che ne vale 18.

Non c'è stato solo il passante nella giornata torinese di Delrio. Il Terzo Valico è stato al centro di un vertice dal presidente della Regione Sergio Chiamparino con i sindaci di Novi e Alessandria, che hanno chiesto al ministro di aprire un osservatorio sul modello della Valsusa. Di Tav e di soldi per le compensazioni che non arrivano, ma che il ministro ha assicurato «ora sono sbloccati», si è parlato poi in una riunione con Fassino e con i leader degli industriali Gianfranco Carbonato e Licia Mattioli. Da parte loro, la richiesta di andare avanti sullo scalo di Orbassano e sulla tratta nazionale della Torino-Lione «opere strategiche per la logistica e per Torino».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INCONTRO AL CIRCOLO DEI LETTORI



FALCHERA
Un angolo della Falchera da recuperare

Quelle periferie da "rammendare"

CHE fare delle periferie? Quali azioni si devono mettere in atto per recuperare, rinnovare quei quartieri torinesi, come Falchera, le Vallette o Mirafiori Sud, nati tra gli anni '50 e '60 ed "esplosi" poi con l'immigrazione dal Sud. Tre aree di Torino con storie e sviluppo molto diverse tra di loro, ma che sono diventati adesso quartieri "quasi" come gli altri del tessuto urbano? È la domanda, una delle domande cui cerca di rispondere il secondo appuntamento del ciclo di incontri "Occasioni urbane" organizzato dall'Ordine degli Architetti di Torino. "Toppe,

rammendi, ricami: quale strategia per le periferie?" è l'interrogativo da cui si svilupperà il dibattito che coinvolgerà il presidente dell'Ordine, Marco Aimetti, l'assessore comunale Ilda Curti e Michele Bondanelli, che fa parte del Gruppo di lavoro G124 che sta lavorando sull'idea del senatore Renzo Piano al progetto di "rammendo urbano" di un'altra area torinese, Borgata Vittoria. L'appuntamento è questa sera alle 18 al Circolo dei Lettori in via Bogino 9. A introdurre e moderare il dibattito sarà Maurizio Cilli.

IL CASO/I SOLDI ARRIVEREBBERO IN DIVERSE TRANCHE IN QUATTRO ANNI

Il governo "promette" 200 milioni per portare il metrò a Rivoli

Il ministro vede i leader dell'industria Carbonato e Mattioli che insistono su Orbassano e compensazioni Tav

DIEGO LONGHINI

SOLDI per far arrivare la linea 1 della metropolitana fino a Cascine Vica, quattrini per le opere di compensazione dell'alta velocità Torino-Lione, Terzo Valico e linea due del metrò. Questa la lista della spesa che il Piemonte ha presentato al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, in un incontro a cui hanno partecipato anche i rappresentanti di Confindustria e delle associazioni artigiane.

Delrio sul prolungamento della linea uno fino a Rivoli, oltre ai 90 milioni già disponibili, ha apprezzato la linea ipotizzata



MINISTRO

Il ministro delle Infrastrutture Delrio ieri nel cantiere per la copertura del passante ferroviario davanti a Porta Susa con il sindaco Piero Fassino e l'assessore comunale ai trasporti Claudio Lubatti

dal vicepresidente della Commissione Trasporti del Senato, Stefano Esposito, di riuscire a garantire quelli che mancano, circa 200 milioni, con un impegno di 50 milioni all'anno per quattro anni. «Fra due settimane partirà la conferenza dei servizi sul prolungamento della linea uno», ha aggiunto Delrio. Soddisfatti i primi cittadini di Rivoli, Dessì, e Collegno, Casciano. I sindaci di Moncalieri, Montagna, e di Nichelino, Riggio, hanno invece perorato la causa del prolungamento da piazza Bengasi.

E sulla linea due? L'input del ministro è quello di progettare: i dieci milioni per farlo ci sono. Con una postilla: «Cercate di progettare al risparmio, come stanno già facendo da altre parti d'Europa, pensando anche a tracciati di metropolitana in superficie».

All'incontro, che si è tenuto negli uffici dell'assessorato ai Trasporti guidato da Claudio Lubatti, il sindaco Fassino ha ricor-

dato che sarebbe necessaria un'alta velocità Torino-Genova. Il ministro ha ribattuto che è possibile ammodernare la linea esistente e discutere con Ferrovie collegamenti veloci, senza fermate intermedie, tra i due capoluoghi: «In un'ora, un'ora e dieci si può fare», ha detto Delrio.

Gli industriali insistono sul tema Torino-Lione, Terzo Valico, scalo di Orbassano e sulla necessità che arrivino i soldi per le opere di compensazione. Sul punto Delrio ha sottolineato che i fondi verranno sbloccati, ma rimane il nodo dello sfioramento del Patto di Stabilità da parte dei Comuni, in particolare Susa a cui spettano circa 4 milioni, che riceverebbe i quattrini senza poterli spendere. Questione che Delrio ha preso sul serio, impegnandosi a risolverla, in collaborazione con il commissario di governo sulla Tav.

© RIPRODUZIONE RISERVATA