

SI CERCANO FONDI PER LA LINEA 2: POTREBBERO ARRIVARE DA AZIENDE PRIVATE

Terreni in cambio dei soldi per il metrò

Tre ipotesi di tracciato fra Mirafiori e Barriera di Milano: un'opera fondamentale

Metà del denaro necessario a costruire la Linea 2 di metropolitana (da Mirafiori a Barriera di Milano) potrebbe essere versato da un gruppo di società private, invece che dal Comune di Torino: 500 milioni di euro. A questa soluzione sta lavorando il sindaco Chiamparino nel tentativo di accelerare l'avvio di un'opera fondamentale per il capoluogo piemontese.

Le casse del Comune sono in difficoltà. L'offerta di contributi da parte di aziende private viene considerata con interesse, ma dovrà essere «premiata» concedendo agli investitori ampia facoltà di eseguire operazioni immobiliari sui terreni attraversati dalla metropolitana: nuovi palazzi e centri commerciali. PAGINA 11



MIRAFIORI – BARRIERA DI MILANO – LA LINEA 2 SARÀ FINANZIATA CON IL DENARO DELLE GRANDI IMPRESE IMMOBILIARI

Il business del metrò

Investimenti privati per rimediare all'insufficienza dei fondi pubblici – Tre mesi fa la vendita dello Scalo Vanchiglia

La seconda linea di metropolitana sotterranea – da Mirafiori a Porta Nuova a Barriera di Milano – dovrà attraversare terreni idonei alla costruzione di palazzi e insediamenti commerciali. A questa condizione tre grandi società private (Maire, Siemens e Intesa-San Paolo) potrebbero essere disposte a investire l'ingente capitale che il Comune non può permettersi: 500 milioni di euro. Come contropartita avranno il diritto di «far fruttare» i terreni con adeguate operazioni immobiliari.

Questo è il succo di un accordo che il sindaco Sergio Chiamparino sta tentando di mettere a punto in questi giorni, per accelerare l'iter di un'opera indispensabile allo sviluppo dei trasporti pubblici torinesi. Le controparti non confermano (la società Maire rifiuta di commentare, alla vigilia del proprio debutto in borsa), ma la notizia circola senza misteri a Palazzo Civico.

La Linea 2 di metropolitana è un'opera urgente: attraverserà

Torino lungo l'asse nord-sud, incrociando la Linea 1 (est-ovest) presso la Stazione di Porta Nuova.

La Linea 2 costerà 1 miliardo di euro.

Circa metà dell'investimento potrebbe arrivare da società private

I cantieri costeranno 1 miliardo e 100 milioni di euro, da coprire al 60% con fondi statali, al 40% con risorse locali. Ed ecco il senso delle trattative avviate da Chiamparino: prima di bussare al Ministero dei Trasporti, il Comune deve reperire le risorse locali.

Il tracciato. Secondo le prime approssimative ipotesi, la Linea 2 raggiungerà il centro della città da Mirafiori correndo lungo gli

assi di corso Orbassano, corso De Nicola e via Sacchi, fino a Porta Nuova.

Oltre Porta Nuova il tunnel seguirà via Roma (sotto il parcheggio Aci) fino a Piazza Castello. Supererà poi i Giardini Reali e giungerà in corso Regina Margherita.

Oltre corso Regina sono possibili tre diversi tragitti: uno in direzione di San Mauro Torinese passando sotto via Bologna; uno in direzione di Venaria, sfruttando ampie porzioni della vecchia ferrovia Torino-Ceres; uno in

direzione di Barriera di Milano lungo l'asse di corso Regio Parco, sfruttando chilometri di binari abbandonati presso lo scalo Vanchiglia e presso il trincerone ferroviario di via Sempione, oltre il quale i convogli proseguirebbero ancora in direzione di Venaria.

Lo Scalo Vanchiglia. Prevale la terza ipotesi di percorso, anzi si può dire che siano già stati compiuti passi concreti in questa

curezione. Tre mesi fa le Ferrovie dello Stato hanno venduto lo Scalo Vanchiglia e il trincerone di via Sempione alla società immobiliare Regio Parco (Alba): si tratta

di metà dei terreni interessati da questa ipotesi di tracciato. Sia l'assessore all'Urbanistica Mario Viano che il nuovo proprietario dei terreni hanno dichiarato che l'operazione trova un senso nella prospettiva di far correre la metropolitana attraverso lo Scalo Vanchiglia.

Centottantamila metri quadrati di terreno nel vecchio Scalo sono stati pagati dall'impresa edilizia appena 13 milioni di euro, perché la vicinanza del Cimitero Generale limita il diritto di edificare quest'area. Le cose cambieranno quando il Comune autorizzerà alcune costruzioni, in cambio del passaggio gratuito della metropolitana nelle aree di proprietà privata.

Esclusa Gtt. La prima Linea di metropolitana è stata costruita dal Gruppo Torinese di Trasporti, cioè dagli enti pubblici. La seconda Linea potrebbe essere realizzata facendo a meno dell'azienda pubblica?

L'amministratore delegato Tommaso Panero prende atto di essere stato escluso in questa fase delle trattative, ma considera «ragionevole il coinvolgimento di Gtt nella futura gestione della Linea 2, oltre che nella sua costruzione». Le aziende che si stanno candidando a finanziare i cantieri sono le stesse cui Gtt

ha affidato i cantieri della Linea 1, ancora in costruzione.

«Mi sembra probabile - osser-

Tre ipotesi di tracciato in direzione di San Mauro, Barriera di Milano o Venaria

va Panero - che il Comune non resti completamente estraneo al finanziamento della seconda Linea di metropolitana: se Palazzo Civico versasse anche solo piccole quote del capitale, sarebbe logico che Gtt entrasse a far parte dell'operazione».

«Al di là delle questioni finanziarie - conclude Panero - il coinvolgimento di Gtt sarà reso necessario dall'integrazione della rete di trasporti: è difficile pensare che una Linea dipenda da noi, mentre l'altra va per la sua strada...».

La gestione della metropolitana non è un business. Gli investitori privati non trarrebbero vantaggio dalla vendita dei biglietti. La gestione della prima Linea costa oggi 20 milioni di euro per anno, contro 6-7 milioni di incasso dai biglietti. I conti miglioreranno quando i convogli raggiungeranno Porta Nuova, ma tutti hanno capito che l'affare non è sotto terra.

Alberto RICCADONNA



Non è ancora stato definito il tracciato della Linea 2 a nord di corso Regina. L'ipotesi «A» punta a Barriera di Milano e Venaria passando per corso Regio Parco, l'ex Scalo Vanchiglia, l'ex ferrovia di via Sempione e corso Grosseto (vasti terreni di proprietà privata sono evidenziati con segni bianchi). L'ipotesi «B» punta a San Mauro passando per via Bologna. L'ipotesi «C» va in direzione di Venaria passando per l'ex ferrovia Torino-Ceres. Mappa elaborata dalla Voce del Popolo su concessione di Seat Pagine Gialle S.p.A., proprietaria di tutti i diritti sulla cartografia

