



Il passante ferroviario sarà pronto nel 2010 con 5 anni di ritardo

Il passante ferroviario, a dispetto delle previsioni poco ottimistiche, sarà consegnato nel 2010

SERVIZIO A PAGINA 2

Il passante sarà completato entro il 2010

Superate le ultime incognite burocratiche e finanziarie, i 12 chilometri della linea ferroviaria sotterranea che dovranno intersecarsi con la metropolitana verranno consegnati al sindaco Chiamparino con oltre cinque anni di ritardo rispetto alle ultime tabelle di marcia

Meglio tardi che mai. La presenza dell'ingegnere di Rfi, Francesco Bocchiumuzzi, durante la seduta della commissione Ambiente e Trasporti del Comune è servita se non altro a rasserenare il clima di preoccupazione intorno ai tempi di realizzazione del passante ferroviario che, a dispetto delle previsioni poco ottimistiche, sarà consegnato nelle mani del sindaco nel 2010. Ovvero con cinque anni di ritardo rispetto a una delle ultime tabelle di marcia. Le incognite, soprattutto di carattere burocratico, che pesavano sull'opera (e pesano tuttora) sembrano dissolte con quelle finanziarie che non dovrebbero compromettere l'opera, una direttrice ferroviaria in massima parte in galleria che attraverserà la città per 12 chilometri destinata in gran parte al trasporto passeggeri. Attualmente i lavori si stanno effettuando nel collegamento Porta Susa-corso Grosseto: da qui alla stazione Stura la tratta è in parte già realizzata. Sarà introdotta una nuova coppia di binari da corso Vittorio Emanuele a corso Grosseto e saranno realizzate le nuove fermate

di Dora e Rebaudengo. Anche Porta Susa (spostata rispetto all'attuale posizione verso corso Vittorio) avrà un volto totalmente diverso. Nel progetto dell'Arep, la società francese di architettura che ha vinto il concorso internazionale, l'edificio che costituirà la seconda stazione di Torino, diviene il simbolo del movimento e del viaggio. La grande volta a vetri, i fianchi trasparenti, la leggerezza delle strutture portanti oltre a portare una buona luminosità, metteranno in comunicazione i locali con il contesto urbano. L'ultimazione dei lavori della stazione richiederà un investimento di 50 milioni di euro. Il passante consentirà il passaggio di 520 treni al giorno, quasi il doppio rispetto a oggi. Senza rischi di congestionamento, sulla tratta urbana potranno transitare i convogli a lunga percorrenza (Torino è snodo della linea ad Alta Velocità Parigi-Milano), il traffico locale e quello merci. Con l'ultimazione della linea, il primo scalo cittadino diventerà la rinnovata stazione di Torino Porta Susa (oggi è Torino Porta Nuova), che sarà punto di interscambio

tra il traffico locale, nazionale e internazionale. Verranno inoltre inaugurate o potenziate altre cinque stazioni, dando forma a un circuito urbano complementare rispetto alla linea 1 della Metropolitana. Una volta a regime, il nuovo sistema consentirà il passaggio di 50 milioni di passeggeri l'anno. L'opera, i cui primi cantieri risalgono al 1986, è stata divisa in tre macro lotti: Stazione Torino Lingotto - corso Vittorio Emanuele II; corso Vittorio Emanuele II - stazione Torino Dora; stazione Torino Dora - stazione Torino Stura. Il primo è già stato terminato completamente per quanto riguarda l'interramento della linea ferroviaria e la relativa copertura. Si stanno ultimando i lavori di arredo urbano della nuova area sopra quelle che erano originariamente le trincee interrate ferroviarie. I lavori sotterranei sono attualmente concentrati nella tratta compresa tra corso Vittorio Emanuele II e la stazione Torino Dora, secondo un progetto che prevede il passaggio dei binari sotto l'alveo del fiume Dora. **[Aco]**