

Quando l'opera sarà completata i 12 chilometri di binari tra i corsi Grosseto e Rosselli finiranno sotto terra

Un quarto di secolo per il Passante

Cambi di piano e ritardi delle Fs: sarà pronto solo nel 2011

Adesso gli operai sono seicento divisi su due turni, ma presto diventeranno mille

Il progetto comprende la costruzione di una nuova fermata nel parco Sempione

DIEGO LONGHIN

L'ULTIMA ruspa spegnerà i motori entro la fine del 2011. Sulla data non ci sono dubbi da parte di Rfi. Dopo venticinque anni il passante ferroviario sarà completo. Un'opera faraonica che ha già permesso di ricucire fette della città, trasformandola radicalmente, e che renderà più fluido il traffico dei treni. I dodici chilometri di binari che tagliano Torino, da corso Grosseto a corso Rosselli, saranno completamente interrati e quadruplicati. Rimarrano a cielo aperto solo i fasci che da Porta Nuova portano al Lingotto, tratto su cui il sindaco Sergio Chiamparino avrebbe voluto trovare un accordo con Rfi. Pratica che per il momento sembra però accantonata.

I primi risultati, nel tratto da corso Vittorio a corso Rosselli, sono già visibili. Sotto le gallerie, dove Alta velocità, convogli regionali e treni metropolitani si incroceranno, sopra la «spina centrale», nuovo asse di scorrimento, con palazzi, grattacieli, come quello che il Sanpaolo si appresta a costruire, e giardini. «La città oltre la ferrovia era una città minore — dice Francesco Bocchimuzzo, responsabile dei cantieri per Rfi — con il passante si è iniziata una profonda riqualificazione».

Opera faraonica ad iniziare dai costi. Oltre 1 miliardo e 325 milioni di euro, di cui 954 per gli ultimi cinque chilometri, da

Porta Susa a corso Grosseto. Opera faraonica per i ritardi, nella progettazione e nella realizzazione. Nel 2009 doveva essere completa, ma quattro anni fa Comune, Regione ed Rfi hanno deciso di modificare il progetto, di interrare tutto il tratto che corre lungo corso Principe Oddone e di far passare la linea sotto il fiume Dora piuttosto che realizzare un nuovo ponte. Cambio di programma che ha fatto crescere i costi di circa 200 milioni di euro con uno slittamento della fine lavori al 2011.

Ora gli operai - 600 che lavorano su due turni - sono impegnati nel pezzo più complesso, tanto che gli addetti nel giro di qualche mese diventeranno mille. Entro il 2009 dovranno completare le gallerie sul fronte Ovest. Una volta terminato si apriranno i cantieri sul lato Est, ad iniziare da piazza Statuto. «Uno dei problemi è garantire il traffico ferroviario — spiega Bocchimuzzo — per questo bisogna realizzare le gallerie un pezzo alla volta, prima su un lato poi sull'altro. Un modo di operare necessario che dilata però i tempi». In più si deve garantire il traffico in superficie, come nel caso del nodo di via Stradella, dove si è realizzato un nuovo ponte per permettere il passaggio dei veicoli, corso Venezia e sul lato Ovest di corso Principe Oddone. Arteria cittadina dove la scorsa settimana è stato riaperto il doppio senso di circolazione, dando la possibi-

lità di parcheggio. «Stiamo anche per iniziare i lavori sotto la Dora — aggiunge Bocchimuzzo — si tratta dell'intervento più complesso, dovremo realizzare una galleria a venti metri di profondità sotto il letto del fiume».

Il progetto prevede la costruzione di una nuova stazione, battezzata Rebaudengo, all'interno del parco Sempione, funzionale soprattutto per il traffico metropolitano, come la stazione Zappata, in fondo a corso De Nicola, già ultimata come struttura. «Si tratta di fermate che entreranno in funzione quando l'opera sarà ultimata — sottolinea Bocchimuzzo — dal 2011 in poi». Anche la stazione Dora sarà interrata, così come la nuova stazione di Porta Susa, centro nevralgico e di smistamento del passante ferroviario.

Il Comune segue con attenzione i lavori, per limitare al massimo i disagi e fra pochi giorni lancerà una campagna informativa nell'area tra via Stradella e corso Grosseto. Appena Palazzo Civico darà il via libera ad Rfi, verrà abbattuto anche il cavalcavia di via Breglio. In linea di massima prima della prossima estate. Ed entro un paio di mesi i lavori su corso Grosseto, all'altezza della superstrada per Caselle, entreranno nel vivo. La circolazione verrà limitata, mezza carreggiata alla volta, per permettere la sistemazione del sovrappasso della ferrovia.