

Un nuovo tunnel contro il traffico

Torino Nord Il Comune vuole riutilizzare la vecchia galleria ferroviaria che serviva gli stabilimenti industriali per alleggerire la viabilità su via Pianezza. Giovedì scorso il primo sopralluogo: la spesa supererà i **5 milioni**

ALESSANDRO MONDO

Il riordino della viabilità nell'area di Torino Nord - il quadrante interessato dalla «Variante 200» contenente le linee-guida per ridisegnare l'ultima, grande valvola di sfogo della città -, passerà anche attraverso il «riciclo» delle vecchie strutture industriali della Torino che fu: alcune salvaguardate come esempio di archeologia industriale; altre, da gran parte, demolite per fare spazio ad aree verdi e nuovi complessi residenziali. Qualcuna in attesa che venga deciso il suo destino.

E' il caso del tracciato ferroviario interrato compreso tra via Pier Luigi Nervi e corso Potenza, parallelo a via Pianezza, che il Comune pensa di richiamare in servizio: questa volta a uso viabile. Quanto resta della vecchia linea che - negli anni in cui Torino poteva legittimamente fregiarsi del titolo di «capitale industriale» - pompava come un'arteria fer-

ro e gomma da rifondere nel cuore propulsivo della città, restituiti dopo il trattamento sotto forma di laminati e nuovi prodotti pronti per essere immessi sul mercato. Teksid, Vitali, Valdocco (ex-Ferriere), Ingest, Michelin... Ad ogni nome corrispondeva uno stabilimento. I meno giovani ricordano ancora la polvere rossa, quasi impalpabile, depositata ovunque, e l'andirivieni incessante dei treni e dei camion - dalla zona di via Pianezza allo scalo Valdocco, e viceversa -, incaricati di rifornire giorno e notte i forni: con le pareti delle case che tremavano ad ogni passaggio.

Ora il retaggio di quel passato industriale, quanto resta della vecchia linea ferroviaria, potrebbe tornare utile. Con una premessa: il reimpiego del tunnel, largo 12 metri e lungo oltre un chilometro, rimanda a un ridisegno complessivo della viabilità già avviato, prologo di una trasformazione urbanistica senza precedenti. Il primo atto è stata la demolizione del-

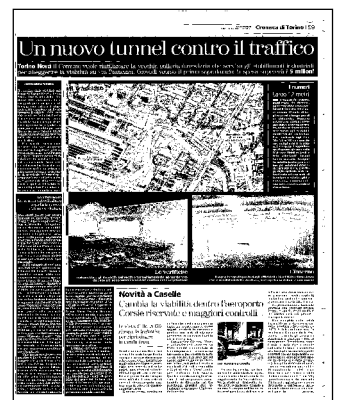
la sopraelevata che correva da corso Vigeveno a corso Mortara, scavalcando piazza Baldissera grazie alla colossale «ciambella» in cemento armato, e la sua sostituzione con la viabilità a raso. Soluzione transitoria - spiega Biagio Burdizzo, direttore della Divisione Mobilità -, in attesa di estendere fino a piazza Baldissera e a corso Vigeveno il nuovo tunnel costruito tra corso Potenza e corso Mortara. L'incognita rimanda ai finanziamenti che, per ricorrere a un eufemismo, languono.

Vale anche per il tratto superstite della vecchia linea ferroviaria alle spalle di corso Potenza, inutilizzata da qualche decennio e ora oggetto delle attenzioni di Palazzo civico. Non è un caso se nei giorni scorsi gli uffici della Mobilità hanno fatto un sopralluogo nel tunnel sotterraneo, con i due imbocchi seminascosti dalla vegetazione, scattando una serie di fotografie e constatandone le

buone condizioni. Obiettivo: col-

legarlo a quello nuovo, inaugurato di recente, per farci passare le auto. Un intervento, due risultati: dare senso compiuto ai lavori già realizzati e alleggerire il traffico lungo via Pianezza. Conferma Maria Grazia Sestero. «E' un ragionamento in prospettiva, subordinato alle risorse - spiega l'assessore alla Mobilità -. Ma l'orientamento è questo. Possiamo contare su un'opera già realizzata e che, alla luce del ridisegno generale della viabilità, ha una sua logica». Ipotesi guardata con favore da Paola Bragantini, presidente della quinta circoscrizione.

Il tunnel - nel quale transitavano i treni ma anche i camion - ha una larghezza rispettabile: 12 metri. Il suo reimpiego ad uso automobilistico sarà subordinato a una serie di lavori preliminari - rifacimento del piano di calpestio, sistema di illuminazione, ventole per garantire il ricambio dell'aria - e alla disponibilità dei quattrini. In base alle stime del Comune, la spesa potrebbe superare i 5 milioni: una sfida di cui dovrà farsi carico la prossima amministrazione.





I numeri

Largo 12 metri

■ Il tunnel ferroviario, inutilizzato da decenni, permetterebbe senza problemi il transito delle auto: misura 12 metri di larghezza ed è lungo più di un chilometro. Nessuno in Comune ricorda di preciso quando venne costruito, anche se dovrebbe essere coevo agli ex-stabilimenti Teksid - ex-ferriere Fiat - realizzati negli Anni '20, '30 e '40 con una serie di ampliamenti successivi. Durante il sopralluogo disposto giovedì dalla Divisione Mobilità (vedi le foto sottostanti) i tecnici hanno scattato fotografie ed effettuato i primi rilievi per valutare l'integrità della struttura. L'utilizzo della galleria sarà subordinato ad una serie di lavori per renderla agibile e metterla a norma in linea con i nuovi standard di sicurezza.



Le verifiche

In alcuni tratti gli imbocchi del vecchio tunnel ferroviario, abbandonato da decenni, sono seminascosti dai detriti e dalla vegetazione



L'interno

Il sopralluogo disposto dagli uffici della Mobilità ha dimostrato che le condizioni della struttura, ormai priva dei binari, sono buone

LA STRATEGIA

La struttura si collegherà a quella tra i corsi Potenza e Mortara