

Le opere accessorie all'Alta velocità Torino-Ceres, ecco il nuovo tracciato Giù il cavalcavia di corso Grosseto

Il progetto di Gtt per raggiungere la stazione di Porta Susa

ALESSANDRO MONDO

Un nuovo tracciato per la ferrovia Torino-Ceres, oggi interrotta dal Passante Fs, più la demolizione dell'enorme cavalcavia tra corso Grosseto e corso Potenza: due grandi opere in una, che Gtt ha disegnato contando su un megassegno - per ora scoperto -, di 162 milioni. Tanto è previsto nell'accordo Stato-Regione, relativo alle opere della Tav sul nodo di Torino, per un intervento strategico su due fronti: trasporti e riqualificazione di una delle zone più trafficate della città.

La premessa del progetto preliminare affidato dalla regione al Gruppo Torinese Trasporti - a novembre si comincerà a lavorare su quello definitivo -, è l'incompatibilità fra l'attuale tracciato della Torino-Ceres e il Passante ferroviario che in prossimità della stazione Dora corre sotto il fiume. Il dislivello fra le due infrastrutture è di 18 metri: quanto basta per pregiudicare l'innesto della ferrovia

sull'asse del Passante e impedire ai treni di raggiungere Porta Susa. Oggi i convogli, che portano circa 3 mila passeggeri al giorno, sono costretti a fermare alla stazione Dora.

Il senso è quello di un vero e proprio rebus, che Gtt e Palazzo civico hanno deciso di risolvere tagliando la testa al toro: cioè bypassando il punto critico.

In base al progetto, illustrato in anteprima, la Torino-Ceres - una volta all'altezza dell'incrocio tra corso Grosseto e corso Potenza - non proseguirà in direzione della stazione Dora ma tirerà dritto lungo corso Grosseto. Anzi: sotto corso Grosseto. Come spiega Giancarlo Guiati, presidente di Gtt, la prospettiva è un tunnel di circa 3 chilometri a due sensi di marcia e con due fermate. Raggiunta la nuova stazione Rebaudengo, la ferrovia si innesterà sull'asse del Passante e punterà verso Porta Susa: questa volta senza intoppi. Va da sé che l'interramento della linea sotto corso Grosseto, foriero di una nuova ondata di cantieri, sarà anche l'occasione per risistemare la parte superficiale della grande e trafficata arteria stradale.

Qui entriamo nella seconda parte del progetto, cioè la demolizione del cavalcavia che troneggia all'incrocio dei corsi Potenza e Grosseto: un

intervento obbligato per permettere lo scavo del nuovo tunnel al servizio della Torino-Ceres sotto corso Grosseto. «La prospettiva - spiega Vanni Cappellato, direttore delle Infrastrutture di Gtt -, è un sottopasso in grado di minimizzare l'impatto ambientale e fluidificare il traffico».

Resta da capire cosa ne sarà del tratto interrato della ferrovia che il dislivello rispetto al piano del Passante ha reso inservibile. Un'ipotesi, ancora da verificare, è quella di riconvertirlo ad uso dei tram: questi ultimi, raggiunta la stazione Dora, si immetterebbero nell'ex-galleria ferroviaria per poi uscire alla stazione Madonna di Campagna tra corso Grosseto e corso Potenza.

I tempi del progetto sono già definiti. Giugno 2011: termine della gara per l'affidamento dell'appalto. Dicembre 2012: apertura dei cantieri. Dicembre 2015: fine lavori. Risorse permettendo. «I tempi sono già stretti - precisa Guiati -. A breve ci sarà un incontro in Regione con i sindaci della Valle di Lanzo. Tutti convengono su un'opera strategica non solo per garantire il collegamento con lo scalo di Caselle ma per servire i Comu-

