

IL PROGETTO Domenica i treni finiscono sotto terra

Altri 3 anni di disagi Il Passante ferroviario pronto solo nel 2012

*In galleria da Porta Susa alla stazione Stura
Ma per la fine di tutti i lavori bisogna attendere*

**Paolo Varetto
Andrea Magri**

→ Forse non sarà la più importante infrastruttura mai realizzata dai tempi dell'Unità d'Italia, ma certamente domenica 27 settembre sarà una data da consegnare agli annali della nostra storia recente. Dopo 25 anni di cantieri, di disagi, di promesse e di proroghe, i treni inizieranno a percorrere il tunnel del Passante ferroviario. Quattro chilometri di gallerie per ospitare - a 15 metri di profondità - i binari che dalla nuova stazione interrata di Porta Susa che correranno in direzione nord per rivedere la luce dopo corso Grosseto. Si inizierà con i convogli diretti verso Milano, per poi interrare - dal 19 ottobre in poi - tutto il traffico ferroviario diretto da e per Porta Susa. Inoltre, dalla prossima settimana i treni che percorreranno la tratta sotterranea non effettueranno più fermate alla stazione Dora, che sarà riservata al traffico regionale gestito da Gtt nell'attesa che venga interrata.

Perché l'apertura della prima canna del Passante (costata 490 milioni di euro) è solo il primo atto, per quanto importante, di un'opera di riorganizzazione infrastrutturale che si protrarrà almeno fino al 2012. In altre parole, i cantieri ci faranno compagnia anche durante le celebrazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia. Nella migliore delle ipotesi, per il 2011 sarà completata la nuova Porta Susa sotterranea e una parte della sistemazione superficiale, che collegherà il viale della Spina con piazza Statuto. Ma per il secondo tunnel dedicato ai convogli ad alta velocità, per la fermata Dora e per la stazione Rebaudengo - nuovo ombelico dell'intero sistema del trasporto urbano - ci vorrà ancora del tempo. Almeno un altro anno, secondo le stime più ottimistiche.

Per il momento, dovremmo quindi accontentarci di non vedere più i treni correre lungo corso Principe Oddone, in una zona per altro funestata dagli incidenti con protagonisti gli spacciatori che usano la sede ferroviaria come via di fuga dalle retate della polizia. Tutto cambierà una volta che saranno realizzate le infrastrutture che completano il progetto del Passante. La nuova Porta Susa,

innanzitutto. Uno scalo da 45 milioni di euro complessivi, aperto al pubblico già la prossima settimana ma che si completerà solo con lo scavo del secondo tunnel che correrà parallelo al primo tra corso Vittorio e corso Grosseto. Da lì, i treni continueranno verso nord al di sotto di un secondo tratto interrato che, all'altezza di piazza Statuto, convoglierà il traffico veicolare. Le automobili

torneranno poi in superficie all'altezza di corso Regina Margherita, seguendo il corso del nuovo boulevard, ideale proseguimento del viale della Spina centrale, con il quale condividerà la sistemazione superficiale con filari di alberi ai margini della carreggiata e fontane a impreziosire le rotonde che regoleranno il traffico nella direttrice Torino Nord. Dopo aver superato l'alveo della Dora (con un sistema di tunnel che raggiungeranno i 20 metri di profondità) i treni provenienti da Porta Susa si fermeranno a Dora per proseguire (correndo al di sotto di un secondo sottopasso veicolare, che interrerà il traffico sull'asse corso Mortara-corso Vigevano) fino alla nuova stazione sotterranea Rebaudengo, cuore pulsante dell'intera viabilità ferroviaria metropolitana. Sette binari (quattro delle Ferrovie e tre dedicati alle linee Gtt), il fondamentale raccordo con la Torino-Ceres e un collegamento diretto con l'omonima fermata della linea Due della metro, che da qui dovrebbe proseguire fino a corso Giulio Cesare e all'ospedale San Giovanni Bosco. A quel punto, i convogli torne-



ranno in superficie a fianco della superstrada Torino-Caselle, che sarà messa in collegamento con corso Grosseto attraverso un terzo sottopasso che dovrà essere realizzato sotto la nuova area verde di raccordo con il parco Sempione. Un altro balzo e i treni raggiungeranno infine l'ultima fermata del servizio metropolitano torinese, quella stazione Stura che dovrebbe - almeno nelle speranze di Comune e Gtt - rivitalizzare anche il parcheggio di interscambio a fianco dell'autostrada Torino-Milano.

Fin qui, la rivoluzione nella parte nord della città. Ma il progetto del Passante - che complessivamente è costato 865 milioni di euro - prevede di realizzare un'altra fermata anche in corrispondenza del quadrivio Zappata, all'altezza di largo Orbassano. Il che porterebbe a sei le stazioni interrate lungo il corso dei binari. Abbastanza per offrire ai torinesi una "terza linea" della metropolitana, un collegamento diretto tra il Lingotto e l'imbocco della Torino-Milano già ipotizzato all'interno delle cinque nuove tratte che andranno a comporre i nuovi servizi ferroviari metropolitani.



