

TORINO E PROVINCIA 40 LA STAMPA
MARTEDÌ 20 MAGGIO 2003

IL TORO A BRUXELLES PER ILLUSTRARE I GIOCHI

Le Olimpiadi Invernali del 2006 all'esame del Parlamento europeo

■ Missione europea per il Torò, comitato organizzatore dei Giochi Invernali del 2006: oggi, nel tardo pomeriggio, il progetto olimpico verrà presentato al Parlamento europeo, a Bruxelles. A illustrare i piani per l'appuntamento a cinque cerchi saranno Valentino Castellani ed Evelina Christillin, rispettivamente presidente e vicepresidente vicario del Torò, il presidente della Regione Piemonte Enzo Ghigo, il sindaco di Torino Sergio Chiamparino, il presidente della commissione di coordinamento (per Torino 2006) del Cio Jean Claude Killy. Saranno presenti anche il commissario europeo Mario Monti e i campioni olimpici Stefania Belmondo e Piero Gros. L'iniziativa è organizzata con la partecipazione di Governo italiano, Cni, Cio, Agenzia Torino 2006, con il supporto operativo di Unicomamer.



Valentino Castellani

L'INSEDIAMENTO COMMERCIALE DI PROPRIETÀ DEL TORINO CALCIO

L'ipermercato del Filadelfia sorgerà nell'area «ex Chinino»

■ C'è stata una svolta ieri, sul destino dell'area Filadelfia. Una riunione di maggioranza - presenti gli assessori al Patrimonio Paolo Peveraro e all'Urbanistica Mario Viano - ha deciso che l'insediamento commerciale legato alla riqualificazione gestita dal Torino Calcio potrà collocarsi sull'area «ex Chinino» - di proprietà comunale - che è proprio a ridosso dell'ex stadio. Il nuovo insediamento, che misurerà 13 mila metri quadri, doveva nascere sotto una delle arcate del Moi (ma lì, la sovrintendenza non ha dato il proprio assenso) quindi si pensò di collocarlo nell'area delle ex Dogane. Siccome, però, quest'ultima ipotesi appariva troppo laboriosa e dai tempi non troppo certi si è deciso di optare per un'area di proprietà comunale. Ora, l'ultimo passaggio, quello della variante, spetta al Consiglio comunale.



L'assessore Paolo Peveraro

VERTICE TRA ENTI LOCALI E FERROVIE: A GIUGNO LE GARE D'APPALTO

La Torino-Ceres passerà sotto corso Grosseto

Via libera definitiva al Passante sotto la Dora: i lavori finiranno nel 2010. Le due operazioni costeranno complessivamente 160 milioni di euro. Regione e Comune chiederanno l'intervento economico del governo

Maurizio Tropeano

La Torino-Ceres passerà sotto corso Grosseto e si collegherà con il passante ferroviario e la linea veloce per Milano all'altezza di stazione Rebaudengo. Il via libera del Comune dopo le iniziali resistenze, alla proposta avanzata da Regione e Rete Ferroviaria Italiana ha permesso di abbattere una situazione di stallo e di chiudere definitivamente la partita del passante ferroviario aperta ormai da quindici anni. Mauro Moretti, amministratore delegato di Rfi, si è impegnato a nome della società controllata dalle Ferrovie dello Stato a completare l'opera entro il 2010, compreso l'interramento all'altezza di stazione Dora. Realizzare tutta l'operazione, però, comporterà un aumento dei costi stimato in 160 milioni di €. Si tratta di 60 milioni legati all'interramento dei binari a Dora (il costo iniziale dello scavo era di 100 milioni). A questi si devono aggiungere cento milioni necessari per il nuovo tracciato della linea Sati.

Resta un problema: dove saranno trovati questi soldi? «Abbiamo deciso di chiedere il sostegno economico del Governo», spiega il vicepresidente della Giunta regionale, William Casoni. «Secondo me non è opportuno essere grandi problemi per il passante mentre per la Torino-Ceres siamo pronti per la trattativa».

Per Casoni, dunque, «la mancanza di queste risorse non costituisce un problema insormontabile per Rfi che a questo punto può procedere coerentemente». Aggiunge l'assessore ai Trasporti del Comune, Maria Grazia Sestero: «A giugno Rfi partirà con le gare di appalto per il nuovo lotto del passante che sarà fatto delle decisioni che sono state prese da tempo».

Ma come si è arrivati a queste scelte? Nel corso della riunione a cui ha partecipato anche il sindaco, Sergio Chiamparino, Moretti ha chiesto al rappresentante degli enti locali una scelta definitiva sull'interramento della Dora e l'interconnessione con Caselle. Il manager di Rfi, di fatto, ha posto sul tavolo una scelta immediata oppure slittamento del termine dei lavori del passante al 2012. Sestero spiega così la svolta del Comune: «Abbiamo scelto la soluzione di corso Grosseto perché i tecnici hanno dimostrato che permette di realizzare il tunnel scavando ad una profondità minore. Senza contare che in questo modo è possibile completare il collegamento tra l'aeroporto di Caselle e la città entro le Olimpiadi del 2006».

Nel corso della riunione è stato anche definito il percorso della gronda riservata ai trasportatori merci che collegherà le linee ad alta capacità Torino-Milano e Torino-Lione bypassando la cit-

tà. La gronda seguirà un percorso parallelo a quello della tangenziale. È stato scelto il tracciato più interno, quello che corre lungo il lato sud. «La Regione», spiega Casoni - «si è impegnata a garantire la soluzione che permetterà di contenere al minimo l'impatto ambientale dell'attraversamento degli abitati alla periferia di Venaria». È probabile che sarà realizzato un tunnel lungo circa un chilometro sotto il collegamento autostradale. Per quanto riguarda l'attraversamento di Torino è stato deciso che la stazione principale di arrivo e partenza per i treni ad alta capacità sarà Porta Susa, mentre il Lingotto sarà utilizzato come scalo secondario. Resta invece ancora da definire il futuro di Porta Nuova Rfi, proprietà di Regione e Comune. «Abbiamo deciso di formulare una proposta complessiva e finale sulla trasformazione urbanistica dello scalo anche per capire l'entità del ritorno economico», spiega il sindaco. «L'idea è di collegare il Lingotto con il tracciato da Porta Nuova al Lingotto che verrebbe coperto, per la risposta non è arrivata. Spiega ancora Casoni: «È stata riconfermata la volontà di utilizzare in modo diverso la stazione e lo spazio occupato dai binari. Ora, tecnici regionali e comunali dovranno lavorare, in tempi molto stretti, alla definizione di un progetto condiviso».



L'assessore Sestero «In questo modo il tunnel sarà scavato a una profondità minore e per il 2006 ci sarà il collegamento con l'aeroporto»

È stato anche definito il tracciato della «gronda» che unirà la linea della Torino-Lione con quella della Torino-Milano: correrà lungo la tangenziale a Venaria

La stazione della Torino-Ceres all'aeroporto di Caselle. In città, passerà sotto corso Grosseto

RIUNIONE DI MAGGIORANZA SULL'EMERGENZA LAVORI

«Troppi cantieri a Porta Palazzo»

I ds: rimandiamo la risistemazione dell'area Duomo

Il caso

Emanuela Minucci

I lavori per la riqualificazione dell'area archeologica in via XX Settembre? Sarebbe meglio farli slittare quando sarà conclusa la sistemazione definitiva del mercato di Porta Palazzo. Il parcheggio interrato di piazza San Carlo? Avrà, per il momento, un piano solo. La talpa per costruire il metrò sotto via Nizza? Partirà dal Lingotto per non ingolfare gli «lavori e transenne», la zona di Porta Nuova e dintorni.

Sono questi i principali orientamenti emersi dalla riunione di maggioranza di ieri sull'emergenza-cantieri cui ha partecipato anche l'assessore alla Viabilità Maria Grazia Sestero. Vertice promosso dai ds e annunciato già diverse settimane or sono come tentativo di non sovrapporre troppe opere in questa stagione - mai troppo lunga per poter eseguire senza affanno tutti i lavori - che precede il fatidico 2006. E per arginare le conseguenze dell'insidioso cocktail di cantieri e poco tempo a disposizione che il gruppo consiliare dei Ds ha deciso che era tempo di mettersi tutti attorno ad un tavolo e ragionarsi su. «Dovevamo fissare alcuni punti fermi» - ha dichiarato ieri il capogruppo della Quercia Beppe Borgogno - «perché nei prossimi tre anni si sovrapporranno decine di interventi chiave per la città. E in certe zone, come

per esempio Porta Palazzo, rischieranno persino di sovrapporsi. Ecco perché in questa riunione abbiamo cercato di predisporre al meglio questo delicato gioco d'incastro, capire dove sono le criticità e predisporre una comunicazione davvero mirata ed efficace sull'argomento». Fra le altre decisioni emerse ieri nel vertice (quella del metrò di via Nizza, va detto, arriva dalla Margherita) c'è anche il congelamento dell'ascensore che

porterà al Monte dei Cappuccini. «È un bel progetto, non abbiamo assolutamente deciso di bloccarlo», ha spiegato Beppe Borgogno - «ma soltanto di rimandarlo a dopo le Olimpiadi perché non ci sembra il caso di appesantire ulteriormente la viabilità già provata di corso Casale. Per quanto riguarda invece i parcheggi di piazza Vittorio e San Carlo si va avanti senza cambiamenti rispetto a quanto deciso, qualche mese fa, in Consiglio comunale».

E a proposito di scavi sotto il Caval d'Bronz (mentre crescono le proteste per il brutto rattoppo fatto con il catrame laddove ci sono stati i sondaggi archeologici, nessuno, per il momento, ha pensato di riposizionare il portifido) ieri la maggioranza ne ha approfittato anche per fare il punto sul numero dei piani che nasceranno sotto terra. Nonostante mezza giunta - almeno sette assessori su quattordici - continui a pensarla come Forza Italia -

diabilmente persa. Altro argomento dibattuto durante il vertice, la risistemazione di piazza IV Marzo, che prevede - per almeno metà della superficie - la pedonalizzazione. «Bisogna dare un'accelerata al progetto», ha fatto ancora notare Borgogno - «creare un bel giardino ed eliminare l'auto quanto prima».

Fra tutte queste proposte quella che per il momento appare meno immediatamente eseguibile è quella di rimandare i lavori per la riqualificazione dell'area archeologica: «È un'ipotesi che va valutata molto attentamente», ha fatto notare, nel pomeriggio, l'assessore alla Cultura Fiorenzo Alfieri - «per me quella zona, che è fra le più preziose archeologicamente, deve assolutamente essere pronta per il 2006».

Fra sette giorni Valentina arriva in «Paradiso»

La talpa che scava il tunnel del metrò sta per raggiungere la prima stazione della linea 1

Alessandro Mondo

Menno sette giorni al staglio della prima, futura stazione della metropolitana torinese: il rendez-vous della fermata «Paradiso», già predisposta con la testa dentata di «Valentina» è prevista per il prossimo settimana. Un momento storico, che rende giustizia delle polemiche sui ritardi della talpa e che in caso è stato annunciato ieri e due visitatori d'eccezione - il sindaco Sergio Chiamparino e l'assessore Maria Grazia Sestero (Mobilità), armati di casco e pettorine regolamentari - nel corso della visita guidata alla prima delle due fermite in azione nel ventre della città. Le ricordiamo entrambe: «Valentina», penetrata da via Fermi (tra Torino e

Collegno) in direzione del centro: «Madama Cristina», in marcia dalla stazione «Principi d'Acaja» verso Collegno (l'appuntamento è previsto alla fermata «Pezzo Strada»). La terza, in fase di assemblaggio in due diversi cantieri a Bologna e nel Lazio, non ha ancora un nome: nel mese di agosto raggiungerà Torino; da settembre sarà calata nel pozzo di cabling localizzato a ridosso della futura stazione di Porta Susa e comincerà il suo viaggio a ritroso verso «Principi d'Acaja», dove concluderà il lavoro entro giugno 2004. Nel frattempo, una delle due talpe reduci dallo scavo sotto corso Francia sarà utilizzata per completare l'ultimo tratto di linea: da Porta Susa a Porta Nuova. Alla fine la linea uno potrebbe entrare in esercizio a giugno 2009. Un ultimo dato: a

Sembrano superati i problemi che hanno frenato l'avanzata del cantiere che oggi progredisce di 15-18 metri ogni 24 ore. Nel marzo del 2004 arriverà il treno per i collaudi

marzo 2004 il primo treno della metro «made in Turin», uscito dalle officine piaghi, compirà il giro di prova sull'apposita pista da 700 metri realizzata nell'area del deposito «Fermi». Se gli addetti ai lavori incrociano le dita - a partire da Giancarlo Guaiti e Davide Gariglio, presidente ed amministratore delegato di Gtt - la sensazione è che le cose incomincino a marciare come ci si aspettava e che il rispetto delle tabelle di marcia non sia più una chimera. Fa fede l'accelerazione dei lavori di ritorno al trmino in sotterranea: «Valentina» (15-18 metri di avanzamento giornaliero rispetto ai 3-4 iniziali) - ormai raggiungibile solo ricorrendo al trmino in sotterranea - grazie alle iniezioni di cemento armato indispensabili per consolidare il terreno poco coeso che tante

grane ha procurato ai tecnici. Di questo passo, gli otto mesi di ritardo accumulato dovrebbero essere quantomeno dimezzati nel corso dei lavori. Questo non significa che tutti i nodi siano stati sciolti. In particolare, preoccupa l'incontro tra la galleria della metro e il tunnel del Passante ferroviario in corrispondenza di Porta Susa: stando ai piani originali, la prima dovrebbe correre sotto il secondo atstandosi ad una profondità di 26 metri. Troppi per i tecnici della metro i quali, temendo il dislivello rispetto al Passante, hanno deciso di abbassare il secondo a un accordo con le Fs, che al momento appare in alto mare.

Denuncia dei ds «Emergenza per l'ambiente a Basse di Stura»

«Alle Basse di Stura esiste ormai una situazione di vera e propria emergenza di carattere ambientale. I controlli dell'Arpa e quelli recentemente realizzati da un gruppo di lavoro dell'assessorato regionale all'Ambiente testimoniano la necessità di sottoporre ad un monitoraggio 24 ore su 24 degli scarichi della Sturecca dell'impianto Rockwood Italia-Silo. Tutto questo in attesa della chiusura o dei trasferimenti delle attività». Il grido d'allarme arriva dai Democratici di Sinistra nel corso di una conferenza stampa che si è svolta nella sede del gruppo regionale a cui hanno partecipato il consigliere regionale Roberto Fiacchi, il capogruppo in Comune, Beppe Borgogno, l'onorevole Alberto Nigra e Giorgio Diarfarra, responsabile dell'Ambiente del partito. Non solo. In modo velato la Quercia critica anche il vicepresidente della Provincia, Giuseppe Gamba (Margherita) che nel corso di una riunione in Consiglio Provinciale lo scorso dicembre si era impegnato a realizzare controlli costanti, spiega Fiacchi.

La presa di posizione dei Ds arriva dopo la lettura del rapporto, datato aprile 2003, che l'Arpa ha consegnato al Comune. Ancora Fiacchi: «L'Arpa ha effettuato a partire dal maggio 2000 otto controlli, tre sono terminati con la segnalazione all'autorità giudiziaria, due con il superamento dei limiti di emissione per il poliduro, il benzodiossina e il policloruro di benzofenone e un altro ancora con la certificazione che i dati forniti dall'azienda non erano attendibili. Discorso simile per l'ex Silo dove gli spot dei pigmenti sono finite sul campo sportivo, su auto e balconi. Secondo Borgogno «questi elementi ci fanno affermare con forza che la permanenza di queste impianti non è compatibile all'interno di una zona densamente abitata».

Che cosa risponde Gamba? Secondo l'assessore provinciale all'Ambiente gli sfarocchi sono superati anche se «l'impianto Sturco presenta delle problematiche e quindi l'attività di controllo e sorveglianza è molto elevata». E l'ipotesi di svincolo? «Le norme prevedono contratti sul valore dell'area e valutazioni urbanistiche. Con le leggi ambientali o si chiudono le aziende che inquinano o si fanno adeguare alla legge quelle che possono farlo. Nel momento in cui queste si adeguano, i quindi fanno investimenti, hanno diritto di rimanere dove sono. Io ds però, insisto. Diarfarra sottolinea la necessità di «non sottovalutare l'impatto sulla salute dei cittadini delle emissioni di diossina e furani». Nigra chiede anche che tutte le aziende che lavorano in questi impianti, Borgogno e Fiacchi chiedono «uno sforzo comune di tutte le istituzioni per trovare la soluzione: che porti al trasferimento di queste attività». [m. tr.]