

L'INTERVISTA

Il sindaco: per linea due del metrò tempi rapidi

“È l'opera più amata perché è l'emblema della trasformazione”

PER l'80 per cento dei torinesi è l'opera più amata. A dieci anni dall'inaugurazione della metropolitana il sindaco rassicura che nel futuro di Torino ci sarà una seconda linea senza dover attendere 20 anni come per la prima. E spiega così l'amore dei torinesi per il metrò: «Tre le ragioni. La prima. Il metrò è comodo, permette di spostarsi velocemente e senza fare i conti con il traffico. È un sistema veloce per andare da punto a punto in pochi

minuti. Anche i territori più lontani grazie al metrò si sentono meno estranei e meno periferici. La seconda ragione è più simbolica, ma altrettanto importante: non si sta parlando solo di un mezzo di trasporto, ma del simbolo della modernità, dell'emblema delle grandi trasformazioni che gli stessi torinesi attendevano, al pari di Porta Susa, passante ferroviario e Parco Dora. E poi i torinesi amano il metrò perché il taglio del nastro è coinciso con la stagione delle Olimpiadi».

SEGUE A PAGINA V

“Stavolta Torino non aspetterà altri 20 anni per il metrò”

Fassino: la seconda linea è il perno del nuovo asse della trasformazione

DIEGO LONGHIN

SINDACO Fassino, ci sono però voluti vent'anni per passare dall'idea all'azione. Perché la metropolitana di Torino ha avuto un travaglio così lungo? «È vero. Il primo progetto è del '75. Uno studio di fattibilità. Poi si è aperto il dibattito. Serve o non serve? Ma Torino

né ha bisogno? Non è meglio potenziare il trasporto in superficie? Le Olimpiadi hanno permesso di sciogliere il nodo. Ora nessun torinese farebbe a meno della metropolitana. Anzi. Chiede di fare una seconda linea. Il rammarico è di averci messo vent'anni a causa di un dibattito spesso ideologico».



C'è chi sostiene che la Fiat non volesse una metropolitana nella sua città. È la verità o è soltanto una leggenda metropolitana?

«Mah, io non ci ho mai creduto. All'epoca ho seguito l'avvio della discussione, ero tra quelli a favore del metrò. L'idea che la Fiat volesse bloccare la costruzione mi sembrava assurda. Una delle tante leggende metropolitane prive di verità».

Il sindaco prende la metropolitana?

«Sì. Lo trovo divertente. È una giostra con le gallerie illuminate. Un dolce ottovolante con le sue curve e i suoi saliscendi. Amata dai bimbi che corrono nei vagoni di testa per occupare i primi posti».

Ci vorranno altri vent'anni per progettare la linea 2, indispensabile per completare la rete ferroviaria sotterranea di Torino?

«No, la linea 2 rappresenta il nuovo asse di sviluppo della città. I tempi saranno più rapidi».

A fine anno doveva essere pronta la gara per la progettazione. Per adesso è tutto fermo. Quando si sbloccherà?

«Il ritardo è dipeso da un problema di interpretazione di norme tra il ministero delle finanze e dei trasporti sull'utilizzo dei 10 milioni di euro a disposizione per il progetto. Nell'ultimo incontro a Roma, la scorsa settimana, la situazione si è sbloccata. Partiremo con il bando internazionale. La linea 2 per Torino è la spina dorsale delle nuove trasformazioni da Mirafiori a Barriera di Milano. Così come l'arrivo della metro 1 in piazza Bengasi è un pezzo della trasformazione partita con il Lingotto e che si completerà con il grattacielo della Regione, la realizzazione della Città della Salute, il raddoppio di Biotecnologie e la ristrutturazione del Palazzo del Lavoro».

Non vede altri intoppi all'orizzonte?

«No, nel corso del 2016 i lavori della galleria saranno completati e arriverà in piazza Bengasi».

La gara per l'allungamento della linea 1 verso Cascine Vica è ferma. Qual è la si-

tuazione?

«Lo stanziamento c'è: 304 milioni di cui 90 subito disponibili. C'è un problema di interpretazione delle norme per cui per partire con l'opera si dovrebbe avere fin dall'inizio l'intero finanziamento. Se questa norma non viene cambiata c'è il rischio che non si faccia più nessuna opera, non a Torino, ma in tutta Italia. Abbiamo chiesto al Cipe di liberarci i 90 milioni in modo da poter comunque partire. Due le soluzioni per evitare di restare fermi. La prima: impegnare i fondi nel primo lotto della Fermi-Cascine Vica, procedendo così a piccoli tratti. La seconda: costruendo prima l'intera galleria e poi le opere tecnologiche. Vedremo con i tecnici quale sarà la più funzionale».



RAMMARICO

Aver perso
tanto tempo
in un
dibattito
ideologico
spazzato
in un amen

LA LINEA UNO

Gli ostacoli
interpretativi
delle norme
frenano
la corsa
verso piazza
Bengasi