

Infrastrutture. Costerà un miliardo: 22 chilometri di cui 8,5 in galleria - Vantaggi per l'autotrasporto

Torino aspetta la tangenziale Est

Completare l'anello metropolitano sarà decisivo per decongestionare il traffico

TORINO

Maria Chiara Voci

Sarà una delle partite più importanti fra quelle che attendono sia i neoeletti amministratori dei Comuni della cintura orientale di Torino sia la nuova Giunta provinciale. La Tangenziale Est, con il completamento del sistema ad anello intorno al capoluogo, è un'infrastruttura attesa da vent'anni. Ma, al tempo stesso, è anche una delle opere più discusse per la peculiarità del territorio collinare su cui dovrà innestarsi. L'amministrazione provinciale uscente di Antonio Saitta, fra gli ultimi atti del mandato, ha consegnato alla Regione lo studio di pre-fattibilità del collegamento, sviluppato con il supporto del Politecnico e di "Siti". Il corridoio individuato, che si snoda per 22 chilometri di cui 8,5 in galleria dalla Torino-Piacenza attraverso i territori di Chieri, Andezeno, Montaldo, Marentino, Sciolze e Gassino fino al ponte sul Po

è in mano alla Regione - afferma Giancarlo Vidotto, primo cittadino di Montaldo, l'unico comune fra quelli sul tracciato che non va al rinnovo amministrativo - è importante che il Comitato di pilotaggio e la Provincia continuino a svolgere un ruolo di controllo e mediazione». Il sindaco è contrario al progetto. «Non si tratta - spiega - di una posizione pregiudiziale. La tangenziale non servirà a risolvere i problemi della viabilità locale, anzi potrebbe complicarli, attraendo traffico da altre aree. Senza contare l'im-



Incolonnati. Scene di ordinario traffico sulla tangenziale torinese in attesa di nuove opere

I NUMERI

22

Chilometri

È il corridoio, di cui 8,5 km in galleria dalla Torino-Piacenza, attraverso Chieri, Andezeno, Montaldo, Marentino, Sciolze e Gassino fino al ponte sul Po

1 miliardo

Costo dell'opera

È la cifra intorno alla quale si aggira la spesa necessaria per la realizzazione dell'infrastruttura, che avverrà in project financing

57 milioni

Quarta corsia Ovest

Già progettata e finanziata con questa somma, la sua costruzione è stata sospesa in attesa della definizione del tracciato della Tav

patto che avrà sull'ambiente agricolo e collinare». Lo studio trasportistico effettuato da "Siti" mette, però, in luce come su un traffico stimato fra i 30 e i 49 mila veicoli al giorno, per una tangenziale immaginata con svincoli sul territorio e in assenza del corridoio di corso Marche, solo il 15% sia rappresentato da camion. «Al contrario - spiega Andrea Rosa, project manager dell'area Trasporti di "Siti" - paragonando il tracciato senza svincoli a quello con svincoli, a seconda delle tratte, notiamo un aumento

dal 30 al 73% di traffico a sud di Andezeno. Questo significa che la tangenziale Est sarebbe comunque a servizio della viabilità locale oltre che, naturalmente, una via alternativa per i torinesi che si spostano da Nord-Ovest a Sud e viceversa». Pieno sostegno all'infrastruttura arriva anche dall'Unione Industriale e dalle associazioni dei trasportatori. «Aspettiamo il collegamento da vent'anni - afferma Piero Luzzati, direttore generale Confetra - Senza il completamento dell'anello i mez-

zi pesanti sono costretti a percorrere 50 Km in più su strade non adeguate». Stessa linea quella del sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino. «L'infrastruttura - spiega - renderà più fluidi i collegamenti per chi da Sud, cioè dai porti liguri, viaggia verso il Nord del Piemonte. È merito del Governo averla inserita fra le priorità dell'accordo siglato con la Regione». A spezzare una lancia in favore è anche Giovanni Ossola, presidente di Ativa, la società che gestisce la tangenziale di Torino e l'A5 (Torino-Aosta). «Il collegamento - spiega - insieme a corso Marche è strategico per la città».

Il sistema tangenziale del capoluogo è oggi saturo, anche per colpa della mancata realizzazione della quarta corsia, già progettata e finanziata con 57 milioni, ma sospesa in attesa della definizione del tracciato della Tav. «Finché non si decide dove passerà l'alta velocità - spiega Ossola - è inutile procedere con un cantiere che poi potrebbe essere rifatto. La quarta corsia è stata tolta dalla convenzione di Ativa e i soldi sono stati dirottati su altri lavori come l'accorpamento fra le barriere di Trofarello e Villanova, il rifacimento dei caselli di Volpiano e S. Giorgio e la prima parte del nodo idraulico di Ivrea. Il patto con l'Anas è che se, nei cinque anni, si sbloccherà la Tav, allora ripartiremo con il progetto».