

VIABILITÀ' IL PRIMO TRATTO DI UNDICI CHILOMETRI TRA BRUERE E BORGARO COSTERÀ 100 MILIONI

# “Costruite la quarta corsia”

## Provincia in pressing sull'Ativa: basta rinvii, la tangenziale scoppia

Prima non se ne fece nulla perché il ministero dei Trasporti tardò a sbloccare il piano finanziario di Ativa 2005-2009. Superato l'intoppo, ci ha pensato la Tav a rimettere nel cassetto il progetto della quarta corsia sulla tangenziale torinese. Inizialmente il tracciato della Torino-Lione era previsto alla stessa quota della superstrada, tra Savonera e Basse di Stura: impensabile far coesistere cantiere e cantiere, si disse allora.

Ora che, salvo colpi di sce-

na, la Tav intercetterà sì la tangenziale, ma in sotterranea, correndo a 40 metri di profondità, non ci sono più alibi per rinviare la costruzione dei primi 11 chilometri della quarta corsia tra Bruere e Borgaro: indispensabili per alleviare la pressione, ormai insostenibile, del traffico leggero e pesante sul tratto più saturo. Intanto i costi dell'opera sono lievitati: dai 60 milioni del 2004 agli 80 del 2006, fino ai 100 milioni calcolati oggi.

Altri numeri rendono l'idea: dai 120 mila veicoli al giorno del 1975 ai 480 mila del 2009, con

picchi di traffico. Le rilevazioni di Ativa sul tratto più congestionato, dallo svincolo di corso Regina a quello della statale 24, hanno mostrato che tra le 7 e le 9 del mattino, in una giornata ferial media lavorativa, il flusso è di circa 7.500 veicoli/ora, mentre tra le 17 e le 20 si attesta a circa 6.700 veicoli/ora. Aggiungendo una corsia la soglia di saturazione verrebbe spostata a circa 10 mila veicoli/ora, alleggerendo il traffico.

Da qui l'uscita di Antonio Saitta. Sua la decisione di tornare alla carica per tirare fuori il pro-

getto dal dimenticatoio. Il primo passo è stato l'incontro con gli azionisti di Ativa, la concessionaria del sistema tangenziale torinese: «Ho ottenuto una buona disponibilità. Ora chiederò ad Anas che la quarta corsia venga reinserita nel piano finanziario di Ativa. I lavori devono partire subito, a prescindere dallo scadere della concessione nel 2016. Vorrà dire che chi subentrerà si farà carico di completare la parte finale dell'opera». Sempre in autofinanziamento.

Di diverso avviso Giovanni Ossola, presidente di Ativa:

«La nostra concessione scadrà ad agosto 2016, non è pensabile prevedere in capo alla società un investimento simile da ammortizzare in pochi anni». Come se ne esce? Secondo Ossola riassumendo in una nuova concessione la tangenziale attuale, la futura tangenziale Est, il tunnel di corso Marche e il collegamento tra Avigliana e l'autostrada Torino-Pinerolo: «Nel caso, prorogando l'attuale concessione di Ativa, che ha le competenze per costruire e gestire il sistema autostradale tangenziale».

[ALE. MON.]