

TORINO
PLUS

To+

TRASPORTI

ANDREA ROSSI

Metro, partono i lavori Ma il prolungamento è ostaggio dei ritardi

P. 42



I NODI DELLE INFRASTRUTTURE

Metrò a Rivoli, i lavori possono partire Tra quattro anni le prime due stazioni

Dopo due mesi di limbo pronto il contratto: proteste per i tempi lunghi. Ancora ritardi tra Lingotto e Bengasi

ANDREA ROSSI

Eppur si muove. Ma quanta fatica e quanto tempo per sbloccare i cantieri che dovrebbero finalmente portare la metropolitana a Rivoli e alle porte di Nichelino. Il doppio prolungamento della linea 1 è un progetto che avanza a passo di lumaca, tra lungaggini burocratiche, carteggi tra Città e ministero, ricorsi e aziende che falliscono. A Sud la situazione ha quasi del drammatico: due fermate e nemmeno due chilometri da scavare, lavori partiti nel 2012, apertura prevista nel 2016. Ora, se va bene, ci vorranno ancora due anni, ma tutto lascia pensare che si slitterà ancora, perché dopo due fallimenti l'ultima ditta subentrata sta avanzan-

re i lavori del primo lotto Fermi-Collegno Centro.

Anche qui il tempismo non è dei migliori: la sentenza del Tar che impone a InfraTo di revocare l'appalto all'Astaldi per affidarlo alla concorrente è dello scorso 7 marzo e gli stessi giudici, nel dispositivo, suggerivano di fare in fretta che già il Comune ha rischiato a fine 2018 di perdere i finanziamenti ministeriali e sarebbe il caso di non rischiare una seconda volta. Sono passati più di due mesi, nei quali Ici spa ha fornito

tutti i documenti necessari, ma del contratto non c'è traccia. «È in fase di definizione, verrà firmato a giorni», precisa Giovanni Currado, amministratore di InfraTo.

Non a caso la consigliera

regionale uscente del Pd Nadia Conticelli ha sollevato il problema: «Questi ritardi immotivati possono avere ripercussioni sui finanziamenti: l'amministrazione Cinquestelle e il presidente di InfraTo continuano a prendere in

giro la città e la provincia di Torino». Currado replica: «Non ci sono ritardi, c'è solo voluto del tempo per gli approfondimenti legali». Quali, non è chiarissimo, anche perché a InfraTo non occorre altro che dare seguito alla sentenza del Tar.

Con la firma possono partire i cantieri per i primi due chilometri del prolungamento Ovest, con due fermate: Certosa e Collegno Centro. Costo circa 120 milioni, tem-

do a rilento. A Ovest qualcosa si sta per sbloccare: entro la fine della settimana InfraTo, la società del Comune che gestisce i cantieri del metrò, firmerà con la ditta Ici spa il contratto per far parti-

Le lungaggini rischiano di incidere: i fondi del governo appesi al rispetto delle scadenze



po previsto quattro anni. Il secondo lotto è composto da altre due stazioni: Leumann e Cascine Vica. Ieri la giunta Appendino ha ratificato la convenzione con il ministero dei Trasporti che conferma i 148 milioni del secondo lotto, una parte dei quali servirà

anche al parcheggio di interscambio sotto piazza Togliatti, vicino al capolinea. Anche qui di tempo ne è passato molto: l'atto che destinava i soldi a Torino risale alla fine del 2017, quando il ministro era Graziano Del Rio e l'operazione fu condotta in porto grazie a un pressing parlamentare orchestrato dall'allora presidente della commissione Trasporti in Senato Stefano Esposito. C'è voluto un anno e mezzo per arrivare alla firma della convenzione.

In compenso le risorse sono blindate, come lo sono i 75 milioni per acquistare 30 tram e i 57 per otto nuovi convogli del metrò (sempre epoca Del Rio in entrambi i casi). Appendino oggi a Roma siglerà un accordo con il gover-

no per riavere quei soldi (circa 43 milioni su 57) "prestati" l'anno scorso alla Regione perché comprasse treni per i pendolari. E potrà far partire le gare per aumentare la flotta in previsione dell'allungamento del metrò a Bengasi e Collegno centro, quando le vetture attualmente in servizio non basteranno più.

A proposito di opere che procedono a rilento, la giunta ieri ha ratificato un'altra convenzione con il ministero: potranno finalmente partire anche le gare per appaltare i lavori (10 milioni) dell'ultimo tratto del passante ferroviario, da via Breglio a corso Grosseto che sarà direttamente collegato allo svincolo per Caselle. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI