

In treno da Lingotto a Stura parte la ferrovia metropolitana. Un quarto d'ora il tempo di percorrenza con passaggi ogni dieci minuti

OGNI dieci minuti un treno attraverserà la città da nord a sud. E viceversa. Impiegherà poco più di un quarto d'ora e fermerà in quattro stazioni lungo tutto il tracciato urbano, dal Lingotto a Stura, passando per Porta Susa e Rebaudengo. È l'assaggio del sistema ferroviario metropolitano progettato attorno al Passante, ricalcando in piccolo la Rer di Parigi, di cui dovranno accontentarsi i torinesi a partire dal prossimo dicembre, nell'attesa che anche le stazioni Dora e Zappata siano completate. E che tutto il resto del sistema - compreso il collegamento con Caselle e la linea verso Orbassano - entri a pieno regime. I tecnici dell'Agenzia per la mobilità metropolitana stanno lavorando in queste settimane alla fase di avvio delle ferrovie metropolitane. La prima fase. Con l'entrata in funzione prevista con il nuovo orario invernale. In coincidenza con la fine dei lavori del Passante ferroviario, e quindi con il quadruplicamento dei binari, e l'inaugurazione della nuova stazione Rebaudengo. «Dalla seconda settimana di dicembre, cominceremo a occupare le tracce previste dal Sfm, nonostante manchino ancora alcuni importanti tasselli per completare la rete, a cominciare dal tunnel di corso Grosseto», annuncia il presidente dell'Agenzia, Giovanni Nigro. L'accordo tra Agenzia, Regione Piemonte e Trenitalia c'è già. «Si tratta soltanto di limare gli ultimi particolari», assicura Nigro. La novità principale riguarderà il cosiddetto "cadenzamento". I treni regionali che già oggi passano dentro la città attraverso il Passante saranno riorganizzati. Come? «Facendo coincidere gli orari e stabilendo una cadenza fissa per i passaggi, in base al numero di viaggiatori nelle diverse fasce orarie della giornata», spiega Nigro. Quattro le linee coinvolte. Oltre alla Torino-Susa, già oggi in esercizio, confluiranno nel sistema, con un treno per ciascuna direzione ogni 30 minuti, la Rivarolo-Chieri; la Pinerolo-Ciriè, che provvisoriamente sarà modificata (senza intaccare l'attuale Torino-Ceres) facendola proseguire fino a Chivasso, in attesa della realizzazione del tunnel di corso Grosseto (costo 162 milioni) che secondo i piani di Comune, Regione e Agenzia dovrebbe risolvere il problema del collegamento tra il Passante e la ferrovia dell'aeroporto; e infine, ma soltanto parzialmente, la linea Ivrea-Bra che entrerà in esercizio solo nel tratto tra Torino-Stura e Bra. «Con questo sistema - afferma il presidente dell'Agenzia - anticiperemo, almeno nel tratto urbano, una parte degli effetti del Sfm, con un passaggio ogni 10 minuti nelle ore di punta, tra Lingotto e Stura». Resta, e pesa, la mancata realizzazione delle due stazioni intermedie Dora e Zappata. Fermate che, precisa Nigro, «renderebbero davvero competitivo il sistema all'interno della città». E per cui occorrerebbero 40 milioni di euro, di cui al momento non c'è traccia.