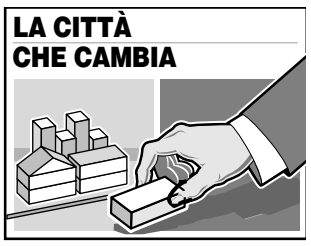
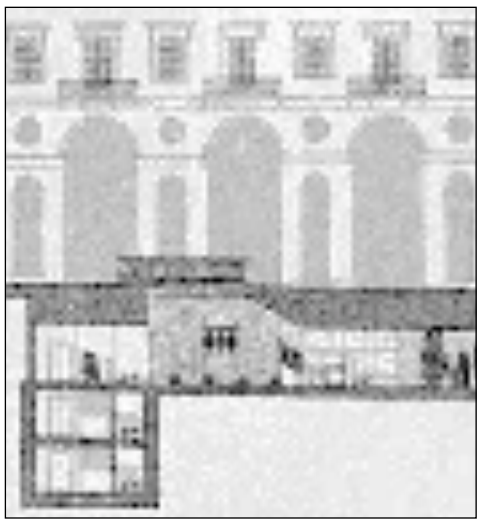
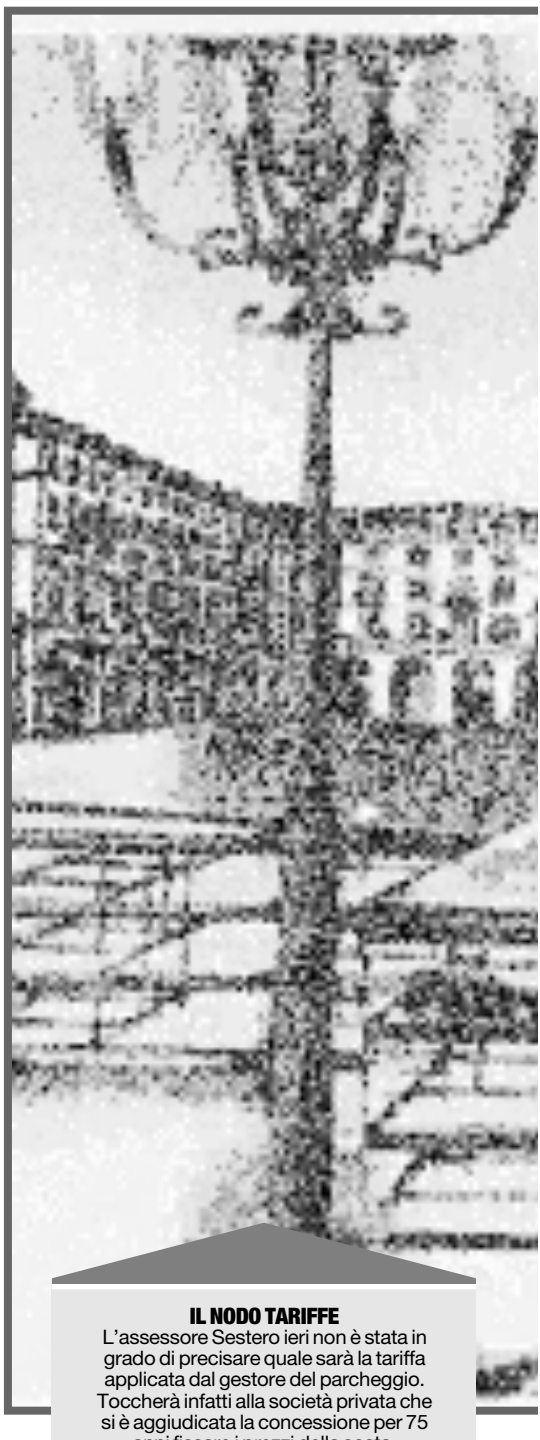


L'assessore Sestero ha comunque assicurato che la parte superficiale sarà pronta e resa agibile per le Olimpiadi



I QUADRATI Il parcheggio sotterraneo sarà realizzato nei due quadrati centrali della piazza lungo gli assi via Vanchiglia-via della Rocca e via Bava-via Bonafous. (disegno a destra). Lungo i portici saranno realizzati due atri collegati all'esterno da quattro scale.



"Vittorio park", scatta la corsa

In diciotto mesi saranno realizzati 620 posti sotterranei

A METÀ luglio si parte, le auto saranno bandite, il cantiere sarà avviato, a metà agosto è previsto l'inizio dello scavo. Ieri ufficialmente è stata firmata la convenzione per il parcheggio di piazza Vittorio, il progetto è stato presentato a Palazzo Civico. Diciotto i mesi indicati per la realizzazione, 13 milioni di euro la spesa complessiva. Il progetto del parcheggio interrato è dello Studio di progettazione Sailer, mentre quello degli atri, della piazza e la supervisione architettonica è degli architetti Riccato, Virano e dello studio associato Lvm. La promessa: i lavori dovranno essere terminati per fine 2005, comunque non oltre la piazza dovrà essere risistemata e resa agibile per le Olimpiadi. La precisazione dell'assessore alla viabilità Maria Grazia Sestero: «Ha vinto un progetto che ha molti tratti di qualità, il criterio di selezione ha valutato sia l'aspetto economico sia la qualità dell'intervento».

I posti — 620 di cui 508 a rotazione, 98 in vendita per usi pertinenziali e 14 per auto elettroniche a noleggio.

La descrizione — Vittorio park si sviluppa su tre piani al di sotto delle banchine centrali della piazza. Gli accessi per le auto (due in entrata e due in uscita) sono costituiti da due rampe per ogni lato sull'asse da via Po al ponte della Gran Madre. Quattro scale, due della quali attrezzate con servoscala per disabili, garantiscono i collegamenti pedonali che conducono a due grandi atri di ingresso da cui si accede ai piani sotterranei con gli ascensori.

Proprio i due atri costituiscono l'innovazione ritenuta più rilevante, pensati come un proseguimento della piazza esterna che continua al primo piano interrato. Illuminati dalla luce naturale, gli spazi sono pavimentati e allestiti con gli stessi materiali riprendendo il tema dei portici. Qui troveranno spazio tutti i servizi del parcheggio, (casse, toilette, sorveglianza) e punti informativi sulla città, mostre, spettacoli, mezzi pubblici, eventi.

Luci e colori — Nei due atri ci saranno due sculture di luce firmate da Leonardo Mosso, il presidente dell'Istituto Alvar Aalto che ha realizzato installazioni luminose di questo tipo per il ministero della Difesa a Bonn. Un intervento pensato per garantire continuità con lo spirito di Luci d'artista. Elementi luminosi di vario colore segneranno anche i percorsi pedonali, macro-immagini dell'esterno (Gran Madre e piazza Castello) aiuteranno l'orientamento.

"Ha vinto un progetto che ha molti tratti di qualità"

I costi — 13 milioni di euro di cui 5 milioni e mezzo di finanziamenti per la legge Tognoli e 7 milioni e mezzo di autofinanziamento del concessionario che comprendono anche gli introiti che deriveranno dalla vendita dei posti.

Il concessionario — La concessione e la gestione per 75 anni è stata affidata all'Ati, Associazione temporanea d'impresa, Codelfa spa (mandataria) e Parcheggi Italia (mandante). Nulla si sa al momento di quanto costerà agli utenti parcheggiare nel Vittorio Park, sarà il gestore a fissare le tariffe.

I decori esterni — È allo studio l'ipotesi cui si era fatto accenno di installare sulla piazza fontane e dissuasori di sosta. Al momento però non ci sono certezze.

(s.str.)

IL NODO TARIFFE
L'assessore Sestero ieri non è stata in grado di precisare quale sarà la tariffa applicata dal gestore del parcheggio. Toccherà infatti alla società privata che si è aggiudicata la concessione per 75 anni fissare i prezzi della sosta.
Nei tre piani sotterranei saranno a disposizione dei torinesi 620 posti, di cui 508 a rotazione e 14 per vetture elettriche. Novantotto saranno messi in vendita per uso pertinenziale, cioè riservati ai residenti nella piazza.

Un'auto del car sharing

IL BILANCIO

In un anno di attività raggiunti i 600 abbonati per il servizio di "vetture a ore"

Il Car sharing riparte presto altri parcheggi

Tra le ultime novità l'adesione trimestrale Disponibili 42 mezzi di sei modelli diversi

SILVIA DORASCENZI

IL CAR sharing rilancia. Dopo un anno, Torino si conferma città all'avanguardia: 600 gli abbonati per l'utilizzo delle auto a ore. Ieri, nella sede del Gtt, il presidente della società Carlo Barzan e l'amministratore delegato Flaminio Orazzini hanno annunciato le novità: abbonamento trimestrale, ampliamento dei parcheggi, prenotazione su internet, convenzioni con alberghi e treni. L'abbonamento trimestrale, più economico (50 euro), consente di testare il servizio e valutarne l'effettivo utilizzo, o usufruirne quando la propria auto è in officina per un lungo periodo. I parcheggi, già raddoppiati, cresceranno ancora: 15 le nuove aree, per un totale di 39. L'obbiettivo è arrivare nelle periferie, con una configurazione "a rete": la distanza tra un parcheggio e l'altro non dovrà superare i 500 metri. Tra breve ci sarà l'interoperabilità: un abbonato di Torino usufruirà delle auto nelle altre città in cui è presente il car sharing. E' confermata la prossima apertura a Genova, Firenze, Roma, Palermo.

Anche se «il servizio è già radicato nella città», dichiara Carlo Barzan, la società deve ancora crescere. «Quando una proposta è innovativa, ci vuole del tempo perché si diffonda», aggiunge Flaminio Orazzini, che è comunque ottimista: «Era già previsto un bilancio passivo per i primi due anni». Bisogna sottolineare i vantaggi: parcheggi gratuiti nelle zone blu, possibilità di percorrere le corsie preferenziali, libero accesso nella zona a traffico limitato, assistenza 24 ore su 24 grazie ad un telefono gsm presente nelle auto, rifornimento gratuito nei distributori convenzionati. Un'indagine nazionale ha stabilito che le persone che utilizzano il car sharing sono le stesse che usufruiscono del trasporto pubblico, soprattutto donne, meno interessate al possesso di un auto personale. Non mancano i problemi, messi in evidenza dalla stessa società: ritardi nella riconsegna delle vetture, parcheggio occupato da un'altra macchina non autorizzata. «Bisogna sollecitare l'intervento dei vigili», sottolinea Luigi Bertoldi: «la legge non consente la rimozione forzata, ma le multe possono scoraggiare le infrazioni». Ma la vera questione è diffondere la conoscenza del car sharing: spesso non si trovano i parcheggi, nonostante le segnalazioni con totem arancioni. E molti non sanno che possono utilizzare l'auto anche per andare all'estero, prenotandola per più giorni. Volantini e locandine sui mezzi pubblici tenteranno quindi di diffondere il servizio.