

## Collegare l'aeroporto di Caselle con la ferrovia ad alta capacità

Importanti progetti della Provincia di Torino per la mobilità. Nostra intervista con la Presidente Mercedes Bresso

di Giovanni Paparo



Stazione di Caselle Aeroporto della ferrovia Torino-Ceres

**D**a tempo Torino si sta attrezzando per giocare un ruolo da protagonista nell'arena internazionale e non le manca la consapevolezza di quanto sia importante a tal fine essere competitiva sia per la dotazione di infrastrutture sia per la qualità della vita: per chi ci abita, o scelga di venirci ad abitare, e per chi vi arriva per affari, turismo, studio. In tutta la provincia crescono, grazie anche all'impulso dei mondiali di sci del 2006, cantieri che daranno un nuovo volto e nuova vivibilità e operabilità al territorio. Vista l'importanza dei trasporti sotto i profili citati e il crescente coinvolgimento nel settore dell'amministrazione provinciale, abbiamo parlato dei progetti in corso con la presidente della Provincia di Torino, Mercedes Bresso.

**Non trova che, per l'affermazione della città nel terziario, occorrerebbe migliorare, per quanto possibile con relazioni dirette, i servizi ferroviari passeggeri su tutte le direttrici, anche prima delle attesissime nuove infrastrutture?**

“Certo che sì. Torino ha bisogno, come quasi tutte le città italiane peraltro, di migliorare tutti e tre i livelli di trasporto: di lungo, medio e breve raggio.

Per il lungo raggio le decisioni prese dovrebbero portare un discreto miglioramento in tempi vicini. Penso alle linee veloci Torino-Lione e Torino-Milano. In particolare la Torino-Milano dovrebbe essere finita entro il 2006, e come le altre linee veloci sarà passante. Sono in cantiere le conferenze di servizi per la prosecuzione della linea fino a Trieste ed oltre. La connessione verso Bologna, dovrebbe consentire di arrivare a quest'ultima città in due ore e mezza, in teoria potrebbe bastare un'ora e quaranta. Oggi occorrono quattro ore.

Le nuove linee del Gottardo dovrebbe interessare direttamente Torino: perché si sta prospettando di contornare Milano con una soluzione verso ovest, che consentirebbe di proseguire il collegamento tra Torino e l'aeroporto della Malpensa con la Svizzera italiana, quella tedesca e quindi la Germania.

Per quanto riguarda la Torino-Lione, siamo decisamente più indietro, è stata formalizzata la decisione, ma è ancora lontana nel tempo. Tutto il sistema delle interconnessioni non è ancora ben definito, non è ben definito l'utilizzo dell'interporto di Orbassano e l'utilizzo dell'aeroporto di Caselle.

### Parliamo di Caselle...

Quello di Caselle potrebbe essere il primo aeroporto in Italia collegato con la linea ad alta capacità. Lo studio della sua interconnessione ci sembra molto importante, come pure il coinvolgimento di Orbassano. Nella Valle di Susa, ci sono alcuni problemi aperti, in particolare il Monginevro, assumeremo iniziative per il collegamento sia ferroviario che stradale sotto il Monginevro, verso Lione e Marsiglia.

Ritornando a Caselle, nessuno pensa che debba far concorrenza a Malpensa, hub intercontinentale che deve servire anche Torino e con cui vogliamo il collegamento sia stradale che ferroviario. Caselle deve servire per il medio raggio: Europa, Nord-Africa, vicino Oriente. Considerata la crescita dei passeggeri, sono arrivati a quasi tre milioni, penso che per Caselle si apra qualche spazio su alcune destinazioni di lungo raggio, in particolare la Torino-New York, che potrebbe essere ad esempio Napoli-Torino-New York. L'alleanza con gli aeroporti grandi più o meno come il nostro (Bologna, Napoli, Firenze, Venezia, ...) permetterebbe di sfruttare la doppia destinazione.

**Parliamo dei trasporti nell'area metropolitana e della tangenziale est, importante anche per raggiungere da nord il quartiere fieristico.**

Il primo tratto in costruzione della metropolitana è molto importante, ma è interno a Torino. Credo che debba seguire subito il collegamento verso Rivoli da una parte e Nichelino dall'altra, e anche verso Moncalieri e Trofarello, perché una linea di metropolitana deve servire anche gli utenti della cintura, che magari possono giungere con la propria auto sino a un parcheggio



Mercedes Bresso

gio della tangenziale, l'importante è che la metropolitana tagli in più punti, a nord, a sud, a est, a ovest la tangenziale, come avviene a Milano d'altronde.

La sistemazione del tratto Torino-Pinerolo e il miglioramento del sistema tangenziale, anche con una viabilità al contorno più efficiente, è a buon punto. Ci sono ancora due cose su cui noi, il Comune e la Regione stiamo lavorando molto. La prima è il completamento di corso Marche: in base alla riforma Bassanini potrà essere una concessione regionale, a quel punto sarebbe a pagamento come la tangenziale. La seconda cosa è la tangenziale est: su mandato della Regione stiamo studiando un miglioramento della viabilità attuale in modo da avere una via di grande scorrimento al di là della collina; non sarà ancora un'autostrada perché non c'è la domanda sufficiente, ma sarà già una via con due corsie per parte.

**C'è anche l'ipotesi di una sotterranea lungo il Po**

Nel nostro piano territoriale è data un'indicazione per quanto riguarda la mobilità interna a Torino lungo l'asse del Po, che affronteremo col futuro sindaco. La nostra ipotesi è andare in affiancamento al fiume, in sotterranea. La soluzione è costosa ma potrebbe pagarsi coi parcheggi. Con due o tre uscite su grandi parcheggi, in corrispondenza di grandi corsi, consentirebbe il transito nord-sud delle auto, o la fermata per poi uscire verso il centro a piedi.

Ora che buona parte della rete stradale Anas passa sotto il nostro controllo, affronteremo il riordino di tutta questa viabilità, che ha grandi esigenze di sistemazione, con un occhio anche alla cablatura delle strade, per realizzare davvero l'effetto di città diffusa nell'intera provincia e consolidarci come sede di insediamenti di attività new economy.