

INTERVISTA – SANDRO CAPRA, INGEGNERE PRESSO LA DIREZIONE SISTEMI MOBILITÀ DI MILANO, RIFLETTE SULL' APPARATO DEI TRASPORTI TORINESE

# «Senza rete metropolitana non c'è sistema»

In **Metropolitana milanese** dal 2005, Sandro Capra, 42 anni, una laurea in Ingegneria civile trasporti, conseguita al Politecnico di Milano, lavora presso la Direzione sistemi per la mobilità ed è responsabile del settore «Funzione e studi di fattibilità per le metropolitane». Un vertice di osservazione di estremo interesse per affrontare sul piano strettamente teorico, tecnico e quanto più neutro possibile la questione dell'ampliamento della rete di metropolitana torinese.

**Ingegnere Capra, secondo la sua esperienza, come si può inquadrare l'ipotesi che, al di là delle implicazioni economiche, Torino resti con una sola linea di metropolitana?**

Innanzitutto il discorso non va affrontato in termini manichei, giusto o sbagliato, nero o bianco, ma sulla scorta dei numeri della città, indicatori fondamentali per dare vita ad un progetto: popolazione, potenziali utenti, superficie da coprire, estensione della prima e della seconda cintura o, se vogliamo usare un altro termine, della conurbazione urbana. E le cifre sono una precondizione più che eloquente per affrontare nel merito la questione: Torino è una città di quasi 900

mila abitanti, con una dozzina di comuni confinanti da Moncalieri a Nichelino, Orbassano, Grugliasco, Venaria Reale, per citare i più noti, che portano la metropoli ad avere oltre un milione e 200 mila persone, destinate poi a crescere sensibilmente se includiamo i centri della seconda cintura.

**Dunque?**

Torino non è solo un grande centro urbano, ma una città moderna metropolitana con quei requisiti che sono richiesti da un sistema trasporti e di mobilità per essere sostenuto da una rete forte con più linee. Dietro a quel sistema vi dev'essere una pianificazione che ne misuri la sostenibilità e la bontà delle scelte. Scelte integrate che associano i tre livelli che formano un sistema di mobilità metropolitana affidato ad un'unica regia: una rete di superficie con linee tranviarie veloci dedicate, un reticolo di ferrovie locali che uniscono la grande città ai comuni minori e si dipartono verso direttrici interprovinciali e interregionali (come Sfm, Servizio ferroviario metropolitano di Torino), le linee di metropolitana. In questo sistema la parte del mattatore, senza dubbio, è riservata alla metro che dei tre livelli è per l'utente quello che

offre maggiore affidabilità per i tempi di percorrenza. Ma in una visione di città metropolitana, che gestisce la mobilità extraurbana nella doppia funzione del pendolarismo dentro e fuori, la progettazione dev'essere ancorata ai livelli di cui sopra, anche se la si realizza a lotti o a pezzi. In caso contrario nasce distorta e

pregiudica sviluppi e scenari futuri. Insomma, è proprio difficile immaginare una città



(foto Masone)

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



### metropolitana ferma ad una sola linea...

Premesso che i costi di realizzazione chiavi in mano – 100 milioni di euro a chilometro – e di gestione di una metropolitana sono elevati, il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha fornito le linee guida per verificare il grado di sostenibilità nel rapporto costi/benefici. Si tratta, però, di una valutazione che illustra anche i vantaggi riconducibili a voci diverse dal conto economico: si va dall'analisi dell'impatto e dei ritorni per la tutela dell'ambiente alla crescita economica, al turismo. Le faccio un esempio recente: durante l'Expo di Milano abbiamo potuto osservare che erano proprio i turisti stranieri ad avere più dimestichezza con le cartine e con l'utilizzo del passante ferroviario che gli italiani.

### Mi vuole dire che l'abbraccio con la metro è un fatto più psicologico che tecnico?

È proprio così, anche se per alcuni è difficile accettare l'idea. La mobilità underground è principalmente un cambio di mentalità e di costume che segna una comunità e che segnerà ulteriormente le generazioni che verranno.

■ ■ ■