

# VareseNews

## Trambus: perché non farlo decollare, seriamente?

**Pubblicato:** Martedì 24 Settembre 2002

**Riceviamo e pubblichiamo**

Professor Aldo Fumagalli  
Sindaco del Comune di Varese  
Dottor Alessio Nicoletti  
Assessore alla Viabilità  
del Comune di Varese  
e p.c.  
Dottor Federico Bregonzio  
Capogruppo di Forza Italia  
presso il Consiglio Comunale  
del Comune di Varese

Oggetto: Trambus.

Leggiamo con non poco stupore le dichiarazioni del Capogruppo di Forza Italia presso il Consiglio Comunale del Comune di Varese secondo cui è necessario che il Sindaco Fumagalli dichiari fallito il progetto Trambus e provveda a rinegoziare con la Regione Lombardia i termini dei finanziamenti accordati al Comune da quell'ente proprio per l'attuazione del progetto Trambus. Stupore, perché il progetto Trambus mai è stato avviato se non in maniera incompleta e distorta.

Come attuato da chi lo aveva commissionato (la Giunta del Sindaco Fassa), è stato persino rinnegato dal suo autore, l'Ing. Pietro Gelmini del Centro Studi Traffico di Milano.

Quanto sopra ci obbliga a fare alcune puntualizzazioni sulle condizioni del trasporto pubblico nella nostra città. In rapida sintesi: 1) accanto al Piano Integrato della Mobilità mai è stato approvato il Piano Urbano del Traffico (pronto dal 1988 e mai neppure aggiornato), che del primo avrebbe dovuto essere il braccio operativo, e che prevedeva la realizzazione di una lunga serie di iniziative (anche in tema di parcheggi), rimaste tutte lettera morta.

Mancavano quindi 'ab initio' le condizioni perché potesse essere avviata una seria e vincente riforma del servizio di trasporto pubblico;

2) non è stata attuata alcuna forma di limitazione del traffico urbano privato come prevista dai sopracitati piani. E' risibile che ora ci si stupisca del numero delle auto che circola sulle strade di Varese e che nulla si faccia invece per limitarle a vantaggio del trasporto pubblico cui, addirittura, si sono limitate le corsie preferenziali.

3) Occorre attuare una drastica razionalizzazione della mobilità privata. Non c'è altro sistema per migliorare la vivibilità urbana e per trasferire quote di utenza al trasporto pubblico;

4) È mancata la corretta taratura di alcuni impianti semaforici che nel progetto originario approvato dall'Amministrazione Comunale erano stati studiati per contesti differenti da quelli in cui posizionati, sia come assetto del traffico, sia come sistema di circolazione e che pertanto, prima dell'attuazione, avrebbero dovuto essere opportunamente rivisti.

Parliamo, per intenderci,

a) di Piazza Ferrucci (a proposito della quale si denuncia il fatto di come si sia mancato di riallizzare lo schema dei flussi conseguente al nuovo assetto viabilistico che l'ha interessata a seguito dei lavori ricordati anche nella lettera dell'AVT, al fine di definire lo schema semaforico ottimale della stessa, l'assetto di Via Saffi e del relativo semaforo all'incrocio con Via Caracciolo);  
b) del semaforo all'incrocio di Via Campigli dove è stata inserita una fase autonoma non prevista dal progetto per una strada assolutamente secondaria;

c) del semaforo all'incrocio con Via XXV Aprile attivato inspiegabilmente con incredibile ritardo;

5) in Via Marconi e nella zona delle Stazioni, i nuovi schemi e corsie preferenziali hanno mancato di indagini che ne attestassero la validità;

6) nella zona di Via San Pedrino – Via Sant'Imerio, si è scelto di realizzare la sola corsia riservata in salita in Via San Pedrino e di confermare il senso unico a servizio del traffico privato in Via Sant'Imerio, mentre l'originario progetto prevedeva la corsia riservata bidirezionale sull'intero tracciato.

Anche in questo caso il conseguente schema dei flussi è risultato sostanzialmente diverso da quello definito con il progetto.

Ma veniamo all'argomento centrale: con il piano dei trasporti pubblici, predisposto dalla stessa azienda sotto la Presidenza Marchiori sulla base di dettagliate indagini, il progetto Trambus venne inquadrato organicamente in un nuovo schema di rete che avrebbe consentito, a parità di risorse, di migliorare significativamente il servizio non soltanto sulla linea E, ma su tutte le direttrici, a condizione però di introdurre alcune rotture di carico periferiche (a Masnago) e di rinunciare a percorsi paralleli molto ravvicinati (Via Crispi) in modo da concentrare il servizio, regolarizzandolo, sugli assi più forti che potessero essere realmente protetti.

Le frequenze di progetto definite dal Piano, lo furono attraverso modelli di simulazione, in funzione delle entità della domanda esistente e potenziale, adottando criteri di equità nella distribuzione delle risorse.

In questa logica il progetto "Trambus + nuova rete" ottenne il finanziamento regionale FRISL, in quanto capace di produrre un miglioramento complessivo della mobilità e delle condizioni ambientali di Varese. Al momento attuale il progetto Trambus risulta attuato per quanto concerne gli interventi strutturali, quelli che hanno comportato il maggiore impegno di risorse (in particolare le opere civili, l'arredo, gli impianti tecnologici, il materiale rotabile), ma i benefici previsti non sono percepibili, poiché risultano inattuati la riorganizzazione della rete prevista dal piano e la messa a regime del sistema di preferenziazione dei mezzi.

La riorganizzazione della rete prevista dal piano non è stata attuata, limitandosi a un lieve miglioramento di frequenze sulla tratta Masnago – Bizzozzero e senza assicurare quel potenziamento indispensabile per frenare la continua emorragia di utenza e per acquisirne di nuova.

Occorre ora smettere di perdere tempo e andare ad affrontare organicamente tutti i problemi sopracitati finalmente all'interno di un nuovo, aggiornato Piano Urbano del Traffico (che fine ha fatto quello commissionato nuovamente al Centro Studi Traffico dal Sindaco Fumagalli con cui in termini definitivi si sarebbe appunto dovuto rivedere il progetto Trambus, studiare una seria compenetrazione tra PUT e Piano parcheggi, resi raggiungibili con facilità le sedi dei centri di maggiore attrattiva all'interno della città (Comune, Villa Panza/Villa Ponti, sistema museale, stazioni, sedi universitarie, centro congressi, con riguardo in particolare a ospedale e tribunale) e pensare a delimitare con forza gli spazi della mobilità alternative all'automobile (pedonale e ciclabile) che sappia finalmente dare ordine e metodo alla vicenda del traffico urbano rilanciando, con la dovuta forza e senza timorosi tentennamenti il progetto Trambus in cui tutti noi abbiamo il dovere (dopo tutti i soldi spesi) di credere (fino a prova contraria). Diciamo di più: come da noi avanzato due mesi fa sarebbe necessario che il Comune di Varese proponga ai Comuni dell'area varesina che hanno aderito al Piano Strategico di approvare un nuovo PUM su base d'area con cui poter studiare un collegamento diretto tra detti comuni e il capoluogo da attuarsi in parte anche tramite AVT e con la rete ferroviaria, da pensarsi anche in una logica metropolitana.

Il Presidente  
Arturo Bortoluzzi

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it