



Varese ha bisogno della Arcisate-Stabio

Pubblicato: Venerdì 2 Maggio 2003

Nell'arco di una quindicina di giorni segnali positivi per la Arcisate-Stabio: entusiasmo del sindaco bosino Fumagalli per l'apporto di Varese Europea, che coordina il Piano Strategico; cauto ottimismo della Provincia rappresentata a Milano in un incontro con la Regione dal vicepresidente De Wolf; infine l'annuncio dato dall'assessore regionale Corsaro della presentazione del progetto preliminare da parte di Rete Ferroviaria Italiana.

Direttore Colombo, come reagisce l'Unione Industriali di fronte a questi eventi? Tanto più che a voi – siete stati i propugnatori della soluzione di un problema vitale per la nostra economia – le delusioni in passato non sono state fatte mancare.

«Siamo sempre stati convinti sostenitori e promotori di questo progetto, anzi fummo tra i primissimi a trattarne più volte sulla nostra rivista Unione Press, a partire dal 1992. L'idea della bretella ferroviaria tra Arcisate e Stabio è brillante, anche se in fondo ripropone un tipo di soluzione che, oltre un secolo fa, era stato ampiamente praticato, dando luogo ad una rete ferroviaria che, nella nostra area, era ben più articolata di oggi e che aveva anche una proiezione transfrontaliera, con la linea della Valmorea. Poi c'è stata, nel bene e nel male, la lunga fase di sviluppo del trasporto su gomma e il conseguente abbandono di diverse tratte ferroviarie. Ora, anche grazie all'accresciuta sensibilità nell'opinione pubblica verso forme di sviluppo più attente all'ambiente, il trasporto su ferro torna alla ribalta. I segnali recenti di volontà di passare dall'idea alla concretizzazione, da un lato, ci fa piacere in quanto conforta le nostre intuizioni; dall'altro, rende anche in questo caso purtroppo evidente i tempi lunghi, troppo lunghi, che accompagnano la realizzazione di opere pubbliche nel nostro Paese».

Vuole ricordare brevemente i vantaggi che porterebbe quest'opera?

«Il sistema trasportistico lombardo è da sempre Milanocentrico. Sia nel sistema autostradale, sia in quello ferroviario, Milano ha sempre svolto una funzione di bacino di raccolta e di smistamento. Naturalmente, ciò risponde a logiche sia tecniche, sia economiche. E' cioè corretto che, se si deve prendere la via di Chiasso, si debba confluire su Milano sia che si provenga da Pavia, sia da Mantova o da Brescia. Con l'aumento esponenziale del traffico, questo accentrimento ha finito però anche per determinare delle strozzature e basta percorrere la tangenziale milanese per averne una prova evidente. Da qui, la necessità di sviluppare ora una sistema di trasporto regionale "a rete". In questa direzione va, per esempio, il progetto di autostrada Pedemontana. E così anche per l'Arcisate-Stabio. Quest'ultima, infatti, consentirebbe di agganciare la rete ferroviaria varesina a quella elvetica, in particolare alla prossima linea ad alta velocità che, scendendo dal Gottardo, transiterà da Lugano. I viaggiatori della nostra provincia potrebbero quindi raggiungere Lugano senza dover più ridiscendere a Milano per poi risalire a ritroso, con evidenti risparmi di tempo. Inoltre, la linea ferroviaria Varese-Porto Ceresio, che è stata considerata un ramo secco, verrebbe rivitalizzata. Ne trarrebbe vantaggio la popolazione della Valceresio, in particolare i pendolari. E le stesse merci potrebbero partire e/o raggiungere più celermente gli insediamenti produttivi localizzati in zona. Tramite l'Arcisate-Stabio i viaggiatori svizzeri potrebbero inoltre raggiungere più agevolmente Malpensa e ciò contribuirebbe ad accrescere il business che ruota intorno a questo aeroporto nel quale lavorano moltissimi abitanti della nostra provincia. Se si considera che questo insieme di vantaggi può essere ottenuto con la realizzazione di un tracciato di soli 6 chilometri e, dunque, con un investimento economico modesto, non dovrebbero esserci dubbi sull'opportunità di avviare subito i lavori».

Salvata dal taglio dei rami secchi la Varese-Porto Ceresio, scartato il recupero della Valmorea-Castellanza, è stata solamente la nascita dell'hub di Malpensa a ridare fiato alla Arcisate-Stabio? Quale istituzione ha dimostrato sempre attenzione al progetto?

«La Provincia, credo. E' vero che è stata Malpensa a rimettere in gioco l'Arcisate Stabio. Del resto, che Malpensa fosse la molla in grado di far ripartire gli investimenti in infrastrutture, in questo territorio quasi dimenticato, ci è sempre parso evidente e siamo tuttora convinti che sarà così nonostante i gravi ritardi nella realizzazione delle opere di collegamento con l'hub. E' veramente paradossale – direi di una gravità senza pari – che i lavori di ampliamento della struttura aeroportuale non siano stati accompagnati dai lavori fuori del sedime aeroportuale per migliorare i collegamenti da e verso l'aeroporto. Ci siamo domandati tante volte, e non solo noi, chi remasse contro Malpensa, ma di sicuro è stato così. L'Arcisate-Stabio, come ho già detto, è interessante anche per il traffico diretto a Malpensa, ma ha diverse altre valenze. In questo senso, è uno soltanto dei tasselli della non più rinviabile riqualificazione del sistema trasportistico, nella nostra provincia e nella nostra regione».

Oggi, a traguardo forse vicino, al cronista sembra di assistere alle schermaglie di una volata da campionato del mondo di ciclismo: ognuno per sé nella corsa alla gloria e invece la massima coesione istituzionale significherebbe forza dal momento che sul tappeto ci sono ancora problemi delicati. Quali sono le difficoltà che potrebbero rivelarsi particolarmente difficili da superare?

«Come nel caso di altre infrastrutture di trasporto in fase di progettazione o di esecuzione, si affacciano preoccupazioni di ordine ambientale. Nel caso dell'Arcisate-Stabio, si teme soprattutto l'inquinamento acustico, oltre alla eventualità che possa essere arrecato danno alla falda acquifera. Non conosco in dettaglio la questione e non avrei neppure, personalmente, la competenza tecnica per formulare un giudizio nel merito. Credo però si possa dire – in termini generali e, spero, di buon senso – che la tecnologia è certamente in grado, oggi, di offrire soluzioni sicure, per superare preoccupazioni che sono comunque comprensibili e legittime. Se, invece, dietro queste preoccupazioni ci fosse un tentativo di bloccare l'opera, allora penso che si commetterebbe un errore. Il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, infatti, è coerente con la logica del cosiddetto "sviluppo sostenibile"».

Gli svizzeri sembrano privilegiare soluzioni meno costose, Varese chiede di avere un collegamento ferroviario veramente europeo, dice no al "trenino".

«Penso che gli investimenti debbano sempre essere ottimizzati. Non possiamo concederci il lusso di opere sfruttabili soltanto in parte. Mettersi in quest'ottica rischierebbe di far cadere la scelta su altre opzioni, tanto più che si affaccia l'ipotesi di collegare gli assi ferroviari dell'alta velocità nelle direzioni Est-Ovest e Nord-Sud non più a Milano, ma a Novara. Perché l'Arcisate-Stabio – che, per la provincia di Varese, rappresenterebbe una indubbia opportunità – continui ad essere interessante anche in un'ottica più allargata, occorre che la linea possa esprimere il massimo delle potenzialità».

Gli imprenditori del Varesotto sono sempre stati propositivi e purtroppo poco ascoltati: lo dice anche la storia della diga sull'Olna.

«Una storia che dura da ventisette anni, nei quali le esondazioni si sono ripetute provocando danni ingenti alle abitazioni, alle strade, ai ponti, alle fabbriche. Sono certo che, non addirittura l'entità dei danni, ma anche solo l'entità dei risarcimenti pubblici, comunque sempre parziali, sia stata complessivamente molto superiore alla spesa che si sarebbe sostenuta per realizzare le casse di laminazione delle piene, i cui lavori erano iniziati e poi sospesi. Ma ciò che è veramente inaccettabile è che la protratta inattività del cantiere, per dieci anni, ha provocato, come peraltro previsto dalla normativa, la cancellazione dello stanziamento. Ora, dobbiamo ricominciare tutto da capo».

L'Unione un paio di mesi fa ha protestato energicamente con la politica che da anni chiacchiera e non fa nulla per il territorio: dopo l'intervento del presidente Vago e anche degli artigiani è cambiato qualcosa o quanto meno avete colto segnali di una maggiore attenzione?

«Quello di due mesi or sono è stato un intervento contro il de-potenziamento del ruolo hub di Malpensa, che ha presentato una novità: è stato infatti concertato tra la Provincia di Varese e le associazioni imprenditoriali del territorio e ha raccolto consensi anche da parte dei maggiori Comuni dell'area e dall'Amministrazione Provinciale di Milano. Si è trattato di un intervento forte, indicativo della determinazione dell'attuale Presidente della Provincia di Varese Marco Reguzzoni e, per parte nostra, l'ennesimo richiamo alla necessità di valorizzare, sul piano dei collegamenti, il nostro territorio».

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it