

Mobilità sostenibile tra chimera e realtà

Pubblicato: Venerdì 24 Settembre 2004

La mobilità sostenibile, argomento "caldo" ormai da anni. Se ne è parlato, politici e tecnici, allo stesso tavolo anche a Castano Primo Expo. Stimolati dal giornalista del "Giorno" Fabrizio Provera, gli ospiti hanno esposto un quadro poco allegro della situazione. «Il deficit infrastrutturale della Lombardia è stato valutato dall'assessore regionale Corsaro in 40 anni per quanto attiene al sistema stradale e in 60-65 per quello ferroviario» ha ricordato Provera lasciando la parola al Sindaco di Castano Primo Dario Calloni, che faceva gli onori di casa. «Non è accettabile pagare una maggiore velocità dei collegamenti con la devastazione dell'ambiente» ha subito messo in chiaro il neosindaco. «Il trasporto su ferro sulla nostra linea oggi è visto soprattutto in chiave merci, anche il raddoppio è finalizzato a questo, nè il trasporto pubblico su gomma appare concorrenziale con l'auto privata. Occorrerà collegare bene le stazioni e i paesi tra di loro, tramite opportuni accordi con ATINOM (la locale azienda di trasporto, ndr)». Sulla Malpensa-Boffalora il giudizio è positivo: «Toglierà dal centro di Castano gran parte dell'attuale traffico di transito. Vigileremo però affinché i terreni a lato della superstrada non vengano devastati da insediamenti produttivi di scarsa ricaduta occupazionale. La terza pista di Malpensa ci vede contrari. Siamo nel Parco del Ticino, patrimonio dell'umanità, e la salvaguardia dell'ambiente è un obiettivo non inferiore a quello dello sviluppo». Sergio Guarneri, presidente dell'ATINOM, ha dato un quadro davvero sconsolante della crisi irreparabile del trasporto pubblico su gomma. Un realismo a tratti spietato, il suo. «Scontiamo ritardi decennali» ha detto, e molti dei presenti hanno pensato che si riferisse proprio a quelli dei pullman. «La concezione delle linee è superata e ogni cambiamento si scontra con l'inerzia del sistema, i finanziamenti sono al palo da 7-8 anni e abbiamo la grana dei rinnovi contrattuali». Insomma: nella palta fino al collo, e sta arrivando l'onda. «Il servizio radiocentrico su Milano ha fatto il suo tempo. Collegamenti locali tra i paesi e le cittadine e intermodalità gomma-ferro sono il futuro del settore, in cui il pubblico ha ancora molto da dire. La privatizzazione? Non è una panacea». Assente giustificato per problemi familiari il Sindaco di Magenta Luca Del Gobbo, ha preso la parola il suo collega di Abbiategrasso Alberto Fossati. «Oggi le distanze non si misurano più in chilometri, ma in tempo di percorrenza. L'area metropolitana milanese è il collo di bottiglia del Nord: va bypassata in qualche modo, ma non con progetti di supertangenziali est-est e ovest-ovest che, concepite come sono oggi, non risolverebbero nulla. Da noi transitano ogni giorno 20.000 veicoli sull'asse est-ovest, e 14.000 su quello nord-sud. Ci farebbe molto comodo un nuovo collegamento Magenta-Abbiategrasso che evitasse l'attraversamento dell'abitato, ma non lo si usi come scusa per farne un'autostrada che massacrerebbe il Parco del Ticino. Piuttosto si raddoppi una buona volta la ferrovia Milano-Mortara e la si interri parzialmente, Abbiategrasso è tagliata in due». Roberto Ceresoli, direttore di FNM Ingegneria, ha cantato le lodi dell'intermodalità ferro-gomma e definito l'attuale momento «una seconda giovinezza per la ferrovia», complice l'alta velocità Milano-Torino in costruzione. Ceresoli ha ricordato gli impegni delle Nord: lavori a Novara per facilitare il futuro interscambio con le FS e creare la famosa Gronda Nord per le merci Novara-Saronno-Seregno, lavori di raddoppio tra Castellanza (dove Ceresoli ha deplorato le complicazioni insorte dal '96 con l'idea dell'interramento e dello spostamento della stazione) e Novara e un punto chiave di interscambio Alta Velocità-A4-Ferrovie Nord all'altezza dell'attuale Autogrill sulla Milano-

Torino. Di fronte ai rappresentanti dei cittadini di Turbigo che chiedono anch'essi l'interramento della ferrovia, Ceresoli ha detto che l'unica soluzione è il raddoppio puro e semplice, perchè i fondi sono limitati. Per ultimo ha preso la parola il neoassessore provinciale alla viabilità Paolo Matteucci (già assessore tra il '97 e il '99). «Siamo ai limiti del collasso» ha ammesso Matteucci. «Le nostre priorità saranno ferrovie e trasporto pubblico. Il mercato non può essere l'unico parametro per decidere il destino dei servizi pubblici».

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it