

Varese “cul de sac”, ma l’Arcisate -Stabio è in partenza

Pubblicato: Venerdì 24 Febbraio 2006

✘ Se ne parla periodicamente, e non se ne tira fuori mai un ragno dal buco. Ma per opere così importanti, e così incisive nel lungo periodo, non si può fare a meno di fare il punto.

“Il ruolo dei collegamenti per lo sviluppo socio economico del territorio: il caso della regio Insubrica” è stato così l’argomento che l’assemblea di ACG – Alta capacità Gottardo di cui si è parlato nell’incontro di ieri.

Un incontro che ha raccontato molte cose già note, ma che ha anche affrontato fuori dai denti, in una platea di tecnici, molti dei limiti delle grandi opere in cantiere in Italia a nel nord ovest, con particolare attenzione alla parte delle infrastrutture ferroviarie. «L’aumento del traffico tra nord e sud Europa si scontra sulle Alpi, che hanno infrastrutture inadatte a sopportare i nuovi flussi» Ha messo subito in chiaro **Claudio Camponovo**, presidente della Camera di Commercio ticinese

✘ «**I corridoi, parola di cui tutti parlano e pochi capiscono il senso, sono le grandi linee su cui la Ue ha progettato i collegamenti all’interno dell’Europa** – ha spiegato **Ezio Facchin**, direttore investimenti per l’area Nord Ovest di Ferrovie Italiane – E’ all’interno di queste linee che passano Malpensa, l’hub di Novara, la frontiera Svizzera. **Il livello di certe discussioni ora dovrebbe essere quindi innanzitutto continentale**, malgrado la maggior parte delle discussioni su certe scelte siano addirittura a livello di politica locale. Penso solo all’hub ferroviario di Novara, su cui si sta lavorando da dieci anni e che appartiene al corridoio 5, e che improvvisamente qualcuno ha proclamato che non si deve fare più. **E’ possibile in un colpo solo, decidere a livello locale di un nodo ferroviario su cui si estende una linea europea?** Queste sono domande su cui riflettere, mentre ora siamo di fronte a tre progetti davvero decisivi per l’Insubria: l’asse del **Sempione**, quella del **Gottardo** e il collegamento di **Malpensa**. **Per i primi due non possiamo che ringraziare gli svizzeri che ci ricordano, con i loro fatti, le nostre scadenze. Per il collegamento di Malpensa invece sembra tutto congelato**, in attesa dell’accordo d’area».

Quelle di Facchin sono valutazioni per le quali il responsabile di Ferrovie Italiane ha “chiesto aiuto” a uno studio serio da parte del mondo accademico, presente all’incontro: «Se le politiche del trasporto sono politiche pubbliche, che incidono fortemente sul territorio, com’è possibile che queste decisioni siano prese da singoli territorio o singoli settori produttivi?» si è così domandato innanzitutto Sergio Zucchetti, direttore del centro Cerst della Liuc. A queste decisioni manca troppo spesso un background scientifico:

«**mancano delle serie valutazioni di impatto di queste infrastrutture, soprattutto dal punto di vista economico e sociale.** – ha sostenuto **Fabrizio Schiaffonati**, del Politecnico di Milano – Colpa di quella che alcuni chiamano “Democrazia populista”, discussioni sull’onda delle emozioni e delle valutazioni contingenti e non tavoli di lavoro seri come si vedono all’estero, dove piuttosto che dibattiti si osservano simulazioni di impatto».

Colpa anche di una situazione, per esempio legata a Varese, in cui ci si è “cacciati” negli anni, e da cui è difficile uscire: «**Diciamolo: Varese è un cul de sac** – ha commentato **Gioacchino Garofoli** dell’università dell’Insubria – **a Nord non c’è collegamento, verso Milano manca un collegamento nazionale in rete**: banalmente, non ci sono più treni che vanno alla stazione centrale. **E il mancato collegamento di Malpensa non penalizza solo il territorio varesino**, ma anche il Canton Ticino, Torino e pure Malpensa stessa, che vede molti dei suoi potenziali passeggeri dissuasi a raggiungerla dalla difficoltà di farlo in maniera ragionevole».

Occasioni perse se non si sa reagire, in un territorio che non è stato sempre rinunciatario: «Il territorio ha dimostrato di saper crescere, per esempio quando è stata costruita l’autostrada – ha puntualizzato **Angelo Belloli**, presidente della Camera di Commercio varesina nel suo discorso – Ma non basta, **ora si rischiano di perdere grandi opportunità**. E la prima minaccia arriva dal tempo: penso alla fiera di Rho Pero, che è una

sfida Europea: se non le si dà modo di esprimersi pienamente si risolverà solo in un sacco di soldi persi. Penso allo studio della Bocconi che sostiene che la realizzazione di BreBeMi e Pedemontana sarebbero in grado da sole di aumentare dell'8,2% del Pil della Lombardia, che in soldoni significa 23 miliardi di euro»

✘ Però, «Questo è stato un territorio dallo sviluppo prodigioso in termini di infrastrutture, nella prima metà del 900 – ha commentato il senatore **Giuseppe Zamberletti**, presidente dell'Istituto Grandi Infrastrutture (Roma), – basti pensare allo sviluppo dell'aeronautica, delle due ferrovie Varese.- Como e dell'autostrada. Il problema è che poi, appagata da questi successi, la società civile non ha più maturato la sensibilità per mantenere viva la qualità infrastrutturale dei trasporti. Penso a un esempio banale, già citato: la mancanza di un collegamento diretto tra Varese e la stazione centrale di Milano. Per un collegamento del genere non c'è nessuna infrastruttura da aggiungere, bisogna solo avviare trattative. Che evidentemente non partono, per mancanza di sensibilità sull'argomento»

Zamberletti però, come lui ha ammesso nel corso del dibattito, il risultato che cercava l'ha ottenuto: **la partenza dei lavori dell'Arcisate – Stabio, il cui progetto definitivo sarà presentato il primo marzo alla ditta costruttrice**: un tratto di ferrovia di meno di sei chilometri che potrà collegare Varese con la Svizzera, un tratto corto che potrebbe però ridare un collegamento ferroviario tra Varese e Como, passando attraverso la Confederazione elvetica: facendo raggiungere dal Canton Ticino quel che non riesce a collegare in Italia. Fantascenza, o piccoli trucchi per arginare l'ignavia italiana.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it