

Varese si colleghi alle linee dell'Alptransit

Pubblicato: Giovedì 26 Ottobre 2006

Riceviamo e pubblichiamo da Amici della Terra

Ho trovato tempestive ed appropriate le recenti considerazioni mezzo stampa dell'Ingegnere Antonino Mazzoni riguardo la necessità di una accessibilità a Varese via treno per coloro che viaggiano con le linee europee su ferro che tramite Alptransit arriveranno a Lugano.

La città di Varese è priva di un idoneo sistema di collegamenti verso nord (gomma e ferro) e quelli presenti verso sud, pressoché "Milanocentrici", sono inadatti, mal strutturati, datati e non gerarchizzati.

Neppure esiste un'adeguata relazione fra la stessa città di Varese e l'aeroporto di Malpensa, causa principale dell'estrema difficoltà per la stessa di goderne appieno (in qualsivoglia forma) l'indotto positivo.

Ci troviamo di fronte, insomma, ad una ragnatela di collegamenti i cui nodi non sono sempre adeguatamente connessi, e particolarmente deboli, risultano le relazioni praticabili con le linee di trasporto nazionali ed internazionali.

Tale situazione sfavorisce i traffici commerciali, i rapporti culturali e quelli interuniversitari fra gli Atenei del territorio (Lugano, Mendrisio, Varese, Como e Castellanza) che difficilmente possono relazionarsi fra loro.

Rende anche problematici i movimenti delle persone che in previsione dei campionati del mondo di ciclismo a Varese come a Mendrisio occorre divengano particolarmente fluidi.

Per ovviare a tali problematiche, denunciate con forza a più riprese dalle parti sociali e dal mondo della cultura nostrani, le pubbliche istituzioni nonché le ferrovie italiane e svizzere, con logica minimalista, hanno sinora solo concesso a Varese un collegamento ferroviario convenzionale fra Lugano e Malpensa. Al di fuori, quindi, del sistema europeo ad alta capacità.

Questa risoluzione, di basso profilo, ha pieno senso solo se si vorrà realizzare una metropolitana per il trasporto delle persone.

Le necessità che emergono dal territorio varesino hanno bisogno di ben altro per essere soddisfatte.

Sono quelle tese alla nascita, finalmente, di un modello di trasporto che sia continuo, integrato e correlato (in grado insomma di fare sistema). La provincia di Varese è fra le prime importatrici ed esportatrici a livello nazionale; traffici che si realizzano tutti su gomma, che invadono ed opprimono le nostre strade e autostrade, città e periferie. Abbisogna, quindi, e richiede, tale traffico, di tangenziali, ma soprattutto, collegamenti ferroviari misti (persone e merci) e ad alta capacità che possano liberare le città dallo smog e mettere più velocemente in relazione questo territorio alla grande maglia ferroviaria europea.

Si consentirà così, il miglior sviluppo non solo meramente economico ma anche turistico e culturale.

Collegamenti siffatti costano ingenti somme e hanno appunto bisogno di una linea merci, accanto a quella persone, proprio per rendere remunerativa e autosufficiente la loro gestione.

Linee merci necessarie per evitare la congestione e il collasso del sistema trasportistico europeo verso l'Italia (attualmente imperniato solo su Luino e Como), e da collegarsi altresì necessariamente a quel grande impianto logistico che è la *Cargo City* dell'aeroporto di Malpensa.

Per l'attuale inadeguatezza di detta struttura oltre 600.000 tonnellate di merci aeree l'anno vengono trasportate, a mezzo TIR, verso altri aeroporti europei (Francoforte, Parigi, Amsterdam e Londra). Non solo dovrà trovare sviluppo la *Cargo City*, ma tutto l'aeroporto di Malpensa, il quale dovrà divenire nodo passante per il nord Europa (*Alp Transit*), per la Torino-Milano, per la Novara-Porto di Genova (1° porto del Mediterraneo) e per il centro Italia.

Occorre (non si perda l'occasione!) attrezzare Varese ad ospitare i treni ad alta capacità per persone lasciando che le merci possano correre fuori dai centri abitati. Come abbiamo già avuto modo di dire, per realizzare una nuova linea ferroviaria ad alta capacità, occorrerà non progettare pensando a come risparmiare o a come economizzare: è fondamentale, diceva giustamente Mazzoni, avere massima cura degli aspetti ambientali che potrebbero venir toccati e di quelli sociali facendo in modo di evitare alle comunità il peso di opere impattanti. Solo nell'ottica di un coordinamento realizzato attraverso un sistema di pianificazione strategica, che Varese ha realizzato ed è operativo, è possibile preservare questi primari valori. Perché, dunque, sia possibile concretizzare una simile proposta, il suo saldo ambientale **dovrà essere esclusivamente prossimo allo zero.**

Di tali argomenti si era parlato in un convegno organizzato da Varese Europea, su proposta di R.T.- A.C.G., svoltosi in Salone Estense cinque anni fa.

Ora, che si è concordato tra una pluralità di pubbliche istituzioni di procedere per la stazione unica, bisogna fare in modo: che la stessa, secondo la nostra opinione, abbia le caratteristiche di cui in appresso e, soprattutto, che si faccia, velocemente e in modo pressante, una domanda politica forte dei varesini alle Ferrovie dello Stato, che ancora pencolano nel buio, per far passare nell'area varesina le linee di alta capacità che dovranno collegarsi ad Alptransit.

Occorre all'uopo che, comunque, i binari di entrambe le linee ferroviarie per Varese (FNM e FS) siano raddoppiati; che nel luogo ove sorgerà la nuova stazione unica, sia fattibile la realizzazione di un marciapiede che possa ospitare treni internazionali e che nella città di Varese venga mutato il percorso delle FNM cosicché la stessa non resti più, come ora, divisa in due e si possa utilizzare la grande area utilizzata dalle ferrovie (almeno 70.000 mq). Così potremo avere una varese finalmente in rete e con una diversa, attrattiva immagine.

Come?

Una tale ristrutturazione urbana deve portare anzitutto all'edificazione di edifici di elevata qualità architettonica ma soprattutto a realizzare interventi di ambito, sia pure limitati, nella città in una visione armonica del suo assetto complessivo, proiettato nel futuro e che costituisca un segno di elevato valore ambientale, urbanistico ed architettonico, anche simbolico del contesto cittadino verso la comunità nazionale ed internazionale; edifici e servizi che possano contribuire a rendere più attrattiva una città.

Riteniamo quindi che la concretizzazione di simili obiettivi debba vedere protagonista l'ente pubblico che non dovrà limitarsi ad approvare o a bocciare proposte di intervento fatte da privati ma dovrà esso stesso prendere il toro per le corna, decidere da protagonista – direttamente o con una apposita struttura specializzata – quali siano le aree di intervento, le funzioni che devono trovarvi sede, i metri cubi che devono essere costruiti e poi fare un concorso progettuale meglio se europeo. Si noti che una gestione manageriale ed efficiente da parte della mano pubblica può tranquillamente portare alle realizzazioni a costi in linea con i benefici. Le difficoltà economiche accampate dai Comuni per giustificare le acquiescenze su realizzazioni di ottica "condominiale" mascherano in genere quantomeno ampie incapacità culturali ed inefficienze amministrative.

Del resto la via dei piani attuativi saldamente guidati dalla mano pubblica nelle scelte fondamentali è usuale in tutte le città che si sono sapute conquistare un posto nell'urbanistica moderna, anche a non citare le solite Berlino, o Parigi o Bilbao o Londra. Per stare in Italia, proprio recentemente per Genova hanno spiegato i suoi amministratori in visita all'Università dell'Insubria con questo sistema grazie anche al suo piano strategico, ha cambiato faccia in positivo.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it

