

VareseNews

Costi e tempi: ecco come sarà la stazione unica

Pubblicato: Giovedì 29 Marzo 2007

C'è che parla dell'unificazione delle stazioni come di un'opera decisiva per Varese e chi della "stazione del futuro"; vediamo allora nel dettaglio i singoli interventi che verranno realizzati nei prossimi mesi e anni.

I principali interventi previsti sono sei (le opere pubbliche avranno un costo complessivo di 108,7 milioni di euro).

OPERE FERROVIARIE

– Riorganizzazione del complesso delle due stazioni ferroviarie RFI e FERROVIENORD. E' previsto di spostare la stazione RFI davanti a quella FERROVIENORD con le banchine a quote diverse ma parallele, creando con Piazzale Kennedy un unico terminal di interscambio ferro-gomma.

– Raddoppio delle tratte RFI Varese-Induno Olona e FERROVIENORD Varese-Malnate, interventi che garantiranno maggiore regolarità di esercizio.

STAZIONE UNIFICATA E CENTRO PLURIMODALE

Individuati gli elementi essenziali e i primi elementi di dimensionamento:

– stalli per l'attestamento o il passaggio delle linee del TPL (Trasporto Pubblico Locale) extraurbane e urbane

– stalli per i taxi

– parcheggi per auto: spazi e percorsi destinati alle molteplici modalità prevedibili in un centro di interscambio (Kiss and Ride per la sosta breve; Park and Ride per la sosta lunga; car sharing). Circa 550 i posti auto da destinare all'interscambio

– parcheggi per bici e moto e bike sharing

– percorsi per l'accessibilità pedonale

– sistema di informazione agli utenti integrato

– funzioni di security, con spazi destinati alla polizia di Stato ed alla polizia locale

L'intero complesso costituito dalle stazioni integrate e dall'interscambio dovrà connotarsi per la sua qualità urbanistica ed architettonica e per la dotazione di un mix di funzioni (commerciali, terziarie, di servizio, pubbliche) che lo rendano attrattivo per l'utenza, non solo quella del trasporto ferroviario, garantendo una presenza del pubblico distribuita su tutto l'arco della giornata.

RICOLLOCAZIONE DEL MERCATO

Il mantenimento del mercato in Piazzale Kennedy è incompatibile con il progetto del nuovo interscambio. L'alternativa è l'area compresa tra via Bainsizza e via Monte Santo, di cui è prevista l'immediata trasformazione.

INTERVENTI DI SISTEMAZIONE DELLA VIABILITA'

La riqualificazione del comparto diventa anche un elemento decisivo per dare corso alla realizzazione di infrastrutture viarie necessarie per la risoluzione del problema di accessibilità all'area di interscambio e di attraversamento del tessuto urbano.

– Riqualificazione di Via Monte Santo e sottopasso per Largo Gigli/Viale Belforte: verrà creato un asse viario per l'accesso diretto da viale Belforte al quartiere di Giubiano, alle stazioni e all'interscambio; potrà essere così chiuso il passaggio a livello di via Bainsizza/Tonale.

– Allargamento sottopassi linea RFI, per migliorare l'accessibilità al quartiere di Giubiano con interventi sui sottopassi di via Bainsizza, via Monte Santo e via Maspero.

– Itinerario cittadino alternativo al collegamento via Magenta – viale Milano – viale Belforte, con ipotesi di copertura, per circa 350 metri, dell'attuale tracciato in trincea delle FERROVIENORD tra Piazzale Trieste e via Magenta e di parziale copertura del tracciato RFI nel tratto da Largo Flaiano verso la stazione.

NUOVI PARCHEGGI

Realizzazione di nuovi parcheggi al servizio della città, oltre all'interscambio, a partire da quello previsto al servizio dell'Ospedale del Ponte per il quale è stata individuata l'area oggi occupata dal parcheggio di RFI di servizio alla stazione (300 posti coperti), che sarà connessa con l'ingresso principale dell'ospedale attraverso un collegamento pedonale che esce su via del Ponte.

RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA E TERRITORIALE E NUOVE FUNZIONI

Il complesso delle nuove funzioni (residenziali, terziario – direzionali, commerciali, artigianali, di servizio) e i connessi pesi insediativi sono illustrati in uno studio di "inquadramento urbanistico" che definisce un primo scenario minimo di trasformazione e valorizzazione urbanistica e territoriale che assicuri l'equilibrio economico finanziario dell'intervento, garantendo la copertura dei costi di realizzazione delle opere pubbliche (per un importo pari a 108,7 milioni).

Nelle prossime fasi si procederà alla definizione di una proposta progettuale più ampia e di alto profilo che dovrà individuare soluzioni di migliore qualità per l'ottimizzazione delle valorizzazioni dell'intero comparto.

La nuova opera assumerà nel medio e lungo periodo connotazioni che superano la dimensione locale. Varese rappresenterà un nodo ferroviario e viabilistico che avrà come punti di riferimento la Arcisate-Stabio, il triplicamento della Rho-Gallarate, il nuovo nodo di Busto-Castellanza, i collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, la Pedemontana, la tangenziale, ecc.

PROSSIME SCADENZE

Entro giugno 2007 sarà definito il Documento di indirizzo che conterrà le linee guida progettuali, le varianti e le invarianti dell'intervento, le modalità procedurali, operative e gestionali per l'attuazione dello stesso, i relativi tempi.

Entro dicembre 2007 sarà definito un Atto Integrativo all'Accordo di Programma, per indicare puntualmente modalità attuative, gestionali e operative per la realizzazione

dell'intervento, tempi e soggetti attuatori. Nel triennio 2008-2010 seguiranno invece la progettazione di dettaglio e l'avvio della realizzazione delle opere.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it