

Cazzola: “I grattacieli sono una scelta senz’anima”

Pubblicato: Martedì 4 Dicembre 2007

La città deve dare atto al Comune della decisione di presentare pubblicamente l'ulteriore fase di studio del progetto di unificazione delle due stazioni.

Durante la riunione pubblica di mercoledì 28 novembre la 'Infrastrutture Lombarde Spa', incaricata di tale studio, ha presentato efficaci visualizzazioni sulla base del mandato ricevuto. In particolare lo studio si fonda sul seguente percorso di ricerca e di proposta:

- analisi urbanistiche
- studio viabilistico di accessibilità all'area con definizione dello schema complessivo della viabilità di accesso
- individuazione di scenari esplorativi delle diverse soluzioni adottabili
- individuazione e verifica delle condizioni di sostenibilità economica e fattibilità dell'operazione
- individuazione del modello operativo-gestionale

La relazione dell'ing. Rognoni della 'Infrastrutture' non ha precisato il contenuto e i risultati delle analisi urbanistiche che dovrebbero avere considerato –fra l'altro e principalmente- i problemi della mobilità cittadina, il ruolo e le prospettive auspicabili a breve-medio periodo dei sistemi esistenti su rotaia per ridurre drasticamente il traffico veicolare nel centro cittadino e favorire il recupero della vita di relazione, la valorizzazione dei lasciti della nostra storia e dei 'segnî' che hanno dato e definiscono tuttora i caratteri distintivi della nostra identità urbana.

Come vice-presidente della Commissione urbanistica di Varese dal '92 a l'97 ho seguito l'iter di formazione del PRG adottato nel 1995 e del Piano integrato della mobilità del 1996. Da questi due documenti risultavano le seguenti necessità per le due ferrovie esistenti:

- introduzione di corse urbane fra Arcisate e Gazzada con un servizio tipo metropolitana leggera e con il raddoppio del binario tra Arcisate e Varese
- realizzazione di fermate urbane a distanza di 500-800 metri

- riqualificazione della fermata di Casbeno e realizzazione eventuale di due nuove fermate urbane a Calcinate degli Orrigoni e in viale Europa
- realizzazione di parcheggi di interscambio in corrispondenza delle stazioni create

Per quanto riguarda piazzale Kennedy:

- creazione di un nodo di scambio plurimodale in cui convergano tutte le linee di trasporto collettivo urbano ed extraurbano su ferro e su gomma
- riorganizzazione e riqualificazione funzionale formale dell'intero comparto urbano interessato dalle due stazioni e da ampie porzioni di territorio diversamente utilizzate
- pluralità di servizi offerti dalla nuova stazione che la rendano luogo urbano di primaria qualità e attrattività con il mantenimento del mercato all'aperto opportunamente riordinato
- allontanamento dalla zona centrale degli scali merci
- non subordinazione delle scelte urbanistiche a valutazioni di carattere immobiliare

Per quanto riguarda l'attraversamento della città da sud est a nord ovest si proponeva:

- la realizzazione di un Sistema Protetto Moderno tramviario, da Bizzozero e dal campus universitario allo stadio lungo le strade cittadine (sull'esempio di quello di Grenoble) con percorso privilegiato e silenzioso, con sistema semaforico prioritario
-

L'attenzione dell'Amministrazione comunale pare avere come unico tema –in questa fase- l'unificazione delle stazioni.

Il progetto di massima presentato dà soluzioni conseguenti: si impegna in alcune ipotesi di scenario urbano connesse con la necessità di realizzare le superfici di pavimento (SLP) di uffici, abitazioni, servizi generali, centri commerciali e quant'altro pensabile per un nodo di attività e di vita centrale nella città, si pone il problema e offre soluzioni per la sua accessibilità, ma non inserisce la proposta nel quadro assai più complesso dei problemi di decongestione della mobilità esistente che è questione decisiva per il recupero di ragionevoli condizioni della vita di relazione urbana.

Con il problema dell'unificazione delle stazioni non può non essere evidenziata e affrontata la questione delle stazioni periferiche, non si può in una fase di avviato coinvolgimento dei responsabili dei sistemi ferroviari (pur presenti all'incontro) su questo tema non fare cenno all'urgente esigenza di vita di questa città: paralizzata, inquinata, nella quale i veicoli dettano legge e il pedone e il ciclista sono in pericolo permanente; dove ogni

disponibilità virtuosa individuale non può che arrendersi impotente. Né, sorprendentemente, con il progetto a breve termine (che si può ragionevolmente pensare avviato) della tratta ferroviaria Stabio-Arcisate-Varese e del successivo raccordo con Malpensa, si accenna alla questione. Credo che non sia eccessivo chiedere che il Comune affronti con urgenza il problema, perché l'opera-evento dell'unificazione assuma carattere esemplare su un percorso di riorganizzazione che avrà riflessi su tutta l'area metropolitana varesina.

Tornando alla proposta progettuale presentata rilevo due ordini di problemi che vanno affrontati con la necessaria razionalità e consapevolezza.

Il primo riguarda l'evidente inaccettabilità delle volumetrie previste sulle aree interessate. Non può l'esigenza della sopportabilità economica dell'operazione fondarsi sulle volumetrie da costruire: occorre, con tutta evidenza un rilevante alleggerimento delle stesse. La loro localizzazione forzata e stravolgente in tutte le ipotesi formulate parla chiaro. Non possono essere accettate né nella versione cosiddetta 'compatta' che creerebbe addensamenti incombenti anche , ma non solo, su parti fineottocento-priminovecento dignitosi, espressione di un'epoca che merita non solo impianti ma anche conservazione.

Ma non possono nemmeno essere accettate le soluzioni alternative 'verticali' o 'mediate' che siano.

L'addensamento volumetrico creerebbe nuova e più irrisolvibile congestione delle aree centrali: proprio quella che ci proponiamo di combattere. Si tratterebbe di un'operazione di incredibile autolesionismo utile nel breve-medio periodo solo ai palazzinari.

I 'grattacieli' sono una soluzione che viene proposta per la loro limitata occupazione di terreno: potrebbero forse essere proposti nelle conurbazioni della pianura. Non a Varese.

I 'grattacieli' come *landmarks*? In una città così ricca di caratteri distintivi anche se frequentemente offesi negli ultimi decenni? Varese e il suo territorio circostante sono ricchissimi di *landmarks*. Il campanile di s.Vittore che la domina da quasi quattrocento anni con la corona degli altri campanili. Il Sacro Monte con il Rosario delle Cappelle. Le sue colline con le ville, le montagne sullo sfondo ravvicinato. I grandi alberghi della 'belle époque'. Il lago.

Il 'grattacielo', involucro senz'anima e senza significati, 'marcatore' caratterizzante la nostra città? No, con la sua altezza e la sua insignificanza, distruttore della nostra storia, delle nostre memorie, della nostra identità.

I grattacieli sono il presente e il futuro? No, il nostro presente, il nostro futuro sono affidati alla razionalità e al recupero dei valori solidali e sociali, alla costruzione civile di una comunità che progetta e innova nel rispetto del suo passato, di chi ci ha preceduto, di quello che la storia ci consegna.

Non lasceremo sola, su questi temi, l'Amministrazione comunale.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it