

## Strade, aeroporti e ferrovie: “Le scelte di oggi condizioneranno i prossimi 200 anni”

**Pubblicato:** Giovedì 20 Novembre 2014



Era il 1924 quando aprì la prima autostrada italiana, la Milano Laghi. Era il 1942 quando, mentre Milano era sotto le bombe, si pensavano le prime tre linee della metropolitana. Erano gli anni '80 quando si ideò il grande progetto di Malpensa 2000. **«La Lombardia sul trasporto questo è sempre stata pionieristica, influenzando con le sue scelte l'andamento socio economico del territorio»** spiega Anna Maria Falchero, direttore dell'archivio del cinema industriale, in apertura del convegno organizzato all'università Liuc.

Ma quel grande passato all'avanguardia, specialmente nel settore del trasporto pubblico, rischia ora di inciampare in errori dettati dalla fretta, dalla carenza di fondi e dalle progettazioni non rispettate. «Partiamo da un presupposto molto chiaro -premette Bogdan Fratini, del centro ricerche sui trasporti della Liuc- qualunque scelta è stata fatta o verrà fatta condizionerà il nostro futuro per secoli. **E oggi «quella lungimiranza che portò a progettare la metropolitana mentre eravamo sotto le bombe» sta venendo sempre meno.** Il piano dei trasporti lombardo «l'unico in Italia a realizzarsi quasi completamente» sta attraversando un momento abbastanza concitato specialmente lungo l'asse Milano – Varese. Il raccordo Y tra ferrovie Nord e Stato, la costruzione del quarto binario lungo le linee dell'alto milanese, il collegamento a Malpensa tra i due terminal o il collegamento diretto alla linea ad alta velocità per Torino **«sono tutte opere che non verranno realizzate in tempo per expo e quindi - continua Fratini- forse varrebbe la pena di ripensarle in termini strategici».**

### L'AUTOLAGHI COMPIE 90 ANNI

L'esempio è quello della *guerra* ormai trentennale tra quelli che Daniele Pozzi, docente Liuc, cataloga come «i linatisti e i malpensanti». Da quando nacque la Società Aeroporto di Busto Arsizio lo scontro con l'Idroscalo prima e Linate poi le differenze tra i due gruppi hanno portato non pochi problemi. E così «se negli anni 80 -ripercorre Pozzi- **il progetto era quello di creare Malpensa 2000 per i voli intercontinentali, collegarla con treni ad altissima efficienza a Linate per i voli locali e tenere Orio al Serio per il settore cargo»** oggi la situazione appare quasi totalmente stravolta (nella foto, Malpensa

negli anni '60).



Turbolenze politiche, economiche e ambientali stanno rimescolando continuamente le carte sul tavolo al punto che **«nel tempo che passa tra la progettazione di un'opera e la sua realizzazione viene messa in dubbio anche l'utilità strategica di quello che si sta costruendo»** analizza Anna Gervasoni, direttrice del centro di ricerca sui trasporti della Liuc. Ma prima di impostare un progetto, quello che sottolinea Bogdan Fratini, è «calcolare la sua sostenibilità economica nel tempo, in modo da non dover stralciare parti fondamentali solo per la carenza di finanziamenti». E in questo ambito gli svizzeri insegnano: «Con un referendum approvato a furor di popolo -spiega- i cittadini elvetici hanno approvato l'aumento eterno delle accise sui carburanti per finanziare gli investimenti sul trasporto pubblico, ferroviario in primis».

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it