



## TRASPORTI, INCOGNITA DEL FUTURO

di SANDRO FRIGERIO - 24/05/2024



Treni Trenord e Tilo a Varese

Lo sappiamo (o dovremmo): siamo inseriti in un asse europeo dei trasporti tremendamente pulsante. È quello tra Milano e Zurigo, che passa per il Ticino e quindi per Varese e Como. Ma c'è davvero solo questo? In questi giorni **Denis Rossi**, l'amministratore delegato della società della italo-svizzera Tilo, ha dato o confermato buone notizie per Varesini, Comaschi e Luganesi. Lo scorso anno, i treni della società congiunta ferrovie-Svizzere (FFS) / Trenord hanno trasportato 22,8 milioni di viaggiatori, il 19% più del 2022. Solo da Gaggiolo i passeggeri di ogni giorno feriale sono schizzati da 2600 a 4100. Il numero, uno della società basata a Bellinzona, che RMFonline ha avuto modo di incontrare a Mendrisio presso l'università SUPSI a margine di un convegno sulla collaborazione transfrontaliera promosso da "Coscienza Svizzera", snocciola i prossimi passi dell'espansione: *"Da giugno l'ultimo treno da Milano Centrale per Como e Lugano partirà un'ora più tardi, alle 22.43 e se i risultati saranno positivi non escludiamo anche un ulteriore prolungamento d'orario di un'altra ora. Sulla linea di Varese, che giunge a Malpensa, procedono i lavori della "bretellina" da Gallarate all'aeroporto, che farà risparmiare tempo a luganesi e varesini".* Non c'è solo questo: in prospettiva, conferma Rossi, c'è *"la prospettiva di un collegamento tra Como e Lecco, con la riqualificazione e l'elettificazione della linea esistente, che passa per Cantù, un territorio che consideriamo di sicuro interesse".*

Non è uno scenario esattamente dietro l'angolo, va detto, perché ancora a febbraio l'assessore regionale ai Trasporti Franco Lucente segnalava che lavori difficilmente potranno cominciare prima della metà del 2025, con il rischio di perdere finanziamenti Pnrr e quindi possibilità di dover cambiare in corsa il cavallo dei finanziamenti. Lavori della probabile durata di un biennio, con la necessità di prevedere un servizio autobus sostitutivo.

Ma come si inserisce nel quadro futuro questa possibile "super-gronda"? Difficile pensare a un'unificazione della linea tra Laveno e Como, dice Rossi, *"anche perché, benché a Varese è stato fatto un interessante lavoro sulle stazioni, le linee di RFI e FNM non sono collegate vuoi perché l'attuale traffico ferroviario Tra Varese e Como (oggi attraverso Mendrisio Ndr) è limitato".*



Denis Rossi

“Dovremmo pensare più a uno scenario di mobilità a servizio dei territori che di unificazione infrastrutturale”. Dice al riguardo **Giovanni Arioli**, che è il portavoce di un Comitato espressione di otto Rotary Club locali e che punta sul progetto di una tranvia che possa collegare, utilizzare i tracciati ferroviari esistenti tra Varese e Laveno ed eventualmente anche Como Lecco. *“L’ideale sarebbe superare alcune restrizioni normative che allo stato attuale non consentono l’uso della stessa linea per servizi ferroviari e per servizi tranviari, ma dovremmo guardare in effetti i numeri reali degli spostamenti”*, spiega Arioli, un varesino che dirige di un’azienda di consulenza del Mendrisiotto, che nel biennio 2021-2023 è stato, in rappresentanza del Comune di Varese, membro del CDA della TPL, l’Agenzia del Trasporto Pubblico Locale che unisce le province di Varese, Como e Lecco.

Secondo Arioli occorre uscire da quella che lui chiama “la sindrome milanese”. “Va bene puntare a servizi migliori tra Varese o anche Como e Milano, però occorrono infrastrutture e servizi che diano un contributo ai rispettivi territori. Pensiamo che solo Varese è meta quotidiani di più di 35 mila ingressi, mentre 15 mila sono le uscite dalla città. Occorre dare un peso ai diversi interessi, in funzione delle esigenze reali. Sono per esempio pochi quanti dalla direttrice di Laveno proseguono per Saronno-Milano e fermare a Varese la linea da Milano permetterebbe di migliorare il servizio su questa stessa, alleggerita dai ritardi della tratta per Laveno esacerbati dalla presenza di una linea a un solo binario, mentre migliorerebbe con mezzi più frequenti il servizio di chi da Laveno si muove da e per il capoluogo”.



Giovanni Arioli

Con la stessa logica, anche se sono pochi i viaggiatori che vanno “da Varese a Como”, sono molti quelli che si muovono tra i comuni di quella stessa linea e gravitano sulle due città. Uno studio sulla possibilità futura di ripristinare il sedime ferroviario soppresso mezzo secolo fa tra Malnate a Grandate (oggi occupato da diverse costruzioni Ndr), potrebbe darci utili elementi. E non è tutto, perché secondo Arioli, altri collegamenti trasversali, per quanto possibile su rotaia, potrebbero interessare i collegamenti transfrontalieri e infatti un gruppo di Studio a Mendrisio se ne sta occupando. Si tratta della qualificazione dell’attuale collegamento tra Lugano e Ponte Tresa e del ripristino della linea tranviaria da Ponte Tresa a Luino, con possibili “proiezioni” verso Porto Ceresio. Insomma, collegamenti orizzontali che si sommano a quelli verticali: una “croce” che potrebbe interessare il Varesotto e il Canton Ticino. Tra sogni e possibilità concrete, val la pena pensarci davvero.