

Sistema della mobilità

La rappresentazione gerarchico-funzionale della viabilità della provincia di Varese mette in luce una configurazione di rete che, in termini di viabilità primaria, proprio all'altezza di Varese e dell'area varesina si blocca, non trovando adeguate connessioni.

In particolare, le connessioni verso la Svizzera, che pure è tanta parte delle relazioni economiche e sociali del nord della provincia e che comunque rappresenta il ponte verso l'Europa, appaiono assai carenti.

Per di più la stessa viabilità principale, ossia le storiche vie di comunicazione rappresentate dalle strade statali (quali la Varesina, la Briantea, la Gallaratese, il Sempione, ecc.), risultano abbondantemente congestionate e soffocate da percorsi ormai urbani. Analogamente, le nuove direttrici, quali quelle su Vergiate (superstrada di Besozzo, la Varese-Vergiate) o quella del Gaggiolo o di Ponte Tresa, risultano strutturalmente inadeguate a dare continuità e fluidità alla rete cui si connettono (la viabilità del Canton Ticino oppure autostradale).

Allo stesso modo, la rete ferroviaria risulta limitata a Varese o alle sue propaggini (Porto Ceresio e Laveno), mentre l'unica via aperta verso l'esterno, la linea di Luino verso Gallarate, Novara e la Svizzera, oltre che marginale all'area varesina, risulta estremamente debole per struttura, capacità e funzionalità.

Più in generale, la rete del trasporto pubblico evidenzia un disegno di collegamenti che si consolida in Varese, in Gallarate e in misura minore, in alcuni sub-poli locali; sembra invece ignorare la potenzialità di interconnessione con la rete ferroviaria.

Non siamo dunque di fronte a una configurazione di rete ben strutturata, ma piuttosto ad una ragnatela di collegamenti i cui nodi non sono sempre adeguatamente connessi. In questo senso, particolarmente deboli risultano le connessioni con le linee di trasporto nazionali e internazionali.