

Infrastrutture, Legambiente bastona "preventivamente"

Pubblicato: Sabato 30 Gennaio 2010



Una inaugurazione "farlocca" per un'opera sovradimensionata, con una stazione "fantasma" che per lunghi mesi resterà incompleta. Questa l'opinione di Legambiente e della consigliera comunale di Castellanza Lidia Zaffaroni, che stamane, venerdì 29 gennaio, in anticipazione degli eventi pubblici previsti per sabato hanno esposto le loro ragioni alla stampa locale. Il clima, se è preelettorale per chi viene ad inaugurare, lo è anche per chi contesta, o ne ha tutta l'aria.

Il presidente di Legambiente Busto Arsizio Andrea Barcucci si è soffermato sull'azione poco convinta e ancor meno convincente delle amministrazioni locali e regionali in fatto di inquinamento e polveri sottili, nonché di reale promozione della mobilità alternativa. Citando i livelli di PM10 di Busto Arsizio (secondo lui più alti di quanto non dica la centralina di viale Toscana, in posizione periferica), oppure certe incongruenze sui costi del biglietto della navetta ferroviaria Busto-Malpensa e la politica aeroportuale del governo, Barcucci introduceva alcuni dei temi del momento. Ma per il Cigno verde c'era **Dario Balotta**, sindacalista "storico" e responsabile, ovviamente, dei trasporti. Il quale di cose ne aveva da dire: sull'interramento di Castellanza, ma anche su Pedemontana, altro grosso "taglio del nastro" previsto a breve.

Il tunnel di Castellanza sotto l'Olonza è un'opera immane: cinque chilometri di cui 3,5 in galleria, al costo di ben 140 mln di euro, snocciola Balotta. «Ciò vuol dire 28 milioni al km, quando in Francia con 12 milioni ci fai un km di alta velocità per i TGV». La galleria, ricorda Balotta, «fu sconsigliata da noi e da alcuni cittadini non solo per i costi – con l'equivalente ci si compravano una cinquantina di treni nuovi per i pendolari – ma per i tempi e le difficoltà tecniche. Un interrimento più semplice, senza coinvolgere l'Olonza, sarebbe costato la metà, avrebbe comunque risolto la questione del principale passaggio a livello (Sempione) e preservato la vecchia stazione di Castellanza dov'era. **«Costi, tempi, scomodità** sono il risultato negativo; quello positivo è aver tolto il passaggio a livello. In tutto cosa si è guadagnato? Cinque minuti di percorrenza per quei cinque Malpensa Express al dì che non fanno fermate». L'opera, rincara Balotta, **«arriva in ritardo, quando Malpensa, di fatto, non c'è più**. Anche la Malpensa-Boffalora giunse ormai tardi; a Castellanza per demagogia si è fatto questo obbrobrio, e la Saronno-Seregno di cui si è posata la prima pietra qualche giorno fa **era finanziata da ben undici anni**, bastava qualche locomotiva diesel per cominciare a riutilizzarla nel frattempo, lo dimostrammo già più di dieci anni fa. Non esiste da nessuna parte in Europa fare così gli investimenti: è da manuale di come non procedere». Un'analisi costi-benefici concludeva, riferisce l'esponente di Legambiente, che a fronte dei costi, monetizzando, il guadagno risulterebbe risibile. Se non altro il raddoppio della linea potrà

una maggiore capacità: ma per quello tecnicamente non c'era bisogno di tunnel. Nemmeno la navetta Busto-Malpensa, parto recente, si salva dalle critiche: «è arrivata **in ritardo gravissimo**: ora la usano solo i ragazzi per la scuola e qualche raro bustocco che lavora a Malpensa». Infine, piovono legnate anche sulla Pedemontana: altro che *project financing*, tuona Balotta. «Il suo stesso piano finanziario dice che su 5 miliardi ne mancano 3,3. Serravalle a suo tempo ha ceduto una grossa partecipazione in Pedemontana. **L'intera opera è un'avventura finanziaria che potrà a gravissime conseguenze per i contribuenti: alla fine dovrà essere sostenuta con risorse pubbliche**». Una profezia che si spera caldamente si riveli sbagliata.

Lidia Zaffaroni si concentra sui problemi della stazione di Castellanza: meglio, delle stazioni. Quella "fantasma" che domani *non* si inaugurerà, saggiamente, rimarca, limitandosi a presenziare («quando avranno finito di autoincensarsi in quel di Malpensa») all'apertura del tunnel completato e pronto a entrare in funzione; e quella che a questo punto non sorgerà mai, verso Nizzolina («Farisoglio diceva che nel PGT è un'area a verde, ma si sbaglia: se lo rilegga»), dall'altro lato dell'interramento. «Per ora a Castellanza per i pendolari ci sarà **una banchina con un container**, e speriamo almeno una biglietteria automatica...». Parcheggio: «non ci sono: hanno livellato un terreno privato concesso in uso, sempre su suolo bustese, dove le auto si impantaneranno sicuramente». Per chi arriva da Busto, c'è da percorrere una pensilina. La stazione «non è accessibile ai disabili e creerà problemi a chi deve accedere con del bagaglio». Nemmeno le decisioni dell'amministrazione Farisoglio sfuggono alla lente d'ingrandimento dell'oppositrice, più implacabile che mai. La navetta bus fra vecchia e nuova stazione «finisce il servizio alle 19,55; non funziona il sabato e la domenica. E **quante ne servirebbero** per trasportare un numero sufficiente di persone negli orari di punta?». Per chi viene da Castegnate, il Comune metterà a disposizione una linea del bus gratuito (questo sì un servizio apprezzato) fino alla vecchia stazione. **«Ma con quale orario? Dalle 9 alle 17»**. Non proprio adatto ai pendolari. Sui tempi per concludere i lavori della nuova stazione, infine, l'assessore Cattaneo garantisce giugno, ma le delibere di giunta regionale, infierisce Zaffaroni, raccontano una storia meno lineare, che parla di una fine lavori complessiva a giugno sì, ma del 2011, se vi si includono le varie opere accessorie. E in ogni caso fino a maggio di fatto non potranno iniziare i lavori della stazione e la modalità resterà quella pudicamente definita «provvisoria di base». Morale: **«non era assolutamente il momento di inaugurare il tunnel**, ma dovevano lasciare in funzione il trasporto in superficie finché i lavori non fossero stati terminati. Caricare di disagi i pendolari così vuol dire non averne rispetto. E questo dico a carico dell'amministrazione comunale». C'è poi la questione dei treni merci, per la quale agli attacchi ricevuti dall'opposizione il sindaco di Castellanza ha già risposto smentendo ogni ipotesi di ulteriori utilizzi della linea in superficie: ma anche qui lo attendono al varco.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it