

## Stazione in ritardo? “Colpa del centrosinistra”

**Pubblicato:** Martedì 23 Febbraio 2010



**Il tunnel c'è, mezza stazione anche. L'altra mezza arriverà:** per la parte che più interessa l'utenza, entro l'estate. Parola di assessore regionale. Quanto al perchè si sia inaugurato il tunnel con una stazione ancora a metà, è presto detto, i motivi sono due: **«Perchè il centrosinistra a Castellanza ha dormito e ora cavalca i disagi dei pendolari»** e, aspetto non meno importante, perchè la ditta a cui era affidato il cantiere, la De Lieto, ha avuto i noti problemi culminati nel **blocco del cantiere** lo scorso autunno. Fin qui alcune delle risposte, di carattere politico (sulle polemiche) e tecnico (sui fatti), date da **Raffaele Cattaneo** nel suo sopralluogo alla nuova stazione di Castellanza. Non certo una comparsata per raggranellare voti: qui la campagna elettorale c'entra poco e Cattaneo giocava in difesa. L'assessore, accolto anche da rappresentanti del **gruppo spontaneo di pendolari mobilitatosi su Facebook**, è giunto "in corteo" con amministratori e dirigenti. Fra gli altri, il sindaco di Castellanza Farisoglio con l'assessore Caldiroli, il presidente di Ferrovienord Malugani, il direttore di Fnm e ad di Trenitalia-Le Nord Giuseppe Biesuz, l'ingegner Roberto Ceresoli di Fnm Ingegneria a spiegare gli interventi attuati e previsti. Per le minoranze in consiglio comunale c'era Michele Palazzo di Insieme per Castellanza. Da notare l'assenza di rappresentanti di **Busto Arsizio**, che pure ospita questa stazione sul suo territorio.

**I problemi** – Le grane sono note: il vertiginoso "ponte tibetano" per passare da un binario all'altro, la mancanza di pensiline e strutture di supporto, lavori a vista ovunque, i parcheggi ancora carenti cui si è ovviato in qualche modo con spazi provvisori in ghiaia. «Difatti **non** abbiamo inaugurato la struttura» ribadisce Cattaneo.

Il "ponte tibetano" **resterà ancora fino all'estate**, ma da luglio si avrà un'alternativa con il completamento di un passaggio aereo verso Busto, stavolta su solido cemento armato, e che sarà servito da scensori e rampe ad uso di disabili e persone con difficoltà motorie. **Due novità si sono già viste: un'obliteratrice e un corrimano** sul cosiddetto "ponte tibetano". Primi elementi di sviluppi a venire, visto che «questa è una stazione alquanto ambiziosa, studiata come parte di un più vasto interscambio ferroviario». Concetto sul quale Farisoglio insiste: bisognerà ricordarlo ad Rfi, già alla prese con la questione del terzo binario Rho-Gallarate, vero dilemma per la vicina Legnano.

**La tempistica e i servizi accessori** – Cattaneo, sfoggiando i progetti a colori della stazione, ha esposto un cronoprogramma delle opere che conferma il pieno completamento, opere accessorie connesse, per il giugno 2011, e per il passaggio provvisorio (alternativo al ponticello attuale) fra i due binari della stazione entro luglio 2010. Entro maggio, annuncia Cattaneo, saranno pronte le pensiline definitive;

entro luglio saranno complete le strutture della stazione, con il citato passaggio alternativo (e meno vertiginoso) da un alto all'altro. Dal mese di gennaio 2011 saranno agibili biglietteria, sala d'attesa e servizi igienici; così anche per il parcheggio interrato. Mancano notizie del previsto tram-treno di collegamento fra la zona della vecchia stazione di Castellanza, la nuova e Busto FS, si attende da anni uno studio di fattibilità. Sui bus navetta Farisoglio garantisce che si studierà un servizio **permanente**, ma «coincidenze perfette non ci saranno mai». Sui parcheggi, il Comune si è attivato anche prendendo "a prestito" terreni di privati per i posteggi temporanei, che risultano comunque ancora non sufficienti. Per fortuna via Morelli è spaziosa e c'è modo di posteggiare ai lati. I rappresentanti dei pendolari infine hanno richiesto più stalli per le biciclette.

**Il potenziamento della linea** – L'ingegner Ceresoli puntella con i numeri il discorso di Cattaneo. «Per



ora sulla tratta Milano-Malpensa abbiamo 49 treni al giorno», poi da marzo 92, infine a giugno ben 120 convogli giornalieri, di cui 37 Cadorna-Malpensa che effettueranno alcune fermate, 39 point-to-point (i "veri" Malpensa Express), 32 treni che faranno tutte le fermate locali da e per Saronno, incluse Ferno/Lonate, Castellanza, Rescaldina. Senza contare altri 34 treni giornalieri in servizio che imboccheranno il ramo verso Novara, strategico almeno nell'ambito merci in quanto parte della cosiddetta Pedegronda ferroviaria che bypasserà Milano al collegamento delle due stazioni novaresi. «Già ora è migliorata la puntualità» asserisce Cattaneo, «che è stata critica solo nei primi due giorni dall'apertura del tunnel, mentre nelle ultime due settimane l'89% dei treni da e per Malpensa e il 95% da e per Novara arriva entro i 5 minuti di ritardo».

**Perché il tunnel sì e la stazione ni?** – La vera questione comunque la poneva Riccardo Demaria a nome dei residenti: **perché si è finito il tunnel senza una stazione completa?** E perché c'è voluto tanto? Cattaneo mette le mani avanti: lui dal 1999-2001, epoca dei primi accordi di programma che prevedevano cinque anni di lavori (velo pietoso ndr), al 2005 non era lui l'assessore responsabile, nè Farisoglio era sindaco. Se la prende invece con le amministrazioni di centrosinistra di Castellanza – leggi Frigoli – che **avrebbero «dormito» salvo poi «versare lacrime di cocodrillo»** e «cavalcare» i disagi dei pendolari sotto elezioni; e dichiara che nel 2009 ci sono stati «problemi sulle opere accessorie» causa quelli del *main contractor*, ossia De Lieto, che si ripercuotevano a cascata sui subappaltatori, tutti poi "ripescati" e ricontrattualizzati, con un vero *tour de force*, salvando per i capelli almeno l'inaugurazione del tunnel. A quel punto è chiaro che la stazione veniva per forza di cose dopo: il tunnel serve un'area ben più ampia. **«L'interramento è legato al rilancio di Malpensa e della connessione point-to-point. Dovevamo sospendere tutto per non accettare una soluzione provvisoria qui?»**

**I pendolari: "abbiamo subito una violenza"** – Il comitato "Vergogna" nato su Facebook con Bruno Monhurel ha consegnato all'assessore regionale a trasporti e infrastrutture [un documento in 35 punti](#), un *cahier de doléances* aggiornato al secolo XXI. L'incontro non è stato inutile: ci si è parlati perlomeno. Con Cattaneo che alzava la voce solo quando sentiva odore di politica nelle tesi dei pendolari. «Sull'avvio di questa stazione **abbiamo subito una violenza**» sintetizzerà con il suo accento transalpino Monhurel, **«è mancata la comunicazione»**. L'incontro non è stato inutile: se non altro, ci si è parlati. Non via Facebook, ma di persona.

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it