

Tosi (PD): "La stazione RFI è indegna di una città come Busto"

Pubblicato: Giovedì 18 Novembre 2010



Sopralluogo presso le stazioni ferroviarie di Busto Arsizio

(RFI-"centrale" e Fnm-Nord) da parte del Partito Democratico, stamattina alle 7. L'intervento faceva parte di una più ampia attività di "radiografia" complessiva dello stato delle oltre 400 stazioni ferroviarie esistenti in regione; il consigliere regionale **Stefano Tosi** si sta occupando di quelle della provincia di Varese. Ai pendolari è stato distribuito un [questionario](#) in cui si analizzava lo stato della stazione, apponendo le crocette sulle risposte sì/no a domande riguardo la disponibilità di pensiline, panchine, bar, bagni, sale d'attesa, ristoranti/negozi, sugli orari d'apertura delle biglietterie e così via. Pur sempre di corsa, vari pendolari hanno fatto avere il loro parere.

Risultato del sopralluogo: **passa l'esame la stazione Nord di via Monti, bocciata decisamente quella RFI** di piazza Volontari della Libertà, di cui appena alcuni giorni fa [descrivevamo il degrado](#).

Non è solo questione di estetica, con il sottopasso (e non solo quello) pieno di scritte; «non c'è accesso per gli handicappati, nè canaline per far scorrere le biciclette, niente. Il videoterminale degli orari era bloccato a ieri sera alle 21; la biglietteria è chiusa la domenica; i bagni sempre chiusi dalle 6 alle 22, cioè quando servono; al momento [è chiuso anche il bar](#)». Il degrado è anche nelle condizioni di vita degli accampati: «Ormai in pieno orario da pendolari, **abbiamo trovato una persona che dormiva nella macchina per le fototessere**», non bastando più la sala d'attesa. Quanto ai collegamenti, rileva il segratio cittadino del PD Erica D'Adda, mancano quelli verso la stazione Centrale di Milano, e il bustocco è ancora costretto a scarpinare con borse e valigie su e giù per le scale della metropolitana milanese, spoistandosi tra Garibaldi e Centrale

All'esterno la situazione non è allegra e quel che vede la statua di Enrico Dell'Acqua non è consolante. I parcheggi sempre pieni zeppi tutto il giorno, in gran parte a disco orario, il parcheggio selvaggio nelle vie laterali della zona, l'enorme spazio ex Hupac, or RFI, sempre intonso e inutilizzato a pochi metri da dove si lotta per poter lasciare l'auto.

«Nelle città di una certa dimensione, la situazione più critica che ho visto è quella della



stazione RFI di Busto» conclude Tosi. «La stazione Nord ha fatto un'impressione molto migliore, a paragone». L'attività di controllo del consigliere regionale fa parte, come accennavamo, di un più complessivo lavoro sulle stazioni lombarde che sfocerà in un report che il PD **proporrà «prima che si affronti il bilancio regionale 2011**, definendo un piano di interventi e proponendo anche di far passare varie stazioni alla **gestione degli enti locali, o anche di associazioni** in modo che siano almeno presidiate e accoglienti». Il problema di molte stazioni più piccole è infatti quello d'essere ormai **stazioni fantasma**, puri marciapiedi per l'attesa di un treno. Che a volte nemmeno arriva.

«Ora che si definirà un programma globale di interventi di RFI, inviteremo il Comune di Busto Arsizio a farsi parte attiva» riferisce Tosi. «Anche perchè» aggiunge D'Adda «la piazza Volontari della Libertà in certi momenti è la pattumiera cittadina. Biciclette? Non parliamone. **Solo a me li ne hanno rubate tre**. Una quarta non l'ho nemmeno comprata». Un minimo di sicurezza è indispensabile e anche il PD si associa alla richiesta di una presenza della **Polfer** che, si rileva, a Gallarate, stazione più importante di Busto perchè di interscambio, ha fatto registrare dei progressi.

– *Infrastrutture fra tagli al ferro e asfalto che avanza*

«In questa situazione **sarebbe ingiustificabile per i pendolari veder crescere le tariffe**» dice Tosi. La preoccupazione infatti è sentita: la regione si prepara a innalzare fino al 20-30% il costo dei biglietti ferroviari. «Nel frattempo è alle porte un taglio sulle infrastrutture su ferro che rischia di riportarci indietro di dieci anni, invertendo una tendenza all'investimento sulle strutture».

Sul piano infrastrutturale, mentre appare sempre molto difficile ogni intervento ferroviario, destano continui "entusiasmi" quelli autostradali: ultima la **Varese-Como-Lecco**. Anche qui, Tosi ha qualcosa da dire. «Premetto che non sono ideologicamente contrario a nuove opere, sulla Pdemontana sono favorevole. Più che andare a creare un'altra autostrada, che si scontrerebbe comunque con il nodo della tangenziale di Como e che si dovrà fare in gran parte in trincea o galleria, fra resistenze fortissime dei Comuni coinvolti, converrebbe invece **completare la Pedemontana con i necessari punti di scambio intermodale**. In Lombardia mancano, a parte Hupac». Busto ne ha due, addirittura, di centri intermodali: è stata elevata al rango di "guardia svizzera" della Alpi centrali contro i camion, i cui carichi finiscono caricati su ferro, per ora fino a un certo punto, ma da qui a una decina d'anni, con l'Alptransit completo e in funzione, sarà una vera "autostrada viaggiante". Un'occasione da cogliere per Tosi per irpondere alle complesse necessità anche dell'Alta Lombardia: «il nostro problema è il traffico commerciale su gomma, basta guardarsi intorno, su qualsiasi strada». Ogni intervento atto a ridurre quello sulle medie-lunghe distanze trasferendolo su ferro sarebbe il benvenuto». E l'asse Pedemontano Cassano-Dalmine appare già un luogo d'elezione per stabilire nodi di interscambio ferro-gomma e viceversa.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it

