

## Legambiente: “Saronno-Seregno, finalmente una buona notizia”

**Pubblicato:** Venerdì 30 Novembre 2012



**“Una buona notizia. Finalmente arriva la Pedemontana ferroviaria: queste sono le infrastrutture che vogliamo e non le decine di autostrade inutili che la Regione ci ha propinato per tutti questi anni”.** E’ questo il commento di Legambiente Lombardia in merito al collaudo di questa mattina della linea ferroviaria Saronno Seregno che tra qualche giorno sarà riaperta al pubblico. Ma se Legambiente annuncia la propria soddisfazione per un’opera fortemente voluta dagli ambientalisti, dalla popolazione e da molte amministrazioni locali, l’associazione non nasconde alcuni punti critici e punta il dito su alcuni aspetti non certo positivi della nuova tratta ferroviaria. Troppo tempo, infatti, c’è voluto, secondo Legambiente, per realizzare una linea ferroviaria che di fatto esisteva già: 12 anni per 14 chilometri, poco più di un km all’anno. Inoltre i costi dell’opera sono passati da 25 milioni di euro a 78 milioni finali.

Ma Legambiente rilancia e chiede che la Saronno-Seregno non sia solo un annuncio pubblicitario ma diventi un’opera realmente strategica: “Adesso le condizioni per collegare Brescia con Malpensa, 129 km in 90 minuti, usando il treno, ci sono – dichiara **Dario Balotta, responsabile trasporti Legambiente Lombardia** – Lo stesso vale per Bergamo e Carnate (interscambio con Lecco) impiegando 35 minuti. Non è una fantasia, ma la proposta concreta che oggi avanziamo alla Regione Lombardia, dopo la riapertura della Pedegronda ferroviaria Saronno-Seregno. Niente di complicato, basta solo la volontà politica senza rinvii e con poca spesa”.

L’ex assessore regionale ai Trasporti, Raffaele Cattaneo, **dopo aver annunciato questa mattina la riapertura della pedegronda**, a sorpresa, ha dichiarato che, con l’orario invernale la linea verrà utilizzata solo come prolungamento della **Milano Lambrate – Seregno (S9) fino a Saronno** che è, come noto, già ben collegata dalle stazioni di Milano Cadorna e Centrale con almeno 300 treni giornalieri.

“L’obiettivo per noi era, e resta, quello di collegare le ricche e popolate aree dell’est lombardo, Brescia e Bergamo, con il nord milanese, con la Brianza, e con lo scalo di Malpensa 2000 – insiste Balotta -. In questo modo si contribuirebbe a ridurre il traffico su gomma di merci e passeggeri sulla congestionata A4, assicurando un servizio ferroviario cadenzato. Solo in questo modo l’opera che tra qualche giorno inizierà il suo servizio diventerebbe una vera Pedemontana ferroviaria davvero utile e sostenibile.

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it