



LEGAMBIENTE
Busto Arsizio

MAL'ARIA

LE MISURE STRUTTURALI PER COMBATTERE IL PM10: UNO, UN SISTEMA FERROVIARIO EFFICIENTE.

La nuova stazione di Castellanza - Busto Arsizio, cattedrale nel deserto.

La tempestiva inaugurazione del tunnel sotto l'Olonza con relativa inaugurazione della stazione di Castellanza – Busto Arsizio ha permesso all'Assessore alle Infrastrutture Raffaele Cattaneo di essere al centro dei riflettori, assieme al governatore Formigoni. Peccato che spente le luci, per la nuova stazione di Castellanza, messa in territorio comunale di Busto Arsizio, siano rimaste solo le numerose ombre.

L'Accordo di programma di Aprile 2001, come sottoscritto da tutti gli enti pubblici interessati, prevede molto di più di questa stazione incompleta e senza collegamenti degni di un servizio pubblico efficiente con la città di Castellanza. Vediamo cosa manca al rispetto dell'Accordo di programma.

- 1 Innanzitutto una stazione completata in ogni sua parte, compreso il terzo binario del Raccordo Z verso la stazione Busto FS/RFI.
- 2 Il servizio di tram-treno sul sedime in superficie, attraverso il vecchio binario fino alla stazione di Castellanza, quella oggi chiusa.
- 3 La cessione del sedime tra la vecchia stazione e l'imbocco del tunnel sul lato est di Castellanza.

L'accordo prevede molti altri impegni che non citiamo in quanto estranei al tema generale; questo tema è quello di Castellanza con i suoi pendolari ed i problemi della mobilità nel bacino di utenza della stazione storica; quella vicina alla città ed all'Università Liuc. Quindi l'efficienza, intesa come sostenibilità, della mobilità in Castellanza e nei comuni limitrofi.

Lo spostamento della stazione cittadina fuori dai confini è stata la più grave questione ambientale per Castellanza. Pertanto l'accordo firmato dall'amministrazione Frigoli nel 2001 poté essere considerato attuabile con il vincolo compensativo del nuovo tram-treno. Questa novità epocale avrebbe ripagato la città di Castellanza tramite l'accesso diretto alla stazione di Busto FS, oltre ai viaggi verso la stazione cittadina ubicata oramai due chilometri ad ovest, in territorio bustese.

Questi ultimi fatti furono quelli che spinsero alla nascita del comitato Amici della Stazione, il quale chiedeva che anche sul lato est di Castellanza fosse creata una stazione. Era evidente e lo resta tuttora che la stazione in quel di Busto Arsizio allungava di molto non solo i tempi d'accesso alla ferrovia Nord ma anche i tempi del viaggio da e



LEGAMBIENTE
Busto Arsizio

per Milano, la direzione verso la quale viaggia la massa dei pendolari. Ma non è questo l'argomento in oggetto adesso.

A che punto siamo, ora vorremo saperlo dal sindaco Farisoglio, l'autorità più interessata. Dopo i nove anni passati dall'accordo del 2001 cosa sta per giungere in città, in tema di mobilità sostenibile per i castellanzesi e per i pendolari?

Per quanto molto utile, l'eliminazione dei tre passaggi a livello cittadini non migliora la qualità della vita di Castellanza. Per ironia della sorte potrebbero addirittura peggiorarla, dato che le minori attese ai passaggi, prima chiusi di frequente, potrebbero richiamare più traffico e quindi più inquinamento. Allora cosa cambia?

L'abbiamo già premesso: senza la cessione del sedime ad est della stazione storica Castellanza avrebbe risultati minimi dall'ingente spesa di 150 milioni di euro che gli italiani le hanno pagato. La sostenibilità futura della città di Castellanza passa necessariamente attraverso la conquista del sedime, così come sancito nel famoso Accordo di programma del 2001. Vediamo come si può uscire dalla "vittoria di Pirro" e annessa perdita della stazione cittadina. Quelli che seguono sono i punti qualificanti per migliorare l'ambiente e la mobilità non solo di Castellanza.

1 Il tram-treno. Lo spostamento di centinaia di persone fuori città rischia di peggiorare notevolmente il traffico e l'inquinamento dell'aria. I pendolari di Castellanza videro riconosciuto il loro diritto alla mobilità con l'istituzione della linea di tram-treno. Purtroppo è rimasta lettera morta al di là del nome esotico. Un treno per essere anche tram deve uscire sulle strade di città ed arrivare dove serve. Quindi Legambiente chiede il rispetto dell'Accordo del 2001: il Comune di Castellanza deve ottenere che le Ferrovie Nord **progettino e realizzino " un sistema definitivo di trasporto (tipo tram-treno) tra la stazione di Busto FS, la nuova stazione Busto/Castellanza FNME e l'attuale stazione FNME di Castellanza; eventuali estensioni sia in direzione Polo Fieristico di Busto A., sia in direzione stazione FNME di Busto A., sia in direzione LIUC/Castegnate saranno oggetto di verifiche in successive separate sedi."** Pensiamo che il percorso attualmente più semplice e realizzabile sia il proseguimento sulla via Don Testori e l'attestamento presso l'area del giardino pubblico. Un tratto di circa 1000 metri fin sotto le porte dell'università LIUC e nel cuore di Castellanza.

2 Acquisizione del sedime lato Olona. Senza la ristrutturazione del nodo stradale tra le cinque vie Matteotti, Piave, Isonzo, Sempione e Pomini, il traffico e l'inquinamento non possono decrescere significativamente in presenza di un impianto semaforico tanto grosso e allargato. Per questo motivo deve essere realizzata al più presto **una rotonda stradale** sopra questo incrocio. Contestualmente va riconvertita la sede ferroviaria, libera da binari ed impianti, in **una pista ciclopedonale**; una strada di mobilità dolce per accedere al centro città dal rione di Castegnate e dalla Valle Olona.

3 Stop alle merci. Le Ferrovie Nord mantengano il loro ruolo fondamentale di servizio pubblico passeggeri. La creazione dello scalo merci di Sacconago stravolge il servizio istituzionale della ferrovia regionale. Proprio la presenza della capacità di carico dei moderni grossi autocarri rende inutile un secondo scalo intermodale nell'area bustese.



LEGAMBIENTE

Busto Arsizio

Non parliamo poi dei possibili incidenti dovuti al trasporto merci, come la recente strage di Viareggio. Chi parla di servizio ferroviario regionale e di linee suburbane come di una metropolitana si ricordi di queste interferenze. La linea Milano-Novara entri nel numero delle linee suburbane; i giganteschi treni portacontainer rimangano sulle linee nazionali ed internazionali.

4 L'inutile Raccordo Y . L'interconnessione diretta tra Malpensa ed il polo fieristico di Rho non deve sottrarre risorse economiche e tranquillità al sistema ferroviario regionale. La costruzione di questo doppione di tronco ferroviario, lungo poche centinaia di metri, provocherà una serie infinita di ritardi e contrattempi sulle linee esistenti, sia FS che FNM. Di fatto esso è un inutile doppione, in quanto da Malpensa si potrà raggiungere Rho attraverso il Raccordo X: che ciò aumenti di cinque minuti la durata del viaggio è assolutamente tollerabile ad ogni latitudine. Saranno risparmiati quei 50 milioni di euro attualmente stimati per la sua realizzazione. Molto meglio impiegare questi fondi per la realizzazione del Terzo binario sulla linea del Sempione e girarli alle famiglie che dovranno essere risarcite con le compensazioni ambientali.

5 La stazione di Castellanza-Nizzolina . Sollevare fantasiose proposte alternative a questa essenziale fermata/stazione è il modo scelto da taluni amministratori locali per mantenere i privilegi politici e di campanile. La buona urbanistica, la necessaria relazione con la città e le esigenze di mobilità collettiva debbono conciliarsi con lo sviluppo ambientale e con la riduzione dei consumi energetici. Perché istituire tavoli sovracomunali tra i sindaci senza chiedere a tutti gli altri soggetti interessati idee e contributi ? I sindaci devono rispondere ai loro concittadini senza fare squadra assieme per difendersi ad una voce sola. La stazione di Castegnate-Nizzolina è l'ipotesi migliore per ridurre traffico ed inquinamento.

Questi ci appaiono in veri nodi da sciogliere in tema di mobilità e di consumo del territorio. Le infrastrutture che restano confinate nelle pagine dei giornali e dei servizi televisivi sono la peggiore risposta ai problemi del mondo globalizzato. La sostenibilità dei nostri territori e il futuro sviluppo passano inevitabilmente dai servizi pubblici che riversino concretamente le spese in investimenti attivi e virtuosi. Troppi anni sono stati sprecati e troppo piccoli i risultati fin qua ottenuti: accelerare le proposte e le realizzazioni sostenibili, qui ed adesso !

Busto Arsizio, 09 Febbraio 2010.

Pendolaria

LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO **LEGAMBIENTE**

Circolo BUSTO ARSIZIO e VALLE OLONA