


## “Interrate quei binari!”. Così il tunnel si trasformò in voragine

**Pubblicato:** Martedì 5 Luglio 2011

Dopo quindici anni di discussioni e lavori, **i binari in superficie a Castellanza non ci sono più**, ma **non c'è più nemmeno la stazione**. Spostata nell'estrema periferia, addirittura in territorio di Busto Arsizio, scomoda per i pendolari. Era il 1996 quando il Comune e la Provincia di Varese decisero di chiedere l'interramento totale, anziché l'attraversamento in trincea.



La prima richiesta del Comune – votata nel marzo del 1995, Roveda sindaco – parlava di "interramento del piano del ferro **in trincea per una tratta di 1800 metri**", dall'A8 a via Don Minzoni. Così si sarebbero eliminati i passaggi a livello, per "ripristinare i collegamenti viabilistici e ciclopedonali", come diceva pomposamente la delibera comunale. La città avrebbe messo, di suo, 10 miliardi di lire. **La stazione sarebbe stata praticamente in centro**, a 150 metri da quella storica del 1887 (nella foto, del 2008).

Ma nell'estate del 1996 il progetto – che sarebbe stato assai meno costoso – subisce **un cambio di rotta definitivo**: il **Comune di Castellanza** (sindaco di centrosinistra Livio Frigoli)  e la **Provincia di Varese** (presidente il leghista Massimo Ferrario) **s'impuntano sul tracciato sotterraneo**. Accordo bipartisan, si direbbe oggi. "Contrari sono rimasti solo FNM e SEA" ricordano quasi con una punta di disprezzo i documenti comunali. Nel dibattito in consiglio comunale, infatti, tutti i consiglieri invitano a procedere «nell'azione intrapresa». E questo nonostante il sindaco ammetta (è nei verbali) che in quel momento **«non si ha una valutazione dei costi»**. Intanto, però, pensa alla «edificabilità delle aree lungo la ferrovia» e dice che tutto sarà «realizzato dalle FNM a costo zero per la collettività» (anche se le FNM sono finanziate dalle tasse dei cittadini lombardi). Il centrosinistra è favorevole alla revisione, il centrodestra castellanzone si astiene, votano contro solo Verdi e Rifondazione (e un consigliere di Vivere Castellanza).

Via libera dunque alla **revisione del progetto: un supertunnel sotto l'Olonza, 3,7 km sottoterra**,



quasi il doppio di quel che prevedeva il tracciato del 1995 (1,8 km saranno scavati con le "talpe", gli altri a cielo aperto). Scompare la trincea, osteggiata per

ragioni di rumore e forse anche perché avrebbe lasciato meno spazio da "recuperare" in superficie. **La stazione nel progetto finisce all'estrema periferia**, in territorio di Busto, all'incrocio con la linea FS. Ma c'è già una soluzione: **un tram-treno**, cioè un tram che si muova sulla vecchia ferrovia con gli incroci regolati da semafori e non dagli odiati passaggi a livello. Il tutto viene messo nero su bianco nell'aprile del 2001, a giugno di quell'anno si arriva al **via libera in Conferenza dei Servizi**, l'anno dopo (2002) la Regione sblocca i primi 4,7 milioni di Euro necessari e ci si prepara a scavare.

Il resto è storia recente: le "talpe" al lavoro, due gallerie separate, a grande profondità. Un cantiere complesso, al punto che i costi saranno esorbitanti: **dai 62 milioni 496 mila euro previsti si arriverà**



**alla fine a 140 milioni.** «28 milioni al chilometro, quando in Francia con 12 milioni ci fai un chilometro di alta velocità per i TGV» **notava Dario Balotta**, ex sindacalista Cisl Trasporti passato a Legambiente. **280 euro al centimetro, un record.**

Terminati i lavori, **si scopre** che la stazione è lontanissima e scomoda per le oltre 1000 persone che prendono il treno ogni giorno: prevedibile, una stazione nell'estrema periferia (addirittura **in un altro Comune!**) non è come una in centro. **E il tram-treno? Come prevedibile resta sulla carta**, si è già speso troppo e bisognerebbe creare impianti nuovi per un servizio minimo, poche centinaia di metri di binari e qualche convoglio. E una volta eliminato il problema per le auto – i passaggi a livello – quello dei pendolari è forse diventato un problema meno impellente, che riguarda solo la cittadina. Intanto **la stazione storica in centro rimane abbandonata e senza uso.** E anche Legnano, a poche centinaia di metri di stanza, **chiede di interrare i binari.**

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it