

“IL RACCORDO Y TRA LE DUE FERROVIE A BUSTO ARSIZIO E’ UN’OPERA SUPERATA”

Data: 17/12/2013

Fonte: LegnanoNews

Link:

https://www.legnanonews.com/cronaca/2013/12/17/il_raccordo_y_tra_le_due_ferrovie_a_busto_arsizio_e_un_opera_superata/33989/

“IL RACCORDO Y TRA LE DUE FERROVIE A BUSTO ARSIZIO E’ UN’OPERA SUPERATA”

Secondo Legambiente lo spostamento della stazione di Castellanza sul territorio di Busto Arsizio era basata su principi tecnici errati....

- [Busto Arsizio](#)
-
-

Riceviamo e Pubblichiamo

Una storia sbagliata è alla base della vicenda. Lo spostamento della stazione di Castellanza sul territorio di Busto Arsizio era basata su principi tecnici errati. Aperta la breccia dei finanziamenti statali, partì la corsa alle opere accessorie. Tutto ciò senza mai parlare di treni e delle loro frequenze. Di questo si intende dimostrare nella breve relazione seguente.

ORIGINE DELLA VICENDA.

L’interramento della tratta Saronno-Malpensa nel comune di Castellanza interessa per poche decine di metri anche il comune di Busto Arsizio. Nelle concitate trattative tra gli enti interessati fu spesso dimenticato il fine principale a cui rivolgere le attenzioni e gli atti amministrativi: la soddisfazione dei collegamenti ferroviari all’interno dell’area metropolitana Milano-Varese-Malpensa. Per seguire le vie misteriose degli appalti e delle richieste politiche, il Raccordo Y – ovvero il tratto di ferrovia congiungente la linea del Sempione Rho-Gallarate, tra la stazione di Legnano e quella di Busto Arsizio, e la linea per Malpensa, tra la stazione di Castellanza e quella di Busto Arsizio FNM – fu accantonato in quanto poco o per niente utile. Sicuramente perché molto costoso e impattante. Finalmente nove anni dopo la definizione del progetto in sede ministeriale, a Gennaio 2010 è entrata in esercizio la stazione FNM Castellanza-Busto Arsizio. Pochi mesi prima erano transitati i primi treni sul Raccordo X, tra Busto Arsizio FS e Busto Arsizio FNM in direzione Malpensa.

IL RACCORDO Y E LA FANTOMATICA STAZIONE "A CAVALLO DELLE DUE LINEE".

Nei documenti ufficiali resta il ricordo dei vecchi accordi politici, negli anni cui Malpensa si è collegata a Milano con numerose coppie di treni al giorno, cresciuti di anno in anno anche grazie alle battaglie ambientaliste e a quelle dei pendolari. Non altrettanto buona la situazione dell'aeroporto: non più hub, non più base per Alitalia. I treni per Malpensa invece vedono aumentare il pubblico tramite l'apertura della stazione di Lonate Pozzolo/Ferno.

Resta "sul binario morto" il Raccordo Z. In quasi quattro anni dall'apertura del tunnel e dell'inaugurazione della nuova stazione, mai un convoglio è transitato su tale infrastruttura. Nemmeno lontanamente si intravede un progetto di utilizzo dei treni su tale linea. Il primo atto di indirizzo è completamente disatteso nella sua parte operativa; restano milionarie opere desolate ad arrugginire.

RACCORDO Y NEGLI ANNI RECENTI.

Pensato in origine come un raccordo a doppio binario con scavalco tra Legnano RFI e Busto FNM, in ottica Expo fu ripensato come opera veloce da realizzare, ovvero binario singolo ed intersezioni a raso sia su RFI che FNM. Una volta certo che non sarebbe stato pronto per Expo 2015 si pensò di tenerlo perché i tempi della Gallarate-MXP T2 erano slittati a data troppo lontana.

Queste considerazioni sono oggi, dicembre 2013, assolutamente superate. La prima ragione è la perdita di importanza dello scalo della brughiera dopo l'abbandono come secondo hub nazionale di Alitalia. La seconda è dovuta all'operatività di ben due opzioni di collegamento ferroviario da Milano Centrale a Malpensa, realizzate negli scorsi anni. Col Passantino ferroviario milanese trenta coppie di treni giornalieri viaggiano tra la Centrale e l'aeroporto, mentre resta inutilizzata l'altra possibilità, quella di percorrere via ferro la linea Bergamo/Milano-Monza-Seregno-Saronno-Malpensa. Sommati ai circa quarantacinque treni giornalieri da Milano Cadorna, Malpensa si colloca nell'invidiabile primato di primaria stazione lombarda per il traffico pendolare.

Come ambientalisti, giudichiamo troppo forte l'impegno che viene profuso verso Malpensa da TRENORD - società mista tra Ferrovie Stato e Ferrovie Nord Milano - rispetto alla perdita di impegno dimostrata sulle altre linee pendolari lombarde, spesso a rischio di tagli e a corto di mezzi e di convogli. In conseguenza a questa considerazione, continuiamo a ritenere esagerate le reiterate intenzioni di collegare Malpensa da nord, con la chiusura dell'anello ferroviario dal T2 di Malpensa a Gallarate.

Capiamo che la parte centrale della provincia varesotta aspiri di poter collegare i suoi numerosi abitanti con il luogo di lavoro e di viaggio. Però è obiettivamente impensabile realizzare un'operazione di questa portata, piena di risvolti di carattere nazionale e internazionale, per soddisfare un limitato pendolarismo interno. Ciò a fronte anche delle scarse risorse che da anni vengono impiegate per il trasporto pubblico locale, compreso quello ferroviario.

COSA RAPPRESENTA IL RACCORDO Y ODIERNO.

Nel fondamentale progetto del triplicamento/quadruplicamento della linea Rho-Gallarate, il Raccordo Y è sostanzialmente un intruso privo di quarti di nobiltà trasportistica. La prossima apertura del traforo ferroviario del nuovo San Gottardo e la nuova galleria del Lotschberg già completata hanno in questo progetto sulla linea del Sempione la loro principale uscita nel sistema ferroviario italiano. Senza quest'adeguamento perderebbe di senso la grande infrastruttura ferroviaria transalpina, dovendo ritornare su camion le merci provenienti dal Nord Europa.

Questa è il vero senso dell'AlpTransit: togliere dalle strade i camion, cosa tanto vera in montagna svizzera che nell'inquinata pianura padana seppure per ragioni diverse.

L'intrusione di questo progetto datato ventesimo secolo nella realtà territoriale dell'asse del Sempione è assai poco giustificata; l'unica virtù di tale raccordo persiste nel collegamento diretto tra Malpensa e la stazione di Rho-Fiera. Stiamo parlando di un tragitto percorribile in non meno di trenta minuti nella migliore ipotesi possibile. Tuttavia tale percorso non porterà vantaggio che in alcune decine giornate all'anno, in concomitanza con fiere di grande rilevanza internazionale. Alla luce dell'attuale congiuntura economica, ci auguriamo che anche queste manifestazioni non debbano subire la scure della globalizzazione.

La parte distruttiva di tale raccordo è invece di ampia portata. Innanzitutto è un'intersezione "a raso" di ben tre binari di RFI. Questo significa che l'immissione da e per Malpensa sulla linea Gallarate-Rho intralcia il flusso dei treni. Questa intersezione a raso complica notevolmente la circolazione su tutta la linea internazionale; provoca rallentamenti e strozzature nello schema orario dei treni e delle corse.

Stesso discorso e stessi problemi nella sottostante linea FNM. Qui pure l'intersezione del singolo binario del Raccordo Y rallenta la circolazione, dovendo chiedere strada e passo ai convogli circolanti sulla rete FNM. In entrambi i casi stiamo parlando di numerose centinaia di corse giornaliere disturbate nella regolarità dai Malpensa-Rho Fiera. Uno all'ora è il numero previsto dallo schema della Valutazione di Impatto Ambientale proposto da RFI (alla quale faremo osservazione presso il Ministero dei Trasporti) a fronte di undici-dodici treni nelle ore di punta. Una turbativa affatto irrilevante: per un'inutile, e lo dimostreremo, convoglio si commette un attentato alla fittissima circolazione ordinaria.

A buona memoria, ricordiamo i recenti disastri di istituzione dei quattro Frecciarossa Malpensa- Napoli, durati pochi mesi, così come il velleitario Lombardia Express da Varese a Milano senza fermate. Questi esempi recenti confermano il netto rigetto dei collegamenti dedicati all'interno dell'area metropolitana milanese. Spendere vagonate di soldi in queste avventure dovrebbe diventare un reato punibile !

IL RACCORDO Y NELL'URBANISTICA CITTADINA

Il rapporto tra le ferrovie e le città è complicato nella maggior parte dei casi. Le fasce di pertinenza ferroviaria sono molto preziose; esse consentono diverse soluzioni con diversi gradi di compatibilità ambientale. In molti casi restano aree verdi, filtro tra il sedime ferroviario e l'intorno residenziale. E' questo il caso presente; la presenza del vincolo ferroviario limita le urbanizzazioni, lasciando grandi aree vegetate e boscate. Nella costruzione del Raccordo Y a Busto Arsizio si compierebbe un autentico ecocidio naturalistico e ambientale.

Come avvenuto nella vicenda dello speculare Raccordo X, il danno maggiore non è stato quello relativo alla posa delle rotaie; il maggior consumo di suolo e la maggiore cementificazione è stata relativa all'asfaltatura delle labirintiche strade, realizzate all'interno delle enclavi limitate dai raccordi. In difformità dal Raccordo X, che preesisteva in sede rialzata, anche le opere murarie dell'Y avranno impatti devastanti sul territorio circostante. La completa cementificazione del confine tra Busto Arsizio e Castellanza sarà il destino scritto da quest'opera inutile e pretenziosa. La zona in cui interviene è tuttora incompleta e insufficiente per la funzionalità della stazione nuova di Castellanza. Le strade e i parcheggi sono inadeguati a causa della difficile accessibilità e ristrettezza urbanistica. Arrivare alla strozzatura completa del traffico attuale è quanto farebbero il Raccordo Y e le opere stradali collegate. Nel progetto sono presenti opere stradali su viadotti, arrivando a soffocare con i gas di scarico

sopra le abitazioni i rioni vicini.

Viceversa la completa attuazione dei lavori e il loro termine lascerebbe a disposizione del comune importanti spazi verdi da riqualificare. Con il tri/quadruplicamento della linea Gallarate-Rho aumenteranno necessariamente le frequenze dei treni, compresi i rumorosi treni-merci. La presenza di aree verdi è la logica premessa per diminuire la pressione sui quartieri e sugli abitanti attorno ai binari.

Colla realizzazione di questo sorpassato Raccordo Y avremo quindi notevoli problemi urbanistici che, riassumendo, saranno: inquinamento da rumori ferroviari; inquinamento atmosferico dalle nuove strade sopraelevate; perdita di spazi verdi e di biodiversità; cementificazione delle aree urbane tra Busto Arsizio e Castellanza; congestione viabilistica attorno alla stazione FNM; perdita di valore delle aree residenziali esistenti; quattro-cinque lunghi anni per lavori in corso molto impattanti. Arriviamo infine ai problemi ferroviari.

LA STAZIONE RFI E LA CITTA' DECLASSATE.

Quante volte abbiamo sentito parlare di Città Malpensa ? Tantissime volte ma nessuna opera realmente significativa di questa enunciazione ha atterrato in città. Con gli eventuali treni Malpensa-Rho Fiera tramite Raccordo Y avremo un duplice risultato negativo. La linea Gallarate-Rho sarebbe sminuita in importanza, sottoposta alle interferenze dei treni d Malpensa. Un autentico "effetto tappo" per tutti i pendolari della provincia di Varese, utenti sia di RFI che di FNM. Tra le intersezioni del raccordo X e quelle del raccordo Y la circolazione nella linea verso Malpensa sarebbero in balia degli eventi (tutta da verificare, in altro contesto, l'attesa dei treni per immettersi sulle linee storiche, ad esempio).

La seconda negativa conseguenza è la perdita di centralità della stazione di Busto Arsizio RFI. La nostra città subirebbe il passaggio dei treni da Legnano senza godere i benefici dell'interconnessione tra le linee, così come i suoi pendolari. La proposta di eliminazione dell'inutile e dannoso, come abbiamo dimostrato, Raccordo Y è a questo punto motivata non certo dalla nota Sindrome Nimby, originata da desideri di quiete e paure del cambiamento. La nostra proposta è fondata sull'inutile Raccordo Y perché abbiamo da alcuni anni l'utilissimo Raccordo X. Il nostro Raccordo X è utilizzato per pochi treni al giorno. Da circa due anni transitano sole otto coppie di treni Malpensa-Bellinzona, a fronte di una capacità teorica di almeno sessanta coppie giornaliere. Questa capacità di passaggio è pronta ad ospitare il transito delle trenta coppie di Lugano-Varese-Malpensa, quando sarà finalmente realizzata la Arcisate-Stabio. Quindi restano disponibili almeno ulteriori venti coppie di tracce ai treni da Malpensa verso Busto Arsizio RFI, la stazione di piazza Volontari della Libertà.

Attraverso il collaudato Raccordo X i treni per Rho Fiera possono transitare e istradarsi col semplice cambio di cabina di guida, detto regresso, aumentando di pochi minuti la lunghezza del viaggio. La stima è di cinque minuti per il tempo di maggiore percorrenza (rispetto ai trenta dell'inutile collegamento Y) foriero però di importanti miglioramenti rispetto all'inadatto e difficoltoso Raccordo Y. I vantaggi che si otterranno sono questi:

Semplificazione rispetto al transito sull'inutile Raccordo X, con le sue interferenze alla linea FNM Diminuzione delle interferenze alla linea RFI, dovuta al migliore ingresso tramite la stazione RFI

Potenziamento della stazione di Busto Arsizio e dell'interscambio

Aumento dei treni in città e contestuale minori numero e spese per i treni circolanti sulla linea RFI

Questi sono i fondamentali vantaggi che si otterranno, sia all'interno della rete ferroviaria regionale, sia per Busto Arsizio, comune tra i dieci più popolati in Lombardia. Ovviamente ci saranno altri risparmi consistenti oltre che la cancellazione dell'inutile raccordo. Diverranno inutili i treni dedicati al solo servizio Rho Fiera-Malpensa; essi verranno inseriti nel complesso sistema pendolare del trasporto pubblico tramite il nodo di Busto Arsizio RFI. Questa accresciuta importanza può e deve diventare il motore per la riqualificazione delle vaste aree attorno alla stazione bustese; il TPL, trasporto pubblico locale, avrà grandi possibilità di utilizzo delle aree con l'accresciuta utenza derivante dal maggiore traffico ferroviario. La riqualificazione delle aree ferroviarie sarà la migliore conseguenza per la città. Al posto della devastazione ambientale del cantiere e del raccordo Y otterremo il recupero delle aree ferroviarie con servizi, residenze e giardini, con le risorse risparmiate e con le sinergie implementate. La stima prudenziale dell'importo della costruzione del Raccordo Y, nei suoi settecento metri di lunghezza e con le opere collegate, si pone sui valori tra i venticinque e i trentacinque milioni di euro odierni. E' indubbiamente una somma molto rilevante e suscettibile delle solite lievitazioni in corso d'opera. Nel nostro ultimo rapporto sul mondo delle ferrovie locali PENDOLARIA 2013, Legambiente confronta le risorse destinate al trasporto ferroviario: dal 2009 al 2013 sono diminuite del 23% le risorse sulla rete ferroviaria nazionale. Nello stesso arco temporale, i pendolari del trasporto regionale su ferro sono aumentati di circa l' 8%. Quindi è un obbligo morale impegnarsi a ridurre le spese senza peggiorare la qualità dei servizi. In questo caso potremmo addirittura migliorare la qualità dei collegamenti via ferro verso Milano e verso Malpensa.

APPELLO ALLE FORZE POLITICHE E AI CITTADINI, AL SINDACO E ALLA GIUNTA

Nell'immediata e lampante fotografia della situazione fatta dai numeri sta tutta la nostra contrarietà a questa assurda opera. In più mettiamo sul piatto della bilancia le gravi devastazioni dei lavori e la proposta alternativa e creativa del futuro incremento del traffico pendolare gravitante sulla città, quale occasione di ristrutturazione urbana e trasformazione positiva dei sedimi ferroviari.

Legambiente Busto Arsizio presenterà le osservazioni a questa devastante opera inutile, nelle forme di legge, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui si deve l'avvio dell'iter autorizzativo previsto dal D.lgs. 163/2006, e alla Società ITALFERR spa, aggiudicataria dell'opera.

Ci rivolgiamo alle forze politiche cittadine, a tutte le associazioni e alla popolazione perché si attivino a dichiarare l'assoluta incompatibilità ambientale e strategica di questa devastante infrastruttura Raccordo Y - diversamente dal necessario triplicamento/quadruplicamento della linea Rho-Gallarate - all'interno della comunità cittadina e dei comuni contermini.

Chiediamo che le competenti Commissioni consiliari del Comune di Busto Arsizio discutano

quanto prima possibile il progetto del Raccordo Y nella sua completa debolezza territoriale e infrastrutturale.

Aspettiamo che la città di Busto Arsizio manifesti la propria contrarietà e si impegni a cancellare questo rudere di collegamento detto Raccordo Y. Legambiente offre sin d'ora la sua struttura per le richieste e per le azioni conseguenti; chiamateci e saremo subito disponibili.

[Via Confalonieri, 5](#)

[Castronno](#)

[Tutti gli eventi](#)

[di aprile](#)

[Valeria Arini](#) valeria.arini@legnanonews.com

Noi di LegnanoNews abbiamo a cuore l'informazione del nostro territorio e cerchiamo di essere sempre in prima linea per informarvi in modo puntuale.

Publicato il 17 Dicembre 2013

[Leggi i commenti](#)

Commenti

[Accedi](#) o [registrati](#) per commentare questo articolo.

L'email è richiesta ma non verrà mostrata ai visitatori. Il contenuto di questo commento esprime il pensiero dell'autore e non rappresenta la linea editoriale di VareseNews.it, che rimane autonoma e indipendente. I messaggi inclusi nei commenti non sono testi giornalistici, ma post inviati dai singoli lettori che possono essere automaticamente pubblicati senza filtro preventivo. I commenti che includano uno o più link a siti esterni verranno rimossi in automatico dal sistema.

Altre notizie di Busto Arsizio

Dalla Home

Articolo originale:

https://www.legnanonews.com/cronaca/2013/12/17/il_raccordo_y_tra_le_due_ferrovie_a_busto_arsizio_e_un_opera_superata/33989/