

Grandi opere ferroviarie, treni nel tunnel di Castellanza da dicembre

Pubblicato: Giovedì 12 Marzo 2009

L'interramento di Castellanza dovrà attendere fine 2009 per poter entrare in funzione. In compenso, da giugno, al peggio da settembre, partirà invece il servizio del **treno-navetta dalla stazione di Busto Arsizio FS-RFI a Malpensa e ritorno** con fermate a Busto Nord e Ferno/Lonate, da dieci anni "stazione fantasma" che conoscerà finalmente il "clic" dei biglietti obliterati. È questa una delle novità emerse nel corso della mattinata di sopralluoghi compiuti dall'assessore regionale a trasporti e infrastrutture, **Raffaele Cattaneo**, alle grandi opere in corso lungo la tratta ferroviaria delle Nord Saronno-Malpensa. Una mattinata fitta di spostamenti, con il consueto corteo di politici locali (dal sindaco Farioli per Busto all'assessore Caldiroli per Castellanza, agli assessori Bottini e Baroni per la Provincia, alla consigliera regionale Ruffinelli), amministratori delle società ferroviarie della galassia Nord, stampa, fotografi e telecamere. **Tre le opere visionate:** il terminal per l'interscambio ferro-gomma di Sacconago zona industriale, i raccordi Fs-Fnm al confine tra Busto Arsizio e Castellanza, l'interramento ferroviario con tanto di visita guidata al doppio tunnel sotto l'Olonà, opera davvero impressionante per vastità e complessità.

– *L'interramento di Castellanza*

La comitiva è stata condotta a visitare l'opera nel punto più profondo, a 22 metri, subito sotto il letto dell'Olonà. Agli amministratori viene spesso chiesto di saper camminare sulle acque, ma sotto i fiumi non era ancora capitato: abbiamo visto anche questa. Mancano ancora i binari, l'illuminazione definitiva e parte dei dispositivi di sicurezza ma **la gran parte dell'opera è compiuta**. I ritardi potranno tuttavia a far slittare l'entrata in servizio a fine anno, Cattaneo ha posto **metà dicembre**, con l'orario invernale, come **deadline ultimativa**, pena contratti rescissi e amministratori dimissionari, parole sue. I ritardi in sé sono dovuti a ragioni tecniche – oltre al citato incidente, si sono dovute adottare delle varianti, e la rampa in uscita a Castellanza costringe a lavorare a ridosso delle abitazioni – ma anche e soprattutto alla **crisi economica**, riferisce Cattaneo, che crea difficoltà anche alle opere pubbliche intralciando l'attività delle ditte coinvolte nei lavori (i tunnel sono stati scavati da un consorzio comprendente Torno, Strabag, Romagnoli coordinato da FNM Ingegneria). Queste per parte loro si impegnano a lavorare sabati, domeniche e notti, se si troverà un accordo in tal senso con il Comune, per stringere i tempi.

– *Nodo ferroviario di Busto Arsizio*

Il **raccordo ferroviario X**, che collega la provenienza da Varese di Fs-Rfi con Fnm verso Malpensa, è stato completato la scorsa estate con la spesa di 5 milioni, una volta superato il problema di via Gioberti, quasi isolata, con l'uovo di Colombo di una stradina di collegamento ciclopedonale; quello **Z**, che collega sempre la provenienza da nord ma verso Saronno e Milano, è pronto ma deve essere posato il binario, cosa che sarà fatta contestualmente al completamento della vicina **nuova stazione di Castellanza** (teatro nel giugno scorso di un serio **incidente** che poteva avere drammatiche conseguenze e ha ritardato di qualche settimana i lavori). Più complesso il discorso sul **raccordo Y**, che dovrà collegare la provenienza da Malpensa lungo le Nord con quella in direzione Milano lungo la Gallarate-Rho. Quest'ultima linea dovrà essere **triplicata** (quadruplicata da Parabiago a Milano), intervento di notevole complessità che costerà 500 milioni di euro. Il raccordo Y da solo potrà costarne circa 60, e pone un problema tecnico:

l'**intersezione** con la linea stessa. I treni viaggiano a sinistra, a differenza delle auto: impensabile un "incrocio a raso", si sta studiando come procedere. Per i tempi, l'avvio lavori dovrebbe essere fra un paio d'anni, il completamento nel **2014**, in tempo per l'**Expo** milanese – il raccordo è una delle 17 opere prioritarie finanziate dall'apposito "pacchetto" governativo.

– **La navetta Busto-Malpensa**

Questa è la vera novità in tema di nodo ferroviario bustese. Dopo l'**annuncio** di qualche settimana fa Cattaneo si può sbilanciare: se non sarà giugno, sarà settembre ma il treno-navetta ci sarà, e sfrutterà il raccordo X. Sono previste **sedici corse giornaliere** andata e ritorno, con orari studiati sulla base delle **coincidenze** dei diretti da e per Milano e Varese sulla linea Fs-Rfi, con particolare attenzione alle fasce pendolari (7,30-9,30 e 17,30-19,30 nelle due direzioni), con possibilità eventuale di attivarne altre quattro, per un ritmo di una corsa ogni mezz'ora. Tempi di percorrenza: dieci minuti da Malpensa a Busto, tre quarti d'ora dall'aeroporto a Milano o Varese (coincidenze permettendo, s'intende).

– **Terminal merci di Sacconago**

La struttura è ormai completa, entro tempi e costi previsti (9 milioni, di cui 8 forniti da Regione e fondi UE, «alla faccia di chi dice che investiamo solo sulle strade», Cattaneo *dixit*; con la Provincia di Varese in un ruolo preminente nell'attivare l'intervento). Sarà un piccolo interporto in grado di **togliere dalle strade circa 40.000 camion l'anno** – contro i 250.000 in cui si valuta il ruolo del grande terminal Hupac di Busto-Gallarate. Avrà una capacità a regime di circa un milione di tonnellate l'anno di merci da movimentare. Si stanno selezionando gli operatori per l'assegnamento in gestione tramite gara, per ora i candidati sono tre società del settore, una italiana, una tedesca, una svizzera. **Il terminal sinaghino inizierà a funzionare solo a fine anno**: un problema chiave è quello della messa a regime, fin quando non saranno realizzati i **collegamenti stradali**, a nord e sud, destinati più in generale a "sbloccare" l'intera zona industriale, fra le più rilevanti del Norditalia per estensione. I tempi per i collegamenti dovrebbero essere di **due anni circa**: si spera anche prima per il collegamento da Nord, cui la Regione si sta attivamente interessando. Per il collegamento da sud verso la Boffalora-Malpensa ci sono già 2,35 milioni di euro. Il Comune di Busto per parte sua cercherà di stringere i tempi e mettere una pezza ai suoi problemi interni con l'intervento sul cavalcavia di via Montegrappa e l'innesto di via Piombina (1,2 milioni). Il contesto più generale vedrà nei prossimi anni il completamento della Gronda Nord destinata a sgravare lo snodo milanese tramite la riattivazione della Saronno-Seregno, i cui lavori ripartiranno a breve. Importantissimi gli interventi previsti a **Novara**, con il collegamento delle stazioni Nord ed Rfi-ex Fs: la città piemontese avrà un ruolo chiave nella movimentazione ferroviaria merci del prossimo futuro.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it