

Milano-Malpensa, troppi collegamenti a scapito dei pendolari

Pubblicato: Martedì 25 Gennaio 2011

Treni e pendolari, che passione, anzi, che croce. Specialmente a Busto Arsizio, che pure avrebbe buone ragioni per ritenersi una città "fornita", con due, anzi tre stazioni, contando anche quella nuova "di Castellanza". Ma c'è una ferita aperta e che sanguina: quella del **Malpensa Express**. he continua a tenere banco, oggi anche con un intervento di Legambiente.

-Treni bloccati o strapieni, Anno Domini 2011

I cambiamenti di orario del mese scorso hanno amaramente deluso i pendolari bustocchi, per usare un



eufemismo; nè la qualità complessiva del servizio accenna a migliorare. Prova ne sia l'episodio narrato in consiglio comunale giovedì sera: su una proposta del consigliere Porfidio relativa al servizio taxi in città e alle sue carenze, si è finiti a parlare della stazione Nord, e il consigliere Berteotti (PD) raccontava il caso di un Malpensa Express che mercoledì 19 gennaio era rimasto bloccato alle 7,30 a Busto Arsizio, con tutti i passeggerie i loro bagagli nella ricerca, difficile, di un tassì. Il treno sarebbe stato costretto alla fermata in quanto si sarebbero bloccati per il ghiaccio gli scambi di Sacconago che instradano verso l'aeroporto. Sempre Berteotti racconta un altro episodio sintomatico: «venerdì sera, e dico venerdì sera, per il servizio del Malpensa Express (con fermate intermedie) ci hanno messo gli Alstom, treni nuovi e assai belli, ma con 200 posti, **la metà di un treno normale**, questo alle 18, pieno orario di punta del rientro dei pendolari. Questi treni sono comodissimi per viaggiare seduti, ma se ci sono **ducento persone sedute e trecento in piedi**, come doveva essere, va anche capito il controllore che lamenta di non riuscire nemmeno a passare... Va detto non smettono mai di stupirci».

-Milano-Malpensa è ormai la linea più trafficata della Lombardia



Con questi chiari di luna cade a fagiolo l'intervento

odierno di **Legambiente**, che a Busto ha inviato **Dario Balotta**, il suo esperto di trasporti, già sindacalista di lungo corso del settore. E Balotta qualche messaggio per l'assessore regionale Raffaele Cattaneo ce l'ha: la questione è sì politica, ma anche ambientale, se non si garantisce un servizio dignitoso non si potrà centrare l'obiettivo di spostare **dalla gomma al ferro** gli utenti dei trasporti, cosa ancora più importanti d'inverno, vista, pardon annusata **l'aria che tira**. **«Non esiste che Milano-Malpensa sia diventata la linea più importante della Lombardia»** scuote la testa l'esponente del Cigno Verde lombardo, «ma così dicono i numeri. L'unica vera novità dell'orario invernale 2011 è il potenziamento di questo collegamento, con i 51 treni quotidiani **da Milano Centrale a Malpensa**, equivalenti a un milione di km/treno l'anno – e li sommiamo ai 79 da Cadorna (1,4 milioni km/treno l'anno) fanno 130 treni giornalieri, per circa **2,3 milioni di km/treno l'anno**». Questo quando le altre linee delle Nord hanno questa densità: Milano-Saronno-Varese 1,5 milioni, VBrescia-Iseo-Edolo 1,1, Milano-Saronno-Como 900mila e così Milano-Saronno, Milano-Mariano Comense 700mila, Milano-Asso 600mila. E perchè mai il collegamento con Malpensa dovrebbe prevalere in questo modo sulle storiche linee pendolari? chiede Legambiente. Per tacere delle fermate tolte a Busto, e in parte poi restituite, che paiono configurare **un vero e proprio colonialismo ferroviario**, al servizio tendenzialmente esclusivo dell'aeroporto e di Milano. Che Balotta controbatte con cifre spietate: «I 51 treni quotidiani da Cantrale a Malpensa hanno 21.063 posti; ebbene ci salgono in 1500 circa, pari al **7%** dei posti disponibili. E non cito qui Cadorna, dove comunque il Malpensa Express si attesta circa al 20% di utilizzo. Questo quando da Novara o da Codogno», per citare altre linee ferroviarie comunque ricadenti nella programmazione regionale, **«i pendolari quasi viaggiano attaccati fuori dai treni»**. Di più, rincara Balotta con la consueta foga, «viene il sospetto che i pesanti aumenti tariffari, con una prima tranche del 10% in arrivo a febbraio, **servano proprio a coprire questo potenziamento delle tratte per Malpensa**, invece che a garantire e potenziare il servizio pendolari». Con tutto che il Malpensa Express, treno d'immagine e di prestigio, ma finora di poca sostanza, non porta che il **3%** dei ricavi delle Ferrovie Nord secondo i dati citati da Balotta.

-Malpensa merita un servizio punto-punto?

Nulla contro Malpensa, precisa l'ex sindacalista ora esponente di Legambiente: «ma va preso atto che l'aeroporto oggi fa 18,5 milioni di passeggeri l'anno, non i 24-25 di quattro o cinque anni fa», prima del dehubbing con la "ritirata strategica" di Alitalia. Inoltre, ben il **40%** dei viaggiatori si dirige al **Terminal 2, «quello non collegato con la ferrovia»**, azzoppando ulteriormente la prospettiva del servizio dedicato. E dei 130 treni Milano-Malpensa ben 57 sono diretti che non fanno fermate intermedie: e sono quelli, punta il dito Balotta, a far crollare definitivamente le percentuali di utilizzo. «E 130 treni costano **40 milioni di euro l'anno**, tutte risorse tolte laddove davvero servirebbero», cioè, tanto per cambiare, alle linee utilizzate normalmente dai pendolari lombardi.

«Basta dunque col treno-vetrina, che passa e va» fa eco il bustocco Andrea Barcucci, segretario del circolo cittadino di Legambiente, «si reintroducano le fermate intermedie per i treni che vanno e vengono da Centrale e Cadorna, non sono nemmeno dieci minuti in più di percorso. Si preveda un **servizio no-stop per i collegamenti con Malpensa dalle città e dalle linee del Norditalia**, come Verona, Piacenza, Pavia, Bergamo, Mantova, attraverso il passante milanese. E va ripristinato un collegamento anche con la linea FS per Varese, Luino e Domodossola». In più, «grave mancanza tuttora perdurante è quella del biglietto integrato per Milano, che chi arriva a Malpensa, porta del capoluogo, non trova».

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it