

I mille treni (persi) per Malpensa

Pubblicato: Mercoledì 18 Dicembre 2013



L'allarme l'ha lanciato con forza Assolombarda dieci mesi fa e ormai l'allarme, in alcuni casi, è davvero realtà: **molte opere pensate per l'Expo non saranno completate in tempo**. Colpa della crisi e della mancanza di finanziamenti, che colpisce tante opere diverse, la più parte già avviata. Pedemontana, varianti varie e anche collegamenti ferroviari: il caso più eclatante forse è la **mancanza di un treno che colleghi l'aeroporto di Malpensa direttamente con la zona dell'Expo**, verso la zona di Rho-Pero. La linea più diretta tra Malpensa e Milano – quella che usa i binari FS passando da Rho e Legnano – è "congelata" da dicembre 2012, dopo la bocciatura da parte del Consiglio di Stato del progetto del terzo binario Rho-Gallarate e la riapertura del percorso della VIA.

Il collegamento diretto, però, è solo la punta dell'iceberg. Perché a 15 anni dal lancio dello scalo internazionale i tanti progetti avviati nel tempo si sono scontrati con mancanze di fondi, problemi tecnici, progettazione non sempre puntuale: abbiamo contato **otto soluzioni ipotizzate e definite spesso "strategiche", in gran parte non completate, a volte neppure messe in cantiere. Un vero record.**



Certo, **un collegamento principale esiste e da tempo: il Malpensa Express viaggia da Milano Cadorna**, i treni più veloci in 35 minuti. Era la "**soluzione provvisoria**" usata nel 1998: collegare Malpensa ai binari più vicini (quelli delle Ferrovie Nord a Busto) era l'unica soluzione possibile, in attesa di vie migliori. Di vie migliori, per ora, non se n'è concretizzata neppure una, così nel frattempo la "soluzione provvisoria" – che percorreva una linea ferroviaria con passaggi a livello ed era divenuta ingombrante per il traffico stradale della zona tra Busto e Legnano – è stata potenziata, ma a caro prezzo: **140 milioni di euro, per la galleria sotterranea in quel di Castellanza** (che pure, va detto, comprende anche il raddoppio dei binari con conseguenti vantaggi anche per tutti i treni, non solo per quelli per Malpensa) .



Il tragitto più diretto per arrivare a Malpensa dal centro di Milano passerebbe però da Legnano (su binari FS), per poi proseguire con un breve raccordo, noto in gergo come "Raccordo Y", e immettersi sui binari esistenti verso l'aeroporto. Il problema? Tra Milano e Legnano i binari faticano a gestire il traffico di treni esistente, figuriamoci altri treni aggiuntivi per Malpensa (qui [un'analisi molto approfondita della saturazione della linea ferroviaria](#)



Milano-Gallarate). La soluzione era potenziare i binari, ma il progetto (402 milioni di euro) è stato stoppato a dicembre 2012: la Regione ha chiesto prima una valutazione d'impatto ambientale per un terzo binario, ma poi ha fatto un progetto per terzo e quarto binario. E dal momento che un binario in più non è uno scherzo, in un territorio molto edificato come quello a ridosso di Legnano, il TAR e il Consiglio di Stato hanno dovuto dare ragione ai comitati che si oppongono al progetto (nella foto: il denso abitato di Canegrate, cresciuto intorno alla ferrovia). Stop alla "scorciatoia" e stop probabilmente anche alle speranze per un collegamento diretto per Expo da Milano Centrale. Senza contare che il progetto del raccordo Y ha un impatto locale non secondario, con espropri in zone residenziali quasi ai margini del centro di Busto.



Nel frattempo si è riusciti anche a creare un collegamento diretto tra Milano Centrale e Malpensa, con il cosiddetto "passantino" che collega la stazione Centrale con i binari delle Ferrovie Nord, dentro alla città di Milano (nella foto). Anche qui, però, una "soluzione-tampone" che fa di necessità virtù e che, realizzata in area urbana, è costata anche non poco: 87,5 milioni di euro, per 8 km e un collegamento non proprio veloce (29 minuti solo per arrivare a Saronno, contro i poco più di 18 minuti dei treni da Cadorna).



Mentre si progetta e **costruisce intorno a Milano, si è aperto però anche il capitolo dei collegamenti con Lugano e il Canton Ticino.** Si è partiti con una serie di treni che passano dalla lenta e panoramica linea Bellinzona-Luino-Gallarate e che per la prima volta usano il raccordo tra le due stazioni di Busto Arsizio, quella FS e FNM.

Ma è una soluzione-provvisoria, anche qui: quella definitiva si chiama Arcisate-Stabio e si è nel frattempo arenata nelle sabbie mobili della Valceresio, dove i cantieri si sono fermati del tutto (dopo



mesi di rallentamenti) a causa dei **problemi di smaltimento delle terre contenenti arsenico**, un **imprevisto non calcolato da RFI** (ma i tecnici dei Comuni dicono che dell'arsenico sanno tutti, in zona) che ha fatto saltare l'appalto e bloccato tutto.

Non è finita: per andare verso Lugano e il Gottardo si era anche pensato ad un altro pezzo del collegamento verso Nord, **un supertunnel per collegare i due Terminal direttamente con la ferrovia per Varese** più a nord di Gallarate, evitando il "giro" da Busto Arsizio. Un'opera tanto costosa, che persino la Regione – in questo caso – ha dato **un segnale perché sia messa da parte**, anche se **di recente alcune dichiarazioni fatte a Malpensa hanno fatto intendere un rinnovato interesse per il progetto.** *Grandeur* da conferenza stampa o ripensamento in vista?



Ultimo fronte: il collegamento verso Est, avviato da tempo. La **riattivazione della Saronno-Seregno** offre nuove possibilità di collegamenti verso Bergamo, Brescia, il Veneto, anche se per ora sulla linea circolano solo treni regionali Trenord e non certo i treni a lunga percorrenza, men che meno i merci che talvolta s'ipotizzava di veder girare sulla "Pedemontana ferroviaria". Anche perché per rendere competitivo il treno servirebbe rifare almeno il grandioso ponte

sull'Adda (per una linea completamente nuova servirebbe invece un miliardo di euro).

 Insomma: **tra sogni e "progetti strategici", l'impressione è che i tanti interventi finiscono ad essere tutti provvisori o a metà**, alla faccia della strategicità e dei sacrifici richiesti talvolta al territorio (nella foto: Arcisate), oltre che alle tasche dei cittadini. La domanda da rivolgere alla politica, a questo punto, dovrebbe essere: **qual è la priorità della Regione?** Almeno per evitare nuovi sprechi. E per evitare in futuro di non avere più soldi per far viaggiare i treni, una questione non da poco, in Italia: basta guardare al **Piemonte, dove la Regione ha chiuso centinaia di chilometri di ferrovie**, su cui **anche negli ultimi anni si erano fatti costosi investimenti**, divenuti oggi del tutto inutili.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it