

Raccordo Y, Legambiente contro: "Inutile e dannoso spreco"

Data : 17 dicembre 2013

Sono iniziate le procedure di esproprio per **alcuni residenti di via Sorrento a Busto Arsizio** che hanno le loro case proprio sul tracciato della nuova linea ferroviaria chiamata **raccordo Y e che congiungerà 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. **Se ne parlava da anni** e ora verrà realizzato, come ha confermato il sindaco **Gigi Farioli** in questi giorni a Roma anche per parlare del quadruplicamento della linea Rho Gallarate, ma - secondo Legambiente - si tratta di un'opera che non servirà.

Il rappresentante locale del Cigno Verde Andrea Barcucci ha fatto una disamina del perchè questo tratto di ferrovia non vada realizzato. «Alla base della vicenda c'è lo spostamento della stazione di Castellanza sul territorio di Busto Arsizio, basato 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». Questo è quello che Legambiente intende dimostrare nella sua relazione che vi proponiamo di seguito.

IL RACCORDO Y E LA FANTOMATICA STAZIONE -. 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 - 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.

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 e cioè 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 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 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'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. 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. 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.

L'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. 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 diffonità dal

Raccordo X, che preesisteva in sede rialzata, anche le opere murarie dell'Y avranno impatti devastanti sul territorio circostante. Arrivare alla strozzatura completa del traffico attuale è quanto farebbero il Raccordo Y e le opere stradali collegate. Nel progetto sono presenti viadotti che arriverebbero a soffocare con i gas di scarico sopra le abitazioni i rioni vicini. 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.

APPELLO A POLITICI E CITTADINI - 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.