

“No al Raccordo Y da Milano verso Malpensa”, i Verdi di Busto scrivono al gruppo Fs

Pubblicato: Giovedì 11 Febbraio 2021



I Verdi – Europa Verde di Busto Arsizio scrivono ad Italferr, la società d’ingegneria del Gruppo FS, e al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti per esprimere la loro contrarietà al progetto del “Raccordo Y” che connetterebbe la Milano-Gallarate Fs con la rete FerrovieNord, tra le stazioni di Legnano Rfi e Busto Arsizio Fn.

Pensato come collegamento verso Malpensa, il raccordo è oggi [confermato dall’ultimo progetto legato al Terzo Binario](#). Nel frattempo FerrovieNord sta [progettando anche il collegamento Fs-Malpensa via Gallarate](#)

OSSERVAZIONI AL RACCORDO Y SULLA LINEA FERROVIARIA DEL SEMPIONE A BUSTO ARSIZIO

“Il cosiddetto Raccordo Y ha origine alla progressiva km 16+343,28 del binario pari della linea Rho-Arona, con un deviatoio a 60 km/h, a quota 225,13 m. Il raccordo Y rappresenta una bretella di collegamento fra la linea F.S. e la linea esistente F.N.M. Milano-Malpensa/Novara, di sviluppo complessivo pari a 695 m circa. L’inserimento del raccordo Y rende necessari alcuni interventi anche sulla linea F.N.M.; omissis. Verrà inoltre inserita una comunicazione a 60 km/h tra i binari pari e dispari della linea Rho-Arona al km 16+236 circa, che costituisce la fine dell’intervento previsto in appalto. Nel corso dello sviluppo del progetto definitivo per CdS, sono state concordate con Ferrovie

Nord alcune modifiche alla sede ed al piano ferro della linea FNM, rese necessarie per l'inserimento del Raccordo Y. Come convenuto, FNM avrebbe apportato le modifiche concordate prima dei lavori di potenziamento Rho-Gallarate. Il progetto relativo al presente appalto è stato sviluppato in coerenza con tale impostazione.” Da Progetto definitivo 4° binario Rho-Parabiago e Raccordo Y, Italferr, marzo 2013.

Ad ogni conoscitore della circolazione ferroviaria è facile capire la complessità allarmante di queste opere sui binari di due società diverse, FS ed FNM. Il progetto citato prevedeva una circolazione di 36 treni sul Raccordo Y a scapito della circolazione di un terzo dei treni merci attualmente gestiti, da trenta a venti, tra Gallarate e Rho. Nello specifico da 206 treni/g. a 232 treni/g. totali. Dalla precedente nota ne consegue:

- 1) Che esiste la possibilità di aumentare i convogli per i pendolari sulla tratta interessata, ma che Regione Lombardia non ha sfruttato, né intende farlo, questo spazio di circolazione.
- 2) Con l'apertura di Alp Transit e la presenza dell'importante operatore merci HUPAC il traffico merci su rotaie deve essere incentivato in base ai criteri di economicità e di rispetto del cosiddetto Green New Deal, ossia la cura delle emissioni inquinanti e della riduzione di combustibili fossili. Tale criticità non è risolvibile neanche tramite l'utilizzo di linee ferroviarie parallele a questa.
- 3) Una densità più elevata di treni in codesta ferrovia non è auspicabile a prescindere dalla già massima concentrazione esistente, dai numerosi disservizi quali ritardi, cancellazioni, guasti.

Come scritto all'inizio del precedente paragrafo, collegare le due linee ferroviarie che si incrociano a Busto Arsizio sarebbe una gigantesca complicazione per la circolazione di entrambe. Sarebbe come autorizzare l'attraversamento con impianto semaforico presso un'autostrada, infrastruttura di analoga concezione come le linee ferroviarie moderne. Una linea moderna si basa sul principio della omotachicità, condizione di circolazione che assicura in generale un migliore utilizzo dell'infrastruttura in termini di potenzialità, stabilità degli orari, minori perdite di tempo per interferenze e precedenza fra treni. Gli attraversamenti a raso, necessari all'istadamento dei treni tra Rho a Malpensa, su entrambe i doppi binari delle due linee sarebbero una strozzatura arrecante deleteri ritardi, rallentamenti, consumi, disguidi, del tutto evitabili per il punto qui a seguire.

TRASPORTO DA E VERSO MALPENSA

Non esiste alcuna necessità di collegare Rho a Malpensa. I collegamenti da e per Milano sono già garantiti tramite la linea FNM Bovisa-Saronno, infrastruttura a quattro binari, sia con la stazione Cadorna che con quella Centrale. Tale collegamento aveva un senso seppure limitato, a sei mesi di intervallo, per l'EXPO 2015. È altresì possibile incentivare i collegamenti ferroviari con l'aeroporto tramite la linea Centrale-Monza-Seregno-Saronno, con il positivo afflusso dalle province di Bergamo e di Brescia. Ovviamente queste relazioni dipendono dalla volontà congiunta della Regione e delle concessionarie ferroviarie.

Sempre in tema di collegamenti aeroportuali, si fa presente che esiste una linea inutilizzata da Novara, tramite il raccordo lì presente, a Malpensa sulla quale attuare servizi intercity, pendolari, alta velocità. Ogni ipotesi di velocizzazione delle percorrenze ferroviarie deve assolutamente considerare che i tempi di imbarco aeroportuali partono con almeno due ore di presenza anticipata in aeroporto per la partenza, e di quasi un'ora per le operazioni di arrivo; quindi, dieci minuti di risparmio non procurano che limitatissimi vantaggi all'utenza, a fronte di gigantesche e deleterie interferenze col trasporto ferroviario per decine di migliaia di viaggiatori quotidiani nei due sensi.

Vogliamo ribadire l'esistenza di due raccordi tra FS e FNM a Busto Arsizio: lo X da nord verso Malpensa; lo Z da Nord verso Saronno, due binari creati da circa quindici anni. Purtroppo uno solo è funzionante, quello dalla stazione cittadina verso l'aeroporto. Tramite questo binario singolo – come sarà anche lo Y – passano venti treni quotidiani con origine-destinazione Svizzera. Pertanto è evidente che questo raccordo X è sottoutilizzato rispetto alla previsione del gemello Y; tale raccordo ha una livelletta, cioè un dislivello, più contenuta rispetto al proposto Y, quindi più agevole per la connessione tra le linee; lo X è tracciato senza manufatti sopraelevati, opera senza rallentamenti interferenti la

circolazione sulla linea internazionale del Sempione, perché parte da un binario di servizio della stazione di Busto Arsizio. Proprio presso la stazione locale i treni da Milano potrebbero invertire il banco e andare verso Malpensa, in previsione di un utilizzo maggioritario del treno tale da saturare il nodo di Saronno. Intanto resta completamente inutilizzato lo Z, costruito in assenza di previsioni attendibili di utilizzo.

PROBLEMATICHE URBANISTICHE LOCALI

All'intersezione virtuale delle linee ferroviarie in oggetto è ubicata la stazione di Castellanza FNM. Ad essa è difficile avvicinarsi dalla metà meridionale di Busto Arsizio, per la presenza di un vetusto sottopasso alla ferrovia. Un moderno sottopasso è stato costruito da oltre dieci anni, incompleto per il veto alla sua apertura in previsione del Raccordo Y. Nella relazione succitata, sono espresse le frasi del Comune di Busto Arsizio che ha chiesto la sola ciclabilità del manufatto, con una posizione talmente rinunciataria rispetto al costo dell'opera. Comunque, anche nelle prime settimane del 2021, i due Comuni interessati hanno ribadito l'inutilità del Raccordo Y, con una sostanziale difformità da ogni deliberazione precedente.

I terreni verdi su cui edificare il rapporto sono fondamentali corridoi ecologici e di filtro tra le due città, pur nelle ristrettezze di alcune aree; ma proprio per questo ancora più fondamentali perché ultimi lembi su terreni non cementificati. La costruzione del manufatto toglierebbe una riserva ecologica non trascurabile; di certo non è un'infrastruttura di interesse nazionale, quale la Legge Obiettivo del 2001 prevedeva essere.

Dobbiamo notare come un'intera porzione del quartiere, attorno al raccordo in oggetto, sarà devastata dal rumore dei treni, dalla chiusura sia verticale che orizzontale dei manufatti, dalla perdita di qualità della vita e del valore abitativo per tutte le costruzioni e per i residenti. Stiamo indicando che queste abitazioni non rientrano nelle fasce di rispetto ferroviario, Dpr n. 753/1980, in quanto tale fascia si estende lateralmente ed in parallelo ai tracciati ferroviari, mica in accerchiamento tra due linee da collegarsi, FS e FNM, come è disegnato questo pleonastico raccordo.

OBIETTIVI DEGLI ACCORDI INTERNAZIONALI SUL CLIMA E FLIGHT SHAMING.

Da sempre favorevoli ad ogni utilizzo rafforzato e aumentato delle ferrovie e del trasporto su ferro, noi Verdi siamo testimoni delle capitali scelte sulla riduzione dell'inquinamento da fonti fossili, innovazioni e tecnologie per arrestare il riscaldamento del pianeta. Una misura significativa per ridurre le emissioni di gas climalteranti risiede nella diminuzione del consumo per passeggero, ovvero nelle misure atte a diminuire il consumo di energia non rinnovabile, parametri particolarmente elevati nel trasporto aereo. È evidente che milioni di passeggeri dovranno cambiare abitudini di trasporto, lasciando le tratte aeree per i più ecologici trasporti su ferro e per nave. Il fenomeno del flight shaming sta acquisendo rilevanza percentuale anche soltanto per base volontaria ed individuale. La pretesa di concentrare sull'aeroporto nella brughiera i flussi della mobilità della Lombardia occidentale costituisce un abuso culturale, finanziario e urbanistico molto grave, in quanto si propone quale copertura irrazionale ai gravi problemi del territorio della pianura padana e del trasporto ferroviario europeo. La crescita numerica dei passeggeri di Malpensa è un fenomeno indipendente dalla disponibilità di treni, mezzo collettivo usato in percentuale di uno a otto rispetto alle automobili e agli autobus.

Abbiamo sopra spiegato che binari e tracce per completare l'offerta ferroviaria su Malpensa sono tuttora distese inesplorate di traffico sostenibile e incrementabile, azioni da compiere in base a programmi strategici come quelli richiesti nel fondo di sostegno Next Generation UE, ovvero con l'implementazione di politiche a 360° sul territorio circostante. Milano non può e non deve restare sola città di riferimento per l'aeroporto.

Busto Arsizio, 11 febbraio 2021

VERDI – EUROPA VERDE BUSTO ARSIZIO

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it

