



Alla spettabile

Società Italferr S.p.A., Via Vito Giuseppe Galati, 71 – 00155 Roma,  
al Responsabile della Unità Organizzativa Costruzioni - Settore Procedure Autorizzatorie e  
Contenzioso, Racc. A/R

All'Ufficio di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti,  
Piazzale Di Porta Pia 1 - 00198 Roma [ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)

Al MATTM - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali –  
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale,  
Via Cristoforo Colombo 44, 00187 Roma [DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Busto Arsizio, 20 Dicembre 2013

PROGETTO DEFINITIVO DEL POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO – ARONA. TRATTA RHO –  
GALLARATE – QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y  
(CUP J31J05000010001).

(Infrastruttura strategica di interesse nazionale secondo l'art. 1 della legge  
21 dicembre 2001, n. 443 – legge obiettivo)

**Osservazione richiedente lo stralcio e la definitiva eliminazione del Raccordo Y,  
comune di Busto Arsizio.**

Con la presente, Legambiente Busto Arsizio vuole porre alle autorità competenti in  
materia di pianificazione infrastrutturale – in primis ai destinatari in calce – la necessaria  
**cancellazione del Raccordo Y**, quale origine di gravi interferenze strutturali nella circolazione  
ferroviaria del Milanese, comprensiva della turbativa ai treni locali, intercity, internazionali e  
merci.

In seconda battuta, la grave **problematica ambientale** del sito urbano in cui il Raccordo  
Y insiste unita ai problemi derivanti dagli incroci stradali, specialmente in relazione alla  
vicinissima stazione FNM Castellanza.

PREMESSE POLITICHE REGIONALI.

Dal sito di Regione Lombardia :

[http://www.trasporti.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Redazione&cid=1213444539278&packedargs=NoSlotForSitePlan&render%3D1213277038999&pagename=DG\\_INFWrapper](http://www.trasporti.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Redazione&cid=1213444539278&packedargs=NoSlotForSitePlan&render%3D1213277038999&pagename=DG_INFWrapper) - si legge a tutt'oggi:



***Rho - Gallarate: potenziamento tratta ferroviaria***

*L'intervento consiste nella creazione di un terzo binario nella tratta ferroviaria Rho-Gallarate, il  
quadruplicamento fino a Parabiago e la creazione di un raccordo ad Y tra la rete di Ferrovie dello Stato  
(RFI) e quella di Ferrovienord per il collegamento con Malpensa nei comuni di Castellanza e Busto  
Arsizio. Nel progetto è prevista la creazione della fermata di Nerviano. Le finalità dell'intervento sono:*



## LEGAMBIENTE

Circolo Busto Arsizio

- *il miglioramento del servizio ferroviario fino a Gallarate, Varese, Luino e Domodossola, in connessione con i valichi transfrontalieri del Sempione e del Gottardo;*
- *aumento dell'offerta ferroviaria in prossimità di Milano con la possibilità di attivare la nuova linea suburbana S15 Rogoredo – Parabiago;*
- *la realizzazione del collegamento diretto Milano Centrale – Rho Fiera – Malpensa in vista di Expo 2015.*
- *Lo sviluppo complessivo è di circa 31,5 km, costo totale è di 728 milioni di euro.*

Tralasciata la questione ALPTRANSIT, fondamentale occasione di ristrutturazione delle linee nord-sud inerente al trasporto merci su rotaia, la ristrutturazione della linea ferroviaria Rho – Gallarate è oramai definitivamente fuori dal perimetro delle opere connesse a EXPO 2015 (punto 3 del trascritto comunicato di Regione Lombardia).

Viceversa è altresì possibile collegare direttamente Milano Centrale, Rho Fiera e Malpensa con treni di tipo regionale tramite il cosiddetto **regresso e cambio di pilotaggio**, consistente nell'inversione del senso di marcia tramite scambio di guida da una cabina verso l'opposta del treno. E' una fase di semplice attuabilità; nel caso di Busto Arsizio comporta le seguenti variazioni di percorrenza (valutate per entrambe le direzioni per semplicità espositiva).

- Raccordo Y da FNM a RFI : circa 700 mt (al punto d'inizio sulla Gallarate –Rho) in un tempo di 60".
- Raccordo X da FNM a Stazione Busto Arsizio (punto di inversione del regresso): circa 1000 mt. in 75".
- Regresso da Stazione di Busto Arsizio a punto d'inizio Raccordo Y: circa 1200 mt in 75"
- Totale allungamento percorso e tempo stimato: 1500 mt e 210" per inversione di cabina più 90" di percorso, per un totale di 5', comprensivi di salita/discesa dei passeggeri presso il binario tronchetto bustese.

Questa attuazione ferroviaria è possibile da circa quattro anni nella stazione di Busto Arsizio, dove è in funzione il Raccordo X. In esso transitano sole 8 coppie di treni Tilo Malpensa-Gallarate-Bellinzona. Data la capacità teorica del Raccordo X, a binario unico come l'Y, stimabile in oltre cento convogli/g, anche con la futura utenza da Lugano/Varese di trentasei treni giornalieri (18 coppie). Il maggiore tempo tra Malpensa e Rho-Fiera sarebbe di 5', rispetto ad una percorrenza di almeno 30'; una situazione sostenibile, addirittura auspicabile come diremo.

### LE GRAVI DIFFICOLTA' ED INTERFERENZE DELLA CIRCOLAZIONE SUL RACCORDO Y.

E' persino ovvio per chiunque abbia una piccola idea della circolazione ferroviaria la problematicità estrema dell'intersezione attraverso il Raccordo Y. Rispetto al Raccordo X, non interferente con la circolazione sulla Linea Veloce attuale e nemmeno sul futuro terzo binario destinato al traffico regionale sulla Linea Lenta, la circolazione sul Raccordo Y sarà fonte di molteplici intersezioni a raso (a differenza dell'idea originaria, prevista con "salto del montone" e doppio binario). Non è nostra competenza studiare approfonditamente le interazioni negative delle immissioni dei treni Centrale-Fiera-Malpensa sia sulla linea RFI che su la



## LEGAMBIENTE

Circolo Busto Arsizio

sottostante linea FNM; è ovvio che i trentasei treni previsti (uno all'ora per senso di marcia) non procureranno che disturbi alla circolazione rettilinea e ordinata di entrambe le ferrovie.

### LA PERDITA DI TRENI VARESE-MILANO E LUGANO-MALPENSA.

Espressa la volontà di gestire l'esercizio secondo quanto afferma il paragrafo 2.3.2 della Relazione Generale al progetto, si legge chiaramente il tentativo di svalutare la circolazione ferroviaria dell'hinterland milanese a favore dei treni per Milano. Ad esempio l'eliminazione completa dei servizi locali tra Busto Arsizio e Varese è quanto di più assurdo si possa prospettare. Il contrappeso a questa sciagurata idea risiede nella necessità di elevare il Centrale-Fiera-Malpensa a treno di lunga percorrenza, LP; tale esperimento è già clamorosamente fallito con i convogli Lombardia Express, no-stop da Varese e Bergamo verso Milano. Avendo dato a questi convogli la precedenza sui treni pendolari, i risultati furono negativi per la stragrande maggioranza degli utenti. Tale elevazione dei treni Centrale-Fiera-Malpensa a treni con diritto di precedenza è l'unica possibile per evitare le fermate impreviste e le attese di questi convogli presso le intersezioni con le linee RFI e FNM. Ma questa eventualità è un macigno posto sullo stomaco di milioni di pendolari e di passeggeri della, linea del Sempione.

Contro questa ipotesi di naufragio del TPL ferroviario sulla linea del Sempione sta la soluzione del paragrafo precedente. Il Centrale-Fiera-Malpensa con inversione di marcia a Busto Arsizio RFI come treno Diretto. Il superfluo Raccordo Y è quindi al centro di una riorganizzazione sballata dei treni nel triangolo Varese-Milano-Malpensa. Addirittura si prevede, sempre al 2.3.2, di ridurre a cinque coppie i treni Lugano-Varese-Malpensa; un'assurdità territoriale totale, per cui la Fiera di Milano/Rho sarebbe molto più importante del collegamento internazionale con l'importante città elvetica e col territorio di riferimento della provincia di Varese ed i suoi quasi novecentomila residenti. Altrettanto assurda è la mancata previsione delle otto coppie di Bellinzona-Malpensa, quelle che oggi svolgono un importante servizio locale e internazionale.

### LE CRITICITA' AMBIENTALI URBANE SUL RACCORDO Y.

La lunga e paradossale storia costruttiva del solo Raccordo X – evento non contemplato nei progetti dell'interramento della linea FNM eseguita negli anni '80 – ripresa a distanza di una dozzina d'anni, dopo l'apertura della linea FNM per Malpensa, è stata realizzata dal lato urbanistico dell'opera nel modo più impattante e costoso. Sono state realizzate opere stradali in grande quantità, con altimetria bizzarra, con incredibili sensi unici e rotonde ad uso di poche unità abitative, quelle intercluse fra le due linee e lo stesso raccordo. Il giudizio su tale vicenda costruttiva è di incredibile complicazione e di elevato aumento dei costi. La ripresa dell'identico processo costruttivo e urbano sul Raccordo Y, per sua stessa causa, inequivocabilmente produrrà medesimi risultati, ovvero:

- Grave compromissione del tessuto urbano, destinato all'irrimediabile degrado.
- Perdita di importanti aree verdi residuali al confine tra Busto Arsizio e Castellanza, sottratte alla pianificazione urbanistica e alle peculiarità ecologiche.
- Aumento indiscriminato dei costi extraferroviari da spendere nella posa di viadotti e varianti stradali.
- Aumento del carico inquinante emesso da autoveicoli giostranti sull'intricato reticolo stradale riprodotto.



## **LEGAMBIENTE** Circolo Busto Arsizio

- Complicazione irrisolvibile col traffico veicolare per e da la stazione limitrofa di Castellanza-Busto Arsizio.
- Peggioramento indiscriminato e ingiustificato della qualità della vita e del valore immobiliare nel quartiere interessato.
- Aumento della rumorosità sul sedime del Raccordo Y e sulle linee per le attese e le intersezioni con il tracciato curvilineo ed inclinato all'1,8%, posto al di fuori delle aree storicamente destinate alla movimentazione ferroviaria.

### LE CRITICITA' INFRASTRUTTURALI IRRISOLTE IN AMBITO URBANO.

Presso la stazione cittadina RFI di Piazza Volontari della Libertà si aprono grandi spazi liberati dallo scalo merci dismesso, su entrambi i lati. Il minore è quello sul lato sud, ampio circa 1.5mila mq, in cui trova posto il tronchetto per il regresso dei treni da e per Malpensa. La sistemazione a binario effettivo di stazione, la messa in sicurezza e la completa fruibilità per i passeggeri costituiranno un netto miglioramento della qualità del vivere sociale, fatto in sé foriero di sviluppi urbani, commerciali e di servizi integrati sia dentro che fuori l'ambito ferroviario tecnico. La riqualificazione di questa porzione di città è auspicabile perché artefice di grandi possibilità economiche e residenziali. Stessi argomenti sono identici sul lato nord, di superficie ben maggiore ma privo di binari tronchi per i treni passeggeri.

### COSTI E RISPARMI POSSIBILI.

Sul deliberato importo dei lavori di tutta la linea Rho-Gallarate, approvato dal CIPE al 30 Aprile 2011 per un importo di 728Meuro, considerato in aumento del 12% per l'inflazione, al 31 Dicembre 2013, quindi a 815 Meuro, il solo Raccordo Y, nelle more della sua complessità e delle opere accessorie assai rilevanti, costerà almeno 35 Meuro. Tale cifra è più del 4% del totale; la copertura dei lavori garantita dal CIPE era di soli 402 Meuro, pari al 55% dell'importo totale. E' pertanto più che motivato chiedere il risparmio della realizzazione del Raccordo Y, sia per le spese di cantiere, sia per maggiori costi che comporterà l'intralcio dei treni LP Malpensa-Rho-Centrale. Nell'autunno 2010, ossia alcuni mesi dopo la Delibera del CIPE 33/2010, è entrato in funzione il Passantino milanese dalla Centrale. Da oltre un anno trentuno coppie di treni collegano Milano Centrale con Malpensa, espletando nella metà dei casi il servizio pendolare da Saronno a Ferno. E' allora assolutamente irrilevante incardinare il Raccordo Y alla necessità di collegamenti diretti tra la Centrale e Malpensa. La residua ipotetica domanda di treni Rho Fiera-Malpensa non riveste caratteri di importante questione nazionale, saltata l'occasione di EXPO2015. In assenza di attendibili requisiti tecnici dell'utenza prevista di O/D sulla stazione di Rho Fiera da Malpensa, è assolutamente controindicato sotto ogni punto di vista apprestare le opere di costruzione del Raccordo Y.

### CONSIDERAZIONE FINALE SULL'ALPTRANSIT.

Cambiano diametralmente le ipotesi sancite negli anni fino alla delibera Cipe 33/2010. E' talmente velleitario progettare la nuova Rho-Gallarate senza incremento dei treni merci da apparire irreali. Eppure è questa la scelta del Progetto Definitivo presentato nella Relazione Generale di Italferr. Non è sostenibile escludere il rafforzamento del trasporto merci dalla Svizzera alla pianura padana intera, fatto impossibile da realizzarsi se non attraverso questo progetto sulla Rho-Gallarate.

Non è accettabile per il territorio padano e prealpino essere esclusi dai benefici derivanti dal sistema transalpino ALPTRANSIT relativo al carico delle merci sui treni. E' fuori da ogni



**LEGAMBIENTE**  
Circolo Busto Arsizio

sviluppo ambientalmente compatibile prevedere che le merci, camion o container, debbano trasbordare all'HUPAC di Busto Arsizio/Gallarate su gomma e invadere la pianura padana. Pertanto Vi si chiede di rivalutare la quota merci e le tracce orarie conseguenti nello sviluppo del procedimento di ristrutturazione della linea del Sempione Rho-Gallarate. Propedeutico a questa integrazione è la cancellazione dell'inutile e impattante Raccordo Y, utile solo al transito di ipotetici LP Milano Centrale-Malpensa. Con lo spostamento degli LP tra Centrale e Malpensa fuori dalle previsioni contenute della Relazione Generale – magari sulla Monza-Seregno-Saronno operativa da un anno – manterreste la giusta suddivisione di questa linea come Alta Capacità. Senza compromettere il trasporto passeggeri e ben prima della saturazione della linea, la scelta di instradare i treni merci sulla linea del Sempione verso porti ed interporti dell'Italia Settentrionale è la chiave di volta per concepire un nuovo modello di sviluppo industriale e sociale.

CONCLUSIONE.

In occasione di codesta osservazione, siamo a porgerVi la nostra disponibilità a discutere in sede organizzativa le problematiche inerenti le questioni esposte, con il supporto della nostra sede regionale, Legambiente Lombardia.

Chiediamo di essere informati del procedere del atti e del merito delle problematiche osservate. Confidiamo nella migliore risposta da parte delle istituzioni specialmente nella profonda congiuntura negativa. Tutta la Legambiente crede nelle opere pubbliche utili ma specularmente prova ad evitare lo spreco delle finanze versate a pioggia, per progetti come questo di dubbia riuscita, anzi quasi certamente negativo per la gran parte dei bilanci.

Distinti saluti.

**Legambiente Busto Arsizio**

Andrea Barcucci, Presidente

*Pendolaria*

LA LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO



**LEGAMBIENTE**



**Panella Monica**

---

**Da:** Per conto di: legambienteavarese@pec.it [posta-certificata@pec.aruba.it]  
**Inviato:** lunedì 23 dicembre 2013 20:29  
**A:** ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it; DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** POSTA CERTIFICATA: PROGETTO DEFINITIVO DEL POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO ? ARONA. (CUP J31J05000010001)  
**Allegati:** daticert.xml; postacert.eml (299 KB)  
**Firmato da:** posta-certificata@pec.aruba.it

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata--

Il giorno 23/12/2013 alle ore 20:28:44 (+0100) il messaggio con Oggetto "PROGETTO DEFINITIVO DEL POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO ? ARONA. (CUP J31J05000010001)" è stato inviato dal mittente "[legambienteavarese@pec.it](mailto:legambienteavarese@pec.it)" e indirizzato a:

[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)  
[ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)

Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale).

L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione

L'identificativo univoco di questo messaggio è:

[opec275.20131223202844.08405.06.1.18@pec.aruba.it](mailto:opec275.20131223202844.08405.06.1.18@pec.aruba.it)