



LEGAMBIENTE

Busto Arsizio

PASSAGGIO A LIVELLO IN VIA GIOBERTI

La soluzione evidente al problema è tanto semplice quanto ignorata. Per prime, forse sole, le Ferrovie Nord Milano l'hanno indubbiamente scartata. Basta ricostruire il passaggio a livello della via Gioberti, in senso letterale. **Passaggio a livello: transito sulla superficie della ferrovia.**

La storia narra che il cosiddetto "Raccordo X" collegò la storica linea Saronno-Novara con la linea del Sempione nel suo nuovo tracciato del 1924, quando venne spostata a est e costruita in rilevato sopra il piano della campagna circostante, a una quota di tre metri, per sovrappassare la ferrovia Nord che lì correva "a raso". Da questo fatto si originò la creazione di un sopralzo in via Gioberti, anch'essa posta a quota zero, per passare "a livello" del nuovo binario, ovvero a quota "più 1,5 metri", a metà dei tre metri delle FS e gli zero metri del suolo del quartiere.

Così si è avuta la "gobba di via Gioberti", dove è stato posto il sistema di sbarre abbassate in presenza di transito di treni, peraltro assai raro.

Oggi il Raccordo X deve essere rifatto, partendo dalla solita quota "più tre" ma arrivando ai "meno quattro" della linea FNM abbassata e quasi interrata. Quindi, essendo via Gioberti al centro del raccordo, vale la stessa semplice divisione di ottanta anni prima. Il Raccordo X intersecherà via Gioberti non più a quota 1,5 ma passerà nella via con una lieve depressione, sempre rispetto al piano del quartiere e della campagna. **Questo dislivello negativo sarà** – l'esame visivo dei lavori già eseguiti lo conferma - **di un metro, al massimo, sotto il livello del suolo.**

Allora non serve scavare profonde trincee ma semplicemente asportare il materiale riportato negli anni '20 per creare il dosso, su cui transitano ancora le auto e le biciclette dei residenti, oltre ai molti pedoni. Infatti in ben tre angoli di questo incrocio tra asfalto e ferrovia sono presenti giardini e cortili giacenti fino a due metri sotto il vertice della "gobba", sul suolo originario di questi terreni. Per non dimenticare il quarto angolo, ricordo che qui c'è un cortile di un capannone rialzato nel dopoguerra per colmare la depressione. **Quindi si può tranquillamente affermare che nell'intorno del passaggio a livello non ci sono gravi impedimenti nell'abbassamento del piano stradale**, benché sarà comunque necessario condurre esami statici precisi e punto per punto **su almeno due edifici circostanti.**

Costruire il nuovo passaggio a livello a quota "meno uno" è perciò molto più di un'ipotesi di ingegneria solo accademica. E allora perché, ritornando all'inizio di questa relazione, la semplice ipotesi è stata scartata dai tecnici? La risposta si trova nella pratica presente da oltre dieci anni negli uffici delle Ferrovie Nord Milano; da molti anni in qua, lo sviluppo della mobilità automobilistica ha complicato enormemente la gestione delle centinaia di passaggi a livello italiani. È stato spesso un bollettino di guerra di auto travolte dai treni lanciati in corsa; specialmente la linea delle Nord per la Val Camonica divenne tristemente famosa per i morti che annualmente erano vittime dei passaggi a livello **senza barriere!** Ecco che allora uno dei principali investimenti delle Nord – ma non solo delle Nord come ho scritto – era l'eliminazione dei passaggi a livello, sia passando sotto, sia passando sopra i binari. Perciò non si è presa in considerazione l'ipotesi "a raso", per consolidata nuova abitudine.



LEGAMBIENTE

Busto Arsizio

Via Gioberti è però tutta una storia differente, per tre motivi. Il primo è il totale distacco del gruppo di case da situazioni di traffico elevato; non ci sono strade di transito, ma solo una strada a servizio di un numero ristretto di residenti, in questo recesso di città, chiuso su tre lati dalle rotaie ferroviarie. Il secondo è la limitata velocità dei treni che transiteranno. Il Raccordo X è in curva e in contropendenza, ragioni per le quali la velocità dei convogli sarà bassissima, quasi a passo d'uomo! Per cui le sbarre non si chiuderanno con molti minuti di anticipo, laddove le due vicinissime stazioni saranno comunque in grado di monitorare la marcia dei treni in tempo reale. Terzo motivo è il numero limitato di treni passanti sul raccordo. Si pensi che da dieci anni sulla linea Nord per Busto transitano quotidianamente meno di cento treni, incrementabili nella capacità teorica ma vincolati dalla scarsa programmazione regionale; quaranta treni è una stima realistica e persino ottimistica: praticamente meno di tre treni ogni sessanta minuti. Una chiusura di cinque minuti all'ora, senza code di automezzi inquinanti.

Ho esposto ai residenti di via Gioberti la mia teoria. Mi è sembrato strano che nessuno, né tra loro, né durante i molti contatti avuti con il Comune e le FNM, fosse consapevole di una soluzione tanto chiara. Tuttavia l'accoglienza ricevuta è stata positiva, non essendo uscita una causa di ostacolo reale da parte di argomenti a me ignoti, poiché non sono un tecnico del settore.

Invio la presente a tutti i lettori, ai cittadini bustesi e alla loro amministrazione, agli uffici regionali e a quelli delle società coinvolte; ai giornali e ai media, affinché la classica scoperta dell'acqua calda non sia sprecata. Diamo una possibilità di sostenibilità ai residenti e al quartiere. Di passerelle non ne vorremmo parlare più, almeno per un certo periodo. Cordiali saluti.

Busto Arsizio, 06 Maggio 2007

Andrea Barcucci, Presidente del Circolo Legambiente di Busto Arsizio