

MalpensaNews

Il comitato pendolari: “Nessuna alternativa al potenziamento Rho-Gallarate”

Roberto Morandi · Monday, March 25th, 2019

Da un lato chi abita lungo la ferrovia, dall'altra i pendolari. Non sarà una contrapposizione così netta – del resto, c'è anche chi fa parte di entrambe le categorie contemporaneamente – ma fatto sta che il dialogo “animato” esiste. Lo conferma anche l'ultimo intervento, la missiva che il Comitato Pendolari Gallarate-Milano ha inviato per rispondere alle «inesattezze scritte dal comitato Rho – Parabiago», che si batte contro l'aggiunta di nuovi binari. Riceviamo e pubblichiamo

Nessuna alternativa al potenziamento Rho – Gallarate

Non ci sono alternative al potenziamento della Rho Gallarate, in quanto in nessun documento si ipotizza il prolungamento della linea metropolitana M1 (non praticabile per limiti intrinseci della linea metropolitana M1) o l'interramento della tratta con un costo stimabile tra i 4 ed i 5 miliardi di euro.

RFI ha ripresentato il progetto dopo le osservazioni del Consiglio di Stato e CSM, inoltre Regione Lombardia lo ha inserito tra le opere da realizzare.

La direzione mobilità di Regione Lombardia ha confermato l'utilità dell'opera (parliamo dei tecnici di Regione).

Se poi qualcuno trova un altro modo per potenziare, siamo disposti a collaborare.

Quali difficoltà nella collaborazione con il comitato Rho – Parabiago

Precisiamo che noi come Comitato Pendolari Gallarate Milano abbiamo già tentato di collaborare con il comitato Rho – Parabiago, valutando altre alternative tecniche tra cui citiamo:

Prolungamento della linea metropolitana M1 verso l'asse del Sempione, non praticabile per i limiti tecnici intrinseci alla stessa che non ne permettono ulteriori estensioni sul ramo di Rho Fiera;

Una nuova linea ad ovest dell'esistente, che servirebbe solo ed esclusivamente alle esigenze dell'aeroporto di Malpensa non risultando utile alla popolazione locale, con un consumo (inoltre) di parecchio territorio agricolo. In quest'ottica, anche un eventuale raccordo con la linea delle Fnm Saronno-Novara, non potrebbe che portare ad un aumento significativo (almeno 15') dei tempi di percorrenza dei treni indirizzati su tale tratta;

L'interramento della tratta Rho Gallarate, facendo una simulazione di massima, basandosi sui costi della stazione di Bologna Centrale AV e dell'interramento di Castellanza, una soluzione del genere (se realizzabile) avrebbe un impatto economico tra i 4 e i 5 miliardi di euro; L'interramento inoltre non può essere realizzato in trincea, ma deve essere eseguito in profondità per non interrompere

per anni l'esercizio ferroviario. In questo caso, ogni stazione (e parliamo di 5 impianti) costerebbe non meno di 570 milioni, basandosi sui costi di operare analoghe già realizzate (vedi stazione di Bologna Centrale AV come esempio pratico) .

Una nuova linea ferroviaria ad est , parallela sull'autostrada, che però impatterebbe in maniera ancora più massiccia sul territorio urbano (se realizzabile).

Al netto delle alternative proponibili o proposte, la soluzione meno impattante è il potenziamento della linea attuale, con l'applicazione di tutte le correzioni emerse in questi anni. A Legnano in commissione mobilità del 12/12/2016 si era discusso e avevamo invitato anche il comitato contrario.

Ribadiamo che siamo consapevoli dell'impatto sull'opera, ma non ci sono altre alternative.

Inoltre, osservazione per nulla marginale, le persone del territorio rappresentate dal comitato Rho – Parabiago sono quelle che non riescono a salire sui treni, sono quelle che sia all'andata che al ritorno utilizzano i treni al massimo del loro affollamento.

Nota Tecnica

Di seguito la spiegazione tecnica delle motivazioni del comitato pendolari Gallarate Milano.

Capacità oraria

Si continua a raccontare la favola che è possibile potenziare il servizio inserendo altri treni in linea. Se ciò è vero nelle ore notturne, risulta IMPOSSIBILE nelle ore di punta (ove il potenziamento darebbe i suoi massimi risultati), perché la capacità oraria della traccia è di 10 treni ora (uno ogni 6 minuti), a patto che questi siano omotachici (o tutti diretti o tutti locali).

Dovendo convivere sulla tratta con le seguenti esigenze:

treni EC per Domodossola,

treni RE per Varese e Domodossola

treni per Arona e Luino

treni passanti S5

questa capacità viene ridotta a 8 treni ora tra Rho e Gallarate (oltre ad un treno ora aggiuntivo tra Busto Arsizio e Gallarate). Per poterlo comprendere al meglio, basta vedere l'orario ferroviario delle ore 18.00.

Composizione dei treni

Treni locali – Riguardo alla composizione dei treni, nonostante l'esperimento tentato qualche anno fa su Varese, non è possibile incrementare la lunghezza (e quindi la capienza) dei treni della linea S5, sia a causa della lunghezza dei marciapiedi della stazione di Varese, ma soprattutto della struttura delle stazioni del passante.

Treni diretti – I treni RE per Varese Porto Ceresio, soffrono dello stesso problema (i limiti delle stazioni di Varese, Arcisate e Porto Ceresio).

Altri treni – È possibile aumentare la lunghezza dei treni per Domodossola? Secondo RFI, che regola la circolazione, no, questo perché i binari 1 e 2 di Milano centrale che ospitano i treni da e per Domodossola sono troppo corti. È possibile spostare questi treni su altri binari? No. Perché Milano Centrale è satura (soprattutto nelle ore di punta).

Anche se venisse attivato l'ermts tra Milano e Gallarate, la situazione non cambierebbe. Essendo i treni non omotachici, non si riesce ad inserire altri treni in linea. L'ermts sarebbe invece utile per inserire altri treni merci in linea nelle ore di morbida.

Esiste una capacità residua?

Continuano a dichiarare che esiste una capacità residua, verissimo! Ma in quale orari? Tra le ore 1.30 del mattino e le ore 5.30 non circolano treni viaggiatori, per un semplice motivo: chi li userebbe? Il trasporto pubblico locale non si muove su 24 ore , ma su un lasso di tempo più breve e ben più determinato.

Tra Milano e Gallarate insistono 150.000 passeggeri giorno, la cui maggior parte nelle ore di punta. Ed è qui che nascono le maggiori criticità che oggi rendono il viaggio un calvario!

Raffaele Specchia (Comitato Pendolari Gallarate Milano)

This entry was posted on Monday, March 25th, 2019 at 7:03 pm and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.