

MalpensaNews

Potenziamento della Rho-Gallarate, il comitato sostiene l'opera

Roberto Morandi · Wednesday, May 22nd, 2019

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato del Comitato Pendolari Gallarate-Milano, a sostegno del progetto di potenziamento della linea ferroviaria

PERCHÈ IL POTENZIAMENTO DELLA RHO GALLARATE MILANO È IMPRESCINDIBILE
Abbiamo appreso dalla stampa che i sindaci del territorio sono stati convocati a Roma per visionare il progetto del potenziamento ferroviario, in particolare il raccordo ad Y tra Busto e Castellanza e il quadruplicamento da Parabiago a Vanzago.

Inevitabile la presa di posizione di chi continua ad affermare che la linea ferroviaria Rho Gallarate non abbia bisogno del potenziamento infrastrutturale – che aspettiamo da 10 anni – sostenendo che i binari siano più che sufficienti.

La realtà è ben diversa e basta recarsi in una qualunque stazione della tratta, in particolare durante le ore di punta, per accorgersi di quanto questa convinzione sia errata.

Riportiamo di seguito tre problematiche che sembrano irrisolvibili con la struttura attuale:

- 1) Sovraffollamento: tutti i treni della tratta, diretti e passanti della linea s5, viaggiano in perenne sovraccarico, parliamo del 130% di posti occupati, rispetto ai posti a sedere: le città di Canegrate, Parabiago e Vanzago, insieme alle altre, soffrono maggiormente questa situazione;
- 2) Puntualità: ogni volta che un treno si presenta sovraccarico in una stazione, i tempi di salita e discesa si dilatano e questo produce un ritardo che si ripercuote sui treni successivi;
- 3) Disomogeneità della rete percorsa da treni non omotachici, sebbene la convinzione è che sia assimilabile ad una metropolitana e non ad una ferrovia, si trascura che oltre ai treni s5 e diretti siano presenti treni EC e normalmente fuori dalle fasce di punta, anche treni merci di vario genere.

I progetti proposti da RFI in alternativa al potenziamento risultano o irrealizzabili – vedi prolungamento della MM1 verso l'asse del Sempione o inutili per i viaggiatori sia dell'asse del Sempione che per tutti i viaggiatori del nodo di Gallarate – vedi linea ad ovest nel parco del Ticino, con conseguente consumo di superficie agricola e/o economicamente insostenibili – vedi interrimento totale tra Rho e Gallarate.

Ci teniamo ad alcune precisazioni sui dati tecnici diffusi in una nota da chi si oppone al progetto:

NOTA COMITATO CONTRARIO AL PROGETTO

Sicuramente sapete che per realizzare l'opera sono previsti 5 anni di lavori con ben 28 aree di cantiere (su soli 9 km) in mezzo ai centri abitati, con conseguenze facilmente immaginabili in termini di traffico, inquinamento atmosferico e rumore e un totale di 217'800 mq di aree verdi sacrificate. Sapete che sono previsti 40 interventi (sempre su soli 9 km) su altre opere (nuove

strade, ponti, sottopassi, spostamento del canale Villoresi), che porteranno ulteriori stravolgimenti e impatti durante i lavori. Sicuramente concordate che un aumento della velocità dei treni (sino a 150 km/h) e del numero di treni veloci comporta un aumento del rischio di incidenti che certo non coinvolgerebbero solo la sede ferroviaria. Sicuramente conoscete gli impatti relativi al rumore, alle vibrazioni, alle barriere, su cui non ci dilunghiamo.

PRECISAZIONI

- a) La velocità massima è già di 160 km/h tra Legnano e la protezione di Rho e la velocità massima dei treni merci, non aumenterebbe perché i materiali corrono a 120 km/h al massimo (alcuni 100 km/h);
- b) Una delle finalità del potenziamento della ferrovia è quella di ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto dalle automobili: secondo la UE il 40% dei gas serra vengono prodotti dal trasporto, pertanto più ferro = meno gomma = meno emissioni;
- c) Il trasporto su gomma è molto meno sicuro di quello su ferro, infatti per un'intera categoria di merci pericolose è **vietato** il trasporto su gomma mentre è ammesso solo su ferrovia.
- d) Una quarta nota riguarda le barriere antirumore necessarie per ridurre gli impatti acustici di cui però non se ne vuole l'installazione, di conseguenza diventa impossibile ridurre le interferenze, occorre pertanto capire che posizione assumere.

Di seguito i benefici dell'opera:

- la realizzazione della nuova s15 con aumento dei treni e posti per pendolari;
- nuova stazione per Nerviano;

Ci preme segnalare, in un altro contesto non lontano, quanto il quadruplicamento tra Milano Cadorna e Saronno, terminato nel 2007, abbia migliorato in modo significativo la circolazione ed i tempi di percorrenza su diverse linee tra le più trafficate d'Italia, come la Milano-Gallarate.

Non prevedere il quadruplicamento e pensare che un binario per senso di marcia sia ancora possibile è una visione miope e anacronistica, nonché poco sicura, soprattutto in direzione di una mobilità sostenibile.

Raffaele Specchia

Comitato Pendolari Gallarate Milano

This entry was posted on Wednesday, May 22nd, 2019 at 7:13 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.