

# LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

## Potenziamento Rho-Gallarate, il Comitato del “no” scrive a Draghi: “Via il progetto dal Recovery Plan”

Valeria Arini · Wednesday, March 10th, 2021

Il Comitato Rho-Parabiago ha inviato una lettera al **nuovo Governo (Presidente Draghi, Ministero Infrastrutture e Ministero della Transizione Ecologica)** per segnalare «le gravi criticità del Progetto di **potenziamento ferroviario Rho-Gallarate** (tratta Rho-Parabiago) e **chiedere che venga eliminato dal Recovery Plan**, in quanto non compatibile con gli obiettivi del programma Next Generation EU». *Sotto il nostro tour tra gli espropriati.*

**Da Vanzago a Parabiago, viaggio tra gli espropriati del quarto binario**

«Infatti – spiega il Comitato – un’opera annullata dalla magistratura, con altissimi costi ambientali, sociali ed economici, che non garantisce adeguati margini di sicurezza e ignora completamente i criteri di sostenibilità ambientale alla base delle politiche europee non può trovare spazio in un piano che ha come principi guida l’innovazione e la sostenibilità».

«**I fondi del programma Next Generation EU potrebbero essere eventualmente utilizzati** – propone il comitato – **per la progettazione di una soluzione innovativa e realmente sostenibile**, e non per la realizzazione di un’opera che, dopo anni di bocciature e rammendi, presenta ancora forti problematicità non risolte (e non risolvibili) e risulta tecnicamente inadeguata e ormai anacronistica rispetto alle nuove tecnologie trasportistiche. Confidiamo che il profilo altamente tecnico delle persone a cui spetta la selezione dei progetti da inserire nel Recovery Plan consenta una valutazione oggettiva e scevra da condizionamenti politici».

### DI SEGUITO LA LETTERA INTEGRALE

Chiediamo la Vostra cortese attenzione in merito al Progetto di potenziamento ferroviario Rho-Gallarate, che è stato incluso dal precedente Governo nella Bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il Comitato Rho-Parabiago segnala le **gravi criticità di questo progetto sotto il profilo ambientale, legale ed economico**, che non lo rendono compatibile con gli obiettivi del programma Next Generation EU, e per chiedere che questo progetto venga stralciato dalla versione definitiva del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il Progetto definitivo in oggetto prevede il raddoppio dell'attuale linea ferroviaria sulla direttrice Milano-Varese, ora a due binari, con l'aggiunta di un terzo e un quarto binario nel tratto Rho-Parabiago (primo lotto funzionale, cosiddetto "quadruplicamento", del costo di 417 M€ in base al quadro economico di progetto, per 8,9 km di tratta) e la successiva aggiunta di un terzo binario nella restante tratta Parabiago-Gallarate (secondo lotto funzionale, attualmente non oggetto di progettazione<sup>1</sup>). Il corridoio in cui si sviluppa la linea ferroviaria in oggetto è fortemente ristretto e densamente urbanizzato, tale da sostenere a malapena i due binari attuali. I paesi di Pregnana, Vanzago, Pogliano, Parabiago, Canegrate, Legnano (provincia di Milano) sono cresciuti lungo la ferrovia sin dai primi decenni del Novecento e attualmente la linea ferroviaria è fiancheggiata da abitazioni lungo tutto il tracciato oggetto di intervento.

Nel 2005, in fase di approvazione del Progetto preliminare redatto da Italferr (che prevedeva un solo binario aggiuntivo senza ampliare la sede ferroviaria), il Ministero dell'Ambiente aveva evidenziato la "...situazione limite in cui si trova la linea esistente per molti tratti chiusa e compresa dalle due parti da una cortina di edifici a destinazione produttiva e residenziale. Questa circostanza pone in criticità l'ampliamento, pur di pochi metri, del fascio ferroviario: il potenziamento della linea esistente solleva i problemi del rumore, delle vibrazioni e dell'impatto sul paesaggio" (Parere Min. Amb. 6/7/2004). Nello stesso Progetto preliminare era stata esplicitamente esclusa la possibilità di realizzare il cosiddetto "quadruplicamento" dei binari per la presenza di "vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico" ("La scelta di realizzare un terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è dettata dai vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico. Tale contesto non permette, infatti, l'inserimento di un ulteriore quarto binario nella sede esistente né la realizzazione di una linea a doppio binario in altra sede. Sono presenti inoltre vincoli fisici in corrispondenza delle stazioni/fermate di Legnano, Canegrate, Vanzago, Parabiago" – Progetto preliminare, Relazione Generale, Paragrafo 5.1).

Ad ulteriore conferma dell'infattibilità della soluzione a quattro binari, il Progetto definitivo che prevedeva invece questa soluzione (in contrasto con i vincoli urbanistici e con quanto precedentemente dichiarato a livello progettuale nel Progetto preliminare), è stato annullato dal Tar nel 2012 (Sentenza n. 01914 del 9/7/2012), annullamento confermato poi dal Consiglio di Stato (Sentenza n. 06959 del 21/12/2012), insieme alla Delibera CIPE di approvazione n. 33 del 13/5/2010.

Nondimeno, il Progetto definitivo del "quadruplicamento" è stato ripresentato nel 2014, senza variazioni sostanziali. Inspiegabilmente, la Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente allora in carica ha espresso parere positivo alla Valutazione di Impatto Ambientale (Parere n. 1509 del 23 maggio 2014), in contrasto con quanto lo stesso Ministero dell'Ambiente aveva affermato in fase di valutazione del Progetto preliminare e senza più considerare le criticità allora evidenziate, sebbene tali criticità non avessero trovato adeguata risoluzione nel Progetto definitivo, ma anzi fossero evidentemente peggiorate con l'aggiunta di un ulteriore binario.

Altrettanto inspiegabilmente, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che aveva espresso parere negativo nel 2014 (Parere del 22/09/2014, Adunanza del 26/09/2014), evidenziando le carenze documentali, gli impatti ambientali non adeguatamente mitigati, le criticità tecniche, nonché il costo eccessivo dell'opera (25

M€/km, circa il 34% in più rispetto ad interventi analoghi, come evidenziato dal Consiglio Superiore), ha espresso invece parere positivo nel 2018 senza che fossero state risolte le criticità ambientali precedentemente evidenziate dallo stesso Consiglio, e poi completamente trascurate nel parere finale (Parere Seduta 29 Novembre 2019, Affare n.73/2019).

E' stato pertanto portato avanti un progetto inizialmente dichiarato infattibile dagli stessi progettisti (Italferr) e dal Ministero dell'Ambiente, senza più considerare quei vincoli fisici determinati dal fitto contesto urbanistico che avevano correttamente guidato le valutazioni progettuali e approvative in fase preliminare, e che di fatto determinano gli altissimi costi ambientali, sociali ed economici del progetto:

- Costi ambientali e sociali, per i gravi e irrisolti impatti dell'opera sulla popolazione e sull'ambiente: pesanti espropri e demolizioni di intere abitazioni, impatti acustici e vibrazionali non adeguatamente mitigabili, aumento dei rischi per la sicurezza, in considerazione del passaggio estremamente ravvicinato dei treni alle abitazioni nonché a stabilimenti a rischio di incidente rilevante, snaturalizzazione dei contesti urbanistici, deterioramento della qualità abitativa, frattura territoriale, impatti paesaggistici ed ecologici.
- Costi economici, in quanto 417 milioni di Euro appaiono una somma eccessiva per soli 8,9 km di linea ferroviaria (come peraltro aveva già evidenziato il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel parere del 22/09/2014, quando il costo del progetto era 401 milioni, poi ulteriormente incrementati), e chiaramente tale sproporzione è determinata dall'esigenza di intervenire pesantemente sul territorio per creare forzatamente spazio per l'ampliamento della sede ferroviaria, in un corridoio fisicamente ristretto e non adatto ad accogliere due ulteriori binari (si prevede la costruzione di nuovi ponti e sottopassi, l'ampliamento delle strutture esistenti, la deviazione e l'interramento di canali di irrigazione, la realizzazione di nuove strade di accesso, l'installazione di barriere fonoassorbenti sino a 7,5 m di altezza ecc.).

Questi costi denotano chiaramente che l'opera in progetto è sovradimensionata e non compatibile rispetto al territorio densamente urbanizzato in cui si inserisce, confermando le valutazioni effettuate in fase di progettazione preliminare. Ulteriori conferme di tale incompatibilità e della debolezza tecnica del progetto emergono dalla evidente fatica con cui si cerca di mitigare gli impatti prevedendo soluzioni tecniche che creano impatti ulteriori, in quanto la mancanza di spazio impedisce l'adozione di soluzioni soddisfacenti e porta ad esiti contradditori e inefficaci.

Crediamo che un'opera infrastrutturale debba essere progettata con ampi margini di sostenibilità e sicurezza, margini che non è possibile ottenere inserendo forzatamente un'infrastruttura sovradimensionata nel ristretto corridoio esistente.

Ne risulta un progetto tecnicamente inadeguato, che non garantisce adeguati margini di sicurezza, e che certamente non risponde ai criteri di sostenibilità che l'Europa ci richiede e a cui l'Italia prevede di conformarsi nelle proprie scelte di sviluppo.

In merito alle motivazioni progettuali dell'opera, per non dilungarci ci permettiamo solo di evidenziare forti perplessità che una tratta di soli 9 km tra due comuni intermedi, Rho e Parabiago, possa essere considerata strategica per lo sviluppo dell'Italia. Segnaliamo inoltre che, per quanto ci è possibile osservare in base alla documentazione tecnica relativa ai corridoi TEN-T prodotta dalla Commissione

Europea, la linea Gallarate- Rho non risulta facente parte del corridoio Reno-Alpi (che si estende da Rotterdam a Genova passando sulla direttrice di Novara), né del corridoio Mediterraneo (che include le linee Torino-Lione, Milano-Brescia e Milano Cremona), al contrario di quanto dichiarato nella Bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza aggiornata al 12/01/2021.

In ogni caso, i costi economici, ambientali e sociali non giustificano i supposti benefici che deriverebbero dalla realizzazione di tale potenziamento, anche nella condivisibile prospettiva di un incremento dei servizi ferroviari regionali e internazionali. Incremento che potrebbe peraltro essere realizzato in primis mediante il miglioramento gestionale e strutturale dell'infrastruttura esistente, per il quale sussistono ampi margini di intervento, che non risultano adeguatamente perseguiti, senza aggiungere ulteriori binari.

Non risultano inoltre per nulla valutate eventuali soluzioni progettuali alternative, sia in termini di localizzazione che di tipologia dell'infrastruttura, che potrebbero contenere l'entità degli impatti e garantire un accettabile grado di sicurezza (quali ad esempio: separazione dei flussi lunga percorrenza e merci su linee esterne ai centri abitati, interramento dei binari, prolungamento della linea metropolitana dall'area Expo di Rho Fiera sino a Legnano lungo il Sempione).

I fondi del programma Next Generation EU potrebbero essere eventualmente utilizzati per lo studio di fattibilità e la progettazione di una soluzione innovativa e realmente sostenibile, ma non per la realizzazione di un'opera che, dopo anni di bocciature e rammendi, presenta ancora forti problematicità non risolte (e non risolvibili) e risulta ormai anacronistica rispetto ai nuovi modelli di ingegneria trasportistica e di tecnologia costruttiva dei mezzi di trasporto, oltre ad ignorare completamente i principi di sostenibilità ambientale ormai alla base delle politiche europee.

Confidiamo pertanto nella Vostra competenza e valutazione tecnica, affinché il Progetto di potenziamento ferroviario Rho-Gallarate venga eliminato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e in generale dalla programmazione delle infrastrutture realmente necessarie per l'Italia.

Fiduciosi in un Vostro positivo riscontro, restiamo a disposizione per un eventuale confronto diretto e per quant'altro possiate ritenere opportuno.

Ringraziando per l'attenzione e il tempo dedicatoci, porgiamo i nostri migliori saluti e auguri di buon lavoro.

**Comitato Rho-Parabiago  
Il Presidente Alberto Maggioni**

This entry was posted on Wednesday, March 10th, 2021 at 1:53 pm and is filed under [Alto Milanese](#), [Varesotto](#).

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

