

LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

Quarto binario, il Comitato Rho-Parabiago: “Troppe le contraddizioni del progetto”

Redazione · Friday, May 28th, 2021

Il Comitato Rho-Parabiago denuncia le palesi contraddizioni con cui viene portato avanti l'iter del Progetto definitivo del quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago, incluso dal Governo persino nel PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) nonostante le evidenti criticità di tipo legale, economico e ambientale che da sempre pesano su questo progetto.

«L'inserimento nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – spiega il comitato – nel capitolo "Investimento 1.2: Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa", di una **tratta di soli 9 km che non è né ad alta velocità, né di collegamento con l'Europa**, è solo l'ultimo grave atto di un tortuoso iter che vogliamo portare all'attenzione dell'opinione pubblica, politica e mediatica, affinché la nostra denuncia possa essere oggetto di riflessione e approfondimento nelle appropriate sedi giornalistiche, politiche e giudiziarie».

«L'opera in questione (che prevede il raddoppio della tratta ferroviaria Rho-Parabiago – 9 km sulla linea Milano-Varese – con l'aggiunta di due binari oltre ai due attuali, per un costo pari a 417 Milioni di euro) – continuano a denunciare gli oppositori – è **palesemente sovradimensionata rispetto al corridoio ferroviario a disposizione**, un corridoio fisicamente molto ristretto nell'ambito di un contesto fortemente urbanizzato, in cui il quadruplicamento previsto non risulta realizzabile con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come dichiarato anche dagli enti competenti nel corso dell'iter approvativo che riportiamo di seguito».

Ricordiamo, infatti, che:

- Quando fu presentato nel 2009, era pubblicizzato come opera essenziale per garantire l'accesso a Expo 2015, sebbene dal cronoprogramma di progetto risultasse che l'opera NON sarebbe stata completata entro il 2015.
- Tra le motivazioni indicate nel progetto vi era il rafforzamento dei collegamenti con la Svizzera con riferimento agli accordi Italia-Svizzera, ma in nessuno di questi accordi è menzionata la Rho-Parabiago (si veda ad esempio il più recente, Accordo tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica Italiana per lo sviluppo delle infrastrutture della rete ferroviaria di collegamento tra la Svizzera e l'Italia, concluso il 28 gennaio 2014, che cita solo la possibilità di interventi sulla linea del Sempione tra Domodossola e Gallarate, ma non oltre Gallarate). Tanto che

il riferimento agli accordi Italia-Svizzera è stato persino eliminato nell'ultima versione del progetto ripresentata nel 2018...

– In base al modello di esercizio dell'ultima versione del progetto, il quadruplicamento sarebbe funzionale all'aggiunta di un servizio regionale passante e di un ulteriore collegamento con Malpensa, servizi che, oltre a non risultare essenziali né strategici (in quanto sono già attualmente presenti servizi analoghi), potrebbero essere almeno in parte aggiunti con l'attuale configurazione a due binari. Infatti, l'Analisi

funzionale allegata al progetto indica la disponibilità di una capacità residua giornaliera sulla tratta, nella configurazione attuale, di 30 treni/giorno: pertanto si potrebbe già avere un significativo incremento di corse senza alcun dispendio economico. Prova ne è che, nel momento in cui è stato ritenuto indispensabile un incremento di corse, come ad esempio in occasione di Expo 2015, è stato aggiunto un servizio passante sui soli due binari esistenti (senza che si verificasse alcun problema di saturazione o interferenza con altre corse).

– Si noti infine che le matrici di domanda considerate nello Studio di Trasporto allegato al progetto, a motivazione del modello di esercizio previsto, stimano un incremento degli spostamenti del 7% circa nell'arco di 10 anni (2015-2025): incremento assai modesto, che rientra nell'ambito di una variazione fisiologica e non pare giustificare il ricorso ad un intervento di natura straordinaria così costoso e invasivo. D'altra parte, l'incremento ipotizzato potrebbe essere ragionevolmente assorbito già con l'attuale assetto dell'infrastruttura, ottimizzando capacità ed efficienza dei treni (aspetti invece spesso poco curati da Trenord, gestore dei servizi lungo la tratta, che non ha ancora risolto annosi problemi di inefficiente gestione, scarsa manutenzione e carenza di treni...). Da ultimo, si consideri che le previsioni di sviluppo della domanda trasportistica dovrebbero essere aggiornate al nuovo contesto socio-economico determinato dalla pandemia, che ha portato all'implementazione sempre più consolidata, e confermata anche per il futuro, di modalità lavorative in smart working che riducono e ridurranno fortemente anche nel futuro le necessità di spostamento. Alla luce di tutto quanto sopra esposto, dettagliato e documentato, ci si chiede: Per quale motivo il quadruplicamento Rho-Parabiago, tratta di 9 km tra due piccoli comuni dell'hinterland milanese, senza connessione diretta con alcuno dei principali snodi trasportistici nazionali e tantomeno europei, debba essere considerata "opera strategica" in tutti gli atti di programmazione infrastrutturale nazionali (ma non svizzeri né europei)? Appurato che quest'opera non risponde a reali interessi di sviluppo sostenibile dell'Italia, a quali altri interessi risponde?

This entry was posted on Friday, May 28th, 2021 at 5:05 pm and is filed under [Alto Milanese](#), [Rhodense](#)

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

