

LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

Il comitato scrive al ministro: “Archiviare il progetto del quarto binario”

Redazione · Monday, January 14th, 2019

Archiviare il progetto di potenziamento ferroviario Quadruplicamento Rho- Parabiago: ecco la richiesta che il comitato Rho-Parabiago ha inoltrato al ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli attraverso una lunga lettera indirizzata anche a tutti i membri del parlamento. La missiva serve per chiedere, sulla base di una serie di fatti esposti, un ripensamento a proposito del progetto, recentemente ripresentato da Rai. Ecco il testo della lettera:

“Egregio Ministro,

facciamo seguito alla lettera inviata in data 13 Agosto 2018 per chiedere al Governo un ripensamento in merito al progetto di Potenziamento ferroviario Rho-Gallarate, lungo la direttrice Milano-Varese-Domodossola: un progetto che nel 2012 è stato annullato dal Tar con sentenza confermata dal Consiglio di Stato e che nel 2014 è stato respinto anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per motivi non solo procedurali, ma anche tecnici e ambientali.

Nonostante i ripetuti annullamenti, le criticità tecniche e gli impatti ambientali unanimemente riconosciuti, il progetto è stato ancora una volta ripresentato da RFI al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Per tale motivo vi abbiamo scritto per segnalare le gravi criticità del progetto, al fine di chiedervi un ripensamento complessivo su quest’opera. Opera che, a differenza di altre che pure sono in fase di rivalutazione da parte di questo Governo, fortunatamente è ancora in fase progettuale e può pertanto essere archiviata senza alcuna ripercussione negativa dal punto di vista economico (in quanto gli appalti per i lavori non sono ancora stati affidati, né l’opera è stata ancora finanziata), ma, al contrario, con ripercussioni positive sul territorio. Non avendo ricevuto un vostro riscontro alla lettera precedente, ci permettiamo di inviarvi nuovamente la nostra richiesta di archiviazione del progetto, sperando che venga presa in considerazione in ragione dell’incompatibilità dell’opera con il territorio.

Un corridoio troppo stretto

L'opera consisterebbe nel raddoppio della sede ferroviaria esistente, che ospita attualmente due binari, mediante l'aggiunta di due nuovi binari tra Rho e Parabiago e di un terzo binario tra Parabiago e Gallarate. Il problema di fondo è che la tratta in questione si sviluppa in un corridoio infrastrutturale fortemente urbanizzato e troppo stretto per consentirne l'ampliamento in sicurezza (la ferrovia confina con le abitazioni lungo tutta la tratta ed è estremamente prossima ad alcuni stabilimenti industriali soggetti alla Legge Seveso).

Già nel 2005, in fase di approvazione del progetto preliminare, il Ministero dell’Ambiente aveva sottolineato la criticità del contesto in cui si trova la linea esistente già nelle condizioni attuali e la conseguente problematicità del potenziamento, evidenziando la “>situazione limite in cui si trova

la linea esistente per molti tratti chiusa e compressa 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" (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Parere del 6/7/2004).

Persino lo stesso progetto preliminare, nell'esame delle possibili alternative progettuali, aveva esplicitamente escluso la possibilità di realizzare il quadruplicamento della linea in ragione della presenza di "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)

Le criticità dell'opera erano quindi già evidenti e riconosciute sin dalle prime fasi della progettazione e si sono poi riproposte nelle numerose fasi di rappresentazione del progetto, a dimostrazione del fatto che il potenziamento previsto è palesemente sovradimensionato per il territorio in cui si inserisce.

Lo testimonia la difficoltà da parte degli stessi progettisti a trovare soluzioni valide a problemi, quali vibrazioni e impatto acustico, che, nonostante il progetto sia stato sottoposto ad almeno quattro fasi di revisione dal 2009 ad oggi, sono sempre rimasti irrisolti, in quanto strettamente connessi con l'estrema vicinanza della ferrovia alle abitazioni.

Lo testimonia anche il costo previsto dell'opera, giudicato eccessivo anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: 402 milioni di € solo per il primo lotto Rho-Parabiago, ovvero solo 8,9 km (da stime progettuali che peraltro risalgono al 2009 e che attualmente sarebbero pertanto da riattualizzare).

Breve descrizione dei principali impatti

Non volendo sottrarvi troppo tempo non entriamo nel dettaglio dei numerosi impatti ambientali, che richiederebbero una estesa trattazione. Citiamo solo alcuni aspetti, a nostro parere gravi ed esemplificativi delle ripercussioni che l'opera avrebbe sul territorio circostante e di quanto sarebbe pericoloso ampliare e potenziare una linea ferroviaria così vicina alle abitazioni:

Considerando che l'ampliamento della sede ferroviaria comporterebbe un ulteriore avvicinamento dei binari agli edifici limitrofi, andando ad occupare la fascia a verde attualmente presente in molti casi tra gli edifici e la ferrovia e portando così il passaggio dei treni immediatamente a ridosso delle abitazioni, e considerando inoltre che si prevede il raddoppio del numero di treni (434 al giorno) e l'aumento della loro velocità (sino a 150 km/h), un potenziamento così ingente aumenterebbe notevolmente i rischi per la sicurezza (tenendo anche conto del passaggio di molti treni merci che trasportano sostanze pericolose, nonché della presenza di stabilimenti con depositi di sostanze chimiche e infiammabili).

Sui soli 8,9 km della tratta Rho-Parabiago (per cui è previsto il quadruplicamento che è oggetto del progetto definitivo attualmente rappresentato), il progetto prevede 7,3 km (quindi l'82% della tratta) come tratti critici per impatto vibrazionale (e tuttavia il progetto non prevedeva nessuna mitigazione certa, rimandando a studi futuri, il che lascia immaginare che non esistano attualmente tecnologie efficaci per contenere l'impatto vibrazionale generato).

Per mitigare gli eccessivi impatti acustici il progetto prevede l'installazione di barriere fonoassorbenti di altezza massima 7,38 m, a loro volta pesantemente impattanti a livello abitativo (deterioramento di luminosità, aerazione e visuale, con conseguenti condizioni invivibili per le

moltissime abitazioni che si troveranno immediatamente a ridosso delle barriere), nonché territoriale (deturpamento paesaggistico, frattura della continuità urbanistica ed ecologica). Paradossalmente, i progettisti hanno escluso la possibilità di utilizzare barriere di tipologia meno impattante proprio in ragione della ristrettezza del corridoio infrastrutturale e dell'entità degli impatti acustici.

Poiché la linea in questione attraversa le aree centrali dei paesi, e date le dimensioni considerevoli dell'ampliamento della sede ferroviaria, gli impatti dell'opera non si ripercuoterebbero solo sulle aree residenziali che si affacciano lungo la linea, ma si estenderebbero su tutto il territorio dei paesi attraversati: per allargare la ferrovia sarebbe necessario costruire nuovi ponti e sottopassi, ampliare quelli esistenti, realizzare nuove strade a nuovi accessi per le abitazioni a cui i binari arriveranno davanti alla porta di casa, spostare e interrare canali di irrigazione. Sono previste ben 28 aree di cantiere (218'000 mq) su soli 8,9 km di linea, in mezzo ai centri abitati, per più di 5 anni di lavori, con impatti facilmente immaginabili sulla vivibilità di tutti i paesi, ben oltre la fascia ferroviaria.

L'opera avrebbe inoltre gravi impatti a livello ecologico, in quanto importanti estensioni di aree prative e coltivate, filari arborei e fasce boscate sarebbero eliminati per lasciare spazio alla sede ferroviaria, alle aree di cantiere e a circa 50.000 mq di parcheggi. Questi elementi naturali rivestono un elevato valore ecologico in quanto rappresentano gli ultimi siti di rifugio e di alimentazione per la fauna, nonché corridoi e stepping stones importanti all'interno del tessuto urbanizzato, e sono indispensabili per garantire una minima continuità ecologica nell'ambito di un territorio già troppo cementificato e frammentato. L'eliminazione di queste aree si pone tra l'altro in contrasto con le indicazioni della pianificazione territoriale regionale e provinciale, che indirizzano verso la valorizzazione delle reti ecologiche, la salvaguardia dei varchi inedificati fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici e la realizzazione di connessioni tra le aree protette presenti sul territorio (Parco Agricolo Sud Milano, PLIS del Basso Olona, Bosco WWF di Vanzago, Parco del Roccolo).

A fronte dell'entità e della gravità di questi ed altri impatti del progetto, qualsiasi mitigazione è solo un palliativo, in quanto è evidente che mitigare efficacemente tali impatti non è tecnicamente possibile, dato l'ambito troppo ristretto e urbanizzato in cui l'opera si colloca.

Da questi aspetti emerge chiaramente la debolezza tecnica di un progetto che cerca faticosamente di inserire all'interno di un corridoio residenziale spazialmente limitato un'opera di tipologia e dimensioni fisicamente incompatibili con tale corridoio e con le caratteristiche della linea.

Motivazioni controverse e possibili alternative

Tuttavia si continua a ragionare come se la tratta Rho-Gallarate possa e debba ospitare qualsiasi tipo di servizio, dai treni suburbani a quelli a lunga percorrenza, dai collegamenti con Malpensa a quelli con la Svizzera, dai treni passeggeri ai treni merci, mentre è chiaro che una linea compressa tra le abitazioni non può sostenere un simile carico.

Per quanto riguarda la presunta necessità del potenziamento per risolvere i disagi dei pendolari, è noto che i disservizi sulla linea sono dovuti a continui guasti e soppressioni, causati da insufficiente manutenzione, materiale rotabile datato, mancanza di personale, gestione inefficiente: non certo dall'insufficienza di binari.

In merito ai collegamenti Milano-Malpensa ci chiediamo se sia davvero così fondamentale incrementare tali servizi lungo questa tratta, considerando che Malpensa dispone già di svariati collegamenti con Milano e questo intervento non sembra quindi essenziale per lo sviluppo dell'aeroporto, sviluppo che dipende indubbiamente da aspetti di più ampia scala. Inoltre, si prevede di deviare su questa tratta il servizio Malpensa Express via Saronno, che è essenziale per i pendolari di quella linea, il che comporterebbe quindi l'ingiustificata eliminazione di una linea utile per istituirne un'altra molto meno utilizzata.

Peraltro, si sostiene che la linea Rho-Gallarate sia satura, mentre il progetto stesso indica una capacità residua di 30 treni/giorno, con la quale si potrebbe già coprire l'incremento di molti servizi senza bisogno di nuovi binari. E in ogni caso, non è forse saturo anche il territorio che la linea attraversa?

Sono state inoltre ventilate molte ipotesi di utilizzo della tratta anche per il potenziamento del trasporto merci: a questo proposito invitiamo a riflettere se si ritiene sensato incrementare ulteriormente il passaggio di treni veloci e treni merci nei centri abitati, come se non si avesse memoria di tutti i gravi incidenti accaduti e che continuano a verificarsi.

Ammesso che il potenziamento sia effettivamente motivato da imprescindibili esigenze trasportistiche, non sarebbe più ragionevole e responsabile valutare delle soluzioni alternative piuttosto che perseguire ostinatamente la fattibilità di un'opera con tutte le criticità sopra descritte? Innanzi tutto in termini di miglioramento gestionale (incrementare la manutenzione e la capienza dei treni suburbani, nonché altri possibili interventi per migliorare la gestione dell'infrastruttura esistente – cfr. documento allegato Linea ferroviaria Rho-Gallarate – Possibili interventi per migliorare la gestione dell'infrastruttura esistente). Ed eventualmente, se proprio necessario, in termini di localizzazione (identificare corridoi infrastrutturali esterni ai centri abitati ove si possano realizzare linee interrate in modo da minimizzare il consumo di suolo) e anche di tipologia delle infrastrutture (prolungare la linea metropolitana, es. dall'area Expo lungo il Sempione, come già si sta facendo in altre zone dell'hinterland milanese, o ripristinare la tramvia che una volta collegava il Sempione con Milano, per creare soluzioni dedicate ai passeggeri di breve percorrenza che alleggeriscano la linea ferroviaria).

Ci rendiamo conto che ogni soluzione alternativa comporta un nuovo sforzo progettuale, ma dopo aver speso in progettazione circa 20 milioni di € in nove anni per continuare a riproporre un'opera oggettivamente problematica, incompatibile dal punto di vista ambientale, altamente rischiosa dal punto di vista della sicurezza ed eccessivamente costosa, nonché giudicata illegittima da entrambi i gradi della giustizia amministrativa, crediamo sia giunto il momento di cercare un'altra soluzione, se proprio si ritiene imprescindibile un incremento, e non solo un miglioramento, dei servizi. Anche in considerazione del fatto che un'opera infrastrutturale deve essere pensata a lungo termine e deve pertanto fornire garanzie durature di solidità tecnica e sostenibilità ambientale, non soluzioni rattoppate o palliative.

Richiesta di archiviazione

Siamo d'accordo che lo sviluppo ferroviario sia un aspetto importante per una mobilità più sostenibile. Ma il trasporto su ferro non è sostenibile a priori solo perché inquina meno del trasporto su gomma: la sostenibilità deve essere misurata anche in relazione al contesto in cui l'opera si inserisce e ai suoi impatti ambientali e sociali sui territori interessati. E da questo punto di vista è evidente che il progetto di potenziamento ferroviario Rho-Gallarate non è sostenibile. Insistere ancora per realizzare un progetto illegittimo e incompatibile con il contesto circostante ci sembra una soluzione irresponsabile che un Governo non può prendere se ha a cuore il proprio territorio e i suoi abitanti. Chiediamo al Ministero delle Infrastrutture di riconoscere i limiti di un territorio che non è sfruttabile all'infinito e di rinunciare ad un'opera che non rispetta tali limiti. Chiediamo che il Progetto di potenziamento ferroviario Rho-Gallarate non venga approvato né finanziato, ma venga stralciato definitivamente dagli atti di programmazione. Nella speranza di un Vostro positivo riscontro, Vi ringraziamo per l'attenzione ed il tempo dedicato alla lettura di questa lettera e restiamo a disposizione per fornire ogni integrazione e approfondimento in merito agli aspetti trattati che riterrete eventualmente opportuno”.

This entry was posted on Monday, January 14th, 2019 at 12:27 am and is filed under [Alto Milanese](#),

[Cronaca, 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.