



Per informazioni rivolgersi
Segreteria
Tel. 02.93962.212

Vanzago, 29 Aprile 2021

Comunicato Stampa Potenziamento Rho-Gallarate – Aggiornamento Aprile 2021

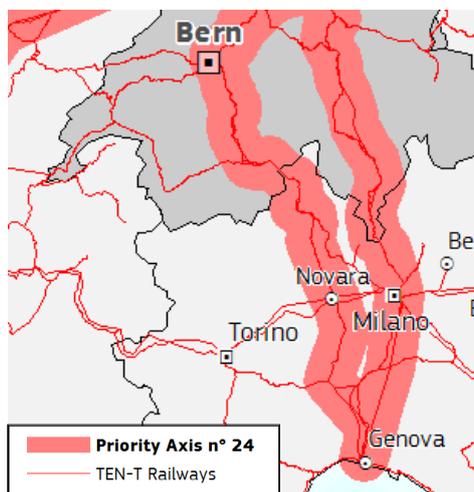
Nel Gennaio 2021 si era data la notizia che nelle prime bozze del **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** pubblicate sui giornali vi era il potenziamento della Rho-Gallarate. Si commentava preliminarmente che rispetto al quadro approvativo dell'opera non vi erano modifiche di sorta poiché l'opera è da anni inserita nel Contratto di Programma tra RFI e lo Stato ed è una delle opere prioritarie richieste da Regione Lombardia allo Stato nell'ambito della cosiddetta "Legge Obbiettivo": in sostanza cambiava solamente la fonte di finanziamento, o meglio, più in generale, la sorgente delle risorse economiche.

La perplessità, però, era che la motivazione di tale inserimento era per garantire il potenziamento della tratta per permettere il transito delle merci che provengono dalla Svizzera (Quadrante Nord-Ovest).

Il Traffico Merci e la Rho-Parabiago

Bisogna preliminarmente ricordare che nel progetto della Rho-Parabiago (e anche della Rho-Gallarate) inviato ai Comuni il 16 dicembre 2020 viene citato il modello di esercizio di Regione Lombardia che prevede solamente 20 treni merci al giorno, in riduzione di quelli che attualmente sono previsti (30). Questa stessa storia è sempre stata riportata in tutta la progettazione definitiva della Rho-Gallarate dal 2009 in avanti.

Il Comune di Vanzago ricorda che da sempre ha chiesto a Regione Lombardia di destinare la linea della Rho-Gallarate ai pendolari sia nel percorso autorizzativo del potenziamento ferroviario dal 2009 ad oggi, sia nel percorso di consultazione sul Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti (PRMT) dal 2014 al 2018. In particolare il Comune di Vanzago ha sempre ricordato a Regione Lombardia che *"nella documentazione della Unione Europea relativa alle linee di collegamento ferroviario transfrontaliere (TEN-TEA, Corridoio Reno-Alpi Progetto Prioritario n. 24 ma anche corridoio A della European Rail Traffic Management System – ERTMS) il trasporto ferroviario dal Nord Europa alla Svizzera e poi a Genova passa prioritariamente o per il nodo di Novara o lungo la tratta Chiasso/Monza/Milano e non sulla Gallarate-Rho-Milano."*



Si ricorda ancora una volta la linea Rho-Gallarate non dovrebbe essere considerata come un corridoio per le merci ma deve essere specializzata per gli altri tipi di trasporti su ferro.

Si ricorda altresì che Regione Lombardia nel percorso dell'elaborazione del Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti (PRMT) non ha accolto le osservazioni del Comune su questo punto ma ha ribadito nel 2015 l'interesse strategico della Rho-Gallarate. In particolare, come riportato nella Delibera di Giunta Comunale 137 del 30 luglio 2015 nel documento del PRMT "Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Ambientale" presentato come proposta nel 2015, Regione Lombardia ha riportato gli esiti del percorso partecipativo adottato dando risposta in forma esplicita ai suggerimenti prodotti dal Comune di Vanzago e da altri portatori di interesse.

Nelle risposte alle osservazioni del Comune di Vanzago sul tema delle merci, Regione Lombardia afferma:

"Si conferma nel PRMT la scelta della realizzazione potenziamento ferroviario della Rho-Gallarate. Si precisa inoltre che il modello di esercizio non prevede incrementi di trasporto merci lungo la tratta."

Si allega al presente comunicato la delibera citata per approfondimento.

PNRR Trasmesso dal Governo al Parlamento

Il 25 Aprile 2021, il Governo ha trasmesso la versione finale del PNRR al Parlamento. La notizia e i documenti ufficiali si possono trovare a questo link:

<https://www.governo.it/it/articolo/pnrr/16718>

Il Governo spiega che per far ripartire l'Europa dopo la crisi dovuta al COVID, crisi che tutt'ora perdura, ha predisposto il **Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF)** che "... *garantisce risorse per 191,5 miliardi di euro, da impiegare nel periodo 2021-2026, delle quali 68,9 miliardi sono sovvenzioni a fondo perduto. L'Italia intende inoltre utilizzare appieno la propria capacità di finanziamento tramite i prestiti della RRF, che per il nostro Paese è stimata in 122,6 miliardi*". Per fare questo è stato predisposto il PNRR articolato in 6 missioni, di cui la numero 3 è chiamata "**Infrastrutture per una mobilità sostenibile**".

Tale missione "*mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo European Green Deal*" (pag. 157).

La Componente n°1 di tale missione, denominata M3C1 è relativa agli "**Investimenti sulla rete ferroviaria**" (da pag 162 in poi) ed ha un valore di 24,77 Miliardi di €.

L'investimento 1.2 "Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa" (pag. 163-164) ha un importo pari a 8,57 miliardi di € e tra questi figura la **tratta ferroviaria Rho-Parabiago**, insieme ad altri interventi. Si riporta qui di seguito il pezzo integralmente.

"Investimento 1.2: Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa

*Gli interventi proposti per la rete ad Alta Velocità nel Nord consentiranno di **potenziare i servizi di trasporto su ferro, secondo una logica intermodale e stabilendo per le merci connessioni efficaci con il sistema dei porti esistenti**. In particolare, per aumentare il traffico su rotaia e garantire il trasferimento modale, in caso di interferenze, dalla strada alla ferrovia, anche nel commercio transfrontaliero, è necessario potenziare la capacità dei collegamenti ferroviari nel Nord Italia e con il resto d'Europa, attraverso i seguenti interventi:*

- *Brescia-Verona-Vicenza: ...*
- ***Liguria-Alpi: al completamento dell'intero progetto i tempi di percorrenza saranno quasi dimezzati sia sulla tratta Genova-Milano che sulla tratta Genova-Torino. Inoltre, la capacità sarà aumentata da 10 a 24 treni/ora sulle tratte soggette a quadruplicamento in prossimità del nodo di Milano (Rho-Parabiago e Pavia-Milano-Rogoredo). L'intervento infine permetterà il transito di treni merci con lunghezza fino a 750 metri.***
- *Verona-Brennero: ..."*

Il Comune di Vanzago trova davvero poco serio che in un documento di portata così ampia si inserisca la Rho-Parabiago e soprattutto in questo modo.

Corridoio Reno-Alpi per le merci

Il Comune di Vanzago in primo luogo consiglia di consultare tutta la documentazione relativa al Corridoio Reno-Alpi presente su questi siti. Come riportato dal sito di RFI dedicato, "il Corridoio Reno-Alpi presenta un'estensione di circa 3.900 Km di rete ferroviaria ed abbraccia l'area più industrializzata e popolata d'Europa (denominata "Blu Banana") collegandola al mare del Nord tramite i porti di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Brugge e al mar Mediterraneo tramite il Porto di Genova"... "i traffici transfrontalieri ... relativi all'interazione tra Italia e Svizzera si collocano al secondo posto per intensità, immediatamente dietro a quelli tra Germania e Svizzera".

Inoltre è da comprendere che "circa il 50% del traffico ferroviario merci internazionale in Italia si sviluppa sul Corridoio Reno Alpi".

Stiamo parlando quindi della principale tratta ferroviaria per le merci a livello italiano e una delle più importanti a livello Europeo.

<https://www.corridor-rhine-alpine.eu/home.html>

<https://www.rfi.it/it/rete/in-europa/corridoi-merci/corridoio-merci-reno-alpi.html>

Nella figure riportate qui sotto, estratte dalla documentazione ufficiale, si comprende che le merci entrano in Italia da Chiasso, Luino e Domodossola. I tratti principali per arrivare a Genova sono, e devono essere, Domodossola-Novara-Genova e Chiasso-Milano-Tortona-Genova. Si noti che da Novara e da Milano passa anche il corridoio Mediterraneo che dalla Spagna raggiunge l'Ungheria e poi l'Ucraina.



1. Corridoi Europei ferroviari per le merci (sopra) – 2. Il corridoio Reno-Alpi (sotto)

Anni	Tratta interessata	Numero di binari	Stato Progetto	Note sulle priorità
2001-2005	Rho-Gallarate	3	Preliminare	Accessibilità Malpensa/Svizzera
2009-2012	Rho-Parabiago Parabiago-Gallarate	4 3	Definitivo	Nuove priorità tra cui EXPO
2012	Rho-Parabiago Parabiago-Gallarate	4 3	Annullato per sentenza TAR e Consiglio di Stato – non compatibile con il Preliminare	
2012-2013	Rho-Parabiago	4	Definitivo non finanziato	Non più compatibile con EXPO
	Parabiago-Gallarate	3	Da avviare	
2013-2019	Rho-Parabiago	4	Definitivo Integrato in attesa di parere CSLP Opera non finanziata	
2019-2020	Rho-Parabiago	4	Opera finanziata dal 2019 Parere CSLP ottenuto a Novembre 2019 Nuovo Definitivo Integrato del Dicembre 2020	
2021	Rho-Parabiago	4	Nell PNRR lo si inserisce nella priorità per le merci	

Incremento treni sulla Rho-Parabiago

Il PNRR parla di incrementare i treni passando da 10 treni ora a 24 treni ora. Questi sono numeri completamente privi di connessioni con la realtà!

Nella Relazione Generale dell'attuale progetto per la Rho-Parabiago, si riporta che nella tratta Rho-Parabiago i treni/giorno sono 206 nelle due direzioni (dati 2011-2013). Con il quarto binario si arriverà a 304 treni/giorno poiché:

- si aggiungono 72 treni del passante (1 ogni 30 minuti nelle 2 direzioni per 18 ore al giorno) che, in direzione Gallarate, fermano a Parabiago
- si aggiungono 36 treni Milano Centrale-Malpensa via Raccordo Y (1 ogni ora nelle 2 direzioni per 18 ore al giorno)
- i treni merci previsti dal modello scendono da 30 a 20 al giorno.
- Nelle tratte dopo Parabiago verso Gallarate non sono previsti incrementi di treni.

Passare da 206 a 304 vuol dire una crescita di +47%, mentre nel PNRR si parla di una crescita del 240%. Se fossero 24 treni per 24 ore sarebbero 576 treni, se fossero per 18 ore sarebbero 432: in entrambi i casi non in linea con il progetto definitivo presentato.

Anche in questo caso, **è fondamentale dare delle informazioni precise e corrette, specialmente in un documento di così alta importanza come il PNRR.**

Addio triplicamento Parabiago-Gallarate

Bisogna osservare che – come già più volte detto – invece di puntare a potenziare tutta la Rho-Gallarate, come era stato previsto negli anni '90 e come era previsto nel progetto preliminare, si è gettata la spugna: **il triplicamento da Parabiago a Gallarate è definitivamente scomparso.**

A tutti i pendolari che credono in un miglioramento e potenziamento della tratta deve essere chiaro che non si prevede nulla fino ad oltre il 2026 perché l'intervento non sarà finanziato.

Stiano quindi tranquilli i Sindaci di Canegrate e Legnano perché durante i loro mandati la loro gente non si troverà a vedersi demolire le abitazioni.

Se davvero era così fondamentale questa tratta, se davvero Regione Lombardia crede nel potenziamento della Rho-Gallarate e l'Italia sostiene questa priorità di Regione, come mai non si è inserita tutta la tratta e ci si è limitati alla Rho-Parabiago? Non può di certo essere un problema di risorse perché l'investimento è minimo rispetto ai 122,6 miliardi del piano.

La verità, allora, è quella che ormai da anni il Comune di Vanzago e la comunità di Vanzago tutta proclama: sulla tratta Rho-Gallarate c'è solo l'interesse di RFI/Italferr e di Regione Lombardia per fare gli 8 km di binari in più della Rho-Parabiago per fluidificare la tratta e la sistemazione del nodo di Rho. Il resto sono ipotesi di scuola per gli le prossime generazioni. Fatto il quadruplicamento, e magari sistemato il resto della rete a monte secondo il Piano di sviluppo Ertms (European Rail Traffic Management

System) con interventi sui sistemi di segnalamento e con interventi sulle gallerie e sui tratti di tragitto da migliorare, tutto finirà.

Anche in questo caso, è bene essere seri ed onesti intellettualmente con i cittadini, con i pendolari e con tutti i tax-payers.

Conclusione

Come già detto e ripetuto in tutti questi anni, Vanzago chiede a gran voce maggiore attenzione da parte di Regione Lombardia e del Ministero dei Trasporti nel parlare o scrivere della Rho-Parabiago. Nel PNRR, infatti, sono riportate delle informazioni errate e contraddittorie e in un percorso tutto ancora da definire poiché non è ancora stata approvata l'opera in Conferenza di Servizi.

Inoltre, il progetto attualmente presentato è altamente devastante e bisogna considerarne attentamente l'impatto prima dell'approvazione finale al CIPE: il Comune di Vanzago chiede che venga rimosso dal PNRR durante la discussione in Parlamento per una sua opportuna rivisitazione e una miglior comprensione della sua necessità.

Allegati

- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- Delibera di Giunta Comunale 137 del 30 luglio 2015