



Per informazioni rivolgersi  
Segreteria  
Tel. 02.93962.212

Vanzago, 14 Gennaio 2021

## Comunicato Stampa Potenziamento Rho-Gallarate – nuovi aggiornamenti

La notizia è giunta con le prime bozze del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza pubblicate sui giornali: il potenziamento della Rho-Gallarate è inserito negli investimenti che saranno finanziati grazie al *Recovery Fund*. Si ricorda che il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR o *Recovery Plan*) è il programma di investimenti che l'Italia deve presentare alla Commissione europea nell'ambito del *Next Generation EU*, lo strumento per rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19.

Questa notizia di per sé non cambia nulla rispetto al quadro approvativo dell'opera né ai problemi tecnici e procedurali 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 Obiettivo": in sostanza cambia solamente la fonte di finanziamento, o meglio, più in generale, la sorgente delle risorse economiche che finanziano il capitolo del bilancio statale del cosiddetto "Fondo Infrastrutture" diventa quindi il *Recovery Fund* della Commissione Europea e non più la fiscalità generale dello Stato.

Quello che genera perplessità non è tanto il finanziamento in sé della Rho-Parabiago quanto il testo con il quale viene accompagnato poiché inserito in un contesto più ampio. Tra gli obiettivi generale di quadrante, infatti, si inserisce il potenziamento delle merci che provengono dalla Svizzera.

### **"Quadrante Nord-Ovest.**

*In questo ambito territoriale sono previsti la prosecuzione di grandi interventi per lo sviluppo del corridoio europeo Reno-Alpi e la parte occidentale del corridoio Mediterraneo. Ci si riferisce al potenziamento delle linee del corridoio nazionale Liguria-Alpi: Terzo Valico dei Giovi unificato con le nuove realizzazioni nel nodo di Genova; **quadruplicamento delle linee Gallarate-Rho nella tratta Parabiago-Rho e Milano Rogoredo-Pavia nella tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele.***

*Si tratta di investimenti che si caratterizzano da un elevato livello di maturità, essendo o in realizzazione ad opera di General Contractor (Terzo Valico e connessi interventi nel nodo di Genova) **oppure con progettazioni in fase avanzata e che hanno già acquisito gran parte delle autorizzazioni necessarie.** Diversi gli obiettivi perseguiti: dalla capacità di trasporto dei corridoi e delle penetrazioni nei nodi di Torino, Milano e Genova; al miglioramento della competitività del trasporto ferroviario delle merci conseguente alla possibilità di effettuare treni più pesanti, più lunghi e di maggiore sezione."*

Si ricorda, per completezza, che anche nel Documento Economia e Finanza DEF 2020, nell'allegato del Ministero Trasporti (denominato *#Italia Veloce*), si riportava:

- la Rho-Gallarate all'interno nell'ambito della connessione con i valichi svizzeri
- la project review relativa all'accessibilità a Malpensa

## **Il Contratto di Programma RFI 2017-2021 - Aggiornamento 2018-2019**

Il Contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA, ha inserito da almeno 15 anni il Potenziamento della linea Gallarate-Rho.

Il CIPE, con delibera n. 37 del 24 luglio 2019, ha espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento del CdP RFI 2017-2021 parte investimenti per gli anni 2018 e 2019. Nella versione del documento del mese di settembre 2019, l'intervento "Potenziamento linea Gallarate-Rho" è riportato nella tabella "A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici - Classe c - Interventi prioritari – Diretrici di interesse nazionale - Classe DPP "Intervento invariante" con un costo di 827,70 milioni di euro, una copertura finanziaria complessiva di 522,80 milioni di euro e un fabbisogno di 304,90 milioni di euro a finire.

L'incremento della spesa per l'opera arriva nel 2019 insieme all'incremento della copertura finanziaria da parte dello Stato di 500 milioni di € autorizzata nel Luglio 2019 (appunto con la delibera CIPE). Qui sotto le tabelle con la cronistoria della dotazione finanziaria dell'opera. Si ricorda che mentre nel 2010 il CIPE finanziò integralmente l'opera (primo lotto funzionale) per 402 M€, nel 2014 ci fu il definanziamento a seguito delle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato.

Versione CdP	Anno	Costo opera [M€]	Consuntivo di spesa [M€]	Copertura finanziaria [M€]	Fase di completamento [M€]	Totale
2007-2011 Aggiornamento	2009	392	7	392	220	612
2007-2011 Aggiornamento	2011	402	12	402	326	728

Versione CdP	Anno	Costo opera [M€]	Consuntivo di spesa [M€]	Copertura finanziaria [M€]	Fabbisogno complessivo [M€]	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2012-2016	2014	728	14	20	708	382		326			
Aggiorn. 2015	2015	728	15	20	708		382	326			
Aggiorn. 2016	2016	728	15	20	708			382	326		
2017-2021	2017/2020	728	15	23	705				400		305
2017-2021	2019	828	19	523	305					305	

Più in dettaglio, si invita a leggere il CdP nelle parti in cui si riporta l'estratto e la cronistoria della Rho-Gallarate per comprendere meglio alcuni dettagli significativi di quest'opera. Oltre alla dotazione di 500 Milioni di €, si evince che il costo a vita intera dell'opera aumenta di ben 100 Milioni di €; tale incremento è suddiviso in questo modo:

- Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y: da 402 a 496 M€ (+94 M€)
- Triplicamento Parabiago-Gallarate: da 326 a 332 M€ (+6 M€)

Quello che fa riflettere è che l'incremento di 94 M€ su 402 M€ (+23%) non è dovuto a migliorie di tracciato, ad esempio, per salvaguardare l'abitato di Vanzago e i suoi cittadini o per altre migliorie, ma per le seguenti voci:

- *"aggiornamento livelli tariffari;*
- *modifica strategia approvvigionamenti materiali con inserimento di diverse forniture nell'ambito dell'appalto;*
- *adeguamento progetto nuove normative e standard\capitolati ferroviari;*
- *ottemperanza a prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici".*

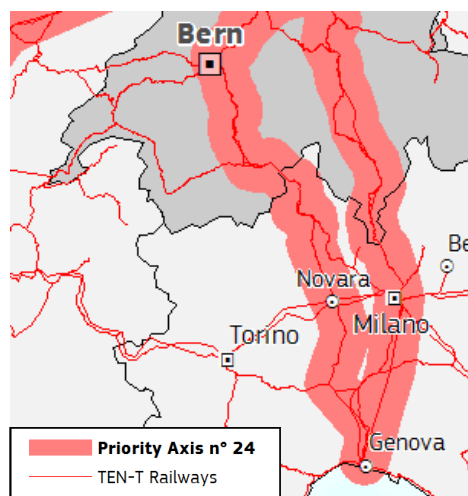
## Il Traffico Merci e la Rho-Parabiago

Si ricorda che nel Contratto di Programma tra RFI e il MIT si citano le merci: *“L’incremento di capacità andrà a beneficio anche del traffico merci e della lunga percorrenza”* esattamente come in altri documenti viene indicato.

A questo proposito sembra sempre più configurarsi l’interesse dello sviluppo del quadruplicamento della Rho-Parabiago per l’incremento del traffico merci che proviene dalla Svizzera: è necessario che RFI, la Regione Lombardia, e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti facciano chiarezza su questo aspetto.

Nell’attuale progetto della Rho-Parabiago e anche della Rho-Gallarate inviato ai Comuni il 16 dicembre 2020 viene infatti 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).

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 che in tutta la documentazione programmatica e di progetto 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. È bene che questo concetto venga precisato da tutti gli enti proponenti, in particolare da Regione Lombardia e dal Ministero dei Trasporti, in modo da mettere in atto un sistema di salvaguardia di questo principio.

## Conclusione

L’approvazione del Contratto di Programma tra RFI e MIT 2017-2021 - aggiornamento 2018-2019 ha sancito il Potenziamento della Rho-Gallarate come opera prioritaria a livello regionale e nazionale: in particolare si attesta al 1° posto tra quelle prioritarie in Lombardia e all’8° posto sui circa 140 indicati nel CdP a livello nazionale. Si ricorda che la massima priorità a livello regionale era stata sancita dalle

interlocuzioni del 2016 tra la Regione Lombardia e lo Stato, anche se allora si parlava solo del quadruplicamento della Rho-Parabiago e del Raccordo Y.

Il finanziamento per 500 M€ nel 2019 ha dato continuità a tale scelta programmatica che ora, a fine 2020, ci siamo visti recapitare sul territorio con costi maggiorati per oltre 100 M€ senza particolari maggiori benefici per i cittadini.

A ciò si deve aggiungere il problema della confusione sul tema del passaggio dei treni merci in vari documenti che deve essere risolto una volta per tutte.

Vanzago chiede a gran voce – come fatto in tutti questi anni – maggiore attenzione da parte di Regione Lombardia e del Ministero dei Trasporti per tutelare i propri cittadini nel migliore dei modi e per salvaguardare un territorio di pregio: il progetto è altamente devastante e bisogna considerarne attentamente l’impatto prima dell’approvazione finale al CIPE che potrebbe giungere nel corso del 2021.

### **Allegati**

- Bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- Contratto di Programma RFI 2017-2021 Aggiornamento 2018-2019 (ultima versione) – si suggerisce di guardare:
  - Pagg. 544-545 - Scheda dell’opera
  - Pagg. 989-1012 – Dossier ex-ante dell’opera
  - Pagg. 1352-1364 – Priorità degli investimenti