

Alla cortese attenzione di:

Ministro dei Trasporti
On. Danilo Toninelli

Deputato
On. Riccardo Olgiati

Deputato
On. Alberto Gusmeroli

Senatore
On. Alessandro Alfieri

Pres. Regione Lombardia
Attilio Fontana

Ass. ai trasporti Regione Lombardia
Maria Claudia Terzi

Consiglio Reg. Regione Lombardia
Silvia Scurati
Curzio Trezzani
Pietro Bussolati
Paolo Bertocchi
Samuele Astuti
Simone Verni
Dario Violi
Massimo De Rosa

Dir. Gen. Infrastrutture e Mobilità Reg. Lombardia
Massimo dell'Acqua
Elena Foresti

Commissione Regione Lombardia
Vcommissione@consiglio.regione.lombardia.it

Trenord
Cinzia Farise'
Paolo Garavaglia

RFI
Rosa Frignola

Sindaco città di Porto Valtravaglia
Adriano Giacobazzi

Sindaco città di Laveno-Mombello
Ercole Ielmini

Sindaco città di Sangiano
Daniele Fantoni

Sindaco città di Biandronno
Sandra Scorletti

Sindaco città di Oggiona con Santo
Stefano Stefania Maffioli

Sindaco città di Luino
Andrea Pellicini

Sindaco città di Varese
Davide Galimberti

Sindaco città di Gallarate
Andrea Cassani

Sindaco città di Busto Arsizio
Emanuele Antonelli

Sindaco città di Legnano
Gianbattista Fratus

Sindaco città di S. Giorgio su Legnano
Walter Cecchin

Sindaco città di Canegrate
Roberto Colombo

Sindaco città di Parabiago
Raffaele Cucchi

Sindaco città di Nerviano
Massimo Cozzi

Sindaco città di Vanzago
Guido Sangiovanni

Sindaco città di Pogliano Mil.se
Vincenzo Magistrelli

Sindaco città di Travedona-Monate
Andrea Colombo

Sindaco città di Varano Borghi
Rosario Calcagno

Sindaco città di Ternate
Enzo Grieco

Sindaco città di Mornago
Davide Tamborini

Sindaco città di Besnate
Giovanni Corbo

Sindaco città di Cavaria
Alberto Tovaglieri

Sindaco città di Jerago con Orago
Emilio Aliverti

Sindaco città di Albizzate
Mirko Vittorio Zorzo

Sindaco città di Solbiate
Arno Oreste Battiston

Sindaco città di Castronno
Luciano Grandi

Sindaco città di Gazzada Schianno
Cristina Bertuletti

Sindaco città di Arcisate
Angelo Pierobon

Sindaco città di Viggù Antonio
Mario Giovanni Bianchi

Sindaco città di Sangiano
Daniele Fantoni

Sindaco città di Porto Valtravaglia
Adriano Giacobazzi

Sindaco città di Brebbia
Alessandro Magni

Sindaco città di Induno Olona
Marco Cavallin

Sindaco città di Bisuschio
Giovanni Resteghini

Sindaco città di Porto Ceresio
Jenny Santi

Gentilissimi,

Scriviamo per porre alla vostra attenzione lo stato della direttrice ferroviaria Rho/Gallarate.

Qualche giorno fa il comitato Rho-Parabiago ha inviato una lettera a Regione Lombardia chiedendo l'abbandono del progetto di potenziamento ferroviario e invitando gli attori istituzionali a percorrere altre strade.

Comprendiamo le preoccupazioni del territorio per un'opera che avrà impatto in termini ambientali, acustici e sociali e sul quale CSM e Consiglio di Stato hanno espresso parere negativo circa il vecchio progetto, ma vorremmo fare con voi una più approfondita analisi della situazione del quadrante ovest, dove viaggiano poco meno di 1/3 dei pendolari lombardi.

Attualmente sulla Rho Gallarate transitano i seguenti treni:

- Treni EC sulla direttrice del Sempione;
- Treni Regionali provenienti sia da Porto Ceresio, Varese, Luino, Arona e Domodossola;
- Treni Suburbani della linea S5 Varese –Treviglio;
- Treni provenienti dalla Svizzera e diretti a Malpensa aeroporto;
- Treni merci sia dell'Asse del Sempione via Domodossola che del Gottardo via Luino.

Escludendo il traffico espletato dagli EC , parliamo di circa 150.000 viaggiatori/giorno (*)

Oltre a ciò, a Rho si inserisce tutto il flusso della Milano/Novara/Torino, linea convenzionale e da Rho Fiera si inseriscono anche i treni dalla linea AV/AC Milano-Torino.

Ogni qualche volta si verifica un minimo rallentamento di un treno, si riscontra un effetto domino del quadrante ovest della Lombardia, con ripercussioni che si risolvono anche dopo ore.

I treni sono al massimo delle loro composizioni essendo le stazioni che li ospitano non in grado di accogliere composizioni più lunghe di 200 mt. (8 vetture) ed essendo irrealizzabili gli interventi strutturali che possano permettere l'aumento della lunghezza dei marciapiedi (in particolar modo nelle stazioni di Varese e del passante).

Pertanto, assistiamo a quotidiani sovraffollamenti che caratterizzano negativamente le ore di punta, sui quali il gestore non può più fare nulla, non potendo aumentare il numero di tracce, causa congestionamento della linea. Lo stesso ha cercato di potenziare i treni regionali nelle ore di punta e fatto dei test sui passanti per portarli a 9 carrozze (che non hanno portato a i risultati sperati), ma questi tentativi non hanno ridotto le criticità della tratta.

In questi ultimi 30 anni, in risposta all'aumento della richiesta di mobilità, sono stati potenziati i treni, ma l'infrastruttura tra Rho e Gallarate è rimasta la stessa dal 1952 ad oggi.

Allo stato attuale, i disagi nelle ore di punta, si possono così riassumere:

- Treni suburbani = I pendolari faticano a trovare posto già da Canegrate/Parabiagio/Vanzago;
- Treni diretti = I pendolari faticano a trovare posto già dalla stazione di Gallarate;
- Pendolari che sono costretti a prendere l'auto per raggiungere il posto di lavoro.

Non possiamo più attendere se vogliamo pensare ad una mobilità sostenibile; è anacronistico pensare di dover prendere l'auto per raggiungere Milano, quando lo stesso capoluogo sta puntando in maniera decisa alla riduzione del traffico privato anche grazie alla nuova MM4, al prolungamento della MM1 a Monza e Baggio, al prolungamento della metrotramvia 15 (solo per fare degli esempi!)

Noi riteniamo che Regione Lombardia, di concerto con Rfi e ascoltando il territorio, debbano rivedere benefici/costi/mitigazioni e impatto ambientale dei seguenti scenari:

1) Potenziamento ferroviario; un eventuale potenziamento della tratta come previsto dal PRMT porterebbe fino a 2.000 posti a sedere /ora in più tra Parabiagio e Milano, con la possibilità di recuperare eventuali ritardi dovuti a criticità nella tratta Rho-Gallarate.

2) Eventuale Interramento della tratta; considerando però che in tale scenario il consumo del territorio potrebbe essere ben superiore a quello di una ferrovia in superficie (senza dimenticare gli eventuali costi, come ben visto nell'interramento della tratta Castellanza-Rescaldina).

3) Allungamento della metropolitana; compatibilmente con le problematiche tecniche che la cosa comporterebbe e gli eventuali benefici.

Siamo consapevoli che qualunque opera si realizzi non avrà mai il consenso unanime di tutti e che comunque comporterà dei sacrifici che dovranno essere mitigati.

Chiediamo pertanto alla nuova Giunta e al consiglio Regionale, a Rfi, al Ministro dei Trasporti e agli onorevoli del territorio di farsi carico e "prendere in mano" in maniera decisa questa annosa questione del potenziamento.

Il rischio, sempre più palesato e imminente, è l'inesorabile fallimento del trasporto pubblico lombardo

Cordiali saluti

Per il Comitato Pendolari Gallarate Milano
Raffaele Specchia

Per i pendolari Arona Domodossola Milano
Lisa Tamaro