

Legambiente dice che sono cresciuti i pendolari sui treni ma si investe sulla gomma

Pubblicato: Martedì 24 Gennaio 2017

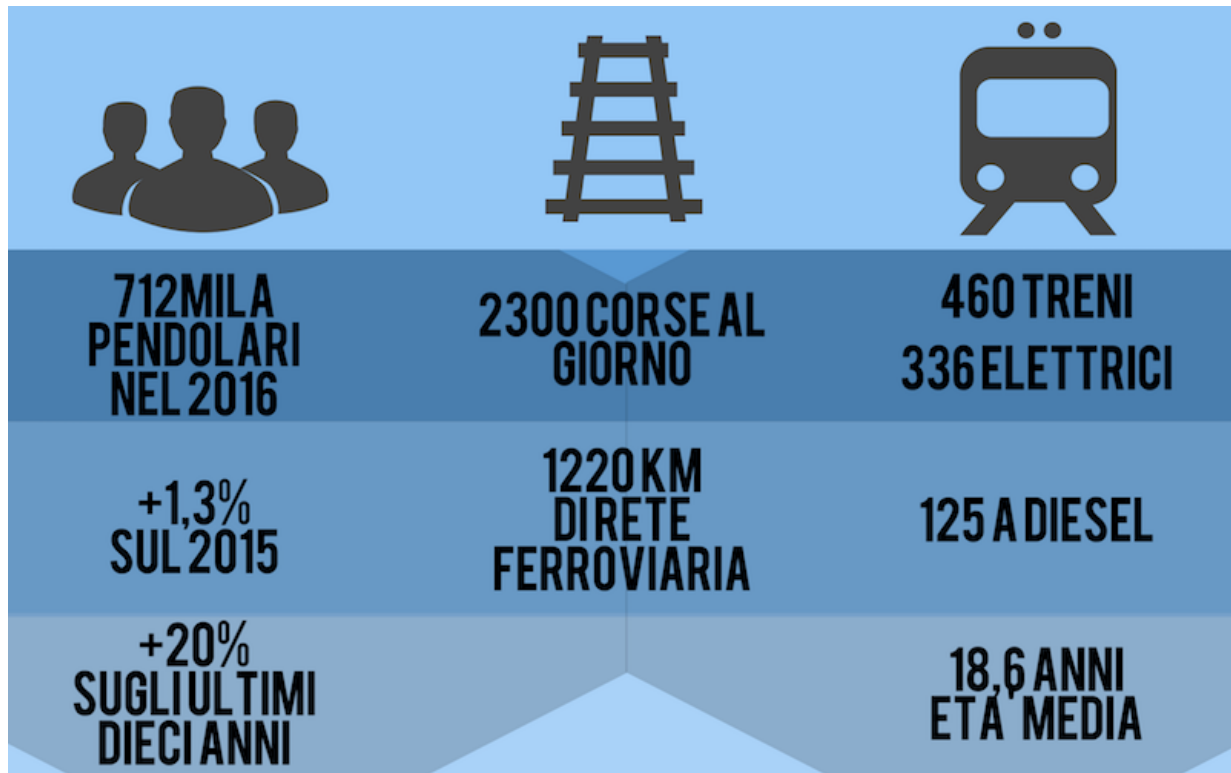


“I problemi della linea ferroviaria tra Varese e Milano sono le **soppressioni e ritardi**”. Il succo del **rapporto Pendolaria 2016 redatto da Legambiente** sulle linee ferroviarie italiane, per quanto riguarda la tratta sul nostro territorio, è proprio questo.

Una situazione ben nota a chiunque prenda il treno a queste latitudini ma che, fortunatamente, **non rientra tra i casi peggiori** tra quelli fotografati su tutte le linee nazionali dal report di Legambiente.

Il capitolo lombardo del rapporto Pendolaria spiega che i **pendolari lombardi nel 2016** hanno toccato quota **712mila**, registrando una **crescita dell'1,3%** rispetto all'anno precedente e del 20% in 10 anni.

In Lombardia, dice sempre lo studio dell'associazione ambientalista, si muovono **ogni giorno 2300 corse** su 1920 km di rete ferroviaria, con un'età media del **parco treni di 18,6 anni**. Dei 461 treni presenti sul territorio, 336 sono elettrici, mentre 125 rientrano nella fascia più inquinante dei treni a diesel.



La regione, inoltre, dai dati di Legambiente si posiziona tra quelle dove sono state applicate **le più alte penali** per non aver rispettato gli standard (puntualità, pulizia, numero di carrozze dei convogli ecc.) previste dai Contratti di Servizio, nei confronti dei gestori del servizio ferroviario: 10 milioni nel 2015, per un totale di 116 milioni in 15 anni.

Sulla rete della provincia di Varese Legambiente fa notare anche due importanti opere che viaggiano a rilento.

L'ARCISATE-STABIO

Da un alto c'è la **nuova linea Arcisate-Stabio, per una lunghezza di 3,6 km**, che rappresenta un'altra opera da realizzare e che permetterà di connettere l'esistente linea Varese-Porto Ceresio all'altezza di Arcisate, con il tronco ferroviario Stabio-Mendrisio. Proprio in quest'ultimo caso si prevede inoltre il raddoppio e la riqualificazione della tratta ferroviaria esistente Arcisate-Induno Olona (4,8 km) e la realizzazione di una nuova fermata al confine di Stato (loc. Gaggiolo nel Comune di Cantello).

Come noto, però, **il cronoprogramma dei lavori è stato rispettato solamente sul versante svizzero** dell'infrastruttura, tanto da permettere l'entrata in funzione, a fine 2014 dei primi treni Tilo per passeggeri.

La linea in questione si chiama S40, quella che diventerà la Varese-Mendrisio-Albate-Camerlata, ma che per il momento collega la stazione comasca a quella di Stabio, via Mendrisio. La frequenza delle corse nelle ore di punta è di un treno ogni trenta minuti tra Mendrisio e Stabio e ogni ora sulla tratta Albate-Como-Mendrisio, con un servizio che è accompagnato da un nuovo posteggio Park&Ride alla stazione di Stabio. Nel frattempo sul versante italiano i lavori dell'Arcisate-Stabio proseguono seppur con numerose e lunghe interruzioni. L'infrastruttura doveva essere terminata nel 2013, ma **dovrebbe vedere la luce solo nel 2017**.

POTENZIAMENTO RHO-GALLARATE

Tra le **infrastrutture ferroviarie che procedono a rilento** spicca il potenziamento della Rho-Gallarate, i cui lavori dovevano partire a fine 2012, ma a causa di errori nella procedura amministrativa il

Consiglio di Stato ha bloccato il progetto.

Sostanzialmente – spiega il rapporto di Legambiente –, sono state riscontrate alcune differenze tra il progetto definitivo di impatto ambientale e quello preliminare. Il potenziamento della linea Gallarate-Rho prevedeva inizialmente, con il progetto del 2002, la realizzazione di un terzo binario in affiancamento ai due esistenti per un'estesa complessiva di circa 25 km. Successivamente è stato proposto di realizzare 4 binari, contrariamente a quanto richiesto dai Comuni locali. Il 16 dicembre 2013 si è svolta la Conferenza di Servizi istruttoria ministeriale sul progetto definitivo. La Regione Lombardia ha espresso con delibera del 24 gennaio 2014 parere favorevole al progetto con osservazioni e prescrizioni. Il tutto con ulteriori polemiche perché il progetto comunque andrebbe ad intaccare intere porzioni di territorio urbano e, stando alle previsioni attuali, senza vantaggi particolari per i treni pendolari che risulterebbero essere 144 su un totale di 444 convogli che transiteranno sulla linea. Recentemente è ripartito il percorso per realizzare il terzo binario della MilanoGallarate, uno degli assi ferroviari più trafficati di Lombardia, tra treni internazionali, merci e convogli pendolari che trasportano decine di migliaia di persone al giorno.

L'intervento è stato recepito nel Patto per la Lombardia firmato dall'allora primo ministro Matteo Renzi e dal presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni. Il costo totale dell'opera è di 402 milioni di euro e le risorse stanziare ammontano a 20 milioni di euro.

I Comuni locali e Legambiente però chiedono che venga potenziato il servizio attuale aggiungendo 2 carrozze per i treni particolarmente affollati (in particolare tra le 7 e le 8 del mattino) e cambiando tipologia di materiale rotabile. Inoltre viene proposto l'aggiramento dei centri abitati da parte dei treni a lunga percorrenza e dei treni merci, in modo da permettere al solo servizio pendolare di fermare in prossimità delle abitazioni. Il nuovo progetto infatti risulta dannoso per le opere richieste e non risolverebbe la vera priorità ferroviaria che ricade sulla tratta Gallarate-Milano, dove l'offerta è insufficiente.

Traendo le conclusioni sulla nostra regione Legambiente, per voce del presidente lombardo **Barbara Megetto**, spiega che:

In Lombardia il gap rispetto a linee suburbane e metropolitane resta ancora molto alto, mentre **l'offerta di autostrade**, inclusi i numerosi nuovi tratti in fase di realizzazione o in progetto, **rimane preponderante**, come in parallelo il tasso di motorizzazione, che nella Provincia di Milano è oltre le 582 automobili per 1.000 abitanti. Un dato che pone la Lombardia in contrasto con altre realtà europee: la popolazione della regione può essere confrontata con quella di Londra o con quella della Catalogna, dove si registrano tassi di motorizzazione rispettivamente di 328 e 480 automobili per mille abitanti.

Tomaso Bassani

tomaso.bassani@varesenews.it