

La Commissaria Straordinaria dà il via libera al potenziamento della ferrovia Milano-Gallarate

Pubblicato: Venerdì 30 Giugno 2023



Un altro step – significativo – per il **progetto di potenziamento della linea Rho-Gallarate**: è stato **approvato il Progetto Definitivo** dell'intervento che prevede terzo e quarto binario tra Rho e Parabiago e solo terzo binario fino a Gallarate, oltre al “raccordo Y” per Malpensa, tra le stazioni di Legnano RFI e Busto FN.

Giovedì **28 giugno 2023** la **Commissaria Straordinaria Vera Fiorani** – incaricata dal governo di gestire il progetto – ha emesso **l'Ordinanza n°11 di approvazione del Progetto Definitivo**. In totale si parla di un intervento valutato ad oggi per un valore di **643,18 milioni di euro**, da ripartire tra progettazione esecutiva, lavorazioni, oneri per la sicurezza e riserve.

I soldi vengono dal Contratto di Programma tra RFI e Ministero delle Infrastrutture (per 512 milioni di euro) e dal Decreto MEF-RGS-RR del 19 maggio scorso (109,37 milioni) e infine dall'adeguamento tariffario del Piano Regolatore Generale della stazione di Rho (21,81 milioni).

A cosa servono il terzo e quarto binario tra Gallarate, Rho e Milano

Il progetto è finalizzato ad **aumentare la capacità di trasporto della linea Gallarate-Milano**, una delle più trafficate d'Italia, che oggi vede transitare su due soli binari treni di categorie molto diverse: dagli Eurocity ai suburbani, oltre ai Regio Express per Varese-Porto Ceresio e Domodossola e ai treni

merci. Treni che effettuano fermate diverse e procedono a velocità diverse, una situazione che crea molti problemi in caso di ritardo di anche solo un treno (come testimoniano i ritardi a catena che spesso si registrano).

In futuro oltretutto è previsto anche l'inserimento dei Malpensa Express che andranno a Malpensa passando dalla nuova linea da Gallarate in costruzione.



La costruzione di due nuovi binari (tra Parabiago e Rho) consentirà di separare il traffico dei treni suburbani e locali dal resto del traffico più veloce. Il terzo binario tra Gallarate e Parabiago consentirà di aumentare la capacità della linea, il numero di treni giornalieri, offrendo in particolare più treni nelle ore di punta (al mattino in direzione Milano, alla sera in direzione provincia).

Il progetto comprende poi il **cosiddetto “raccordo Y”** tra Legnano e Busto FerrovieNord: si tratta della soluzione proposta da Rfi-FS per realizzare un collegamento più diretto tra Milano Centrale e Malpensa, anche se paradossalmente [è già in costruzione un altro raccordo con analoga funzione, la linea Gallarate-Malpensa T2](#) (che è un progetto FerrovieNord).

Negli ultimi anni i residenti della zona periferica di Busto interessata dall'opera, oltre ai Verdi, avevano per questo [chiesto](#) che l'opera, considerata sovrabbondante, venisse stralciata.

Un inserimento difficile

Il progetto definitivo è **accompagnato dalle prescrizioni e raccomandazioni** che, nelle decine di pareri di enti, Comuni e aziende, indicano la grande complessità dell'intervento previsto in una delle **aree a più alta densità abitativa di Lombardia, la conurbazione dell'Alto Milanese**: da Parabiago a Busto la ferrovia è costantemente circondata da aree edificate, anche se i punti di più difficile inserimento sono (oltre a Legnano) a Vanzago, il cui Comune ha assunto una posizione piuttosto dura, [contestando il fatto che la Commissaria Straordinaria abbia bypassato la Conferenza dei servizi conclusiva](#). Vanzago è anche il Comune dove più sentita è la mobilitazione popolare contro l'opera.



Il denso abitato di Vanzago attraversato dalla linea ferroviaria

Tra i diversi elementi che vengono approfonditi nelle prescrizioni c'è la presenza di numerosi siti in procedimento di bonifica, aree con eventuali presenze di reperti e/o stratigrafie di interesse archeologico, la necessità di ripristinare ed implementare le fasce e le aree boscate esistenti fra Rho e Pregnana Milanese, lungo il Canale Scolmatore di Nord-Ovest e il Canale secondario "Valle Olona".

Il Ministero dell'Ambiente raccomanda inoltre:

– Nel tratto compreso tra Rho e Pregnana e tra Pregnana e Pogliano, il progetto di mitigazione dovrà cogliere ogni occasione per riqualificare dal punto di vista paesaggistico ed ecologico il territorio, sfruttando e potenziando le aree verdi, anche residuali, e trattando adeguatamente i corsi d'acqua al fine di valorizzarne il ruolo paesaggistico.

– Nel tratto compreso tra Pogliano e Nerviano, particolare attenzione dovrà essere posta nel progettare gli interventi infrastrutturali, per ridurre l'impatto sul PLIS del Roccolo e sulle aree di rilevanza naturalistica in esso presenti. Per la definizione progettuale delle opere di mitigazione e compensazione può essere utilizzato il Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali allegato al nuovo PTCP. Si ribadisce l'importanza di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione delle trasformazioni previste, per migliorare la sostenibilità dell'infrastruttura anche nella fase di cantiere.

Sono previste prescrizioni anche sul movimento di mezzi soprattutto in ambito urbano, con obbligo di limitare l'emissioni di polveri, anche con lavaggio strade.

C'è una raccomandazione sulla "la necessità di studiare la presenza di barriere antirumore (che dovranno essere limitate ai soli ambiti effettivamente necessari ed essere realizzate con materiali

trasparenti in corrispondenza degli ambiti di rilevanza paesaggistica (Bosco di Vanzago. Parco del Roccio, attraversamenti fluviali, ecc.) e all'interno dei centri urbani consolidati, al fine di limitarne i negativi effetti intrusivi ed invasivi”.

Ma oltre a questo ci sono anche diverse altre esigenze segnalate, ad esempio quello del grande polo Arkema di Rho, che è una parte fondamentale della filiera produttiva petrolchimica: per le quantità di prodotti movimentati e per ragioni di sicurezza viene in questo caso richiamata la necessità di non interrompere (se non per breve periodo) il raccordo ferroviario che consente allo stabilimento di ricevere e spedire prodotti su carri merci.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it