



Il documento

di Luca Rinaldi

Linea Mortara-Milano, addio al doppio binario «Non ci sono le risorse»

PAVIA Il diavolo si nasconde nei dettagli. Come quelli che stanno allontanando i pendolari lombardi della ferrovia dalla civiltà. Succede così che dopo mesi passati ad ascoltare dichiarazioni e promesse, soprattutto dalla politica regionale, due pagine scritte in burocratese chiudano la porta in modo pressoché definitivo, almeno per i prossimi quattro anni, al completamento del raddoppio del binario su una delle linee più martoriate dai disagi dell'intera regione, la Milano-Mortara-Alessandria. È scritto nero su bianco in una nota tecnica per la Provincia di Pavia di Rete ferroviaria italiana (Rfi) inviata in risposta al consigliere provinciale Emanuele Corsico Piccolini pochi giorni fa: «Non sono state richieste nel Contratto di programma 2017-2021 ulteriori risorse finanziarie per il completamento del raddoppio», si

legge nella nota di aggiornamento di novembre firmata dal direttore del dipartimento Esercizio rete di Rfi Christian Colaneri.

Del resto nella parte sugli investimenti del contratto di programma tra il ministero delle Infrastrutture e Rfi depositato a settembre i numeri lasciano poco spazio ai dubbi marcando uno zero alla voce sul progetto di raddoppio della tratta dove si viaggia a binario unico, cioè quella tra Albairate e Parona. La stessa Regione Lombardia aveva messo le mani avanti anche nel Piano regionale mobilità e trasporti licenziato lo scorso anno premettendo che «la tratta rientra nel progetto di raddoppio», ma che in assenza di questo si valuterà la possibilità di estendere il passante «fino ad Abbiategrasso almeno a cadenza oraria». Una mezza marcia indietro confermata dalla nota di

aggiornamento di Rfi che specifica come «l'accordo quadro vigente, siglato con Regione Lombardia nel 2016, prevede sulla relazione Milano-Mortara servizi esclusivamente regionali con cadenzamento alla mezz'ora», come dovrebbe accadere già ora. «Gli interventi di potenziamento», cioè l'attuale ristrutturazione della stazione di Vigevano e quella prevista per Abbiategrasso, «permettono di garantire già tale modello di esercizio». Tradotto: per stare sugli attuali standard di traffico e tempi previsti il raddoppio del binario non è necessario. Continuando a leggere il documento la speranza di un intervento si affievolisce ancora di più quando si sottolinea come non essendo previsti sviluppo di servizi a lunga percorrenza e merci sulla linea «l'infrastruttura sarà adeguata a soddisfare i volumi di servizio richiesti con buona stabili-

tà di orario». Dunque conclusi gli interventi di ammodernamento da 7 milioni di euro alle stazioni di Abbiategrasso e Vigevano difficilmente vedrà la luce un secondo binario.

Sulla linea continuano i disservizi: a novembre sono stati una quindicina i treni soppressi la maggior parte dei quali tra le sei e le otto del mattino e della sera. Orari critici per i pendolari che oggi incontreranno a Palazzo Pirelli i rappresentanti di Regione Lombardia, Rfi, Trenord e Trenitalia. I quali avranno di che discutere anche sul mancato raggiungimento degli obiettivi globali di qualità del servizio nel 2016 su tutta la Lombardia, così come riportato nella relazione annuale licenziata dalla giunta regionale il 30. A impressionare è il numero medio di soppressioni: dalle undici tollerate dal contratto di servizio tra Regione e Trenord il risultato è stato di ventisette corse sopresse medie al giorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nota di Rfi
«Dalla Regione nessuna richiesta di fondi per potenziare la linea»



In stazione
La tratta Milano-Mortara-Alessandria è tra le più frequentate dai pendolari (Dsa)

