

Unicomal sulle ferrovie per Malpensa

Pubblicato: Lunedì 12 Dicembre 2016



Riceviamo e pubblichiamo il comunicato di Unicomal Lombardia, a firma Beppe Balzarini

Per la roboante comparsata dell'inaugurazione del collegamento ferroviario T1-T2 di Malpensa, il Presidente della Giunta regionale, Maroni, si è messo in testa un cappello da ferroviere.

Ma, per togliere ogni dubbio su questa tragicomica burla regionale, sarebbe stato più verosimile il cappello da Arlecchino. Infatti, alle spalle dei contribuenti lombardi, il Presidente Maroni ha buttato 115 milioni di Euro per un'opera necessaria ma realizzabile con molto meno di 1 (uno) milione. Si poteva fare il T1-T2 a tempo zero e spendendo 100-200 volte meno. Fantasie? No, realtà, come il collegamento T1-T2 dell'aeroporto di Lisbona Portela realizzato con dei bus con frequenza ca. 10 minuti. Lisbona è un aeroporto con traffico di ca. 18 milioni di passeggeri/anno ca. come Malpensa, entrambi scali europei di media dimensione. Una realtà più grande, molto più in alto nelle graduatorie europee con ca. 37 milioni di pass/anno, l'aeroporto Barcellona El Prat, dispone della stessa situazione e collega T1-T2 con bus e frequenza 6 – 7 minuti.

A Lisbona ed a Barcellona il trasferimento T1-T2 su gomma è gratuito. A Malpensa il trasferimento T1-T2 su ferro si paga. Il danno e la beffa: grazie, Presidente Maroni, siamo commossi.

Ma non è finita qui. Il nostro benamato Presidente ha già trovato altri 180 milioni di Euro, ed è pronto a spenderli per "chiudere l'anello". A far tempo da quando la "malpensata" di questo aeroporto è cominciata, con attenzione e con umiltà abbiamo capito che, anche per gli aeroporti, non c'è più da nulla da inventare.

Servono collegamenti autostradali e ferroviari verso la città di riferimento, in questo caso Milano. E però la maggior parte dei passeggeri viaggia con auto propria e altri mezzi su gomma, su ferro solo il 20-30%. Autostrada e ferrovia (bene o male) a Malpensa ci sono e non serve altro, se aggiungi altre ferrovie puoi aumentare i treni ma non aumentano i relativi passeggeri. Rimangono 20-30%, quindi quante più sono le ferrovie tanto più saranno vuoti i treni. Ma ci spaventa anche il corridoio merci Rotterdam-Genova su ferro, per l'elevato numero di convogli in continuo aumento dovuto anche alla presenza dell'enorme hub merci UPAC con l'incontrollabile presenza quotidiana di merci di ogni tipo, forse anche pericolose. Da quando, 11 anni fa, è stato presentato il progetto di accesso nord a Malpensa, si è cercato motivarne la realizzazione ipotizzando che decine di treni al giorno al giorno attraversassero i valichi svizzeri e scaricassero milioni di passeggeri a Malpensa.

Per capire che qualcosa di grosso si muove dietro a queste ferrovie inutili, bisogna ricordare e considerare le "inaugurazioni del nulla", ovvero l'eurostar che arrivava alle ore 23.00 a Gallarate ripartendo alle 06.30 per fingere un collegamento veloce: una grande pensata. Ovviamente questo treno veloce ma vuoto ricomincia presto a fermarsi a Milano. Poi, il 13/09/2010 il plateale brindisi di Formigoni, Letizia Brichetto, Bonomi, Reguzzoni, Cattaneo e Mauro Moretti all'arrivo del Frecciarossa a Malpensa. L'importante è inaugurare, infatti il treno veloce sparisce presto. Certo è che nessuno dei convenuti poteva non sapere che sarebbe che sarebbe finita così. Bella storia. La nostra amara considerazione è che c'è un ritardo culturale dei nostri Amministratori che impedisce loro di elaborare nuovi modelli di traffico e di sviluppo economico, e li tiene prigionieri del business degli appalti e della valorizzazione dei terreni, considerati i soli motori dell'economia. Qui, infatti, si considera lo sviluppo

dell'aeroporto una grande, imperdibile "opportunità?" di crescita per il territorio. Ma se Malpensa, in 18 anni, ha fatto solo danni non sarà forse il caso di stare concretamente con i piedi per terra?
Gallarate, 12 dicembre 2016

UNI.CO.MAL. Lombardia Il Presidente
Beppe Balzarini

[Redazione VareseNews](#)
redazione@varesenews.it