

VareseNews

La nuova linea per Malpensa? Senza terzo binario Gallarate-Rho non conviene

Pubblicato: Lunedì 11 Dicembre 2017



Realizzare la ferrovia Gallarate-Malpensa prima che sia potenziata la ferrovia fino a Milano non è conveniente: «i benefici attesi dal progetto» non sono in grado «di controbilanciare i costi ad esso connessi». È una delle conclusioni della [“valutazione socio-economica degli scenari del progetto preliminare”](#) realizzata (per FerrovieNord, committente) dal Politecnico di Milano.

La **spesa preventivata della nuova linea potrebbe arrivare a 200 milioni di euro**, solo per costruire l'infrastruttura, i due nuovi binari da Gallarate (zona Ronchi) al Terminal 2, con “diramazione” anche verso Nord, verso Casorate e il Sempione ([qui](#) una spiegazione del tracciato). E questo senza contare l'aggiunta di eventuali nuove corse, il cui schema operativo non è ancora ben chiaro.

Torniamo allo studio commissionato da FerrovieNord: il documento curato da Paolo Beria e Alberto Bertolin prende in esame diversi scenari. Tra questi il primo è quello che assomiglia di più alla realtà che c'è oggi: **“Cosa succederebbe se il collegamento Malpensa T2 – Sempione venisse realizzato prima del completamento del progetto di quadruplicamento Rho-Parabiago?”**.

I risultati dell'analisi costi/benefici – è **la conclusione dello studio** è che i dati «mostrano come i **benefici attesi dal progetto non siano in grado di controbilanciare i costi ad esso connessi**». E qui, nel computo dei costi si fa cenno sia all'investimento necessario per costruire la linea ma anche dei costi di esercizio aggiuntivi. «Tali risultati sono diretta conseguenza dell'**impossibilità di sfruttare a pieno le potenzialità dell'opera** a causa dello stato di saturazione della rete primaria in adduzione allo scalo aeroportuale». Vale a dire, l'elemento che anche altri osservatori esterni mettevano in evidenza (l'abbiamo citato in diversi articoli): **la Gallarate-Milano è pressoché satura e già “in sofferenza”**, dovendo assorbire traffico merci, lunga percorrenza (anche internazionale), treni regionali e suburbani per Luino, Varese, Arona, Domodossola.

La conclusione dello studio è che **«questo collegamento, per essere efficace, non può prescindere dal quadruplicamento della Rho-Parabiago»**. Un intervento [previsto](#), va detto, ma **ancora da concretizzare**, che richiederà l'inserimento dei nuovi binari in un territorio fortemente urbanizzato, soprattutto nel Legnanese. I tempi della Milano-Gallarate non sono ancora certi, ma intanto la Gallarate-Malpensa T2 procede spedita.

Va detto che lo studio ipotizza anche **altri scenari**. Una seconda ipotesi si chiede ad esempio “che cosa succederebbe se venisse realizzato solo il progetto di quadruplicamento Rho-Parabiago e **senza modificare il progetto del Raccordo Y**”. Il raccordo Y è la diramazione che da Legnano FS consentirebbe di immettersi sulla linea per Malpensa esistente, assicurando comunque il collegamento tra la linea FS e l'aeroporto.

Lo scenario ipotizza che si possa **far passare ogni ora una corsa** del “Malpensa Express” «proveniente **da Milano Centrale sulla direttrice del Sempione**» (è l'ipotesi spesso citata da chi è contrario alla nuova linea oltre Gallarate). Lo studio dice anche che «questo servizio **potrebbe causare perturbazioni nell'orario di altri servizi**», perché i treni che si immettono da e per Malpensa

interrompono il traffico dei treni che invece proseguono verso Gallarate. Questo perchè il bivio tra le linee è “a raso”, che obbliga ad attraversare anche i binari in senso opposto (semplificando: come un incrocio stradale con una rotonda, rispetto a uno svincolo autostradale dove non s’intersecano i flussi nei due sensi di marcia).

Lo studio dice che dal punto di vista economico questa ipotesi funziona di più, perché «i **benefici teorici** attesi dal progetto sono di **gran lunga maggiori dei costi ad esso connessi**». Ma **rimane il problema degli incroci tra treni da e per diverse destinazioni** a Legnano. Lo studio ipotizza anche di creare un’intersezione non a raso, ma è un’ipotesi generale, perché non è facile creare uno “svincolo” ferroviario nella zona fittamente abitata tra Legnano e Busto.

Lo studio ([qui](#) lo potete scaricare integrale, se volete approfondire) è stato reso noto da **Legambiente Gallarate e Comitato Salviamo la Brughiera**, vale a dire due voci critiche sull’opera. «Davvero sorprende che per la nuova tratta, dal valore stimato di 211 milioni, **non sia stato presentato pubblicamente** – o sia stato volutamente tenuto nascosto – **lo studio costi/benefici**» **concludono da Legambiente e dal Comitato**. Che – dal loro punto di vista – ribadiscono che l’opera non solo è impattante, ma non regge dal punto di vista economico e dell’utilità in rapporto ai costi.

[Roberto Morandi](#)

roberto.morandi@varesenews.it