

La ferrovia Gallarate-Malpensa? “Un risparmio solo di pochi minuti”

Pubblicato: Martedì 12 Giugno 2018



«È assurdo sacrificare la brughiera e spendere centinaia di milioni di euro per risparmiare pochi minuti di treno per arrivare a Malpensa». A parlare oggi è **Dimitri Cassani**, il sindaco di Casorate Sempione, il Comune già direttamente coinvolto dal progetto della nuova ferrovia Gallarate-Malpensa.

Arrivano in aeroporto i primi treni diretti da Como, da Varese e da Mendrisio e l'effetto è dirompente: perché il nuovo collegamento ha reso evidente che **la relazione ferroviaria diretta con la Svizzera** (quella più vicina, il Canton Ticino) è già possibile oggi, con i binari esistenti e senza bisogno della nuova linea Gallarate-Malpensa. I treni scendono da Varese verso Gallarate, proseguono su Busto, s'immettono sulla rete FNM verso il T1, per poi proseguire ancora verso la nuova stazione del T2.

E se invece ci fosse la Gallarate-Malpensa? A Gallarate i **treni da Varese arrivano da Nord e dovrebbero cambiare direzione**, per ripartire ancora verso Nord, ma sulla linea del Sempione. In gergo si dice “cambio banco” ed è operazione che richiede (in media, sulle FS) 6-7 minuti, il tempo necessario ai macchinisti per andare all'estremità opposta del convoglio, abilitare la cabina di guida, rimettersi in marcia. E così, almeno venendo dal Canton Ticino e da Varese, il risparmio di tempo sarebbe ridotto: oggi **il treno da Varese impiega 41 minuti al T1 e 47 al T2**. Con l'ipotetica nuova linea ferroviaria **si ridurrebbe a 28 minuti** al T2 (16 minuti da Varese a Gallarate, 6 minuti per cambiare direzione, 6 minuti da Gallarate al T2), mentre **al T1 sia arriverebbe in 34 minuti**. Insomma, risparmio più consistente per il T2 oggi base di Easyjet, ma veramente di pochi minuti per il Terminal 1.

Certo, è vero anche che la nuova linea servirebbe anche ai collegamenti Milano-Malpensa. Anche se – lo dice anche lo studio commissionato dai promotori dell'intervento – c'è di mezzo il nodo della linea Milano-Gallarate, che oggi è trafficatissima, con treni suburbani, regionali, Eurocity e merci che spessi si “accavallano” creando ritardi a catena.

È un aspetto che richiama ancora il sindaco Cassani, che riprende le parole del Presidente di Regione Lombardia **Attilio Fontana** su un ipotetico, nuovo Piano d'Area di Malpensa. «Sta emergendo che ci sono infrastrutture più urgenti: **il primo intervento ferroviario da realizzare sarebbe casomai il terzo binario Rho-Gallarate**». E prima della ferrovia ci sarebbero altre opere di viabilità locale come la Tangenziale di Somma (se ne discute da anni), la Variante 341 (tra Gallarate, Samarate e Vanzaghella). «Per questo abbiamo intenzione come Consorzio Urbanistico Volontario dei Comuni di Malpensa di chiedere un incontro con Fontana per ragionare sulle intenzioni della Regione».

La posizione di Cassani è sempre stata di valutazione “laica” dell'opera, senza una posizione preconcreta. Lo ribadisce oggi: «Già nei mesi scorsi abbiamo detto la nostra: non condividiamo quest'opera perché è estremamente costosa e perché prevede una forte erosione del territorio, ma vogliamo che se ne discuta al tavolo delle decisioni, non con una posizione predefinita» aggiunge ancora Dimitri Cassani. È un riferimento anche allo scontro locale con l'opposizione e all'animato confronto con il Comitato Salviamo La Brughiera, rispetto a cui il sindaco tiene una posizione più prudente (Cassani ha già in passato detto di non volersi incastrare in un ruolo «da No Tav»).

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it