

Perché si discute della ferrovia Gallarate-Malpensa e come va avanti il progetto

Pubblicato: Giovedì 28 Gennaio 2021



Dopo lo [stop imposto dal Ministero delle Infrastrutture](#), **si torna a discutere della ferrovia Gallarate-Malpensa T2**: un progetto aperto (concretamente) da cinque anni. Il pronunciamento del Ministero – che era relativo ad un aspetto specifico, la gestione di aree demaniali – ha riportato in evidenza le argomentazioni di chi è contrario al **secondo accesso ferroviario a Malpensa**, ma ha spinto anche le associazioni di categoria del mondo produttivo a prendere una posizione netta: «Questo è un treno che non possiamo perdere».

È un dibattito quanto mai vivace, mentre si attende di vedere i prossimi passi formali sul progetto. Mentre nel frattempo è già [pubblicato il bando per la costruzione](#).

Ripartiamo dunque da qui. Quali sono i prossimi passaggi?

Uno è chiaro e segnato in calendario: si tratta dell'**esame dei ricorsi presentati al Tar da Parco del Ticino, Comuni di Casorate Sempione e Cardano al Campo, Legambiente**. Il Tribunale Amministrativo Regionale non ha concesso la sospensiva (infatti l'iter autorizzativo nel frattempo è andato avanti) e la **prima udienza di merito è fissata per l'11 maggio 2021**: i quattro ricorsi – sul Procedimento autorizzato regionale – sono stati unificati.

Sul piano giuridico, l'opposizione riunisce due Comuni, l'ente Parco del Ticino e un'associazione nazionale, mentre resistono a ricorso quattro ministeri (è stato [rigettato lo scorso anno invece il ricorso del Parco alla Presidenza del Consiglio](#)).

Secondo punto: cosa succede ora, dopo lo stop in conferenza dei servizi al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti? Su questo punto **non c'è ancora una valutazione chiara** dell'impatto del decreto ministeriale sull'iter. «Parleremo settimana prossima con il nostro legale» premette **Andrea Tomasini**, l'assessore al territorio di Casorate Sempione, il Comune che ha espresso contrarietà in quella conferenza dei servizi e ha ottenuto così lo stop. «Va capito se questo atto blocca tutto il progetto o solo l'intervento su area demaniale. O meglio: **va capito quanto impatterà sull'iter del progetto**».

Ambiente, utilità dell'opera e compensazioni: le ragioni di Casorate Sempione

La **posizione di Casorate Sempione** assume oggi, tra gli enti critici sull'opera, una rilevanza particolare proprio perché è stata Casorate a ottenere lo stop all'opera. «Noi abbiamo ribadito quanto espresso in sede regionale» riepiloga ancora l'assessore Tomasini. «Abbiamo **portato gli atti votati all'unanimità dal consiglio comunale, il parere del consulente ambientale** sull'impatto dell'opera e infine abbiamo sollevato **una serie di problematiche procedurali**».



Buona parte del percorso attraversa i boschi tra Cardano al Campo e Casorate Sempione: una parte è prevista in trincea, vale a dire più bassa del piano di campagna (nella foto: tratta in trincea tra T1 e T2, già in esercizio da quattro anni)

Dal punto di vista della valutazione complessiva, il consiglio di Casorate ha ritenuto l'opera troppo impattante sull'ambiente di boschi e brughiera, ma ha anche contestato l'effettiva utilità, facendo riferimento in particolare alla necessità di un intervento propedeutico sulla linea Milano-Gallarate. Allo stato attuale, con due soli binari trafficatissimi, sarebbe molto difficile o dannoso introdurre nuovi treni aggiuntivi e frequenti: questo elemento era stato sollevato già cinque anni fa dal primo studio commissionato al Politecnico di Milano dai proponenti l'opera.



Un'elaborazione del Comitato Salviamo La Brughiera, che mostra l'ipotetica immagine dei cantieri prendendo in considerazione le aree per l'opera e quelle di servizio durante la costruzione. Anche questa grafica è stata spesso al centro di polemiche (fa riferimento alle aree individuate in cartografia, ma secondo i sostenitori dell'opera dà una immagine falsata)

Quanto alla procedura, c'è poi **il tema delle compensazioni**: «In sede di Paur è stato applicato il **metodo Strein**: noi non ritenevamo compatibile e chiedevamo di non applicarlo» spiega ancora Tomasini. La “compensazione bilanciata” usata per le aree Expo prevede di determinare il valore ecologico delle unità ambientali coinvolte (un bosco, un campo agricolo, un'area a prato hanno valori diversi) e di determinare così “aree equivalenti” che devono essere riqualificate e rinaturalizzate. Nel caso di Casorate avrebbe prodotto quattro ettari di aree da rivalutare: «Ma noi non abbiamo aree comunali così ampie». Insomma, sarebbe stata una falsa compensazione.

“Un treno che non possiamo perdere”: le associazioni di categoria per la ferrovia Gallarate-Malpensa

A riaccendere il dibattito successivamente è stata la **presa di posizione congiunta di Camera di Commercio di Varese, Confartigianato Imprese Varese, Confcommercio Uniascom e Unione degli Industriali della provincia di Varese**, che sosteneva la necessità dell'opera.

Nel comunicato viene ribadita l'utilità per le connessioni tra Milano e Malpensa, previo terzo binario della Milano-Gallarate, ma anche a livello locale, con migliori collegamenti da Gallarate e Varese (va detto però che i treni da Bellinzona-Lugano-Varese vanno già diretti, marciando in direzione Sud verso Busto). Viene richiamato il tema delle risorse, in particolare fondi europei, che peraltro ha forse fin dall'inizio condizionato i tempi rapidi di avanzamento del progetto.



La stazione T2 è stata predisposta per a prosecuzione verso Gallarate

Le associazioni di categoria hanno poi sottolineato la necessità di non **rinunciare «all'“effetto cantiere”, stimabile in almeno un miliardo**, generato dall'indotto di un investimento superiore ai 250 milioni», sottolineando dunque anche il valore di opera-volano per l'economia. Questa ultima osservazione è stata molto contrastata dalle voci critiche, insieme al passaggio in cui l'opposizione all'opera viene ricondotta al «**manifestarsi di quella “sindrome Nimby”** che è invece quel virus da cui avevamo la speranza di essere stati resi immuni dalla lotta al Covid-19».

Alla nota delle associazioni di categoria hanno come detto risposto le **voci critiche sull'opera**: associazioni, comitati e singoli consiglieri comunali, ma anche **l'insieme di dodici Comuni dell'area a Nord di Malpensa**, che hanno contestato l'idea che si tratti di una opposizione locale.

La “precondizione”: il potenziamento della ferrovia Gallarate-Milano con

terzo binario

Un tema sollevato non solo da parte di ambientalisti e Comuni è la **necessità, per rendere sostenibile dal punto di vista tecnico l'opera, di potenziare la linea Milano-Gallarate**, oggi trafficatissima e con molti tipi di treni che viaggiano a velocità diverse e si “ostacolano” tra loro (suburbani che fermano in ogni stazione, merci in transito, Eurocity con poche fermate e in mezzo treni diretti e semidiretti). L'aggiunta di un terzo binario – da usare soprattutto per assorbire i treni in più in ore di punta, al mattino verso Milano, alla sera verso Varese/Domodossola/Luino – dovrebbe rendere più regolare la linea.

Dopo uno stop imposto dal Tar (per un progetto andato oltre i “paletti” autorizzativi) e un secondo progetto ridisegnato, **a dicembre è partito l'iter degli espropri anche per quest'opera.**

È indubbio che l'avanzamento del progetto sta cambiando in parte le carte in tavola. **Per i sostenitori dell'opera è un elemento che risolve i problemi per la Gallarate-Malpensa:** le due opere a questo punto potrebbero procedere “in parallelo”, anche se il terzo binario Rho-Gallarate è intervento più complesso.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it