

VareseNews

“Il tunnel? Opera costosa, tardiva e nemica dell’ambiente”

Pubblicato: Lunedì 1 Febbraio 2010

«Un’opera tardiva, di dubbia utilità, costosa e nemica dell’ambiente». È il giudizio che Dario Balotta, esperto di trasporti di Legambiente, dà del tunnel di Castellanza, che completa il raddoppio della linea del Malpensa Express da Milano Cardorna all’aeroporto.

«Sulla dubbia utilità dell’opera parla chiaro il fatto che da questo mese di febbraio Lufhansa Italia, il vettore di riferimento del mercato lombardo a Malpensa, collegherà lo scalo con nuovi servizi Autobus a sue spese. Si tratta di navette giornaliere che collegheranno l’aeroporto della brughiera con Lugano, Torino, Novara, Bergamo, Milano, Brescia, Como e Varese. Questa è la prova che anche dopo i nuovi e costosi interventi infrastrutturali e gestionali dello Stato e della Regione l’accessibilità di Malpensa è ancora monca, tant’è che se prima toccava all’Alitalia istituire servizi di navetta adesso tocca alla Lufhansa.

L’opera – prosegue Balotta – giunge con forte ritardo, nel momento in cui da Malpensa si è ritirata Alitalia e lo scalo è stato azzoppato nelle sue ambizioni. Sono passati 11 anni dall’apertura di Malpensa 2000 e il tunnel di Castellanza, che farà risparmiare 5 minuti al percorso del Malpensa Express, arriva solo oggi. Lo scalo della Brughiera è ancora ben lontano da un qualsiasi raffronto con gli altri grandi aeroporti, visto che manca ancora un elemento decisivo come il proseguimento ferroviario dal terminal 1 al terminal 2.

In netto ritardo è arrivato anche il raccordo autostradale Boffalora Malpensa, aperto solo due anni fa perché si sono volute assecondare le richieste dei comuni che pretendevano uno svincolo per ogni paese toccato dall’opera. In totale ne sono stati realizzati 8 in soli 18 Km di percorso, che hanno fatto raddoppiare i costi (120 milioni di euro) e allungare i tempi di realizzazione del raccordo».

Anche per quanto riguarda l’interramento della linea a Castellanza Balotta punta il dito sui costi complessivi: «Il tunnel è costato invece la sbalorditiva cifra di 140 milioni, pari 28 milioni al Km, mentre 1 Km di Alta Velocità francese costa 12 milioni. L’interramento sarebbe costato meno della metà, non avrebbe sconvolto il territorio e non avrebbe fatto spostare la stazione in periferia a 2 Km di distanza da quella attuale. Entrambe le opere mostrano la loro scarsa utilizzazione in termini di passeggeri trasportati, solo il 35% dei posti offerti viene occupato sul Malpensa Express ed i veicoli in transito sulla bretella autostradale sono circa 10mila contro una capacità di 90mila. Ancora una volta la Regione Lombardia ha dato prova di sé: l’unica cosa in cui riesce ad eccellere sono soltanto i flop e questo Lufthansa sembra proprio averlo capito al volo».

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it