

Tunnel per Malpensa, la Regione apre uno spiraglio sui vincoli a Gallarate

Pubblicato: Mercoledì 29 Aprile 2015



È una grande opera che per ora è solo sulla carta, ma che in realtà ha effetti già oggi sull'esistente: è il tunnel che dovrebbe attraversare la zona collinare della città di Gallarate, per collegare Malpensa con le linee esistenti in direzione Domodossola e Varese (nella foto, il prolungamento Terminal 1-Terminal2 oggi in costruzione). Un'opera molto costosa, che non si sa quando vedrà la luce (non solo il Comune, ma anche Regione Lombardia aveva espresso dubbi in passato) ma che già oggi impone vincoli significativi nei quartieri di Ronchi e soprattutto di Moriggia, area collinare a Nord della città, dove anche realizzare un garage dietro una villetta può diventare un'impresa, se si è dentro alla "fascia" di 75 metri di larghezza in corrispondenza del futuro, ipotetico tunnel.

Il Comune di Gallarate dentro alla Variante al Pgt sta cercando da due anni di modificare i vincoli, rendendoli meno stringenti. Ma il vincolo sulle opere ferroviarie è anche competenza della Regione: «Noi nella Variante prevediamo la possibilità di realizzare opere non incompatibili con la previsione di un tunnel a 40-70 metri di profondità» spiega il vicesindaco e assessore all'urbanistica Giovanni Pignataro.

La risposta della Regione arriva con la delibera sul Piano della Variante, che richiama in particolare proprio il quadro legato alle opere ferroviarie, vale a dire il collegamento Malpensa-Nord e il potenziamento della Milano-Gallarate. La delibera indica l'obbligo per il Comune di confrontarsi con RFI-FS ma fa anche riferimento alla necessità che "i gradi di intervento ammissibili siano calibrati con maggiore coerenza rispetto alle finalità istitutive [...] articolandone più puntualmente gli effetti in

funzione delle caratteristiche specifiche”, sia rispetto al tipo di area attraversata (agricola o abitata) sia del tracciato (galleria naturale o artificiale, trincea). Insomma, secondo Pignataro una mezza apertura: «La Regione prescrive che serve un’intesa con le Ferrovie, ma sembra indicare **la via per evitare un vincolo assoluto**».

Tra le altre indicazioni della Regione ci sono anche la necessità di un confronto con il gruppo FS per l’attuazione degli Ambiti di Trasformazione in zona stazione (ma è già di fatto previsto: gli [ambiti di trasformazione comprendono infatti anche aree dismesse di proprietà del Gruppo FS, come le officine ferroviarie di via Pacinotti](#)) e con Anas per rivedere le previsioni nei dintorni della superstrada 336. È qui che l’amministrazione comunale ha previsto l’intervento più drastico di “taglio” della possibilità di costruire, cancellando 600mila metri quadri di cemento: una mossa che anche Regione Lombardia approva, dal punto di vista tecnico. “Avendo operato nella direzione di eliminare alcuni Ambiti di Trasformazione ed agendo prioritariamente sul recupero/riuso di aree già edificate – si legge nella delibera approvata dalla Giunta Maroni – [la Variante] si pone maggiormente in linea” anche con “l’obiettivo più generale del **contenimento del consumo di suolo**“. Una scelta necessaria a Gallarate, dove oltre il 70% del territorio è edificato, con una forte accelerazione anche nel decennio successivo al 2000.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it