

Il treno da Malpensa "infiamma" la brughiera

Data : 2 febbraio 2016

Si farà la ferrovia Gallarate-Malpensa? E quale sarà l'impatto locale? Il progetto preliminare già c'è: [un doppio binario attraverso la brughiera e i boschi tra Cardano al Campo e Casorate Sempione](#), poi un curvone per affiancarsi al Sempione alle porte di Gallarate (anzi: i binari prendono il posto della Statale, che viene spostata di qualche metro, perdendo l'ultimo tratto alberato rimasto).

È, però, appunto solo un progetto preliminare, su cui **ora si apre la partita del confronto sul territorio**, come già è stato per altre grandi opere verso Malpensa, dalla superstrada 336 alla ferrovia T1-T2, alla Variante Statale 341 che costituirebbe appunto il terminale ovest del sistema di Pedemontana (in progetto, [vedi qui](#)).

L'utilità dell'opera viene sostanzialmente accettata da tutti, nonostante **ci siano nodi importanti da risolvere**. Quello più significativo è - per così dire - un tassello "esterno" all'opera: la nuova ferrovia s'innesterebbe sulla direttrice del Sempione e poi sulla **Milano-Gallarate, che però è una delle linee ferrate più trafficate d'Italia**, al limite della saturazione (ne fanno qualcosa i pendolari di Glalarate, Busto o Legnano). In queste condizioni, **si può pensare di inserire nuovi treni che proseguano fino a Milano? Il dubbio esiste**, anche tra gli addetti ai lavori del mondo ferroviario. Il tutto, almeno finché non si realizzerà almeno il terzo binario Rho-Gallarate, che potrebbe alleggerire la "pressione" sulla linea (ma il progetto è per ora fermo, dopo la bocciatura). Il rischio è che si faccia una nuova ferrovia, per poi poterla usare solo a metà (come servizio locale Malpensa-Gallarate): insomma, un nuovo tassello di quel sistema incompleto e schizofrenico visto dal 199 a oggi ([clicca qui per approfondire](#)).

Tra le voci critiche c'è sicuramente Legambiente, che ha preso posizione sia con i suoi responsabili regionali che con quelli locali: «**La connessione di Malpensa alle Ferrovie dello Stato è già assicurata dalla bretella di Busto Arsizio**» dicono da [Legambiente Gallarate](#), che esprime una critica radicale: «Un nuovo sperpero di denaro pubblico» è il giudizio, accomunato a «quello effettuato per il collegamento tra il T1 e il T2, costato complessivamente 115 milioni di euro».

Se è vero che il collegamento verso Milano è già assicurato a Busto Arsizio, se è vero che la prosecuzione dei treni da Gallarate alla metropoli è (in queste condizioni) difficile, **rimane l'utilità locale del collegamento locale**, che sarebbe prezioso ad esempio per i lavoratori che dai dintorni devono spesso ricorrere all'auto privata per raggiungere l'aeroporto. A **Cardano al Campo** l'opposizione di centrodestra si spinge addirittura a **chiedere di inserire una stazione intermedia nei boschi** tra Cardano e Casorate: sarebbe «il giusto riconoscimento dei sacrifici che anche la nostra città ha fatto nel nome dello sviluppo di Malpensa», anche a fronte del fatto che Cardano è attraversata in pieno dalla superstrada 336 dove passano migliaia di auto e pullman ogni giorno (il centrodestra accusa anche la maggioranza di avere una posizione troppo ambientalista).

Se Cardano è toccata parzialmente dal progetto, **ben maggiore è l'impatto su Casorate Sempione e su Gallarate**, con il passaggio della ferrovia nei boschi e con la prospettiva di un grande cantiere che rimodellerà tutto il tratto di Sempione compreso tra i due abitati. A **Gallarate** l'amministrazione di centrosinistra non sembra certo intenzionata a fare le barricate, dopo che il progetto è stato rivisto stralciando il "supertunnel" che avrebbe attraversato l'area delle colline: «Le [nostre richieste su Moriggia](#) sono state accolte, l'impatto sarà minore, lavoreremo ancora in questo senso» è sostanzialmente il messaggio che viene dalla maggioranza, ma anche da alcuni settori dell'opposizione (come Donato Lozito, esponente locale di Ncd, che a Milano è in maggioranza in Regione). Più animata, invece, la **discussione a Casorate Sempione**: il sindaco **Dimitri Cassani** ha spiegato che non si schiererà contro («non saremo il comitato No-Tav») e che il suo approccio sarà orientato a ridurre l'impatto sul territorio, **l'opposizione di centrosinistra** l'ha accusato di essere troppo morbido e ha espresso la sua ostilità al progetto, a fronte delle questioni irrisolte sull'impatto dell'aeroporto sul territorio.