

Ferrovia Malpensa-Gallarate, progetto entro il 2017

Pubblicato: Martedì 7 Giugno 2016



Regione Lombardia e FerrovieNord danno il via libera al progetto per la nuova ferrovia da Malpensa (terminal 2) a Gallarate, nuovo collegamento destinato a ridisegnare anche la rete di trasporto locale in tutto il quadrante Nord-Ovest di Lombardia. **C'era l'idea, c'era il progetto di massima, ora s'inizia a lavorarci davvero**, partendo dal territorio e preparandosi a presentare domanda al finanziamento UE.

Leggi anche

- **Malpensa-Casorate Sempione-Cardano al Campo-Gallarate** – Come sarà la ferrovia Malpensa-Gallarate
- **Malpensa** – “Ferrovia Malpensa-Gallarate, opera utile e sostenibile”
- **Casorate Sempione** – La ferrovia Malpensa-Gallarate “taglia” la brughiera
- **Casorate Sempione – Cardano al Campo – Gallarate** – Mille firme per salvare la brughiera e contro la nuova ferrovia

Oggi a Malpensa si è svolto **il primo incontro di lavoro, aperto ai Comuni e agli altri portatori di interessi**, per fare il punto sulla progettazione di fattibilità tecnico-economica della prosecuzione della linea, che dal terminal 2 (dove è in costruzione il prolungamento della linea, attivazione prevista autunno 2016) raggiungerà la linea ferroviaria del Sempione, connettendosi verso Gallarate-Milano e verso

Casorate-Domodossola. A guidare i lavori, FerrovieNord, la società della rete ferroviaria regionale (che gestisce la già esistente linea per Malpensa). All'incontro erano presenti molti sindaci del territorio, tra cui quelli più direttamente interessati, Dimitri Cassani di Casorate Sempione, Edoardo Guenzani di Gallarate, Angelo Bellora di Cardano al Campo.

«Oggi – ha spiegato il presidente di **FerrovieNord** **Andrea Gibelli** – la ferrovia è una grandissima occasione. Tutti i dati dimostrano che, quando si è meglio connessi e c'è capacità di integrazione, ci sono benefici notevoli anche per il mondo economico. Su questa opera in particolare vogliamo aprire un approfondito dialogo con le amministrazioni locali e il sistema economico e sociale per costruire insieme il percorso». **Pietro Modiano, presidente di Sea**, ha spiegato la nuova logica dei collegamenti: «Il problema non è l'Alta Velocità, ma **fare di Malpensa un nodo su cui convergono collegamenti frequenti**». Di fatto, gli attuali collegamenti verso Milano (veloce e locale) verranno “esplosi” in una serie di linee che portino da Malpensa **anche verso Varese, il Canton Ticino, la Brianza, Torino**. Il che darebbe utilità alla nuova bretella T2-Gallarate superando i problemi di capacità della linea Gallarate-Milano (ferrovia trafficatissima, con tipi di treno che viaggiano ad ogni velocità, dagli Eurocity ai suburbani che fermano ogni 2 km).

La progettazione fin qui è stata finanziata al 50% dalla Comunità Europea, con l'obiettivo di completare le connessioni ferroviarie da Nord e rendere “passanti” entrambe le stazioni dell'aeroporto: quella del terminal T1 inaugurata nel 1999 e quella del terminal T2 attualmente in fase di completamento e che verrà attivata a dicembre.

FerrovieNord sta coordinando gli studi e sviluppando la progettazione preliminare, tramite la propria società di ingegneria NORD_ING. Gli studi si avvalgono di contributi di diverse strutture specialistiche, tra cui in particolare gli esperti delle Università Bocconi e del Politecnico di Milano. La progettazione viene sviluppata in stretta collaborazione con le strutture tecniche di RFI per quanto riguarda le interconnessioni con la linea del Sempione.

Sea artecipa alla progettazione contribuendo soprattutto alle nuove indagini sulla domanda, alla individuazione degli scenari di servizio per **allargare l'area di influenza dell'aeroporto** e alla definizione della tratta ferroviaria all'interno del sedime dell'aeroporto. Soluzioni tecniche, ma anche studio dei modelli di servizi previsti: in questo senso si sta lavorando anche allo studio di vari sistemi di trasporto nei diversi scali europei.

La volontà dei promotori del progetto – testimoniata anche da questo primo incontro – è di dare la massima pubblicità e ricercare la massima condivisione possibile delle scelte progettuali con tutti gli attori coinvolti (si passa in Parco del Ticino, facendo lo slalom tra abitati, in una zona densamente popolata). La consultazione del territorio avrà dei momenti formali con i Comuni che inizieranno già nelle prossime settimane con la cosiddetta fase di “scoping” della procedura di Valutazione Ambientale e passerà attraverso la Conferenza dei servizi.

L'obiettivo è concludere entro quest'anno la progettazione a livello preliminare (con il nuovo codice si chiama Progetto di Fattibilità tecnico-economica) e lo Studio di Impatto ambientale, in modo di sviluppare la **progettazione a livello definitivo entro il 2017**. Il budget della progettazione – dagli studi fino al livello definitivo – è stimato in circa 4 milioni (di cui un po' meno del 90% di competenza FERROVIENORD e il resto di competenza SEA). Il cofinanziamento concesso dalla Comunità europea è fino al 50% del costo della progettazione.

I costi sono in fase di stima. Al momento si mantiene la “forcella” previsionale indicata alla Comunità europea, da 170 a 250 milioni a secondo della configurazione che verrà adottata(di fatto si è scelta una soluzione tecnica relativamente economica). I tempi necessari per la costruzione sono dell'ordine di 3 anni, ma prima sono necessari almeno 3 anni per completare le procedure approvative, di finanziamento e di gara. Pertanto l'obiettivo è – se le valutazioni e le decisioni di finanziamento saranno positive – **di attivare l'opera nel 2023**.

Queste le previsioni future. Ma nel frattempo vanno avanti a pieno ritmo i lavori di realizzazione del collegamento ferroviario T1-T2, su entrambi i lotti: la stazione al Terminal 2 (il Lotto 1 di competenza SEA); la nuova linea e gli impianti ferroviari (il Lotto 2) di competenza FERROVIENORD. Attualmente sono in fase di montaggio i binari e gli scambi. Si prevede di completare i lavori entro settembre, in modo da effettuare le prove e i collaudi da ottobre e iniziare il servizio regolare con il cambio orario di dicembre.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it