

“La ferrovia Gallarate Malpensa? Sperpero di denaro pubblico”

Pubblicato: Mercoledì 8 Giugno 2016



«Le cause della crisi dello scalo sono le alte tariffe e la bassa efficienza gestionale, non la carenza di collegamenti». **Dario Balotta, responsabile trasporti di Legambiente**, torna a **criticare il progetto di una nuova ferrovia Gallarate-Malpensa**, su cui si è appena [aperta la fase di confronto aperta al territorio interessato](#) (a partire dai Comuni direttamente toccati: Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo).

«La **connessione di Malpensa alle Ferrovie dello Stato è già assicurata dalla bretella di Busto Arsizio** dal “Terminal 1”. La realizzazione del nuovo collegamento sarebbe **un nuovo sperpero di denaro pubblico**: 250 milioni di euro per una manciata di chilometri di inutile linea ferroviaria fino a Gallarate, che buca l’ecosistema della brughiera in pieno parco del Ticino» (va ricordato che il costo definitivo non è ancora fissato, 250 milioni è il limite più alto citato).

Balotta fa riferimento anche all’evoluzione storica dei flussi: «L’assurdità di questo intervento è testimoniata dai numeri. Nel 2007 quando transitavano 23,8 milioni di passeggeri dallo scalo della brughiera Malpensa era servita da 80 treni giornalieri (da Milano Cadorna) e da 200 autobus dalla Stazione Centrale. Nel 2015 con Malpensa che ha ridotto il suo traffico a 18 milioni di passeggeri (- 5,8 milioni) **i treni giornalieri sono diventati 130** (+50 collegamenti dalla stazione Centrale) **mentre gli autobus sono passati a 240 corse giornaliere** (+40). Logica vorrebbe che i servizi aumentassero in funzione dell’aumento del traffico dello scalo, non di una sua diminuzione».

E poi rilancia con un ragionamento sull'uso dei convogli: «**I collegamenti ferroviari con Malpensa sono effettuati con treni nuovi sottratti ai pendolari.** A Malpensa ci sono 370 tra treni ed autobus al giorno: quasi quanto gli aerei (440 circa). Il nuovo e costoso collegamento ferroviario non potrà quindi risolvere la crisi tecnica e finanziaria di uno scalo in crisi perenne, utilizzato al 35% delle sue potenzialità. Le cause della crisi dello scalo sono le alte tariffe e la bassa efficienza gestionale, non la carenza di collegamenti».

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it