

La ferrovia Gallarate-Malpensa? “Costosa e non prioritaria”

Pubblicato: Lunedì 9 Ottobre 2017



Il più importante aeroporto del nord Italia accende ancora gli animi e suscita polemiche e riflessioni delle associazioni ambientaliste: il caso, questa volta, riguarda il possibile sviluppo della [linea ferroviaria tra la città di Gallarate e Malpensa](#). Un tema che si ricollega anche a quello del potenziamento della Milano-Gallarate con il terzo binario.

L'aeroporto – sostiene Legambiente – dispone già di notevoli e valide infrastrutture ramificate un po' in tutto il Nord ed in grado dunque di permettere un rapido e comodo collegamento con le aree strategiche: **«La Svizzera è da tempo collegata via Busto Arsizio (asse Sempione) con Malpensa** https://it.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_di_Milano-Malpensa» spiega **Dario Balotta**, responsabile trasporti di [Legambiente Lombardia](#). «Quei pochi passeggeri elvetici diretti a Malpensa per volare a Roma, dopo il ritiro anche di EasyJet sulla tratta, partiranno dalla comoda Lugano».

Balotta richiama poi anche la recente inaugurazione del prolungamento della linea ferroviaria Malpensa Express tra terminal 1 e terminal 2, che oggi offre 148 treni giornalieri. «Questi collegamenti possono servire comodamente 35 milioni di passeggeri (che erano previsti fin dal 2005) ma che attualmente si attestano sotto i 20 milioni/anno».

Come sarà la ferrovia Gallarate-Malpensa: [clicca qui per articolo e foto](#)

Il progetto terminal 2 Gallarate presenterebbe inoltre, secondo Legambiente, dei costi di realizzazione spropositati per i la limitata tratta da 5,6 km di binari: il costo per km è stimato in circa 37 milioni di Euro, «circa tre volte il costo che un'opera analoga richiederebbe in Francia o in Spagna», sottolinea

ancora Balotta. «Sorprende che non sia stato presentato uno studio di costi e benefici per una tratta dal valore di 211 milioni quando **il Cipe ha approvato quest'estate solo 721 milioni** per il terzo e quarto binario della tratta internazionale Milano-Gallarate, questa sì strategica. Adesso bisogna fare investimenti per i treni pendolari e non per i costosi treni di nicchia per un aeroporto di nicchia. Già i 146 treni del Malpensa express dovrebbero mantenersi da soli dato il servizio e le tariffe commerciali applicate; eppure questi treni sono “sussidiati” con i contributi che andrebbero destinati al trasporto locale per i pendolari e invece gli vengono sottratti. Sotto il profilo ambientale questo intervento cancellerebbe inutilmente un paesaggio di qualità e un habitat naturale che svolge un'importante funzione di ecosistema in pieno Parco del Ticino».

Il suggerimento di Legambiente è quello di concentrare invece ricerca, sviluppo e soprattutto **fondi pubblici verso progetti che favoriscano il trasporto regionale**. «È ora di pensare al trasporto dei pendolari e di concentrarsi sulla ben più strategica tratta Gallarate-Rho-Milano» (progetto su cui l'associazione ambientalista ha più volte espresso parere favorevole).

Il progetto del terzo binario Gallarate-Rho-Milano è stato approvato dal Cipe (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) a fine agosto 2017, dopo che il precedente progetto era stato bocciato dal Tar della Lombardia ([qui](#) i dettagli).

di Tommaso Marcoli