

“Sì al terzo binario, ma dubbi sulla ferrovia Gallarate-Malpensa”

Pubblicato: Martedì 14 Novembre 2017



Sì al terzo binario Gallarate-Milano, molti dubbi invece, sull'utilità della Gallarate-MalpensaT2. Intorno alla “città dei due galli” si discute di nuove ferrovie e Legambiente propone la sua valutazione.

«Il **terzo binario** è una **opportunità interessante**, pur con tutte le difficoltà d’inserimento in territorio altamente urbanizzato» ha ribadito **Barbara Meggetto**, presidente del Cigno Verde, rilanciando l’analisi condivisa con Dario Balotta, il consulente trasporti dell’associazione. «Su una direttrice così trafficata e con un traffico che in alcuni orari è quasi da metropolitana, il terzo binario è una opportunità interessante **per dare respiro alla ferrovia, ai treni dei pendolari, anche per togliere traffico dalle strade**».

L’inserimento del terzo binario è pensato per aumentare la capacità della **linea Milano-Gallarate**, su cui oggi **confluisce moltissimo traffico**, di vario tipo: treni suburbani, Regione Express, i diretti per Domodossola, gli Eurocity per la Svizzera, oltre a una quota significativa di merci (anche se molti, da Nord, fanno capolinea agli scali intermodali di Busto-Gallarate). Il terzo binario sarebbe in grado di assorbire il traffico merci – separandolo da quello passeggeri, che ne guadagnerebbe in regolarità – o quello passeggeri “di punta”. Ipotesi sul tavolo da decenni, progetto sul tavolo solo da una decina di anni, **ridefinito** dopo la bocciatura da parte del Tar, su ricorso degli abitanti delle cittadine sulla parte bassa della linea, tra Legnano e Rho (è questa la zona dove il terzo binario sarebbe più impattante).

Diverso invece il giudizio sulla [nuova ferrovia Gallarate-Malpensa T2](#), che attraverserà i territori di Cardano al Campo, Casorate Sempione e il quartiere Ronchi di Gallarate e che prevede un costo calcolato di 250milioni di euro. «Anche considerando la bontà del mezzo, **qualche domanda in più in questo caso ce la facciamo**» dice Meggetto. La riflessione si rifà prima di tutto non all'impatto ambientale (che pure Legambiente ha [criticato](#), insieme all'attivissimo comitato Salviamo la Brughiera), ma sulla utilità del nuovo collegamento. «È stato valutato bene il flusso di traffico alla base del progetto?» chiede Meggetto. «**Esiste davvero un traffico da Nord, dal Ticino e dal resto della Svizzera?**». L'accesso diretto alla linea del Sempione (e quindi al Vallese e a Berna) è uno degli elementi che promotori (Regione, Sea, Fnm) citano per sostenere l'ipotesi della nuova ferrovia e che lascia qualche dubbio. «Anche alla luce dell'Arcisate-Stabio che apre un nuovo collegamento». Un altro aspetto – dal punto di vista ferroviario – è anche legata al **carico di traffico che la nuova ferrovia porterebbe sulla esistente Milano-Rho-Gallarate**, già oggi in sofferenza, come si diceva. E qui si ritorna all'altro progetto: il terzo binario, che ancora non si è riusciti a realizzare fin qui, e che potrebbe quantomeno alleggerire il carico sulla ferrovia esistente. Nel frattempo, l'invito di Legambiente è invece di **ridisegnare la maglia dei collegamenti locali per Malpensa**: «Il vero problema oggi è per i lavoratori che abitano sul territorio, che hanno a disposizione pochi collegamenti e con orari limitati rispetto a inizio e fine turni» aggiunge Raffaella Filippini, del circolo gallaratese di Legambiente. Sabnato 18 novembre ragionerà su “rigenerazione della città” con [un convegno a Gallarate](#), che riparte proprio dal ruolo della città sull'asse ferroviario: tra gli ospiti, anche il presidente di Sistemi Urbani FS, la società per la valorizzazione del patrimonio di aree delle FS.

[Roberto Morandi](#)

roberto.morandi@varesenews.it