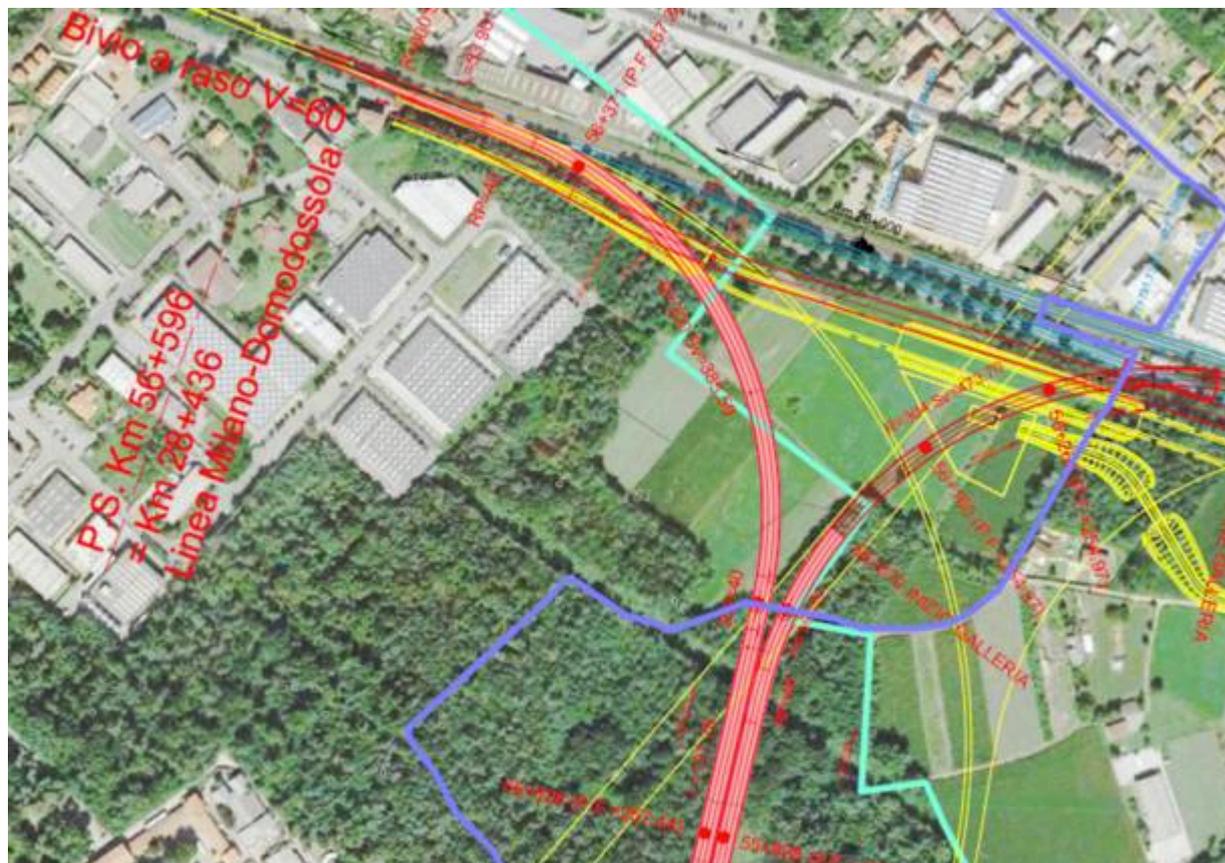


Fs e Parco del Ticino “fermano” la ferrovia Gallarate-Malpensa

Pubblicato: Lunedì 3 Settembre 2018



Uno stop per trenta giorni alla Valutazione d’Impatto Ambientale. Con la necessità di integrare la documentazione mancante. È un duro colpo, quello arrivato nel cuore d’agosto al progetto (molto discusso, nel senso letterale del termine) della ferrovia Gallarate-Malpensa T2.

Un’ipoteca seria sull’opera l’ha messa il Parco del Ticino, con una approfondita analisi firmata dal direttore del Parco, **Claudio Peja**, in questo momento numero uno dell’ente, visto che **i vertici politici sono dimissionari (e c’entra appunto anche il progetto della ferrovia)**. La Regione ha preso atto delle date, appunto, nel cuore d’agosto, con una missiva inoltrata ai Comuni: «**La lettera di Regione Lombardia ha sospeso i tempi della procedura dal 22 agosto**, fino al 22 settembre», spiega **Dimitri Cassani**, sindaco di Casorate Sempione, il Comune più interessato dall’opera, dove la lettera ha creato l’ennesimo polverone tra maggioranza e opposizione. **Il 22 è dunque la data entro cui dovranno essere fatte le integrazioni alla documentazione**, da parte di FerrovieNord, il proponente il progetto.

Al centro ci sono vari elementi: **Snam rete gas**, per esempio, ha fatto notare che la documentazione presentata oggi non è sufficiente perché non tiene conto del fatto che la nuova linea “interferisce i metanodotti Snam Rete Gas destinati ad attività di trasporto gas naturale ad alta pressione”, non adeguatamente presi in considerazione. Mentre **Rfi** – il gestore della rete Fs a cui la nuova linea dovrebbe agganciarsi (a Casorate in direzione Nord, a Gallarate in direzione Sud) – non ha depositato tutta la documentazione che serve per la procedura della Valutazione d’Impatto Ambientale. Mentre qualche incertezza – per così dire – emerge anche laddove la cartografia di progetto riporta tratte ferroviarie stralciate da anni (la diramazione verso Varese) e progetti di viabilità locale come la poco

conosciuta “tangenziale Nord” di Gallarate, tra Ronchi e Cardano ([ne parlavamo qui](#), se interessa).

Ma **il giudizio più duro lo dà il Parco del Ticino**, nel suo documento, che pure riprende solo elementi tecnici, senza valutazioni politiche. Punto primo, e più qualificato, riguarda l’impatto sull’ambiente naturale e la procedura: il Parco contesta che il progetto riporta una “autorizzazione al taglio degli alberi”, mentre “per la realizzazione dell’opera **è necessario acquisire l’autorizzazione per la trasformazione del bosco**”. In sostanza: è stata **presentata una richiesta per un “normale” taglio del bosco, ma in realtà in quella zona il bosco non ci sarà più**, perché almeno in parte la ferrovia corre in superficie e dunque in futuro ci saranno muri di contenimento, massicciata e binari. Una perdita che – tra l’altro – deve essere compensata anche economicamente, come per qualunque nuova edificazione.

SCARICA il documento completo

Il Parco però va oltre la sola parte “burocratica”, ma s’inoltra nella valutazione dell’utilità del progetto. Prendendo elementi anche da altre analisi, tra cui quelle dello stesso proponente: il **progetto “non fornisce alcuna certezza e garanzia sulla sostenibilità economica dell’opera** e sulle effettive ricadute dello stesso, alla luce di una serie di elementi di incertezza sullo sviluppo (in termini di opere e tempistiche) delle altre previsioni infrastrutturali ferroviarie che incidono – e anche pesantemente – sulla funzionalità dell’opera in esame”.

Viene ripresa anche [la Analisi Costi-Benefici, condotta dal Politecnico di Milano, che indica condizioni precise](#) perché la nuova ferrovia sia effettivamente utile: “Lo stesso documento – scrive il direttore del Parco – così afferma: *il potenziamento della linea Rho Gallarate, oggi satura, è infatti condizione essenziale per un adeguato utilizzo del collegamento T2 – Gallarate*”. E a questo proposito appunto viene ripresa anche la valutazione Costi-Benefici del Politecnico che aveva chiarito che il valore di sostenibilità economica sarebbe “leggermente positivo solo se il collegamento ferroviario Malpensa T2 – asse del Sempione venisse realizzato a seguito del completamento del progetto di quadruplicamento Rho – Parabiago” mentre sarebbe “fortemente negativo se tale collegamento venisse realizzato prima”.

La valutazione complessiva del progetto è più ampia, ricorda il Parco, ma chiede che prima **“sia verificata la sostenibilità economica dell’intervento** all’interno di un quadro pianificatorio e programmatico strategico più ampio, discusso e condiviso con gli Enti territoriali”. La linea attraversa i territori dei Comuni di [Somma Lombardo](#) (solo in zona superstrada 336), [Cardano al Campo](#), [Casorate Sempione](#) e [Gallarate](#) (quartiere Ronchi).

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it