

Ferrovia Gallarate-Malpensa, si decide mercoledì in Regione

Pubblicato: Lunedì 16 Dicembre 2019



Si è iniziato a parlarne seriamente tre anni fa e ora è il momento della verità, per la nuova ferrovia Malpensa T2-Gallarate.

Mercoledì 18 dicembre, alle 14, in Regione (a Palazzo Lombardia) si terrà infatti la **Conferenza dei Servizi Decisoria che esamina il progetto** di nuovo accesso per Malpensa.

Le ragioni favore

Il progetto, presentato da FerrovieNord, darebbe a **Malpensa un secondo accesso ferroviario**, il primo direttamente dalla rete Fs-Rfi, dalla linea Milano-Domodossola (l'accesso attuale è solo dalla rete FerrovieNord).

In questo modo diventerebbe **più diretto e veloce l'accesso in particolare dalla stazione Centrale di Milano**, oggi invece vincolato a tempi di percorrenza lunghi, in particolare per la bassa velocità nel tratto in uscita da Centrale. Velocizzerebbe l'accesso al Terminal 2, che sarebbe la prima fermata di Malpensa, prima del Terminal 1 (mentre oggi è stazione capolinea).

Si creerebbe inoltre – almeno potenzialmente – la possibilità di **collegare per via più diretta Gallarate e Malpensa**. Attualmente si può già andare da Gallarate a Malpensa, ma si deve passare da Busto Arsizio (oggi c'è un treno ogni ora).

Le ragioni di chi è contro

Il locale [Comitato Salviamo La Burghiera](#) e Parco del Ticino hanno fatto riferimento in particolare all'**impatto ambientale dell'opera**, che insiste anche sulla vasta zona di boschi e brughiera tra **Gallarate, Casorate Sempione e Cardano al Campo**. Un polmone verde percorso anche dai sentieri del Parco del Ticino e che funge anche da area verde suburbana.

Ci sono però anche **critiche dal punto di vista tecnico e trasportistico**, emerse anche dallo studio di fattibilità del Politecnico di Milano: la nuova ferrovia Malpensa-Gallarate, infatti, **si inserirebbe sulla Gallarate-Rho-Milano, che oggi è fortemente trafficata**, con tipologie di treni molto diverse (dai suburbani che fermano a ogni stazione agli Eurocity no-stop, ai merci) e con frequenti irregolarità (ritardi e soppressioni). Significa che sarebbe difficile, se non controproducente, introdurre nuove corse per l'aeroporto. Almeno **finché non viene completato il progetto di potenziamento della linea Gallarate-Milano**, con terzo binario (Gallarate-Parabiago) e quarto binario (da Parabiago a Rho): una prospettiva.

Ci sono anche **dubbi sull'impatto dei cantieri** e della relativa viabilità, ad esempio nella zona residenziale del quartiere Ronchi di **Gallarate**.

La posizione dei Comuni e del Parco

Il Comune di **Casorate Sempione**, il più toccato dall'opera dal punto di vista del territorio, ha già redatto un parere negativo ([qui](#)), che fa riferimento all'impatto ambientale, alle insufficienti compensazioni e alla stessa utilità dell'opera.

Un parere tecnico verrà presentato («tempo un paio di giorni») anche da **Cardano al Campo e Gallarate**, in quest'ultimo caso con riferimento anche all'aspetto dell'impatto della fase di cantiere (che richiede accesso dalla viabilità ordinaria). Anche questi Comuni esprimeranno parere contrario, alle condizioni di oggi.

Infine, c'è un **parere del Parco del Ticino**, che indica diversi livelli di criticità. A partire dall'impatto dell'opera su 48.237,50 metri quadri di ambiente naturale che si perderanno, ma con criticità anche sulle compensazioni e, ancora una volta, sull'impatto nella fase di cantiere, visto che alcune delle aree di intervento si trovano nel cuore del bosco.

[Roberto Morandi](#)

roberto.morandi@varesenews.it