VareseNews

Accordo Stato-Regione, riparte la ferrovia Malpensa-Gallarate

Pubblicato: Giovedì 15 Aprile 2021

Con il nuovo accordo in conferenza dei servizi, ottenuto nella mattina di giovedì 15 aprile, riparte l'iter della ferrovia Malpensa-Gallarate, dopo lo stop dello scorso gennaio.

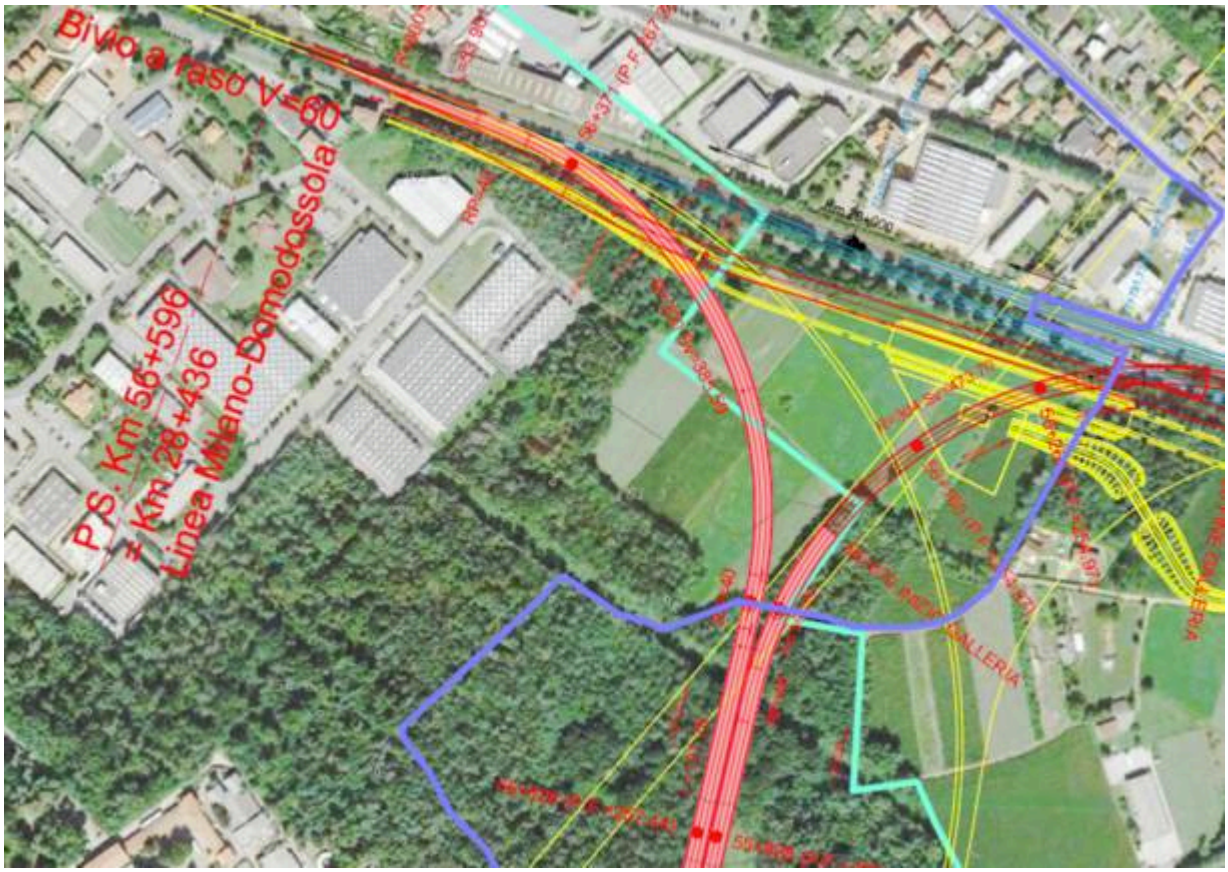
La conferenza dei servizi riguardava **l'uso delle aree di Demanio nella zona dell'aeroporto** di **Malpensa**: una parte limitata dei terreni necessari a realizzare i poco più di 4 km di nuova ferrovia, ma che è "governata" da norme specifiche, facendo appunto parte del demanio, il patrimonio dello Stato.

Il decreto del Ministero a gennaio aveva preso atto del fatto che mancasse un accordo complessivo, prendendo atto della "espressione di dissenso del Comune di Casorate Sempione". Uno stop che aveva suscitato non poche reazioni, anche da parte del mondo economico, e anche qualche accusa esplicita proprio ai Comuni, accusati di essere ostacolo per l'opera.

La frenata era in realtà, appunto, momentanea. Perché **nei fatti si è passati da una nuova conferenza dei servizi**, portata **a compimento nel giro di tre mesi**, nonostante rimanga l'opposizione dei Comuni: «La conferenza è stata molto preimpostata e rapida» dice con una punta di polemica **Andrea Tomasini**, assessore (leghista) al territorio del Comune di Casorate Sempione. La conferenza dei servizi è stata riaperta dopo le osservazioni di **Enac** e di **Regione Lombardia**, che tiene le fila – per così dire – dell'opera, formalmente proposta da Sea e Ferrovie Nord Milano (società a sua volta controllata da Regione).

«Il dirigente dello Stato ha **proclamata conclusa l'intesa Stato-Regione** e per lo Stato la questione è

chiusa così. Si è preso atto del **parere contrario da parte di Casorate e anche di Cardano al Campo**. Abbiamo ribadito i motivi che ci avevano spinto al parere negativo, a partire dal fatto che **il Parco Ticino è stato escluso** mentre è portatore non solo d'interessi non ambientali (come sostenevano Regione e proponente) ma secondo noi anche d'interesse urbanistico, perché fuori del Perimetri di iniziativa comunale individuato dai Comuni anche il Parco ha competenza urbanistica».



Il tracciato nella zona tra Casorate e Ronchi di Gallarate, con la doppia connessione da Malpensa verso Nord (Domodossola-Svizzera, a sinistra nella carta) e verso Sud (Gallarate-Milano)

Casorate ha partecipato alla conferenza dei servizi con il sindaco **Dimitri Cassani** e l'assessore Tomasini, mentre per Cardano era presente l'assessore al territorio **Vito Rosiello**. Anche **Somma Lombardo** ha inviato **un parere scritto** ribadendo le criticità.

Il ricorso al Tar sulla ferrovia Gallarate-Malpensa

E adesso? L'iter autorizzativo è di fatto concluso. Ma rimane sul piatto il **ricorso al Tar**, che in realtà sono più d'uno: **sono stati presentati alla giustizia amministrativa da Parco del Ticino, Comuni di Casorate Sempione e Cardano al Campo, Legambiente**.

Il Tribunale Amministrativo Regionale non ha concesso la sospensiva (infatti l'iter autorizzativo nel frattempo è andato avanti) e la **prima udienza di merito è fissata per l'11 maggio 2021**: i quattro ricorsi – sul Procedimento autorizzato regionale – sono stati unificati, per questo si può ormai di parlare di un unico ricorso.

Il Tar rimane probabilmente l'unico vero «spartiacque» che deciderà del destino dell'opera. Sul territorio continua a mobilitarsi il **Comitato Salviamo La Brughiera**, che aveva chiesto di portare in conferenza dei servizi «la richiesta di **sospensione della procedura** per attendere il pronunciamento del TAR Lombardia».

D’altro canto poi c’è la mobiitazione del mondo economico che “spinge” per completare il secondo accesso a Malpensa, evocando anche il beneficio economico a livello locale di un grande cantiere.

> Perché si discute della ferrovia Gallarate-Malpensa e come va avanti il progetto

La “precondizione”: il potenziamento della ferrovia Gallarate-Milano con terzo binario

Un tema sollevato non solo da parte di ambientalisti e Comuni è la **necessità, per rendere sostenibile dal punto di vista tecnico l’opera, di potenziare la linea Milano-Gallarate,** oggi trafficatissima e con molti tipi di treni che viaggiano a velocità diverse e si “ostacolano” tra loro (suburbani che fermano in ogni stazione, merci in transito, Eurocity con poche fermate e in mezzo treni diretti e semidiretti). L’aggiunta di un terzo binario – da usare soprattutto per assorbire i treni in più in ore di punta, al mattino verso Milano, alla sera verso Varese/Domodossola/Luino – dovrebbe rendere più regolare la linea.

Dopo uno stop imposto dal Tar (per un progetto andato oltre i “paletti” autorizzativi) e un secondo progetto ridisegnato, a dicembre è partito l’iter degli espropri anche per quest’opera.

È indubbio che l’avanzamento del progetto sta cambiando in parte le carte in tavola. **Per i sostenitori dell’opera è un elemento che risolve i problemi per la Gallarate-Malpensa**: le due opere a questo punto potrebbero procedere “in parallelo”, anche se il terzo binario Rho-Gallarate è intervento più complesso.

Roberto Morandi
roberto.morandi@varesenews.it