

Sulla ferrovia Gallarate-T2 Legambiente attacca il Parco del Ticino

Pubblicato: Giovedì 11 Novembre 2021



Riceviamo e pubblichiamo il comunicato di Legambiente Gallarate sul progetto di connessione ferroviaria Gallarate-Malpensa T2

Regione Lombardia e Ferrovie Nord procedono a passi veloci verso la realizzazione del collegamento ferroviario Malpensa T2 – Linea RFI del Sempione, come se il verdetto del ricorso al Tar del prossimo 15 febbraio fosse già nelle loro mani con esito favorevole. Tanta arroganza non si era mai vista. Ma ciò che oggi può apparire un successo, per di più dovuto semplicemente a posizione di potere, domani apparirà come l’ennesima dimostrazione che Regione Lombardia ha “forzato”. Vedi, ad esempio, la mutata gestione dei problemi ambientali da parte del Parco Ticino e la mancanza di considerazione dei problemi esistenziali nella comunità locale.

Dopo la convenzione con SEA, finalizzata a farle ottenere dei soldi pubblici europei, il Parco ha compiuto un altro passaggio della sua perdita di ruolo nei confronti dei Comuni, ben concretizzatosi nel ritiro del ricorso al TAR. Quanto il suo modo di operare si sia trasformato, assumendo decisioni relative al territorio in modo non più partecipato ma impositivo, è ormai sotto gli occhi di tutti. Le decisioni infatti non sono più discusse ex ante, nell’Assemblea del Parco, ma comunicate ex post, a cose fatte.

Balza in primo piano la questione delle compensazioni. La ferrovia sarà realizzata a disprezzo della minima salvaguardia sanitaria delle popolazioni circostanti, salvaguardia ben indicata nelle prescrizioni del DPCM 13.12.99 che poneva indirizzi precisi al fine di migliorare la situazione degli abitanti attorno

all'aeroporto. La realizzazione di una fascia forestale ne è un esempio. E' noto infatti che il terreno vergine svolge una funzione almeno parzialmente assorbente sia dell'inquinamento acustico che atmosferico. Ciò risulta particolarmente benefico per gli abitanti di Casorate e Gallarate, ma l'area tra i due comuni, secondo il progetto voluto da R.L., sarà attraversata da un'enorme cementificazione, i cui riflessi negativi non potranno non farsi sentire.

Venendo ai costi delle compensazioni, è facilmente ipotizzabile che le Ferrovie Nord risparmieranno un po' di soldi e nessuna opera compensativa degna di tale nome andrà in porto. Non solo perché in zona non ci sono aree utili alla mitigazione, ma soprattutto perché l'importo concesso pari a 3,4 milioni per 41.000 mq. deve coprire tutte le spese, cosa impossibile. E' semplice verificare che con 83 € al mq (3.400.000 / 41.000 mq), anche nella previsione di ridurre le aree, non si riuscirà ad attuare nessun intervento significativo. Semplicemente acquistare un terreno industriale, fare la progettazione e le bonifiche nella migliore dell'ipotesi avrà costi di 10 o 20 volte la somma a disposizione. Possiamo fare una semplice simulazione calcolando i costi di acquisizione comprensivi di tutte le spese accessorie (notaio, tasse, perizie, catasto ecc.), progettazione e piano di cantierizzazione, opere di bonifica, opere di demolizione e smaltimento materiali, ripristino allo stato naturale, boschivo o agricolo, senza tenere conto del tempo che sarà necessario.

La ferrovia sarà un'altra delle grandi opere realizzate sul territorio senza le dovute compensazioni ambientali. A partire dai mondiali di Italia 90, a Malpensa 2000, al ripristino delle cave inizialmente pensate come aree verdi, ma poi trasformate in parcheggi, fino ad oggi, al collegamento ferroviario MXPT2 – Linea RFI del Sempione. Ciascuno tragga le conclusioni su che tipo di cittadini siamo noi. Fortunatamente c'è un ricorso al TAR ancora da discutere: quello del Comune di Casorate assieme a quello di Legambiente.

11.11..2021

Legambiente, Circolo "Ercole Ferrario" Gallarate

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it