VareseNews

Scavi e alberi tagliati, il cantiere della ferrovia Gallarate-Malpensa è partito davvero

Pubblicato: Martedì 13 Settembre 2022

Si è iniziato a discutere seriamente nel 2015.
E a distanza di sette anni **la nuova ferrovia Gallarate-Malpensa T1 inizia a diventare reale: scavi e taglio di alberi** segnalano l'avvio del cantiere e iniziano a **mostrare chiaramente dove passerà la nuova linea**, secondo accesso ferroviario all'aeroporto di Milano Malpensa (il primo – da Sud, da Busto Arsizio – è attivo dal 1999).

La nuova ferrovia serve a **garantire un accesso più diretto dalla rete Fs**, e in particolare da Milano Centrale, anziché dalla rete di FerrovieNord che costituisce l'accesso esistente dal 1999.

L'opera è stata **contrastata sul territorio da una mobilitazione guidata dal Comitato Salviamo la Brughiera**, di base a Casorate Sempione, e poi dai ricorsi promossi da Comuni, Legambiente e Parco del Ticino. L'ultimo ricorso ancora pendente è stato respinto il 19 giugno scorso.

Nella scorsa primavera era stato comunicato che **già entro la fine dell'estate sarebbero iniziate le operazioni preliminari** al cantiere, tra cui la bonifica da (possibili) ordigni bellici in alcune zone e il **taglio della vegetazione**.

L’inizio dello scavo del ramo principale da Malpensa verso Gallarate

Il taglio del bosco e lo scavo nei campi

Quest’ultimo è l’intervento più impattante. Le voci ambientaliste hanno insistito sul danno all’area di bosco che si trova in un territorio molto urbanizzato (tra Gallarate, l’asse del Sempione a Nord e l’aeroporto) e che costituisce un corridoio biologico importante. L’area è inoltre caratterizzata dalla presenza di diverse scuderie ed è piuttosto usata anche dagli abitanti per il tempo libero e il relax, a piedi o in bicicletta (una serie di percorsi minori costituisce anche asse di “mobilità dolce” verso la valle del Ticino, evitando il trafficato Sempione e la via Giusti di Somma Lombardo).

Nei campi in fondo alla strada della Ronna – strada comunale sterrata – è oggi **evidente l’area interessata dai due diversi rami della ferrovia**, l’allacciamento verso la stazione di Gallarate e l’allacciamento secondario in direzione Domodossola.

Sono evidenti lo scavo nei campi e i confini dei futuri scavi (nella foto sopra), ma soprattutto è evidente il taglio del bosco, in un'ampia fascia già ben "percepibile".
Attivisti del Comitato Salviamo La Brughiera hanno postato anche un'immagine di altre zone di bosco dove gli alberi sono marcati con lettere T o più esplicita scritta Taglio.

La “bonifica” ai Ronchi di Gallarate e lo spostamento del Sempione

L’altro grande intervento visibile, seppur in una zona di minor pregio, è lo **scavo per bonifica ordigni bellici ai Ronchi** di Gallarate, lungo la già citata strada della Ronna: qui le ruspe hanno già **scavato in profondità per cercare eventuali tracce di bombe** o proiettili.
La zona corrisponde a quella – tra Ronchi e Casorate – dove **l’inserimento della ferrovia costringerà a spostare la sede della Statale del Sempione**, appunto verso gli attuali prati e campi.

Dal punto di vista del paesaggio, lo spostamento del Sempione avrà come conseguenza la **perdita dell’ultimo tratto alberato della storica strada** che collega Milano con il Passo del Sempione, che un tempo era interamente affiancata da alberature, perse nell’ultimo mezzo secolo.

Il sottopasso previsto sul Sempione, nel punto in cui la Statale incrocerà il tracciato di un ramo di ferrovia

Il cantiere della ferrovia Gallarate-Malpensa T1

La costruzione dell'opera, promossa da FerrovieNord e Sea, è stata affidata ad un Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato da S.A.L.C. SpA e Valsecchi Armamento Ferroviario Srl.

L'intervento – che prevede come detto anche la ricollocazione della Statale del Sempione su nuovo tracciato tra Ronchi di Gallarate e Casorate – dovrebbe essere **completato entro il dicembre 2024**.

L’aspetto ipotetico dei boschi tra Casorate e Gallarate durante la costruzione dell’opera, secondo una elaborazione del Comitato Salviamo La Brughiera, che usa come fonte le aree di cantiere indicate nel progetto

A cosa serve la ferrovia Gallarate-Malpensa

La nuova ferrovia – che attraversa i territori di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo – costituisce il **secondo accesso ferroviario a Malpensa**.
Oltre a consentire un più veloce accesso al Terminal 2 (oggi chiuso per ragioni di risparmio), la linea ha lo **scopo di creare una connessione diretta tra l’aeroporto con la rete RFI-FS,** mentre oggi i binari aeroportuali sono allacciati solo alla linea FerrovieNord che passa da Saronno e Busto Arsizio.

La connessione diretta con la linea del Sempione RFI-FS ad esempio consentirebbe **più veloci collegamenti con Milano Centrale**, dove oggi fanno capolinea metà dei treni Malpensa Express (l'altra metà opera su Cadorna).

Dal punto di vista ferroviario e di esercizio, **la nuova linea sconta l'allacciamento alla trafficatissima Milano-Gallarate**, che dispone solo di due binari (mentre la dorsale FerrovieNord oggi usata dai Malpensa Express ne ha quattro tra Milano e Saronno: una situazione che consente di gestire più treni). In futuro è comunque prevista l'aggiunta di un terzo binario tra Milano e Gallarate e di un quarto tra Milano e Parabiago, attualmente con previsione 2026.

Il progetto della linea prevede anche **un allacciamento** (nella foto sopra) **alla linea del Sempione direzione Nord, verso Domodossola**. È un allacciamento che – per caratteristiche tecniche – non è adatto al passaggio di treni frequenti ed è stato pensato per ipotetici collegamenti verso la Svizzera tedesca e il Vallese.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it