

MalpensaNews

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

Roberto Morandi · Thursday, January 28th, 2021

Dopo lo [stop imposto dal Ministero delle Infrastrutture](#), si torna a discutere della **ferrovia Gallarate-Malpensa T2**: un progetto aperto (concretamente) da cinque anni. Il pronunciamento del Ministero – che era relativo ad un aspetto specifico, la gestione di aree demaniali – ha riportato in evidenza le argomentazioni di chi è contrario al **secondo accesso ferroviario a Malpensa**, ma ha spinto anche le associazioni di categoria del mondo produttivo a prendere una posizione netta: «Questo è un treno che non possiamo perdere».

È un dibattito quanto mai vivace, mentre si attende di vedere i prossimi passi formali sul progetto. Mentre nel frattempo è già [pubblicato il bando per la costruzione](#).

Ripartiamo dunque da qui. Quali sono i prossimi passaggi?

Uno è chiaro e segnato in calendario: si tratta dell'**esame dei ricorsi presentati al Tar 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.

Sul piano giuridico, l'opposizione riunisce due Comuni, l'ente Parco del Ticino e un'associazione nazionale, mentre resistono a ricorso quattro ministeri (è stato [rigettato lo scorso anno invece il ricorso del Parco alla Presidenza del Consiglio](#)).

Secondo punto: cosa succede ora, dopo lo stop in conferenza dei servizi al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti? Su questo punto **non c'è ancora una valutazione chiara** dell'impatto del decreto ministeriale sull'iter. «Parleremo settimana prossima con il nostro legale» premette **Andrea Tomasini**, l'assessore al territorio di Casorate Sempione, il Comune che ha espresso contrarietà in quella conferenza dei servizi e ha ottenuto così lo stop. «Va capito se questo atto blocca tutto il progetto o solo l'intervento su area demaniale. O meglio: **va capito quanto impatterà sull'iter del progetto**».

Ambiente, utilità dell'opera e compensazioni: le ragioni di Casorate Sempione

La **posizione di Casorate Sempione** assume oggi, tra gli enti critici sull'opera, una rilevanza particolare proprio perché è stata Casorate a ottenere lo stop all'opera. «Noi abbiamo ribadito quanto espresso in sede regionale» riepiloga ancora l'assessore Tomasini. «Abbiamo **portato gli**

atti votati all'unanimità dal consiglio comunale, il parere del consulente ambientale sull'impatto dell'opera e infine abbiamo sollevato una serie di problematiche procedurali».



Buona parte del percorso attraversa i boschi tra Cardano al Campo e Casorate Sempione: una parte è prevista in trincea, vale a dire più bassa del piano di campagna (nella foto: la tratta T1-T2 già in esercizio)

Dal punto di vista della valutazione complessiva, il consiglio di Casorate ha ritenuto l'opera troppo impattante sull'ambiente di boschi e brughiera, ma ha anche contestato l'effettiva utilità, facendo riferimento in particolare alla necessità di un intervento propedeutico sulla linea Milano-Gallarate. Allo stato attuale, con due soli binari trafficatissimi, sarebbe molto difficile o dannoso introdurre nuovi treni aggiuntivi e frequenti: questo elemento era stato [sollevato già cinque anni fa dal primo studio commissionato al Politecnico di Milano dai proponenti l'opera](#).



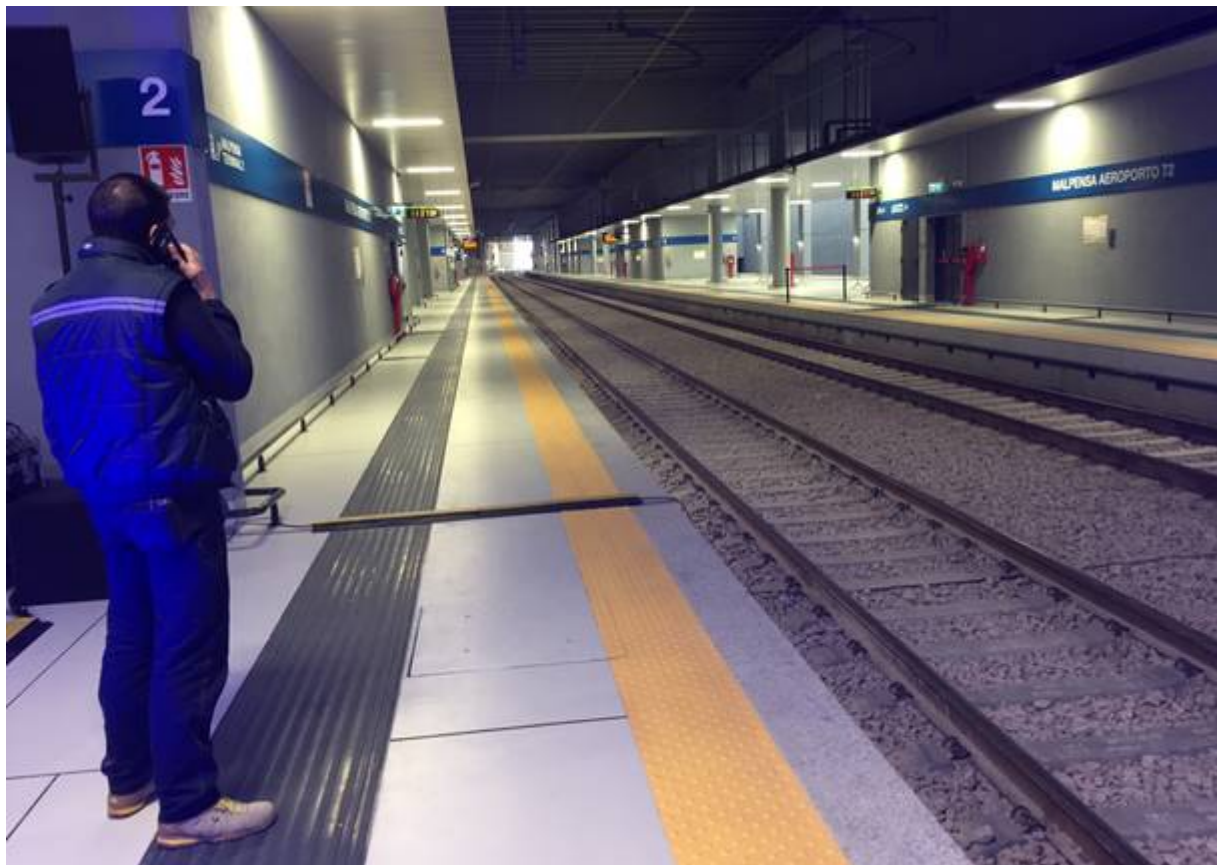
Un'elaborazione del Comitato Salviamo La Brughiera, che mostra l'ipotetica immagine dei cantieri prendendo in considerazione le aree per l'opera e quelle di servizio durante la costruzione. Anche questa grafica è stata spesso al centro di polemiche (fa riferimento alle aree individuate in cartografia, ma secondo i sostenitori dell'opera dà una immagine falsata)

Quanto alla procedura, c'è poi **il tema delle compensazioni**: «In sede di Paur è stato applicato il **metodo Strein**: noi non ritenevamo compatibile e chiedevamo di non applicarlo» spiega ancora Tomasini. Detto in termini poco tecnici, la “compensazione bilanciata” – già usata per le aree Expo -prevede di determinare il valore ecologico delle unità ambientali coinvolte (un bosco, un campo agricolo, un'area a prato hanno valori diversi) e di determinare così “aree equivalenti” che devono essere riqualificate e rinaturalizzate. Nel caso di Casorate avrebbe prodotto quattro ettari di aree da rivalutare: «Ma noi non abbiamo aree comunali così ampie». Insomma, sarebbe stata una falsa compensazione.

“Un treno che non possiamo perdere”: le associazioni di categoria per la ferrovia Gallarate-Malpensa

A riaccendere il dibattito successivamente è stata la **presa di posizione congiunta** di **Camera di Commercio di Varese, Confartigianato Imprese Varese, Confcommercio Uniascom e Unione degli Industriali della provincia di Varese**, che sosteneva la necessità dell'opera.

Nel comunicato viene ribadita l'utilità per le connessioni tra Milano e Malpensa, previo terzo binario della Milano-Gallarate, ma anche a livello locale, con migliori collegamenti da Gallarate e Varese (va detto però che i treni da Bellinzona-Lugano-Varese vanno già diretti, marciando in direzione Sud verso Busto). Viene richiamato il tema delle risorse, in particolare fondi europei, che peraltro ha forse fin dall'inizio condizionato i tempi rapidi di avanzamento del progetto.



La stazione T2 è stata predisposta per a prosecuzione verso Gallarate

Le associazioni di categoria hanno poi sottolineato la necessità di non **rinunciare** «all’**“effetto cantiere”**, **stimabile in almeno un miliardo**, generato dall’indotto di un investimento superiore ai 250 milioni», sottolineando dunque anche il valore di opera-volano per l’economia. Questa ultima osservazione è stata molto contrastata dalle voci critiche, insieme al passaggio in cui l’opposizione all’opera viene ricondotta al **«manifestarsi di quella “sindrome Nimby”** che è invece quel virus da cui avevamo la speranza di essere stati resi immuni dalla lotta al Covid-19».

Alla nota delle associazioni di categoria hanno come detto risposto le **voci critiche sull’opera**: associazioni, comitati e singoli consiglieri comunali, ma anche **[l’insieme di dodici Comuni dell’area a Nord di Malpensa](#)**, che hanno contestato l’idea che si tratti di una opposizione locale.

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. **Per chi è critico con l'opera il terzo binario non è comunque risolutivo** neppure dal punto di vista tecnico e in ogni caso rimangono i problemi di impatto ambientale.

This entry was posted on Thursday, January 28th, 2021 at 4:35 pm and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.