

MalpensaNews

Luca Macchi sulla bretella di Samarate: “I comitati del no servono a poco”

Nicole Erbeti · Wednesday, November 2nd, 2022

«La creazione di una circonvallazione esterna al centro abitato è volontà espressa, negli ultimi 40 anni, da tutte le amministrazioni comunali»: a intervenire sul tema della bretella di **Samarate** – ormai al centro del dibattito pubblico da qualche settimana, con il progetto partito dall’associazione Amici della biblioteca di far nascere un **comitato contro l’opera di un pezzo della Variante S341**, che attraverserà la città e la taglierà in due – è **Luca Macchi**, non in quanto politico (un mese fa si è dimesso da commissario per Forza Italia) ma come “memoria storica”.

Nella città di Samarate è stato assessore con delega allo Sport, ecologia e attività produttive fino nel secondo mandato Tarantino e ha preso posto in consiglio provinciale per circa otto anni e ha assistito al dibattito della bretella, che da **Gallarate** porta verso il Ticino e proprio questa estate ha fatto un passo avanti: **Anas ha pubblicato il bando per l’affidamento dei lavori**. Dalla consegna delle aree il cantiere richiederà poco più di tre anni.

Obiettivo della bretella: smaltire il traffico

Macchi fa il punto partendo da lontano, tornando a quasi trent’anni fa: «Il progetto della strada è nato come **circonvallazione di Samarate per togliere il traffico intenso della 341 che ci attraversa da Nord a Sud**». Più di 6 milioni di mezzi all’anno circolano sulla statale, sono circa 25-30mila mezzi che transitano al giorno, «questa presenza per noi è sempre stata un fastidio: è traffico di passaggio da San Macario a Verghera». La bretella risulterebbe vincente in termini di diminuzione di traffico e di aumento della sicurezza stradale.

Un’idea poi surclassata dalle opere infrastrutturali di Malpensa: «La bretella unisce due autostrade, da Gallarate a Vanzaghello, e chiude l’anello di opere intorno a Malpensa. **Da lì non è stata più una scelta comunale, ma una scelta regionale**». «Il progetto, fu oggetto di valutazione politica amministrativa e, se non ricordo male, fu votato all’unanimità, ognuno cercando di suggerire modifiche e miglioramenti paesaggistici, che furono oggetto di discussione negli ambienti predisposti».

Sulla non pubblicizzazione dell’opera pubblica negli anni (**Alfonso Pellizzaro**, degli Amici della biblioteca, ha fortemente criticato l’attuale giunta Puricelli) Macchi vuole fare chiarezza: «Non è vero che la strada non sia mai stata pubblicizzata, non è vero che il tema non sia mai stato affrontato», ricordando quando, prima del 2010, la maggioranza aveva presentato delle istanze a Regione Lombardia per fare «valutare le uscite su Samarate e San Macario».

Senza dimenticare quando, in consiglio provinciale (che lui ha presieduto dal 2009 al 2014) quando si parlo di infrastrutture e **Masterplan Malpensa 2035, anche la «sinistra, nel bilanciare tra ambiente e lavoro, scelse il lavoro»**. «Ricordo che ci si chiede: “Si può fermare Malpensa?” La risposta fu: “No. Allora cerchiamo di avere delle opere di compensazione e di salvare il lavoro”», continua Macchi.

«Dire oggi che nessuno abbia affrontato la questione mi sembra esagerato, giusto invece stare all’erta, chiedendo davvero che l’impatto ambientale, il miglioramento delle aree boschive di prima fascia, le scarpate delle zone in trincea e le aree sopra le eventuali porzioni in gallerie, possano essere oggetto di una riqualificazione paesaggistica davvero di qualità. Arrivati a questo punto, credo che **i comitati del no servano a poco**. La strada è una delle opere infrastrutturali che negli ultimi venti anni hanno interessato l’aeroporto della Malpensa, perciò credo che solo la mancanza di soldi pubblici possa fermare la realizzazione di questa opera».

“C’è bisogno di un’azione congiunta, non di un no secco”

Più che a un comitato del “no secco”, Macchi auspica a un comitato e a un’azione congiunta con l’amministrazione che «sia attento alla riqualificazione ambientale con una previsione di quindici anni per la tutela, l’attenzione e la manutenzione». Questa potrebbe essere, dunque, «un’occasione di riqualificazione e tutela ambientale: anche se se ne perde una parte è una mediazione». Altrimenti, teme che si possa fare la fine delle aree di prima fascia del Malpensa Express: «**Oggi sono terra di nessuno**: hanno visto interrompere strade consorziali, vicinali, senza creare nuovi percorsi alternativi».

Il punto di vista di Macchi è ovviamente pragmatico e molto politico nella modalità di porsi all’interno del dibattito sul tema: «Se l’alternativa è il no secco e poi partono i lavori, non si ottiene nulla. Bisogna mediare e essere presenti sulla questione: chiedere dunque attenzione visto che si “cede” una parte del territorio; questa potrebbe essere un’occasione. Mi piacerebbe avere questa sensazione quando si parla di Samarate».

This entry was posted on Wednesday, November 2nd, 2022 at 10:50 am 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.