

# MalpensaNews

## Legambiente: “Fermate la nuova superstrada 341 Pedemontana-Malpensa”

Roberto Morandi · Wednesday, March 15th, 2023

In una lunga lettera indirizzata ad ANAS e per conoscenza a diversi Enti implicati a vario titolo nella realizzazione del primo e del secondo lotto della Variante alla Strada Statale 341, i **tre circoli locali di Legambiente (Busto Arsizio, Cassano Magnago e Gallarate)** hanno «esposto errori e contraddizioni che hanno condotto all’approvazione della 341».

Nella lettera Legambiente ribadisce la richiesta di sospendere il progetto esecutivo e contesta l’opera sul piano della utilità ma soprattutto dell’impatto ambientale, tanto nel tratto Nord – il primo lotto tra Pedemontana e superstrada per Malpensa, con caratteristiche da superstrada – quanto nella sezione Sud, quella a carreggiata unica che attraversa i boschi tra Samarate e Vanzaghello. Questo ultimo è contestato anche dal Comitato locale di difesa dei boschi.

Nella tratta Nord è stato sollevato il tema del **rischio idraulico (per l’impatto sulle vasche di laminazione che proteggono Cassano e Busto dalle inondazioni)**, mentre nella tratta **a Sud anche più voci hanno sottolineato l’impatto in termini di consumo di suolo** ed erosione del bosco.

«È un nuovo capitolo della storia d’amore che unisce Legambiente a questo territorio, con continue azioni di tutela per quel poco che ancora rimane di boschi e di biodiversità» ribadiscono i tre circoli del *cigno verde*.

Frutto del lavoro fatto negli anni, anche nel dialogo con gli enti locali coinvolti, il documento inviato ad Anas è qui riportato di seguito, pressoché integralmente:

Si osserva che le prescrizioni espresse dal Ministero dell’Ambiente per la realizzazione del primo lotto sono poco meno di 200 (numeri e lettere), un numero notevole, effettivamente troppo alto, che rende chiara l’erroneità del parere positivo di compatibilità ambientale assegnato all’opera. Alcune critiche, nel corso degli anni passati, erano già state sollevate da Legambiente. Infatti assieme ad altri soggetti e comitati locali competenti era già intervenuta in ordine ai problemi relativi al terreno su cui poggia il sostegno della sopraelevata, la possibilità di esondazioni dei corsi d’acqua ivi presenti ed il rispetto dei tempi di ritorno previsti dalla legislazione. Si osserva ora anche una complessità di prescrizioni che ANAS dovrà realizzare nel corso della costruzione dell’opera, interventi concreti che lasciano dubbi sull’effettiva realizzazione dell’opera stessa.

La richiesta di Legambiente è pertanto non solo quella di sospendere la pubblicazione sul sito del Ministero dell'Ambiente dei documenti descrittivi del progetto esecutivo, che aprono la strada all'emanazione del Provvedimento Direttoriale ad approvazione definitiva del secondo lotto, ma anche quella di riesaminare gli studi documentali alla luce delle seguenti considerazioni.

Il primo lotto ed il secondo lotto della 341 hanno tempi di realizzazione differenti. Si chiede di sospendere il progetto esecutivo del secondo lotto prima del termine dei lavori del primo lotto e della verifica degli avvenuti adempimenti prescrittivi. Purtroppo è constatabile che in Italia molte infrastrutture vengono concluse senza che siano realizzate tutte le prescrizioni e/o le mitigazioni/compensazioni. Si teme che ciò accada anche per la 341.

Le mitigazioni/compensazioni presenti nei documenti trovati sul sito del Ministero dell'Ambiente relativamente al primo lotto sono troppo generiche, imprecise ed indefinite. A tal proposito attendiamo da parte vostra un documento che le espliciti con chiarezza e che renda possibile e verificabile un controllo da parte di cittadini/enti/associazioni interessate.

Chiederemo ai Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente di istituire una speciale Commissione che valuti se ANAS avrà adempiuto alle disposizioni ricevute, ovvero se saranno state attuate le prescrizioni ed eseguite le mitigazioni/compensazioni che vorrete descrivere puntualmente. Chiederemo di essere parte di questa Commissione.

Occorre che sia realizzata l'Analisi Costi/Benefici sulla base di indagini che valutino l'incidenza di tali opere sulla mobilità nel suo complesso e verifichino la congruità pubblica della spesa da affrontare, considerando che il collegamento con la Pedemontana – poco utilizzata e non terminata – è già garantito dalla SS 336. Si tenga conto anche dell'aumento del costo dei materiali e delle altre necessità di interventi di carattere ambientale ed infrastrutturale. In tal senso, citiamo come esempio l'accesso all'Ospedale unico, che sarà realizzato a Busto Arsizio, al confine con Gallarate nei pressi della Stazione dei Vigili del Fuoco.

A queste principali considerazioni aggiungiamo le seguenti.

Nel processo decisionale non viene mai assegnato eguale peso ai due principali fattori, l'economico e l'ambientale, strettamente connesso alle ricadute sulla salute dei cittadini.

I boschi che separano gli abitati di Samarate da Busto Arsizio e Gallarate costituiscono un presidio essenziale per la salute della popolazione, un presidio che sarà compromesso dalla realizzazione del secondo lotto della 341. Nell'attuale situazione climatica, in un'area così fortemente antropizzata, sottrarre superfici forestali costituisce una grave perdita di servizi eco-sistemici.

Il primo ed il secondo lotto di questa strada trovano giustificazione nel Piano d'Area di Malpensa del 99, di decisione regionale, un Piano assai complesso e ormai decaduto da più di dieci anni, mai più rinnovato dalla stessa Regione. Le infrastrutture in esso contenute non potevano essere ricomprese in un nuovo impianto programmatico, dovendo sottostare ad una VAS di area vasta, come promulgato dalla Legge 152/2006, di derivazione europea. Constatando che sono

trascorsi ben 14 anni dall'avvio della VAS del Quadrante Ovest / Malpensa (Delibera regionale del 16/12/2009, come da scheda n. 30165 solo recentemente tolta dal sistema informatico SIVAS) senza giungere alla pubblicazione di alcun risultato, si intuisce facilmente che la DG Territorio e Urbanistica di Regione Lombardia non poteva valutare positivamente l'insieme delle infrastrutture già previste dal Piano d'Area. La Regione preferì dunque evitare la VAS promuovendo le opere ad una ad una, con la semplice Valutazione d'Impatto Ambientale di perimetro ristretto e ciò a discapito di una corretta valutazione complessiva delle opere sul medesimo territorio.

Per la realizzazione del vecchio Piano d'Area, nel 1999 Regione Lombardia aveva decretato il superamento dei vincoli indicati nel PTC del Parco Ticino, ma essendo tale piano ormai scaduto (nel 2009 vennero infatti concessi solo due anni per il completamento delle opere) il giudizio del Parco dovrebbe essere nuovamente determinante. Si ritiene debba essere acquisito il parere di competenza dell'Ente gestore dell'area protetta ai sensi della L.R. 86/83 s.m. e della Legge 394/81 s.m., oltre alla presentazione della Valutazione di Incidenza.

Relativamente a quel Piano d'Area e agli studi trasportistici propedeutici alla realizzazione

delle opere ivi contenute, evidenziamo che essi risalgono a circa 30 anni fa e che appartengono all'epoca del "sogno" di un mega aeroporto collocato in mezzo a un Parco, sulla riva del Ticino. Si credeva allora che Malpensa si sarebbe sviluppata come il più frequentato aeroporto d'Italia. Invece seguirono periodi altalenanti, che videro la fuga di Alitalia, l'ampliamento di Linate, l'avvio del lavoro precario, le voragini economiche, gli aiuti pubblici, la cassa integrazione, i voli senza passeggeri, le crisi mondiali, la chiusura del Terminal 2. Oltre tutto Malpensa fu controproducente per il sistema Italia. Per fare un esempio, ricordiamo che nei primi anni del 2000 Alitalia registrò perdite immense essendo costretta a far di Malpensa il proprio secondo hub. Incredibile a dirsi, ma la progettazione della 341 risale proprio a circa 30 anni fa. Opere non realizzate, di cui il mercato non ha sentito affatto l'esigenza.

Riprendiamo a questo proposito parte della pag. 49 della Relazione generale descrittiva leggibile per intero sul sito ministeriale.

### 5.1 INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE

L'esigenza di prevedere lo sviluppo infrastrutturale nel territorio a nord-ovest di Milano è conseguenza diretta della scelta del potenziamento dell'aeroporto di Malpensa individuandolo quale secondo Hub nazionale in grado di far concorrenza agli altri aeroporti intercontinentali del nord Europa. Per governare lo sviluppo di una delle aree più produttive ma anche più antropizzate della pianura padana è stato a suo tempo predisposto un Piano Territoriale d'Area per potere avere una visione di sviluppo territoriale più coordinata ed adeguata alle nuove esigenze. Il Piano Territoriale d'Area Malpensa sottolinea quanto il successo del Progetto Malpensa dipenda soprattutto dalla possibilità di garantire un'accessibilità sia stradale che ferroviaria di livello elevato. La rete infrastrutturale esistente, infatti, già fortemente congestionata, non è assolutamente in grado di reggere la domanda aggiuntiva di traffico generata dallo sviluppo dell'aeroporto. L'esigenza di sostenere lo sviluppo del nuovo Hub potenziando la rete infrastrutturale lungo itinerari alternativi a quelli

attuali in condizioni di saturazione viene pertanto colta come occasione di riordino complessivo del sistema delle relazioni in un'area già interessata da rilevanti carenze nell'offerta di trasporto. In quest'ottica, il 3 marzo 1999 con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma Quadro "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000" la Regione e il Governo hanno identificato il quadro delle opere necessarie allo sviluppo dell'hub lombardo di Malpensa, ecc.

Riprendiamo anche IL PARERE ESPRESSO DAL PARCO NELL'ANNO 2012

A proposito del secondo lotto, che attraversa per intero i boschi di Samarate e che tanto ha sorpreso la popolazione locale che lo contesta, va ricordato il parere negativo senza riserve del Parco Ticino che sottolineava come l'intervento, se realizzato come previsto, avrebbe distrutto le aree di compensazione finalizzate alla realizzazione di un corridoio ecologico nell'area HUPAC a Gallarate. Su questo aspetto si evidenzia la necessità di verifica della normativa nazionale e delle direttive europee, in quanto tale intervento fu parzialmente finanziato con fondi pubblici.

Si allega la Delibera del Parco Lombardo della Valle del Ticino n. 104, del 24/10/2012 "Osservazioni e valutazioni in merito allo studio integrativo presentato da ANAS relativo al collegamento stradale tra Samarate e il confine con la Provincia di Novara, tratto compreso tra l'autostrada A8 e la SS 527 in Comune di Vanzaghello lungo la SS 341".

Sebbene l'Italia abbia aderito alla convenzione di Aarhus ed abbia introdotto nel proprio assetto legislativo il dibattito pubblico, in nessun documento si nota il riferimento alla necessità di coinvolgere attivamente la popolazione, nonostante dalla valutazione dell'opera in legge Obiettivo ad oggi siano trascorsi circa 20 anni. In verità l'arroganza dei costruttori si è manifestata in tutta evidenza con il carotaggio dei terreni, all'insaputa dei legittimi proprietari e pertanto illegittima. Si è registrata una grave inadeguatezza delle Istituzioni locali e regionali, che non hanno sollecitato o richiamato l'interesse della popolazione, lasciando che tutto passasse sotto silenzio.

La bretella ferroviaria di Casorate e la 341 hanno lo scopo di far risparmiare solo pochi minuti per raggiungere Malpensa. Questo è il più importante giudizio critico che Legambiente mette in campo e fa notare: per far guadagnare 4 o 5 minuti di tempo (o al massimo 10 nel caso della ferrovia) ai viaggiatori di Malpensa si spende a tale scopo un'enormità di soldi pubblici, si danneggia il territorio e la popolazione ivi residente.

This entry was posted on Wednesday, March 15th, 2023 at 10:19 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.