

MalpensaNews

Vigevano-Malpensa, sul Naviglio Grande al posto del ponte tre “cubi” di cemento

Roberto Morandi · Thursday, March 28th, 2024

«Il **progetto esecutivo della strada Vigevano-Malpensa è diverso da quello definitivo**». E per questo **non si può andare avanti con la gara**: è la posizione espressa da Città Metropolitana di Milano (l'ex Provincia) e Parco Agricolo Sud Milano.

La questione riguarda il [lotto nell'Abbiatense della nuova strada destinata a collegare l'A4 e la Lomellina](#), conosciuta come “Vigevano-Malpensa”.

«La Città metropolitana di Milano e il Parco Agricolo Sud Milano, nella giornata di ieri, hanno segnalato ai Ministeri preposti alla tutela del territorio, dell'ambiente e del paesaggio, nonché al Ministero delle infrastrutture, le palesi contraddizioni presenti nel progetto esecutivo della nuova strada “Vigevano-Malpensa”, chiedendo di rigettare la richiesta di approvazione prospettata dal Commissario Straordinario» dicono il vicesindaco metropolitano, **Francesco Vassallo**, il presidente del Parco Agricolo Sud Milano, **Daniele Del Ben**, e la consigliera delegata alle infrastrutture stradali, **Daniela Caputo**.

«La Città metropolitana di Milano ha potuto appurare, carte alla mano, che **ANAS, lo scorso dicembre, ha bandito una gara di appalto** mettendo alla base della procedura di selezione del contraente **un progetto esecutivo contenente evidenti e macroscopiche modificazioni rispetto al progetto definitivo** approvato l'anno scorso dal Commissario Straordinario. Quest'ultimo, che avrebbe in mano tutte le autorizzazioni per procedere, ha quindi chiesto ai Ministeri competenti un “placet” alle modifiche proposte».

Secondo i rappresentanti dei due enti «non si tratta di semplici dettagli», ma di «cambiamenti di dimensioni ciclopiche, materiali ed essenziali», in ambiti tutelati sia paesaggisticamente (Parco Agricolo Sud Milano e Parco Lombardo del Ticino) sia dal punto di vista monumentale (Naviglio grande).

«**Cambiamenti di portata tale da non poter essere approvati dal Commissario Straordinario**, malgrado gli enormi poteri che gli sono stati assegnati: egli li può sanare solamente con l'assenso dei Ministeri preposti alla tutela del Paesaggio e dell'Ambiente. Ad esempio con il progetto definitivo ANAS prevedeva di scavalcare il Naviglio Grande e la ferrovia per Mortara con un grande viadotto in acciaio e calcestruzzo, lungo 600 metri, con piloni distanti 60 metri l'uno dall'altro. Il progetto esecutivo però è completamente diverso: si rinuncia al viadotto e si propone la **realizzazione di tre edifici in calcestruzzo armato**, denominati “gallerie artificiali” anche se non si tratta di edifici sotterranei, ma di **strutture alte 13 metri sopra la campagna e lunghe**

diverse decine di metri, con un impatto sul paesaggio devastante».

«E ancora, persino **gli svincoli a livelli sfalsati previsti nel progetto definitivo sono stati cancellati** nel progetto esecutivo e sostituiti con dei semplici incroci segnalati dal segnale di STOP, certamente non adatti ai livelli di sicurezza che deve avere una strada del XXI secolo. Tutto questo rafforza la convinzione che l'intero progetto sia insensato, inefficace e persino deleterio. Dopo 20 anni di discussioni e polemiche attorno a un progetto nato male e persino peggiorato nelle varie fasi progettuali, occorre prendere atto che non c'è sanatoria possibile, si tratta di un progetto da accantonare una volta per tutte, e non solo perché aggressivo verso l'ambiente, ma anche per manifesta inutilità».

Al via il bando di gara per la superstrada Albairate-Ozzero, parte della “Vigevano-Malpensa”

La Città metropolitana è fiduciosa che «**a seguito della segnalazione di ieri i Ministeri** preposti alla tutela dell'Ambiente e del Paesaggio e il Ministero delle Infrastrutture **rigetteranno il progetto esecutivo loro presentato, e ne disporranno il completo riesame**, perché la semplice verifica di attuazione che sono chiamati a compiere non può trasformarsi in una sanatoria delle colossali discrepanze tra il progetto definitivo e quello esecutivo. Sottolineiamo infine che questa richiesta non va contro le esigenze di una migliore mobilità del territorio, anzi la Città metropolitana di Milano ribadisce la propria disponibilità, come in passato, ad esaminare ogni soluzione alternativa finalizzata a migliorare la viabilità dell'area, dal potenziamento del trasporto ferroviario, alla riqualificazione della viabilità esistente nel rispetto e nella tutela del tessuto agricolo e degli elementi naturali e del paesaggio».

This entry was posted on Thursday, March 28th, 2024 at 4:18 pm and is filed under [Milanese](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.