

Pedemontana e altre grandi incompiute che frenano l'economia

Pubblicato: Mercoledì 17 Marzo 2021



La madre di tutte le **incompiute**, in questo caso probabilmente più per demeriti della politica che non dei comitati e degli enti locali, è l'autostrada Pedemontana Lombarda. Dalla scenografica posa della prima pietra di 11 anni fa, quando il premier era **Silvio Berlusconi** e il governatore era **Roberto Formigoni**, sembra passata un'era geologica (perlomeno della politica), ma la striscia di asfalto che avrebbe dovuto collegare Malpensa a Bergamo è ancora ferma a metà. Già ribattezzata negli scorsi anni **"la Salerno-Reggio Calabria del Nord"**, per i tempi biblici di realizzazione. Ci sono voluti cinque anni per inaugurare la prima tratta da **Cassano Magnago a Lomazzo**, ma dopo che l'autostrada **A36** è arrivata a Lentate sul Seveso i cantieri si sono fermati e da anni attendono di ripartire. Ora manca poco all'assegnazione dell'appalto delle tratte successive, che arrivano a **Cesano Maderno** (12,7 km) e alla tangenziale **Est a Vimercate** (altri 20 chilometri), mentre per riparlare dell'ultima tratta che arriva alla **A4 a Osio Sotto** ci vorranno probabilmente ancora degli anni. E anche il secondo lotto della **tangenziale di Varese** (dall'Iper al valico del Gaggiolo), anch'esso parte del "pacchetto Pedemontana", rischia di fare la stessa fine, mai finanziato.

(Foto, Pedemontana di Antonio Gerace)

Altri approfondimenti li puoi trovare su Impreseterritorio.org

VIGEVANO-MALPENSA: NON SI PARTE MAI

Non è un'autostrada ma una superstrada la Vigevano-Malpensa, opera strategica sia per il sud della provincia di Varese, visto che è il prolungamento dell'attuale 336 che collega Busto a Malpensa e Malpensa alla **A4 a Boffalora**, sia soprattutto per la Lomellina, da decenni in coda senza adeguati collegamenti con il resto della Lombardia. Un'opera da 400 milioni di euro, composta da tre tratte (**Magenta-Albairate, Albairate-Tangenziale Ovest e Albairate-Vigevano**). Storicamente osteggiata dai comitati sorti sul territorio che dovrebbe attraversare, è stata prima approvata dal Cipe (stralciando però la tratta B che sarebbe fondamentale per il Varesotto come bypass per raggiungere la zona sud di Milano senza passare dalla congestionata A8) e poi bloccata dal governo Conte 2 (su pressione del M5S da sempre contrario all'opera) con la promessa di rifare un progetto che attende di essere concretizzato da almeno tre lustri. Ormai fuori dai radar il Sempione-bis, progetto che dovrebbe rappresentare un'alternativa all'ormai irrisolvibile **congestionamento della Milano-Laghi** e della statale del Sempione, tra Rho e Busto Arsizio/Samarate (dove si innesterebbe con la variante alla Statale 341, altra infrastruttura rallentata più dalla mancanza di risorse che dalle opposizioni "Nimby"), ma che dal 2003 è fermo nei cassetti. Anche perché sul tracciato molti sindaci del territorio hanno fin da subito opposto il loro pollice verso.

ANCHE IL FERRO HA I SUOI NO

Passando dalla gomma al ferro, un'altra opera tornata sotto i riflettori, e subito rimessa sotto attacco da parte dei comitati del No, è il potenziamento della tratta ferroviaria **Rho-Gallarate**, che prevede la realizzazione del terzo e quarto binario tra **Rho e Parabiago** e del terzo binario tra **Parabiago e**

Gallarate. Un'opera da oltre **700 milioni**, decisiva per superare l'attuale saturazione della linea, che incide negativamente sia sul traffico merci che sul traffico passeggeri, impedendo il potenziamento dei servizi. Bloccata nel 2014 da un ricorso al Tar dei comitati di Vanzago che si opponevano agli espropri, la procedura è ripartita lo scorso dicembre, ma con essa hanno ripreso a farsi sentire anche i suoi oppositori.

GALLARATE-T2 MALPENSA: NOI VOGLIAMO ANDARE AVANTI

Emblematica in questo senso è la storia della ferrovia Gallarate-T2 **Malpensa**. Il prolungamento dell'attuale linea del **Malpensa Express** fino a Gallarate, dove si innesterebbe sulla linea **RFI Milano-Varese**, renderebbe più rapidi e funzionali i collegamenti tra Malpensa, Varese e la Svizzera. **Finanziata dall'Europa, da Regione Lombardia e da Sea**, ha trovato aperta ostilità invece sul territorio, con il Comune di Casorate Sempione, sulla cui brughiera transita una parte consistente del tracciato, che con il suo parere negativo è arrivato ad ottenere la conclusione negativa della conferenza dei servizi al **Ministero delle Infrastrutture**. Ora non è chiaro se il progetto potrà andare avanti.

RISCHIA ANCHE L'INCENERITORE

Ma non sono solo le infrastrutture di collegamento che faticano a decollare. La sindrome Nimby, con la sua componente istituzionale che finisce per rappresentare spesso il freno decisivo per rallentare o bloccare gli interventi, è ormai un ostacolo su molti grandi progetti infrastrutturali in ogni settore. Pensiamo al caso dell'inceneritore Accam di Borsano, a Busto Arsizio. Sorto negli anni '70 grazie alla lungimiranza di alcuni sindaci dell'Altomilanese quando ancora i rifiuti non erano un problema, da almeno 15 anni vive sul filo del rasoio tra propositi di spegnimento e rattroppi per mantenerlo in vita. Il **revamping**, la ristrutturazione completa dell'impianto, progettata sin dal **2005**, non ha mai visto la luce, e ora Accam, dopo l'incendio che ne ha distrutto le turbine nel gennaio 2020, è sull'orlo del fallimento. Un'esistenza precaria che lo ha portato ad essere, parole del sindaco di Busto Arsizio **Emanuele Antonelli**, «forse l'unico termovalorizzatore d'Italia che non riesce a chiudere i bilanci in attivo». Sul territorio i comitati del No sono sempre stati molto attivi, e da anni spingono per la definitiva chiusura dell'impianto. Eppure sono innumerevoli i casi di **termovalorizzatori** che funzionano, trasformando i rifiuti in risorsa (energia elettrica per il teleriscaldamento) e consentendo di abbattere i costi di smaltimento. Che poi a loro volta si traducono in riduzione delle bollette Tari, la tassa rifiuti che è una croce soprattutto per le imprese.

di Impresettoreitorio.org