

## Malpensa-Boffalora, un anno in più per il completamento

**Pubblicato:** Mercoledì 12 Ottobre 2005

✘ La **Malpensa-Boffalora** (nella foto, una mappa del tracciato) prosegue, cantiere per cantiere, il suo lungo e complesso iter verso il completamento. Tuttavia non si potrà vederla aperta per la fine del 2006, come **era stato promesso** un anno fa; bisognerà attendere l'ottobre del 2007. A causare questo ritardo sul programma sarebbero stati, tra gli altri fattori, un metanodotto ed un oleodotto, rispettivamente di competenza di Snam e Sarcom, che le aziende stesse dovranno provvedere a rimuovere entro aprile 2006 dal tracciato dell'opera. Questa conterà alla fine di **18 chilometri e 600 metri** di nastro d'asfalto a doppia carreggiata a due corsie, **per l'80% in trincea**, a profondità da tre a cinque metri sotto il livello della campagna, anche per minimizzare l'impatto sul paesaggio del Parco del Ticino. Ben 4.020 metri saranno in **galleria** artificiale sotto strade e ferrovie, garantendo inoltre corridoi ecologici per la fauna locale; anche il canale Villoresi sarà sottopassato in galleria, un'altro problema tecnico non da poco, giacchè i relativi lavori si possono compiere solo in autunno-inverno, a canale asciutto. Ad eseguire i lavori, fin dall'estate 2004, è la ditta **Adanti** di Bologna insieme al consorzio **Ciro Menotti**.

✘ Oggi i giornalisti hanno potuto prendere visione dello stato di avanzamento lavori con un piccolo *tour* guidato partito dal Municipio di Lonate Pozzolo e che ha toccato il cantiere del viadotto sull'Arnetta, tra la superstrada per Malpensa e il depuratore di Sant'Antonino Ticino, quindi la variante-tangenziale di Vanzaghello, prima di approdare al cantiere-base di Castano Primo sud per la conferenza stampa conclusiva con il consigliere del CdA Anas **Giuseppe Bonomi**. Della piccola comitiva facevano parte, oltre a Bonomi e ai giornalisti, anche alcuni Sindaci dell'area Malpensa, tra cui quelli di Ferno e Somma Lombardo. «Il viadotto sull'Arno è a buon punto, anche se c'è ancora da bonificare l'area per la presenza di ordigni bellici (si tratta di una zona un tempo soggetta a servitù militare come campo di tiro, ndr); attualmente, nel complesso, **il livello di avanzamento lavori è al 21-22%** – ha riferito il direttore tecnico di cantiere, Gabriele Stagnani -. Secondo il programma reso pubblico un anno fa, e per il quale i lavori si dovevano completare entro il 2006, avremmo dovuto ormai essere al 50%, ma i problemi insorti hanno bloccato i lavori in alcuni punti critici».

✘ Il consigliere Bonomi ha ripercorso la lunga gestazione della Malpensa-Boffalora: «Si cominciò a parlarne quando ancora il terminal 1 di Malpensa non era completo. Allora ero in Sea, e fu proprio Sea a dare una spinta decisiva perchè questa infrastruttura potesse partire. Poi vi fu la trafila dei progetti, e fu difficile trovare chi li finanziasse; per fortuna si poté usufruire del **decreto sulle infrastrutture** dell'agosto 2003, che permetteva di assegnare appalti sulla base del principio di economicità, che include il costo ma anche i tempi e le varianti tecniche dei lavori». L'appalto fu assegnato alla Adanti per 117 milioni di euro, di cui oltre 4 in oneri per la sicurezza, su una base d'appalto di 164 milioni. «Quindi si dovettero ottenere i permessi dai Comuni – ha proseguito Bonomi – e la Regione impiegò tre anni per mercanteggiare con gli enti locali in materia di compensazioni economiche». Per Bonomi «troppo spesso in Italia **il potere di veto locale sulle opere ha prevalso su quello di governo**, in questo caso è accaduto per una volta il contrario e la superstrada è in via di realizzazione, nonostante obiezioni in taluni casi anche fondate. Ora come Anas potremmo anche valutare l'ipotesi di un **premio di accelerazione** all'impresa costruttrice, se riuscisse a concludere in tempi più rapidi rispetto a quelli attualmente previsti». Il futuro prevede, dopo il completamento dell'opera, il suo collegamento alla Pedemontana tramite la variante della SS341; tuttavia di recente il Comune di Samarate ha bocciato il

collegamento tra la 341 e la futura Pedemontana, complicando ulteriormente il quadro. Si conferma in ultima analisi che le grandi opere incontrano ostacoli di vario genere, politici, finanziari e tecnici, e che è ben difficile, anche con tutta la buona volontà possibile, rispettare i tempi previsti. Per quanto l'imprenditoria e la politica varesina siano sempre più impazienti di vedere risultati concreti, non resta che attendere.

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it