

Legambiente: ecco le 10 opere prioritarie per la Lombardia

Date : 15 gennaio 2020

Sono 10 le opere pubbliche individuate da Legambiente nel [dossier “Green New Deal Italiano”](#) per fare aprire i cantieri e rilanciare investimenti e occupazione anche in Lombardia, inserite nelle 170 opere considerate prioritarie in tutte le regioni d'Italia, oltre a 11 emergenze nazionali in attesa di risposte concrete.

A farla da padroni in Lombardia sono **i temi dei trasporti e delle infrastrutture**: opere grandi, medie o piccole che consentirebbero ai lombardi di vivere e spostarsi meglio. I criteri adoperati per la selezione delle priorità sono quelli dell'**utilità per i cittadini e il territorio**, del miglioramento della sicurezza e della salubrità, dell'innovazione nel sistema della mobilità, di un **minore consumo delle risorse naturali e di materia**.

«La Lombardia è una delle regioni che vanta le più importanti eccellenze nel campo dell'innovazione, eppure proprio qui si registrano tra i più grandi sprechi di risorse per opere incompiute, mobilità interrotta, infrastrutture obsolete e insicure, progettazioni che non tengono conto dei reali bisogni del territorio ma solo degli interessi economici degli appaltatori - spiega **Barbara Meggetto**, presidente di Legambiente Lombardia - Il futuro della Lombardia è necessariamente legato alla riqualificazione delle strade e dei ponti esistenti e al miglioramento delle connessioni ferroviarie, quando al contrario in Regione si continua a tenere in vita progetti di **grandi opere stradali e autostradali impattanti e inutili**».

Le opere selezionate raccontano di una regione dove inadempienze, contenziosi, cattiva progettazione, piani finanziari incerti, progetti troppo ambiziosi di project financing, lievitazioni dei costi, tengono bloccate o fanno procedere a rilento opere importanti per il territorio.

In primo piano, secondo Legambiente, c'è **la necessità di connettere lo “spezzatino ferroviario” pedemontano**: sulla carta i binari esistono già, da Novara fino a Brescia, ma **le tratte sono segmentate e inefficaci** per decongestionare il traffico di un'area che da sempre lamenta carenza di trasporti trasversali, che collegano sulla carta le più popolose province della metropoli lombarda (Novara, Varese, Como, Lecco, Monza, Bergamo e Brescia) con i due aeroporti di Malpensa e Orio al Serio, che registrano oltre 35 milioni di passeggeri l'anno.

Per quanto riguarda la **gronda merci est**, l'associazione rileva una situazione di stallo totale: non si parla più del collegamento a doppio binario tra la linea internazionale del Gottardo (Milano-Chiasso) e la ferrovia Bergamo-Treviglio, un raccordo di aggiramento merci rispetto al nodo di Milano nella connessione tra Europa Centro-Occidentale e i porti adriatici. Nello stesso ambito **anche la connessione con i valichi svizzeri** che potrebbe dare una risposta all'atteso aumento dei flussi di traffico merci del sistema svizzero Alptransit, procede a rilento. La direttrice che collega Milano alle strutture intermodali del Varesotto di Busto Arsizio e Gallarate e, da qui, si innesta sulla

linea svizzera del Gottardo, passando per Luino su binario unico ha subito un blocco dovuto a ricorsi ed errori nelle procedure di progetto per la riqualificazione e il raddoppio della linea Rho-Gallarate. Sempre in tema trasporti, risulta necessario rivisitare l'AV Milano-Venezia in modo coerente con i bisogni di traffico: la ferrovia tra Milano e Venezia opera in condizioni prossime alla saturazione e giustificherebbe un servizio orientato all'intercity vista la presenza di numerosi grandi centri urbani sulla direttrice. Il progetto di raddoppio invece punta tutto sull'alta velocità costringendo gran parte dell'utenza a defatiganti cambi su treni locali. Andrebbe pertanto ripensato per adeguarlo al reale fabbisogno di maggiore capacità, passeggeri e merci, con la realizzazione di stazioni anche in quelle città che oggi sono escluse dai treni a lunga percorrenza, come Treviglio.

Restando in tema di **raddoppi ferroviari**, la linea tra Mortara (Pv) e Milano affronta una notevole domanda di trasporto passeggeri, soprattutto dai due centri maggiori Vigevano e Abbiategrasso, ma viaggia su binario unico, in quanto il doppio binario da Milano arriva solo ad Albairate (Mi), fermandosi a quattro chilometri da Abbiategrasso. Non è un caso che dai due grandi centri gran parte dei passeggeri optino per l'uso dell'auto, congestionando inutilmente una rete viaria che interferisce pesantemente con la qualità della vita di molti residenti. E poi ancora la Brescia-Parma, che non è in grado di accogliere materiale rotabile "pesante" dei nuovi treni passeggeri e dei convogli merci a causa della vetustà della sede ferroviaria e dei manufatti, e che per di più non è elettrificata; la Mantova-Codogno su cui l'adeguamento e il raddoppio della linea consentirebbe di aumentare frequenza e puntualità, oltre che di svolgere in modo accettabile il trasporto merci; la Piacenza-Cremona il cui stato di conservazione sarebbe complessivamente adeguato ed è incomprensibile che sia stata lasciata morire sopprimendo il trasporto passeggeri.

Per quanto riguarda le infrastrutture, spicca su tutti **la priorità di abbandonare il megaprogetto autostradale della Pedemontana lombarda**: un esempio di project financing velleitario, inappropriato, fallito. I soldi pubblici sono serviti a realizzare il primo tronco dell'opera, che ha devastato centinaia di ettari di preziosi boschi planiziali tra il Varesotto e il Basso Comasco, ma resta del tutto irrisolto il vero nodo di congestione, quello della Brianza centrale, che avrebbe dovuto giustificare l'opera. **Piuttosto servirebbe un'opera stradale che colleghi la ex-SS35 con la SS36 a nord di Monza**, fino a Vimercate, ma molto più 'leggera', sia in termini finanziari che territoriali, per rispondere alla domanda di spostamenti di breve gittata per il pendolarismo e la consegna delle merci, riqualificando alcuni tronchi stradali, in gran parte già esistenti ma non connessi. Altre priorità per migliorare la viabilità congestionata riguardano la riqualificazione della ex-SS35 Milano-Lentate e SP46 Rho-Monza, la SP 114 Abbiategrasso-Milano, la SP 10 Cremona-Mantova.

Anche i ponti in Lombardia soffrono di fragilità strutturali, in particolare quelli sui fiumi Po e Ticino: usura del tempo e dei materiali con cui sono costruiti ne hanno causato vari cedimenti strutturali, che hanno compromesso la stabilità dei piloni. Le discussioni sulle alternative autostradali al Ponte della Becca sul Po (autostrada Broni-Mortara), o ai Ponti di San Daniele (Cr) e di Viadana (Mn), le autostrade TiBre e Cremona-Mantova, hanno fatto perdere molto tempo e

risorse alla messa in sicurezza di queste infrastrutture.

«Per troppo tempo – prosegue Barbara Meggetto – tante opere indispensabili nella maglia territoriale sono state accantonate, tenute in ostaggio di un'ideologia di **gigantismo infrastrutturale, dannoso per l'ambiente** e velleitario sotto il profilo della sostenibilità economica: ora è il momento di mettere in fila le vere priorità, e di farlo gettando definitivamente alle spine anche opere inutili come la autostrada Cremona-Mantova, la Pedemontana e la Vigevano-Malpensa, per concentrarsi invece sulla messa in sicurezza di queste infrastrutture».

Infine il capitolo delle **bonifiche** vede spiccare per la nostra regione la bonifica integrale da PCB alla Caffaro di Brescia, doveroso intervento per ripristinare gli scempi ambientali causati dallo stabilimento che ha prodotto la più grande area inquinata della Lombardia disperdendo, attraverso le acque, i suoi veleni in migliaia di ettari di campi coltivati: dai pesticidi organoclorurati ad arsenico e mercurio, con valori anche migliaia di volte superiori ai limiti di legge. Ad oggi gli interventi realizzati nel sito e nelle aree urbane limitrofe sono ad un grado di **avanzamento inferiore al 2%**. Una bonifica che non deve più essere il simbolo nazionale dell'inadeguatezza e intempestività con cui vengono affrontate, nel Paese e anche nel resto della Lombardia, le grandi emergenze ambientali.

Il contributo di Legambiente al governo e al dibattito pubblico per aumentare la qualità della vita, recuperare ritardi nelle infrastrutture, produrre un salto di qualità nella modernità

Dossier disponibile su www.legambiente.it