

Alberi abbattuti e pulizia, il bosco “residuale” lascia il posto alla nuova superstrada

Pubblicato: Giovedì 18 Gennaio 2024



Se ne parla da tanto, da quasi quindici anni, ma ora il cantiere sta partendo davvero: parliamo della **“Variante strada Statale 341”**, che collegherà la Pedemontana a Malpensa, rappresentando anche un collegamento alternativo all’attuale superstrada 336. Con il **via libera al primo lotto, nella zona di Cassano Magnago, Samarate e Gallarate** iniziano a vedersi i primi segni del cantiere.

Niente scavi o opere in cemento, la fase preparatoria prevede **l’abbattimento degli alberi e della vegetazione spontanea**, oltre alla prima delimitazione delle (future) aree di cantiere.

Il primo lotto, come raccontavamo, è la **“bretella di Gallarate”**, un tratto a doppia carreggiata per il collegamento tra la A36 Pedemontana e la superstrada 336 per Malpensa. Comprende anche lo svincolo a servizio della zona industriale di Sciarè (Gallarate) mentre le opere per l’allacciamento alla 336 insistono già in Comune di Samarate.



A **Sciarè** è iniziata l'opera di sfalcio (e rimozione di rifiuti accumulati in zona) in fondo a viale dell'Unione dell'Europa, come si vedeva già a fine 2023.



Foto Alessandro Quaglia

Sempre sul finire del 2023 sono iniziati i primi disboscamenti nella **zona vicino al cavalcavia di via Aleardi**, che da Gallarate porta verso Verghera di Samarate: questa strada sarà utilizzata come punto di approdo del primo lotto. Si tratta di una strada asfaltata che – venendo da Gallarate – attualmente si perde nel bosco.



Una delle foto condivise dalla pagina Facebook Bacheca Civica Samarate

In via Aleardi si trova anche la palazzina (di proprietà della società comunale Amsc) che dal 1° gennaio è affittata come base operativa dal consorzio di imprese che realizza il primo lotto.

Nella ex sede Amsc a Gallarate il “quartier generale” per la nuova superstrada Pedemontana-Malpensa

La zona del cavalcavia di via Aleardi è sempre stata interessata da frequenti casi di abbandono di rifiuti. Un fenomeno che è forse aumentato ancora di più **sul confine tra Gallarate e Busto Arsizio** (via Calatafimi), dove **i terreni destinati alla variante sono cintati da reti arancioni**.

Paradossalmente, la lunga attesa dell’opera sembra aver aumentato ancora più il degrado di **boschi e terreni da decenni percepiti come “residuali”**, privati della funzione agricola, incastonati tra le diverse infrastrutture, esclusi anche da ogni uso ricreativo (ad esempio come percorsi del Parco del Ticino, infine cintati).



Il secondo lotto: il dibattito sul tratto Samarate-Vanzaghello

Fin qui il primo lotto, che dovrebbe essere completato in tre anni di lavori.

Già questa sezione è stata contestata (da comitati e sezioni di Legambiente Cassano, Busto e Gallarate) perché **incide sulle aree di spagliamento del Rile-Tenore**, due torrenti che in passato hanno causato gravi danni.

Il grosso del dibattito una dozzina d'anni fa aveva riguardato però la sezione oggi indicata come "secondo lotto", vale a dire quella che da Samarate (località Verghera) prosegue attraverso i boschi che dividono Samarate e Busto Arsizio, fino a connettersi con il tratto già esistente verso Vanzaghello. Un'opera duramente contestata in particolare dal **locale Comitato dei Boschi**, costituito nel 2022, che ha contribuito a riaprire il dibattito sull'opera.

Sul **finire del 2023 il consiglio comunale di Samarate quasi all'unanimità** (astenuendo solo il consigliere del Movimento 5 Stelle) ha approvato una **mozione – proposta inizialmente dal centrosinistra – che chiede che nel progetto «vengano inserite tutte le soluzioni tecniche richieste dal consiglio»** in passato.

Nel 2011 (e poi ancora nel 2012) il consiglio comunale di Samarate aveva infatti fissato una serie di richieste sul progetto a governo ed Anas, vale a dire: interrimento del tratto interessato dal cavalcavia tra San Macario e Vanzaghello, un collegamento diretto con la SS527 "Bustese", il mantenimento dell'uscita Samarate Centro con calibro ridotto, rampe di entrata e uscita adeguate, aumento dei tratti coperti fino al 60%, oltre ad altre proposte di mitigazioni (greenway e piantumazioni).

Inoltre c'è un altro punto interessante che era stato condiviso e ri-condiviso: l'idea che si debba «disincentivare l'utilizzo dell'attuale strada statale», da ridurre a strada urbana e non di transito.

In attesa del secondo lotto, questa prospettiva è rimasta finora una dichiarazione d'intenti, anche se da questo punto di vista sarà in effetti il Comune a dover pensare al futuro. Il locale Comitato "Salviamo i boschi di Samarate" ha nel tempo denunciato che l'opera è pensata per il traffico da/per Malpensa e che

non ci sono riferimenti al miglioramento locale: da questo punto di vista è vero che pensare ad una nuova Samarate lungo la (in futuro ex) Statale rimane una sfida ancora aperta.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it