

Territorio

# Varese-Lecco in meno di un'ora

Sarebbero più che dimezzati i tempi di percorrenza se si realizzasse l'autostrada regionale Varese-Como-Lecco. Grandi benefici per cittadini e imprese dell'area pedemontana e decongestionamento della viabilità intorno a Milano.

**N**ovanta auto per chilometro, contro una media di 81 a livello regionale e un rapporto di 56 a 100 rispetto alla media nazionale per quanto riguarda la dotazione infrastrutturale provinciale. È questa la realtà che vive la provincia di Varese in fatto di infrastrutture stradali, presentata dal presidente della Camera di Commercio di Varese **Bruno Amoroso**. La situazione non è dissimile per le aree comasca e lecchese ed è proprio per questo motivo che associazioni imprenditoriali (industriali, artigiani, commercianti) e Camere di Commercio delle tre province, riunite sotto il vessillo del comitato promotore, stanno portando avanti una battaglia per la costruzione dell'autostrada regionale Varese-Como-Lecco, un'infrastruttura che serve e che potrebbe finalmente collegare le tre province così vicine geograficamente eppure così

**Un cluster economico dell'ordine di 45 miliardi di prodotto interno lordo, 130 mila imprese, 650 mila lavoratori.**

lontane in termini di tempo necessario agli spostamenti. Basti pensare che oggi per raggiungere Lecco da Varese occorrono quasi 2 ore, mentre sono quasi 45 i minuti necessari a spostarsi tra Como e Varese. L'autostrada abbatterebbe i tempi di percorrenza di oltre la metà. È giunto il momento di passare ai fatti e le 23 associazioni imprenditoriali che hanno sottoscritto lo studio di fattibilità per la Varese-Como-Lecco lo hanno voluto affermare con forza in un convegno a Malpensafiere. L'appello è stato rivolto alla politica troppo spesso litigiosa e, in particolare, alle amministrazioni comunali e provinciali coinvolte, oltre alla Regione Lombardia, nella realizzazione di questa autostrada regionale considerata, come la Pedemontana, non più rinviabile. Il presidente del comitato promotore **Claudio Taiana** ha messo in evidenza che queste tre aree rappresentano nell'insieme un cluster economico rilevante, dell'ordine di 45 miliardi di prodotto interno lordo: *"Siamo 23 associazioni, 3 Camere di Commercio, 130 mila imprese che esprimono 650 mila lavoratori uniti - ha detto - nel chiedere quest'opera indispensabile per uscire dal Milanocentrismo che condiziona tutti gli spostamenti locali"*. Per questo è stato commissionato alla Società Pedemontana lo studio di un tracciato con le possibili varianti e al Centro di ricerca sui trasporti dell'Università LIUC lo studio di sostenibilità economico-finanziaria dell'opera.



## IL TRACCIATO

I primi documenti che ne parlano sono datati 1920 e questa era l'idea iniziale di Pedemontana che poi, negli anni, si è spostata più a sud e oggi sta vedendo finalmente la luce. Nello studio presentato, l'autostrada partirebbe tra Lozza e lo snodo di Vedano, attraverserebbe il corridoio presente tra Vedano Olona e Malnate per poi proseguire a sud di Binago entrando in territorio comasco. Dopo Binago si arriva a Lurate Caccivio e da qui cominciano le varianti per l'innesto in A9: due le possibilità studiate, una con sbocco allo svincolo di Grandate (più a nord) e una con lo sbocco all'altezza di Fino Mornasco. Nell'ipotesi Grandate il tratto sarebbe costruito in galleria. Tra Como e Lecco la nuova autostrada potrebbe passare tra Orsenigo, Alserio e Alzate del Parco, Lambrugo e così fino a Nibionno, punto d'arrivo alle porte di Lecco. I numeri di quest'opera: 37 km in totale divisi in tre tratte da Varese a Como (10,6 km), da Como ad Albese con Cassano (15,6 km) e da Albese a Nibionno (11,7 km). Uno svincolo verrebbe realizzato anche nei pressi di Cantù, altro importante centro che si collegherebbe con maggiore velocità alle tre città protagoniste del progetto. Sono circa 50 mila le autovetture che si spostano quotidianamente da Varese a Como mentre sono 30 mila quelle tra Como e Lecco. I cosiddetti pendolari tra Varese e Lecco sono 2.400.

## IL PIANO ECONOMICO

Lo studio economico-finanziario evidenzia diverse prospettive. In particolare il professor Donadonibus della

**Circa 50 mila le autovetture che si spostano quotidianamente da Varese a Como, 30 mila quelle tra Como e Lecco. I cosiddetti pendolari tra Varese e Lecco sono 2.400.**

LIUC ha stimato il costo del tracciato base (senza varianti) in un'investimento complessivo da 1 miliardo di euro, mentre quello con varianti in quasi 1,5 miliardi di euro. La redditività dell'autostrada, senza intervento del pubblico, sarebbe negativa e i pedaggi non basterebbero a ripagare il costo dell'investimento mentre, con l'intervento del capitale pubblico e in presenza di un solo concessionario, la redditività sarebbe assicurata. Nella prima ipotesi di tracciato senza varianti i costi andrebbero così suddivisi: il 39%

capitale pubblico, il 12,2% i privati e il 49,7 le banche. Nella seconda ipotesi servirebbe un impegno pubblico maggiore che salirebbe al 49,7%, un 10,7% verrebbe dai privati e il 39,1 dalle banche. In sostanza lo Stato dovrebbe mettere una cifra che va dai 500 milioni agli 832 nello scenario più costoso. La tratta Varese-Como avrebbe un costo che va dai 210 milioni del tracciato base ai 590 con le varianti, mentre la tratta tra Como e Lecco costerebbe 450 milioni di euro. Nel progetto è prevista anche una variante alla Como-Lecco che farebbe lievitare il costo di altri 400 milioni.

## QUALE PROSPETTIVA

Il risultato finale è presto detto: accorciare i tempi di percorrenza tra Varese e Lecco di circa 1 ora e portare a 10-15 minuti il tempo di percorrenza tra Varese e Como, che oggi si attesta ad oltre 35 minuti. Il risparmio di tempo sarebbe evidente e i benefici non sono di certo trascurabili ma l'opera trova sulla sua strada numerose difficoltà. In primis quella dei comuni che saranno attraversati dall'autostrada e della Provincia di Como, attualmente poco incline alla realizzazione del collegamento. Infine gli ambientalisti, che chiedono più trasporto pubblico e meno opere infrastrutturali.

Ora che è stato presentato uno studio di fattibilità, che fare? È questa la domanda principale rivolta dalle associazioni promotrici all'assessore regionale alle infrastrutture **Raffaello Cattaneo**, presente al convegno: *"Incontrerò il presidente della Provincia comasca Carioni. Dobbiamo costruire un'alleanza fra infrastruttura e territorio coinvolgendo la politica locale"*. È questa la risposta che Cattaneo ha voluto dare immediatamente ai tanti presenti. Per il presidente della Camera di Commercio di Como **Paolo De Santis**, infine, *"Non dobbiamo andare al Cipe col cappello in mano ma cominciare a mettere in campo le risorse che già abbiamo a partire dai 15 milioni di euro già a disposizione delle province di Como e Varese per migliorare i collegamenti tra i due poli universitari e dal milione di euro per lo studio Pedretti del 2002. Anche la Società Piemontana potrà concorrere e per la parte restante la Regione. Ce la possiamo fare"*. Orlando Mastrillo

