



Varese-Como-Lecco: ecco lo studio di fattibilità

Il convegno sarà l'occasione per illustrare l'esito dello studio di fattibilità sul collegamento veloce "Varese-Como-Lecco".

L'appuntamento è per lunedì 15 novembre a MalpensaFiere di Busto Arsizio con inizio alle 10.30: «Sarà un momento importante di condivisione delle valutazioni di fattibilità trasportistica, ambientale ed economica nell'ambito dello studio finanziato dalle Camere di Commercio dei tre territori» sottolinea Claudio Taiana, presidente di un Comitato Promotore che rappresenta ben 23 associazioni di categoria espressione delle 3 province della dorsale nord della Lombardia occidentale. «L'incontro di MalpensaFiere, però – riprende Taiana – sarà anche una preziosa occasione di confronto tra i soggetti territorialmente interessati dall'itinerario proposto per il collegamento autostradale: il nostro studio di fattibilità vuole essere un contributo concreto e costruttivo alla discussione e non di certo una presa di posizione preconcetta e tanto meno immodificabile». Subito dopo la relazione introduttiva dello stesso presidente del Comitato Promotore, la mattinata a MalpensaFiere prevede le relazioni dei tecnici di società Pedemontana e dei ricercatori dell'Università Carlo Cattaneo-LIUC che hanno analizzato i temi infrastrutturali ed economico-finanziari relativi al collegamento autostradale. Non mancheranno poi gli interventi dei rappresentanti delle Camere di Commercio, del presidente della Provincia di Como Leonardo Carioni e dell'assessore regionale alle Infrastrutture Raffaele Cattaneo.



Varese-Como-Lecco. Ecco lo studio di fattibilità

BUSTO ARSIZIO - delle Camere di Commercio, Motivazioni e caratteristiche del presidente della Provincia tecniche di un collegamento di Como Leonardo Carioni e veloce indispensabile per dell'assessore regionale alle imprese e cittadini. Il Infrastrutture Raffaele convegno sarà l'occasione per Cattaneo.

illustrare l'esito dello studio di fattibilità sul collegamento veloce

"Varese-Como-Lecco".

L'appuntamento è per lunedì 15 novembre a MalpensaFiere di Busto Arsizio con inizio alle 10.30: "Sarà un momento importante di condivisione delle valutazioni di fattibilità trasportistica, ambientale ed economica nell'ambito dello studio finanziato dalle Camere di Commercio dei tre territori" sottolinea Claudio Taiana, presidente di un Comitato Promotore che rappresenta ben 23 associazioni di categoria espressione delle 3 province della dorsale nord della Lombardia occidentale.

OCCASIONE DI CONFRONTO "L'incontro di MalpensaFiere, però - riprende Taiana - sarà anche una preziosa occasione di confronto tra i soggetti territorialmente interessati dall'itinerario proposto per il collegamento autostradale: il nostro studio di fattibilità vuole essere un contributo concreto e costruttivo alla discussione e non di certo una presa di posizione preconcepita e tanto meno immodificabile". Subito dopo la relazione introduttiva dello stesso presidente del Comitato Promotore, la mattinata a MalpensaFiere prevede le relazioni dei tecnici di società Pedemontana e dei ricercatori dell'Università Carlo Cattaneo-LIUC che hanno analizzato i temi infrastrutturali ed economico-finanziari relativi al collegamento autostradale. Non mancheranno poi gli interventi dei rappresentanti



[Empty content area]

Varese-Como-Lecco, "ecco lo studio di fattibilità"

Motivazioni e caratteristiche di un collegamento veloce indispensabile per imprese e cittadini. Il convegno sarà l'occasione per illustrare l'esito dello studio di fattibilità sul collegamento veloce "Varese-Como-Lecco".

L'appuntamento è per lunedì 15 novembre a MalpensaFiere di Busto Arsizio con inizio alle 10.30: «Sarà un momento importante di condivisione delle valutazioni di fattibilità trasportistica, ambientale ed economica nell'ambito dello studio finanziato dalle Camere di Commercio dei tre territori» sottolinea Claudio Taiana, presidente di un Comitato Promotore che rappresenta ben 23 associazioni di categoria espressione delle 3 province della dorsale nord della Lombardia occidentale.

«L'incontro di MalpensaFiere, però – riprende Taiana – sarà anche una preziosa occasione di confronto tra i soggetti territorialmente interessati dall'itinerario proposto per il collegamento autostradale: il nostro studio di fattibilità vuole essere un contributo concreto e costruttivo alla discussione e non di certo una presa di posizione preconcepita e tanto meno immodificabile». Subito dopo la relazione introduttiva dello stesso presidente del Comitato Promotore, la mattinata a MalpensaFiere prevede le relazioni dei tecnici di società Pedemontana e dei ricercatori dell'Università Carlo Cattaneo-LIUC che hanno analizzato i temi infrastrutturali ed economico-finanziari relativi al collegamento autostradale.

Non mancheranno poi gli interventi dei rappresentanti delle Camere di Commercio, del presidente della Provincia



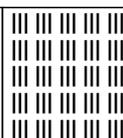
Da Varese a Lecco in mezz'ora, ecco il progetto

E' giunto il momento di passare ai fatti e le 23 associazioni imprenditoriali di categoria che hanno sottoscritto lo studio di fattibilità per la Varese-Como-Lecco lo hanno detto con i fatti, appunto, come è loro consuetudine. L'appello è stato rivolto, questa mattina lunedì da Malpensafiere di Busto Arsizio 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 Pedemontana, non più rinviabile. Questa mattina a Malpensafiere il presidente del comitato promotore dell'autostrada Varese-Como-Lecco Claudio Taiana ha sinteticamente fatto capire che questi tre centri rappresentano qualcosa come 45 miliardi di Pil: «Siamo 23 associazioni, 3 Camere di Commercio, 130 mila imprese che esprimono 650 mila lavoratori uniti nel chiedere quest'opera indispensabile per uscire dal Milanocentrismo che condiziona tutti gli spostamenti locali». Per questo è stato commissionato a Pedemontana lo studio di un tracciato con le possibili varianti e alla facoltà di economia della 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. Nello studio presentato questa mattina l'autostrada partirebbe tra Lozza e dallo snodo di Vedano (foto sotto). Attraversando il corridoio presente tra Malnate e Vedano Olona 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). Sono circa 50 mila le autovetture che si spostano da Varese a Como mentre sono 30 mila quelle tra Como e Lecco, i cosiddetti pendolari tra Varese e Lecco sono 2400.

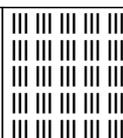
IL PIANO ECONOMICO – Lo studio economico-finanziario evidenzia diverse prospettive. In particolare il professor Donadonibus della Liuc ha stimato il costo del tracciato base (senza varianti) in un'investimento complessivo da 1 miliardo di euro mentre quello con varianti in quasi 1,5 miliardi di euro. La redditività dell'autostrada senza intervento del pubblico sarebbe negativa e i pedaggi non basterebbero a ripagare il costo dell'opera 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% dai privati e il 49,7 dalle 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. Per visionare il progetto completo clicca qui. 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.

**Cattaneo: «Ottimo studio, ora passiamo ai fatti»**

Ora che è stato presentato uno studio di fattibilità, che fare? E' questa la domanda principale rivolta dalla platea dei rappresentanti delle associazioni all'assessore regionale alle infrastrutture Raffaele Cattaneo presente al convegno dedicato alla Varese-Como-Lecco tenutosi questa mattina a MalpensaFiere di Busto Arsizio: «Già domani mattina incontrerò il presidente della provincia comasca Carioni. Dobbiamo costruire un'alleanza fra infrastruttura e territorio coinvolgendo la politica locale». E' questa la risposta che Cattaneo ha voluto dare immediatamente ai tanti presenti. Di fronte ai dati snocciolati dal presidente della Camera di Commercio varesina Bruno Amoroso non ha potuto dire altro l'assessore del Pdl, dati che parlano chiaro: «La provincia di Varese ha una dotazione infrastrutturale carente rispetto alla media nazionale in un rapporto di 56 a 100, stessi dati per Como e Lecco – ha detto Amoroso – e qui abbiamo una densità di strutture produttive per kmq che è molto al di sopra della media lombarda e nazionale (200 aziende per kmq nel bustocco contro le 17 a livello nazionale e le 34 della Lombardia, ndr). A tutto questo va aggiunto anche il dato delle auto per km di strada: 90 in provincia di Varese contro una media di 81 a livello regionale». Di fronte ai dati incontrovertibili presentati da Amoroso anche il suo omologo della provincia di Como Paolo De Santis ha lanciato un sasso nello stagno dei finanziamenti puntando l'attenzione anche sul secondo lotto della tangenziale di Como e sul Cipe: «Non dobbiamo andare al Cipe col cappello in mano – ha detto De Santis –

cominciamo a mettere in campo le risorse che già abbiamo a partire dai 15 milioni di euro a disposizione per le province di Como e Varese e dal milione di euro per lo studio Pedretti del 2002, un po' li metterà Pedemontana e il rimanente la Regione. Ce la possiamo fare». Un invito a muoversi e a non lasciare che passino gli anni. Il suggerimento è stato colto da Cattaneo che nel suo intervento ha sottolineato l'importanza dei metodi utilizzati per Pedemontana e Brebemi, per la realizzazione dell'opera tenendo conto del territorio: «Non vogliamo interventi calati dall'alto – ha detto – questo studio, che è un'ottima base di partenza, viene dal basso, dalla società che vuole quest'opera e per questo ora è necessario che da comitato promotore vi trasformiate in soggetto promotore, costituendo una società, per poi realizzare un progetto che sia il risultato di una conferenza dei servizi che tenga conto di tutte le realtà territoriali». Cattaneo non dimentica l'ambiente: «Agli ambientalisti dico che le loro ragioni sono valide quanto se non di più di quelle che promuovono questa nuova infrastruttura – ha detto – è chiaro che, però, gli investimenti devono andare di pari passo sia nel trasporto pubblico che in quello privato».



Da Varese a Como e Lecco in mezz'ora

USTO ARSIZIO - Partire da Varese e raggiungere Lecco in meno di mezz'ora, potendo anche toccare Como lungo il proprio percorso. Oggi è un sogno, come conferma l'esperienza delle 47mila vetture che soltanto lungo l'asse tra Varese e Como - dalla città di Volta a Lecco sono invece oltre 27mila - sono ogni giorno alle prese con difficoltà, rallentamenti e strozzature del traffico che allungano a dismisura il tempo necessario.

convegno_va-co-lc_1_320x2
14ATTEGGIAMENTO
PROPOSITIVO

Durante il convegno di MalpensaFiere sono intervenuti anche i presidenti delle Camere di Commercio di Como, Paolo De Santis, e di Varese, Bruno Amoroso. Con loro l'assessore regionale alle infrastrutture Raffaele Cattaneo, che ha assicurato il proprio impegno garantendo un atteggiamento propositivo nei confronti di tutte le istituzioni interessate: "Già domani mattina incontrerò il presidente della provincia comasca Carioni. Dobbiamo costruire un'alleanza fra infrastruttura e territorio locale". E proprio al mondo della politica si è ancora rivolto Claudio Taiana: "Sì, perché il governo del territorio è proprio della politica. Essa, tramite un intelligente rapporto tra tutte le istituzioni e gli enti interessati, dovrà esprimere il proprio sacrosanto diritto e dovere di scegliere come realizzare quest'opera tenendo conto di tutti gli aspetti, e sono tanti, che ruotano intorno a essa. Ci aspettiamo che da domani il nostro studio di fattibilità venga preso come base di discussione per dare una risposta concreta alla risoluzione del gap infrastrutturale di cui siamo vittime. In questo modo si contribuirà a un più ordinato sviluppo delle nostre tre province".

Da Varese a Como e Lecco in mezz'ora

WWW.ININSUBRIA.IT garantire una forte attenzione Partire da Varese e ai temi del rispetto raggiungere Lecco in meno ambientale: "Siamo di mezz'ora, potendo anche imprenditori spesso di toccare Como lungo il seconda o terza generazione e proprio percorso. Oggi è un quindi saldamente legati allo sogno, come conferma sviluppo armonioso del l'esperienza delle quasi territorio in cui viviamo, 47mila vetture che soltanto lavoriamo e investiamo. E' lungo l'asse tra Varese e quindi nostro precipuo Como - dalla città di Volta a interesse che la nuova Lecco sono invece oltre autostrada venga realizzata 27mila - sono ogni giorno nel più assoluto rispetto delle alle prese con difficoltà, norme ambientali". rallentamenti e strozzature Durante il convegno di del traffico che allungano a MalpensaFiere sono dismisura il tempo intervenuti anche i presidenti necessario. Tra qualche anno delle Camere di Commercio potrebbe invece essere realtà di Como, Paolo De Santis, e grazie a un'autostrada che di Varese, Bruno Amoroso. permetterebbe di completare Con loro l'assessore il percorso in 37 chilometri. regionale alle infrastrutture O almeno questo è l'auspicio Raffaele Cattaneo, che ha del comitato promotore di un assicurato il proprio impegno collegamento il cui studio di garantendo un atteggiamento fattibilità, finanziato dalle propositivo nei confronti di Camere di Commercio delle tutte le istituzioni interessate: tre province e realizzato dalla "Già domani mattina Società Pedemontana incontrerò il presidente della Lombarda e dall'Università provincia comasca Carioni. Carlo Cattaneo-LIUC, è stato Dobbiamo costruire presentato a MalpensaFiere un'alleanza fra infrastruttura di Busto Arsizio questa e territorio coinvolgendo la mattina (lunedì 15 febbraio politica locale". E proprio al ndr.). "Quella che mondo della politica si è proponiamo è un'opera che ancora rivolto Claudio ha un valore infrastrutturale Taiana: "Sì, perché il governo che permette a questa parte del territorio è proprio della della Lombardia di crescere politica. Essa, tramite un da un punto di vista intelligente rapporto tra tutte economico, culturale e le istituzioni e gli enti sociale" ha detto Claudio interessati, dovrà esprimere il Taiana, presidente di un proprio sacrosanto diritto e comitato promotore che dovere di scegliere come raggruppa 23 associazioni di realizzare quest'opera categoria dei diversi comparti tenendo conto di tutti gli economici del Varesotto, del aspetti, e sono tanti, che Comasco e del Lecchese. "Si ruotano intorno a essa. Ci pensi alle tre università che aspettiamo che da domani il già oggi si relazionano, alle nostro studio di fattibilità realtà economiche i cui venga preso come base di rapporti sono spesso difficili discussione per dare una a causa di barriere risposta concreta alla infrastrutturali, alla mobilità risoluzione del gap dei lavoratori, al mondo delle infrastrutturale di cui siamo associazioni e del sociale in vittime. In questo modo si genere che da quest'opera contribuirà a un più ordinato trarrebbero unicamente sviluppo delle nostre tre vantaggi", ha continuato lo province". stesso presidente prima di

DA VARESE A LECCO IN MEZZORA... FORSE FRA 40 ANNI

Da Varese a Lecco passando da spostano da Varese a Como minuti. Il risparmio di tempo
 Como in mezzora: le nostre Gatte mentre sono 30 mila quelle tra sarebbe evidente e i benefici non
 di redazione si chiedono chi Como e Lecco, i cosiddetti sono di certo trascurabili ma
 vogliono prendere per i fondelli. pendolari tra Varese e Lecco l'opera trova sulla sua strada
 Ma loro sono sempre malfidenti. sono 2400. L'opera è già inserita numerose difficoltà. In primis
 Secondo il progetto presentato nel Programma Regionale di quella dei comuni che saranno
 stamattina a MalpensaFiere, Sviluppo che prevede siano attraversati dall'autostrada e della
 invece, la nuova autostrada condivise con il territorio le più Provincia di Como poco incline
 consentirà di accorciare i tempi idonee soluzioni progettuali. alla realizzazione del
 di percorrenza attraverso un Soluzioni che devono essere collegamento, infine gli
 percorso che non piace a valutate sotto l'aspetto del ambientalisti che chiedono più
 Legambiente ma raccoglie i tracciato e quello più trasporto pubblico e meno opere
 consensi di 23 associazioni specificamente tecnico oltre che infrastrutturali. "Finalmente,
 imprenditoriali di categoria che dei costi. "Occorre ricordare che, grazie a 23 associazioni di
 hanno sottoscritto lo studio di anche nell'ipotesi di costo categoria e alle Camere di
 fattibilità. L'ipotesi di massimo, questa soluzione Commercio di Varese, Como e
 un'autostrada veloce che unisse il prevede la realizzazione di 37 Lecco, abbiamo un'ipotesi
 capoluogo prealpino a quello chilometri di autostrada a una concreta, con numeri e
 manzoniano risale a qualche cifra inferiore rispetto anche solo alternative di tracciato, su cui
 decennio fa e verosimilmente, al secondo lotto della tangenziale avviare una discussione
 visto che siamo solo allo studio di Como (6 chilometri) secondo approfondita per la realizzazione
 di fattibilità e quindi bisogna il progetto attuale" ha spiegato della nuova autostrada regionale.
 passare al progetto preliminare, a stamattina l'Assessore regionale Un'opera importante che
 quello esecutivo, trovare i alle Infrastrutture e Mobilità consentirebbe di accorciare di
 finanziamenti, etc. etc. etc., Raffaele Cattaneo (nella foto). due terzi i tempi attuali di
 appare ottimistico pensare che se Lo studio economico-finanziario percorrenza, mettendo in
 mai sarà realizzata passeranno evidenza diverse prospettive. In relazione Varese, Como e Lecco,
 altre 40 anni. I primi documenti particolare il professor con tutte le ricadute positive che
 che ne parlano sono datati 1920 e Donadonibus della Liuc ha ciò può avere2 ha detto ancora
 questa era l'idea iniziale di stimato il costo del tracciato base Cattaneo ricordando che "la
 Pedemontana che poi si è (senza varianti) in un miliardo di proposta presentata oggi è nata
 spostata più a sud. Nello studio euro mentre quello con varianti 'dal basso', da un comitato creato
 presentato stamani l'autostrada in quasi 1,5 miliardi di euro. La dalle aziende del territorio ed è
 partirebbe tra Lozza e dallo redditività dell'autostrada senza da questo che occorre partire.
 snodo di Vedano. Attraversando intervento del pubblico sarebbe Ora comincia il tempo del
 il corridoio tra Malnate e Vedano negativa e i pedaggi non confronto e lo spazio di
 Olona per proseguire a sud di basterebbero a ripagare il costo mediazione della politica. Non
 Binago entrando in territorio dell'opera mentre con possiamo stare a discutere di
 comasco. Quindi si arriva a l'intervento del capitale pubblico questa idea per 40 anni, come è
 Lurate Caccivio e da qui e in presenza di un solo stato per la Pedemontana;
 cominciano le varianti per concessionario la redditività dobbiamo usare tutto il tempo
 l'innesto in A9. Due le possibilità sarebbe assicurata. Nella prima necessario per continuare il
 studiate: una con sbocco allo ipotesi di tracciato senza varianti confronto".
 svincolo di Grandate (più a nord) i costi andrebbero così suddivisi:
 e una con lo sbocco a Fino il 39% capitale pubblico, il
 Mornasco. Nella prima ipotesi il 12,2% dai privati e il 49,7 dalle
 tratto sarebbe costruito in banche. Nella seconda ipotesi
 galleria. Tra Como e Lecco la servirebbe un impegno pubblico
 nuova autostrada potrebbe maggiore che salirebbe al 49,7%,
 passare tra Orsenigo, Alserio e un 10,7% verrebbe dai privati e il
 Alzate del Parco, Lambrugo e 39,1 dalle banche. In sostanza lo
 così fino a Nibionno, punto Stato dovrebbe mettere una cifra
 d'arrivo alle porte di Lecco. I che va dai 500 milioni agli 832
 numeri di quest'opera: 37 km in nello scenario più costoso. Il
 totale divisi in tre tratte da risultato finale è l'accorciamento
 Varese a Como (10,6 km), da dei tempi di percorrenza tra
 Como ad Albese con Cassano Varese e Lecco di circa un'ora e
 (15,6 km) e da Albese a portare a 10-15 minuti il tempo
 Nibionno (11,7 km). Sono circa di percorrenza tra Varese e Como
 50 mila le autovetture che si che oggi si attesta ad oltre 35

Varese-Como-Lecco, molto più che un'idea

VALLEOLONA.COM La per uscire da quel approfonditi in separata sede. grande attenzione sulle opere Milanocentrismo autostradale e L'occasione tuttavia si rivela infrastrutturali in questo periodo ferroviario che, nonostante la anche valida per mettere le mani è calamitata dai cantieri in Pedemontana, condiziona tuttora avanti proprio per quanto avanzata fase di avvio per la il nostro sviluppo". Con un riguarda il consumo del territorio. realizzazione dell'Autostrada pragmatismo tutto lombardo, "Siamo imprenditori spesso di Pedemontana, ma per le realtà sotto la spinta delle Camere di seconda o terza generazione – imprenditoriali della fascia Commercio e delle ribadisce Taiana -, e proprio per prealpina lombarda lo sguardo è Amministrazioni provinciali, il questo saldamente legati a uno già altrove. Data ormai per certa Comitato ha già avviato i lavori sviluppo armonioso del territorio ed è pronto a mettere sul piatto i in cui viviamo e lavoriamo. È per oltre quarant'anni, i 66mila primi risultati: "Abbiamo nostro interesse che l'autostrada imprenditori delle provincie di investito non solo il nostro tempo venga realizzate nel più assoluto Varese, Como e Lecco hanno ma anche seicentomila euro dei rispetto delle norme ambientali". infatti bisogno di un altro nostri soldi – sottolinea il Tradurre in fatti le buone importante intervento per Presidente -, grazie anche al intenzioni però, costa circa 400 continuare a garantire al territorio contributo di Regione milioni di euro. A tanto infatti la continuità della propria Lombardia, per dare corpo a un ammonta la differenza, su un attività. È infatti su basi sogno che da oltre mezzo secolo importo complessivo dell'opera essenzialmente locali e di aleggia tra le nostre popolazioni". attualmente stimato dalla Liuc di competitività che le rispettive Partendo dal presupposto di Castellanza in 1,4 miliardi di Camere di Commercio delle tre inserirsi negli spazi vuoti lasciati euro, necessaria a evitare il province si sono unite per dal passaggio più a sud del passaggio a lambire il Parco accelerare i tempi anche di un previsto della Pedemontana, ma Pineta di Appiano Gentile e secondo collegamento. Nasce integrare al meglio quanto Tradate e in favore di una così PromoVareseComoLecco, previsto nella costruzione delle galleria lunga oltre tre chilometri un gruppo di ventitre tangenziali di Como e Varese, il per attraversare in sotterranea la Associazioni decisi a non perdere progetto divide il tracciato di zona compresa tra Lurate tempo in chiacchiere e passare al circa 37 Km in tre tronconi. Il più Caccivio e Villaguardia. Senza più presto all'azione, critico, per le alternative in fase nulla togliere alla ferma volontà presentandosi agli Enti territoriali di studio e relativi costi è proprio di procedere alla realizzazione di competenza e quindi il quello che interessa la provincia dell'autostrada Governo con un progetto di Varese, con l'innesto al ponte Varese-Como-Lecco, il messaggio lanciato in occasione dettagliato dell'opera e uno di Vedano Olona fino al raccordo della presentazione ufficiale è studio altrettanto dettagliato dei con l'A9 Milano-Como. Quindi, anche quello della massima costi. "Oggi siamo qui per la tratta da Como a Lecco andando a integrare la più che apertura, indispensabile per affidare il nostro lavoro alla Regione Lombardia – afferma probabile mancata realizzazione coprire la metà circa dei costi per Claudio Taiana, Presidente del del secondo lotto della i quali si rende indispensabile il Comitato, alla presentazione tangenziale lariana e infine la supporto pubblico. "Il nelle sale di MalpensaFiere a tratta conclusiva da Albese con collegamento è ormai Busto Arsizio -, perché lo studio Cassano a Nibionno. Il tracciato irrinunciabile ma il nostro studio di fattibilità sia valutato, discusso nel dettaglio, e soprattutto i costi, vuole essere un incentivo alla e affinato di concerto con sono già stati definiti a grandi discussione e non una presa di Province, Comuni ed Enti linee. Argomenti entrambi posizione imm modificabile – interessati per arrivare al progetto particolarmente delicati, sia per conclude Claudio Taiana -. Ci batteremo sino a che la definitivo". Nonostante i tempi quanto riguarda l'impatto su un realizzazione non arriverà alla non siano tra i più brevi, solo i territorio dove è vero prima fine in tempi ragionevoli, e cantieri richiederanno circa tutto che si muovono circa arrivare al completamento nel cinquantamila autoveicoli leggeri al giorno e con un indice di rispetto dei tempi sarà il grande altrettanti sembrano mancare prima dell'apertura, pochi compito di chi abbiamo eletto ed appaiono i dubbi del Comitato appaiono i dubbi del Comitato circa la realizzazione. "L'opera d'Italia ma anche all'interno eleggeremo". ha un valore infrastrutturale che della Lombardia. D'altra parte, si parla di zone dove le risorse permette alle tre province di ambientali sono sempre più crescere su un punto di vista limitate. Per queste ragioni, sia economico, culturale e sociale – l'analisi del percorso sia lo studio spiega Taiana -. Il collegamento dei costi meritano di essere ci appare inoltre indispensabile

Varese-Como-Lecco, si può fare

Autostrada regionale: prime ipotesi

Trentasette chilometri: eccola la distanza reale tra Varese e Lecco. Sulla carta un percorso minimo, nella realtà un'odissea per chi si trova a viaggiare da un capoluogo di provincia all'altro per lavoro. Ma ora chi si sposta su questa tratta può sperare in un futuro migliore. L'autostrada regionale Varese-Como-Lecco potrebbe diventare realtà. O, per lo meno, un tracciato a scorrimento veloce lungo questa direzione, avrebbe tutte le caratteristiche per reggersi autonomamente. Lo ha dimostrato lo studio di fattibilità presentato ieri a Malpensafiere dal Comitato "Promovaresecomolecco", formato da 23 associazioni e dalle Camere di Commercio delle tre province coinvolte. Lo studio ha elaborato un tracciato "di base" con avvio dallo svincolo di Vedano Olona e arrivo a Nebbiuno. Su questa prima traccia, sono state elaborate delle varianti che prevedono, tra l'altro, un possibile svincolo a Malnate, all'altezza della zona industriale. Tempo di percorrenza mezz'ora al massimo, una vera rivoluzione rispetto ai tempi attuali. Ora, carte alla mano, si può ingranare la marcia giusta.

EMANUELA SPAGNA

**Da Varese a Lecco in mezz'ora, via Como**

BUSTO ARSIZIO - Mettersi al volante della propria auto, partire da Varese e in circa dieci minuti raggiungere Como, oppure prolungare il viaggio fino alla mezz'ora e arrivare fino a Lecco. Oggi è quasi fantascienza, tra qualche anno potrebbe essere realtà. Lo sarà se Regione ed enti locali decideranno che l'autostrada regionale Varese-Como- Lecco è un'opera da realizzare nel più breve tempo possibile. Gli imprenditori delle tre province toccate dall'arteria ne sono già convinti e hanno deciso di mettere sul tavolo del mondo politico le loro esigenze. Niente lamentele, però. Ma dati concreti: uno studio di fattibilità con tanto di tracciato possibile, con annesse relative varianti migliorative, e un piano finanziario elaborato dall'Università Carlo Cattaneo Liuc di Castellanza. Il tutto è stato presentato ufficialmente ieri a Malpensafiere, davanti ad amministratori e rappresentanti del mondo economico. «Tutto il territorio - ha spiegato Carlo Taiana, presidente del Comitato "Promovaresecomolecco" - condivide e ritiene indispensabile la realizzazione di quest'opera». L'arteria, che si presenta appunto come autostrada regionale, parte dallo svincolo di Vedano Olona e arriva a Nebbiuno, in provincia di Lecco, passando per Como. Il tracciato base prevede un investimento di circa un miliardo di euro che lievita fino a 1,4 miliardi di euro se si tengono in considerazione le varianti migliorative già inserite nello studio. «Occorre ricordare - ha sottolineato l'assessore regionale alle infrastrutture Raffaele Cattaneo - che, anche nell'ipotesi di costo massimo, questa soluzione prevede la realizzazione di 37 chilometri di autostrada a una cifra inferiore rispetto anche solo al secondo lotto della tangenziale di Como (6 chilometri) secondo il progetto attuale. Questo è certamente un elemento su cui riflettere». Ma, al di là dei numeri legati agli investimenti, ciò che conta è che «abbiamo un'ipotesi concreta, con numeri e alternative di tracciato, su cui avviare una discussione approfondita per la realizzazione della nuova autostrada regionale » ha detto Cattaneo. E si tratta di un'opera che nasce dal basso. «Questo studio e la proposta di questa autostrada - hanno sottolineato Bruno Amoroso e Paolo De Santis, presidenti delle Camere di Commercio di Varese e Como - nascono dalla nostra esperienza quotidiana. Si tratta di una esigenza improrogabile per gli scambi in corso tra le tre province. Tutti insieme ora ci prendiamo le nostre responsabilità. Certo abbiamo delle forti aspettative nei confronti di chi deve decidere per il sì o per il no». «Sul collegamento siamo tassativi - ha aggiunto Carlo Taiana - E' irrinunciabile e ci batteremo fino a che la sua realizzazione non arriverà alla fine. Ora la politica dovrà esprimere il proprio sacrosanto diritto e dovere a realizzare quest'opera tenendo conto di tutti gli aspetti che le ruotano intorno». E la prima risposta della politica è arrivata ieri dall'assessore Cattaneo. «Questo è un esempio - ha detto l'assessore - di come gli imprenditori e le loro associazioni si pongano con un atteggiamento costruttivo. Occorre però evitare che, da un lato, si pensi che qualcuno abbia una soluzione preconfezionata e voglia calarla dall'alto e, dall'altro, che le posizioni siano aprioristicamente inconciliabili e che sia impossibile trovare un'alleanza tra infrastrutture e territorio». La proposta presentata, secondo Cattaneo, nasce dal basso ed è proprio da lì che si deve partire. « Ora comincia il tempo del confronto e lo spazio di mediazione della politica. Non possiamo stare a discutere di questa idea per 40 anni, come è stato per la Pedemontana; dobbiamo usare tutto il tempo necessario per continuare il confronto». E il confronto inizia proprio oggi, quando lo stesso Cattaneo incontrerà il presidente della Provincia di Como, Leonardo Carioni, per iniziare ad approfondire lo studio di fattibilità presentato ieri.

Emanuela Spagna

Pedemontana, avanti coi primi lotti

Approvati i progetti esecutivi delle tangenziali di Como e Varese

MILANO - «A un anno dalla partenza dei cantieri, la Corte dei Conti ha registrato l'aggiuntivo per la Brebemi: si tratta di un ulteriore importante passo avanti verso la copertura finanziaria dei lavori per la nuova autostrada ». Lo ha annunciato l'assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo. Cattaneo ha presentato novità anche per le altre due delle cosiddette "tre sorelle": la Pedemontana e la Tem, la tangenziale esterna di Milano. «Per quanto riguarda Pedemontana - ha continuato l'assessore Cattaneo - l'11 novembre sono stati approvati anche i progetti esecutivi dei primi lotti delle Tangenziali di Como e Varese. Per la tratta A (Cassano Magnago-Lomazzo) e per i primi lotti delle Tangenziali di Como e Varese, la fine dei lavori è prevista entro fine 2013 (con entrata in esercizio entro l'inizio del 2014), mentre per il resto del tracciato, entro la fine del 2014, con entrata in esercizio ad inizio 2015. Siamo in attesa della firma del decreto interministeriale e l'approvazione da parte della Corte dei conti». Lo stesso giorno CAL, Concessioni Autostradali Lombarde, ha approvato il progetto definitivo della Tangenziale esterna milanese. «I prossimi passi per quanto riguarda la Tem - ha spiegato l'assessore - saranno, verso metà dicembre, la pubblicazione del progetto definitivo e, a fine gennaio 2011, la Conferenza di Servizi. Ad aprile 2011 è prevista l'approvazione da parte del Cipe, mentre l'ultimazione dei lavori è confermata entro la fine del 2014». Procedono anche le opere ferroviarie: «Continua il lavoro sulla Saronno Seregno, così come il potenziamento del nodo di Monza. Dalla prossima primavera inoltre, inizierà la consegna di 11 nuovi treni diesel che la Regione, attraverso Ferrovienord, ha acquistato per un importo a base d'asta di 65 milioni di euro per rinnovare il materiale rotabile sulle linee Milano - Molteno - Lecco e Como - Lecco».



Scende in campo il mondo economico

BUSTO ARSIZIO - Sono abituati a muoversi secondo la logica "del fare" e così hanno deciso di mettersi insieme, di lasciare da parte le lamentele che non portano a nulla e di agire. E' così che è stato elaborato il progetto della Varese-Como-Lecco, dal basso, come è stato più volte sottolineato durante la presentazione dello studio di fattibilità. A scendere in campo sono state 23 Associazioni e le Camere di Commercio delle tre province toccate dalla futura autostrada regionale. «Credo sia la prima volta - ha detto ieri con orgoglio Claudio Taiana, presidente della comitato

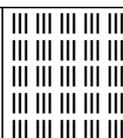
con il contributo di Regione Lombardia per dare corpo ad un sogno che da oltre mezzo secolo aleggia tra le nostre popolazioni». nel delineare il percorso della nuova autostrada regionale, è stata posta molta attenzione «alla sinergia con il progetto della Pedemontana e si sono prese in considerazione le parti dell'infrastruttura relative alle tangenziali di Varese e di Como. In corso d'opera - ha spiegato ancora Taiana - abbiamo dovuto trovare un'alternativa al progetto, difficilmente realizzabile, del secondo lotto della tangenziale di Como ».

E.Spa.

"Promovaresecomolecco" - che in Italia un così grande numero di associazioni , di natura ed estrazione diversa, si unisce per raggiungere un obiettivo comune di valenza sociale oltre che economica ». In termini numerici, le associazioni rappresentano 66mila aziende, vale a dire altrettanti imprenditori piccoli, medi e grandi ed altrettante famiglie. A loro si aggiungono circa 400mila dipendenti. «Questi i dati se guardiamo solo alle associazioni - ha spiegato Taiana - ma la totalità del sistema economico di Varese, Como e Lecco, se consideriamo il pieno e indispensabile supporto delle Camere di Commercio, conta 130mila imprese e 650mila lavoratori». Non basta. In termini economici, l'area toccata dall'autostrada regionale contribuisce con circa 45 miliardi di euro al Pil italiano. Il presidente Taiana ha anche ricordato le tappe del percorso effettuate fino a questo momento. «Abbiamo investito il nostro tempo in primis - ha detto Taiana - e anche 600mila euro dei nostri soldi, tramite le Camere di Commercio e

**Svincolo di Vedano, Malnate e Lurate le varianti cruciali del tracciato**

BUSTO ARSIZIO - Un se considerato in rapporto ai tracciato di base e una necessari contributi pubblici. seconda ipotesi che prevede Nel caso del tracciato di base delle varianti migliorative. tra Varese e Como, infatti - Sono questi i due documenti secondo quanto elaborato che daranno il via a una dallo studio realizzato riflessione seria ed dall'Università Cattaneo Liuc approfondita sul progetto - l'opera non avrebbe della Varese- Como-Lecco. E bisogno (solo per i 15 km tra il percorso della futura le due province) di autostrada presenta due nodi finanziamenti pubblici. Nella cruciali, proprio in provincia seconda ipotesi, invece, con di Varese. Si tratta dello percorso tra Vedano e svincolo del ponte di Vedano Grandate, sarebbero necessari e della zona industriale di circa 268 milioni di Malnate. Complessivamente, contributi pubblici. Sulla il tratto tra Varese e Como è tratta Como-Lecco, invece, di circa 15 chilometri. Le sostegno economico statale è opere da realizzare sempre necessario. «Da un comprendono sei viadotti, punto di vista economico una galleria artificiale, tredici -finanziario - si legge nello cavalcavia. Il tutto studio firmato Liuc - al fine completato da cinque di garantire l'equilibrio svincoli, il primo a Vedano dell'infrastruttura, non è Olona (partenza possibile considerare le dell'autostrada), l'ultimo a singole tratte separatamente. Fino Mornasco, con innesto Anche se ciascuna tratta sulla A9. Il tracciato di base performa differentemente comporta un costo di 208 dalle altre, l'equilibrio si basa milioni di euro. Il secondo su un meccanismo di tracciato elaborato, invece, compensazione tra le tratte ». prevede due varianti. La Il tutto senza dimenticare un prima riguarda elemento fondamentale. l'ottimizzazione del «Questo meccanismo - peduncolo di Vedano, con il spiega ancora la Liuc - è raddoppio del progetto Anas. possibile solo se l'intero tracciato è soggetto a La seconda, invece, prevede pedaggiamento e oggetto di la realizzazione di uno un'unica concessione». svincolo a servizio della zona E.Spa. industriale di Malnate. Una soluzione che gli imprenditori condividono, soprattutto in rapporto all'alta densità di aziende sul territorio. Non basta. L'innesto dell'arteria, infatti, in questo caso sarebbe Grandate e non Fino Mornasco. Ciò comporterebbe la realizzazione di una galleria a Lurate Caccivio con connessione allo svincolo di Grandate. Le varianti al tracciato di base comportano una lievitazione dei costi che, in questo caso, arriverebbero a circa 400 milioni di euro. Il differenziale economico non è di poco conto, soprattutto



Varese-Como-Lecco, "ecco lo studio di fattibilità"

Motivazioni e caratteristiche tecniche di un collegamento veloce indispensabile per imprese e cittadini. Il convegno sarà l'occasione per illustrare l'esito dello studio di fattibilità sul collegamento veloce "Varese-Como-Lecco".

Da un lato chi vuole l'autostrada, dall'altro chi vi vede solo l'ennesima aggressione a un territorio fragile e già troppo antropizzato. Alle ore 10.00 Legambiente organizza un presidio davanti all'ingresso di MalpensaFiere, proprio in occasione della presentazione dello studio di fattibilità dell'autostrada Varese-Como-Lecco.

Secondo l'associazione il progetto autostradale in questione è devastante dal punto di vista ambientale e inutile come risposta ai problemi del traffico: "in un momento in cui le risorse economiche sono scarse, a maggior ragione, necessario selezionare attentamente le priorità su cui intervenire: MalpensaFiere, però - continuare a progettare infrastrutture stradali dal fortissimo impatto ambientale è insensato. I soldi vadano al trasporto ferroviario per pendolari e per le merci, al trasporto pubblico locale, al miglioramento della qualità della vita." Al presidio parteciperanno anche rappresentanti di comitati locali che si oppongono all'autostrada.

Subito dopo la relazione introduttiva dello stesso presidente del Comitato Promotore, la mattinata a MalpensaFiere prevede le relazioni dei tecnici di società Pedemontana e dei ricercatori dell'Università Carlo Cattaneo-LIUC che hanno analizzato i temi infrastrutturali ed economico-finanziari relativi al collegamento autostradale. Non mancheranno poi gli

Varese-Lecco in 30 minuti Prove tecniche per una nuova autostrada

BUSTO ARSIZIO (Varese) — Si torna a parlare di un'autostrada tra Varese, Como e Lecco. Le imprese delle tre province la vogliono, perché ritengono sia necessaria per aggirare l'imbuto di Milano che nemmeno la Pedemontana e la Brebemi, le due arterie lombarde oggi nella fase di inizio cantiere, potranno liberare del tutto. Ma bisogna trovare i soldi e creare consenso sui territori. A scendere in campo e cercare attenzione dai politici adesso è il comitato che promuove la futuribile autostrada, formato dalle tre Camere di commercio delle province coinvolte e 23 associazioni di categoria, in rappresentanza di 130 mila imprese che impiegano 650 mila lavoratori. In un convegno al centro congressi Malpensa fiere, ieri, è stato presentato uno studio di fattibilità finanziato dal comitato, che ha considerato il tracciato e la sostenibilità economica. Il progetto — che prende in considerazione due diverse opzioni — prevede una strada di 37 chilometri con un tempo di percorrenza abbattuto fino a 35 minuti tra Varese e Lecco. Il costo stimato è pari 1 miliardo e 474 mila euro (nell'ipotesi più costosa). Il pedaggio sarà essenziale per garantire un ritorno economico ai privati, ma non basta, ci vuole anche un investimento pubblico, che dovrebbe essere pari al 49%. Il modello di gestione preferito è quello di una strada regolata da un concessionario regionale. Roberto Rotondo Roberto Rotondo

IL CASO

SIRITORNA AL PUNTO DI PARTENZA

GUARDA CASO, il primo progetto della Pedemontana, quella che oggi è prevista (e ormai in costruzione) fra Cassano Magnago e Osio Sotto, in pratica tra Malpensa e Orio al Serio, tanto da aspirare in futuro al nome di «Autostrada degli aeroporti», prevedeva di unire Varese, Como e Lecco, partendo dal Valico del Gaggiolo e arrivando fino a Dalmine. Proprio così, era la Gaggiolo-Dalmine la prima idea che negli anni Settanta fu pensata, una pedemontana proprio «ai piedi delle montagne», che sarebbe iniziata dall'A8 (con uscita all'area di servizio Brughiera Est e galleria sotto Morazzone, cosa che avrebbe evitato anche le attuali polemiche tra Gazzada Schianno e Lozza legate alla costruzione della tangenziale est varesina) e proseguita verso il Gaggiolo fino a Mendrisio e all'autostrada svizzera A2. E che poi dalla Folla di Malnate avrebbe iniziato il percorso verso est arrivando a sud di Como, quindi a Lecco, quindi a Dalmine e all'autostrada A4. Passati una trentina d'anni, superato questo primo progetto così come quello della Gronda Nord di Milano, ecco spuntare la Cassano-Osio, una Pedemontana media, nè a nord (Varese-Como-Lecco) nè a sud (Gronda Nord Milano). Solo che la sua costruzione ha lasciato spazio a chi tuttora ritiene necessario il collegamento più a nord, quello appunto che possiamo sintetizzare nella sigla Va-Co-Le e che ieri a Busto Arsizio è stato formalizzato con uno studio di fattibilità. Sullo sfondo resta un'altra incognita: l'attuale primo lotto della tangenziale est di Varese, collegato alla Pedemontana, arriverà fino a Folla Malnate. Da lì dovrebbe partire il secondo, diretto al Valico del Gaggiolo (che però non risulta finanziato). Poco più indietro, però, cioè da Ponte di Vedano, dovrebbe presto partire la nuova Va-Co-Le, rendendo di fatto ancor più superfluo il collegamento Malnate-Gaggiolo-Mendrisio anche in funzione del raccordo con Como. R.V.



Viaggiano sulla Varese-Como-Lecco le imprese del futuro

Presentato a MalpensaFiere lo studio di fattibilità della nuova arteria che collegherà i tre capoluoghi

IL COLLEGAMENTO autostradale Varese-Como-Lecco è irrinunciabile: questo messaggio lanciato dalle Camere di Commercio delle tre province che ieri a MalpensaFiere hanno presentato lo studio di fattibilità riguardante la nuova autostrada, costo previsto per il tracciato base un miliardo 82 milioni euro (con le varianti un miliardo 474 milioni). Un collegamento di 37 km, tempo, di percorrenza 25 ore per arrivare da Varese a Lecco, necessario per rispondere in modo adeguato alla domanda di mobilità efficiente e veloce che da tempo arriva dal territorio varesino, comasco e lecchese e dal mondo economico. Un'opera indispensabile secondo i promotori del convegno di ieri, le tre Camere di Commercio e 23 associazioni di categoria rappresentative di ben 66 mila aziende, piccole, medie e grandi, che sono il cuore pulsante dell'area e che chiedono miglioramenti nel sistema della mobilità, oggi penalizzata da arterie soffocate dal traffico. Merci e persone devono muoversi più agevolmente, perdere tempo penalizza la capacità di essere competitivi e in un'economia globale non si può perdere terreno nei confronti dei concorrenti. Ieri dunque la presentazione dello studio di fattibilità della nuova autostrada, una «pedemontana» per collegare velocemente Varese a Lecco, lungo un asse che quotidianamente sposta circa 80 mila veicoli (50 mila solo tra Varese e Como, 30 mila tra Como e Lecco). Numeri significativi che confermano il bisogno di questa infrastruttura più volte manifestato dal mondo imprenditoriale. Un'opera, ha sottolineato nel suo intervento Claudio Taiana, presidente del Comitato promotore, «che permette alle tre province di crescere a livello culturale, sociale ed economico, un collegamento inoltre indispensabile per uscire da quel "milanocentrismo" autostradale e ferroviario che tuttora condiziona il nostro sviluppo». La nuova infrastruttura, ha ribadito Taiana, è indispensabile, messaggio inviato immediatamente ai politici presenti in sala, a cominciare dall'assessore regionale alle Infrastrutture Raffaele Cattaneo. Il documento è stato quindi presentato dall'amministratore delegato di Società Pedemontana Salvatore Lombardo che ha illustrato il tracciato da Vedano Olona a Nibionno (Lecco), spiegando interventi previsti e le varianti, tra cui lo svincolo a servizio della zona industriale di Malnate. Degli aspetti economici e finanziari, a partire dai costi, si è occupato Jonathan Donadonibus, docente dell'Università Cattaneo. Quindi hanno preso la parola i presidenti delle Camere di Commercio, per Varese Bruno Amoroso e per Como Paolo De Santis. Amoroso ha ricordato il livello di saturazione delle strade varesine (90 vetture su 1 km) ribadendo l'obiettivo della Camera di commercio di «garantire miglioramenti per favorire la competitività delle nostre imprese, in un territorio dove ci sono 54 aziende per km quadrato». Per il presidente dell'ente varesino la nuova autostrada è »un'opera improrogabile per garantire adeguate vie di scambio per persone e merci e potrà nascere solo con un forte impegno della politica».

Varese-Como passando dalla Svizzera Idea alternativa sul tracciato ipotizzato

IL PERCORSO della Varese-Como-Lecco non convince Dario Galli. Non tanto in merito alla necessità di un'autostrada che colleghi le tre città lombarde, quanto sul tracciato presentato ieri a MalpensaFiere. Il presidente della Provincia, infatti, sottolinea come il progetto sul quale è in corso lo studio di fattibilità non preveda un percorso interamente orizzontale: «La nuova autostrada, a vedere il tracciato proposto, si collegherebbe alla A9 a Fino Mornasco, più di dieci chilometri a sud di Como». Già in passato Galli aveva proposto un percorso alternativo, che prevedeva lo sconfinamento in Svizzera per arrivare nella città lariana da Chiasso, superando dunque due volte il confine, facendo anche in modo di non toccare il Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate e oltretutto raggiungendo più direttamente la città di Como senza bisogno di risalire da Fino Mornasco. «Ma non ne faccio una questione territoriale personale - ribadisce il presidente della Provincia di Varese -, perché la mia era solo un'idea. Si tratta di una questione puramente tecnica, e siccome i finanziamenti non arriveranno presto, penso ci sia tempo di ragionare sul progetto operativo».

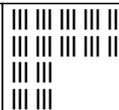
L'EXSINDACODITRADATE, poi, solleva anche un'altra questione, non meno importante: «A mio parere, le difficoltà per attuare il progetto attualmente sottoposto allo studio di fattibilità non saranno poche, anche perché penso che gran parte dei Comuni toccati da questa infrastruttura non siano particolarmente d'accordo. Bisogna anche sentire il loro parere, e non mi pare sia stato fatto». Paolo Candeloro

[LA NUOVA AUTOSTRADA/ILPROGETTO]

Da Varese a Lecco in mezz'ora: si può

Costo un miliardo e mezzo di euro per 37 km. Imprenditori d'accordo, ma la politica è divisa

BUSTO ARSIZIO Il Comitato PromoVareseComoLecco ha trasformato il sogno di un collegamento rapido tra le tre province lombarde in un progetto. Che ieri a Malpensafiere è stato consegnato nelle mani della politica «perché già da domani il nostro studio di fattibilità venga preso come base di discussione». Lunghezza 37 chilometri, dal Ponte di Vedano a Nibionno, nel Lecchese. Costo ipotizzato circa un miliardo e mezzo di euro, in parte a carico dei privati che si ripagherebbero con i futuri pedaggi, in parte da finanziare con soldi pubblici. L'assessore regionale Cattaneo invita ad andare avanti, perplessi invece i presidenti delle Province di Como e di Varese.



VARESE-COMO-LECCO

L'autostrada dei sogni costa un miliardo e mezzo

Presentato il progetto. L'assessore Cattaneo: «Ora passiamo ai fatti» Ma i presidenti delle due Province sono perplessi: «Attenti al territorio»

BUSTO ARSIZIO autostrade e ferrovie della progettare delle strade».
Varese-Como-Lecco in media italiana. Bisogna Andrea Aliverti
mezz'ora: «E' tempo di passare costruire le une e le altre». Sui
ai fatti». Ad invocarlo è costi da sostenere la Regione
l'assessore regionale alle non si tira indietro: «Il 50% di
infrastrutture Raffaele Cattaneo, autofinanziamento c'è. Il resto
che sponsorizza lo studio di sta alle valutazioni politiche ».
fattibilità delle Camere di Con le associazioni di categoria
Commercio per dare la spinta già schierate in favore
decisiva ad un'opera di cui si dell'opera, ora il confronto
parla dai tempi del tracciato istituzionale può partire. Già
"alto" della Pedemontana oggi con un incontro
originaria che avrebbe collegato programmato tra il presidente
Varese a Bergamo passando della Provincia di Como
appunto per Como e Lecco. «A Leonardo Carioni (ieri assente
patto che non sia un'altra giustificato in quanto impegnato
Pedemontana di cui discutere con degli accertamenti medici)
per 50 anni prima di vedere in e lo stesso assessore Cattaneo.
azione le ruspe» precisa Le province di Como e Varese
l'assessore lombardo, che per ora sembrano un po' fredde
auspica «una strada diversa, in sulla proposta. «Sono per fare le
tutti i sensi», a partire dal strade ma vanno progettate per
percorso di condivisione, che «è essere costruite e finanziate -
simile a quello della Brebemi, puntualizza Carioni - se il
nata da un'esigenza espressa tracciato dimostrerà la propria
dalle categorie». Di tempi per positività siamo pronti ad
ora non se ne parla («non voglio appoggiarlo, ma sono gli enti
suscitare allarmi, si usi il tempo locali e la Regione Lombardia a
che ci vuole senza dilungarsi doverlo verificare, le Camere di
inutilmente») ma i passaggi Commercio fanno un altro
burocratici sono chiari: subito il mestiere ». Sulla stessa linea il
dialogo con gli enti territoriali, collega varesino Dario Galli:
con l'incarico ad Infrastrutture «Sulla necessità di un
Lombarde per dare il via ad una collegamento orizzontale veloce
pre-conferenza dei servizi, tra Varese e Como siamo tutti
quindi la gara per il soggetto d'accordo e non c'è
promotore (con Cattaneo che discussione, il problema è la
suggerisce al comitato scelta del tracciato, che
PromoVareseComoLecco una convince poco». Tanto che lo
trasformazione in questo senso) stesso Galli mesi fa ha proposto
che dia il là al progetto l'alternativa di sconfinare in
preliminare. «C'è molta strada Svizzera passando attraverso
da fare - chiarisce l'assessore - Stabio in Canton Ticino. «Il
ma il percorso può iniziare. E al tracciato proposto non è
termine, si dica sì o no». ottimale, è una questione di
Decidere, è questo il punto. buon senso non certo di partito -
«Sulla necessità dell'opera la linea di Galli che va di pari
basta pensare ai tempi di passo con quella di Carioni,
percorrenza da Varese a Lecco, entrambi leghisti - ci sono da
oggi un'ora e mezza-due, una parte le aree di pregio del
domani 30-35 minuti - Parco Pineta, dall'altra serie
sottolinea Cattaneo - ora tocca di Comuni molto antropizzati,
alla politica avviare il perciò tutto va studiato bene,
confronto, senza i pregiudizi di ma non mancheranno i tempi
chi ha detto sì o no prima per ragionare insieme tra enti».
ancora di vedere lo studio di Ma anche sulle modalità con cui
fattibilità. Non è impossibile è stato avviato il confronto Galli
un'alleanza tra infrastrutture e mantiene qualche perplessità:
territorio, anche perché in «Mi sa di strano che le Camere
Lombardia abbiamo meno di Commercio si mettano a



[I SOSTENITORI]

«Un'opera che serve a due milioni di persone»

De Santis (Como): «Costruiamo il futuro». Amoroso (Varese): «Una necessità oggettiva»

BUSTO ARSIZIO Il presidente della Camera di Commercio di Como Paolo De Santis lo dice con grande concretezza: «Cerchiamo di costruire il futuro, non solo di parlarne». Prima di lui, Bruno Amoroso, presidente della Camera di Commercio di Varese, richiama realtà associative e politica, a senso di responsabilità: «Non si può più mancare a questo appuntamento ». L'appuntamento col futuro si chiama autostrada regionale Varese-Como-Lecco, un'infrastruttura utile a tre province che valgono 130mila imprese, 650mila lavoratori e, «se contiamo le famiglie, 2 milioni di persone». E' un'opera, incalza Amoroso dal palco di Malpensafere per il territorio, indispensabile a fornire un ritorno per gli operatori economici e a favorirne la competitività. La sua necessità è oggettiva ». I dati dicono: su 1 chilometro di strade varesine ci sono 90 vetture (81 in Lombardia), abbiamo 54 imprese per chilometro quadrato (34 la media regionale, 17 in Italia), mentre Busto Arsizio ne ha addirittura 200. «E' difficile pronunciare questi numeri, figuriamoci immaginarli», commenta Amoroso. «Varese, Como e Lecco partecipano con 45 miliardi di euro al prodotto interno lordo nazionale, oltre un terzo dei loro prodotti viene esportato». E «se aggiungiamo Sondrio che fa parte comunque del sistema, il 15 per cento della popolazione e della forza economica della Lombardia è qui, pari a un sesto dell'intera regione», aggiunge De Santis. Le strade insomma servono, per le due Camere di Commercio non sono mai troppe. I 37 chilometri di collegamento diretto tra le tre province, il cui studio di fattibilità è stato commissionato e pagato dagli enti camerali, è ritenuto indispensabile, non più

rimandabile. La politica è chiamata ad agire. Fatto il primo passo (cioè lo studio), dimostrata la necessità porterebbe maggior traffico, ma la necessità di scambi di intelligenze e trasformazioni economiche», rimarca De Santis. «Ci costa molto di più non avere questa autostrada che realizzarla». Como, 27.400 tra Como e Lecco e 2.400 tra Lecco e Varese), Amoroso e De Santis chiedono risposte. «Siamo a un punto di svolta, è il tempo delle scelte »: così il presidente della Camera comasca. «L'assessore Cattaneo dia vita al tavolo per l'accordo di programma e ciascuno firmi con un proprio impegno. Non ci basta un "grazie", vogliamo risposte. E non ci si dica di passare dalla Svizzera per essere collegati». Non si tratterebbe nemmeno di andare al Cipe con il cappello in mano o di far saltare il secondo lotto della tangenziale di Como. «Niente affatto, il secondo lotto non si affosserà, anzi sarà realizzato e messo in rete con l'autostrada regionale », incalza De Santis. «Per la Va-Co-LC invece, credo sia necessaria la variante con la galleria di Lurate tra Varese e Como ma se anche si optasse per il tragitto più caro, da 1 miliardo e 400milioni di euro con 800milioni di euro di contributo pubblico, ho già fatto qualche calcolo: la nostra regione metta una parte dei soldi poi, tra secondo lotto della Pedemontana, autostrade per l'Italia che potrebbero partecipare economicamente visto che avranno un beneficio di traffico sulle loro arterie, Como che dovrebbe togliere dal cassetto 15 milioni di euro fermi da anni e destinati proprio al miglioramento della viabilità verso Varese, insomma tra tutto, credo si potrà arrivare a 400milioni euro». Gli operatori economici alzano così la testa, convinti che anche il dato debole di 2.400 veicoli tra Varese e Lecco sia frutto della mancanza della strada e, di

Quel calvario quotidiano per più di 80 mila veicoli

Il nuovo collegamento misura 37 km, dal Ponte di Vedano a Nibionno Taiana: (Comitato promotore): «Qui lavorano 66mila aziende»

BUSTO ARSIZIO Il Comitato avesse una forte attenzione alla soluzione alternativa al secondo PromoVareseComoLecco ha sinergia con il progetto della lotto della tangenziale di Como trasformato il sogno di un Pedemontana », in un tracciato per evitare che l'intero progetto collegamento rapido tra le tre che tocca l'analisi della tratta potesse risultare così mancante province lombarde in un Varese- Como (da Vedano di una tratta. Silvia Bottelli progetto. E ieri al centro Olona a Grandate) e di quella congressi Malpensafiere a Como-Lecco (da Albese con di quella Cassano a Nibionno). Attenzione dunque a tutte le realizzazione dell'Autostrada Regionale Varese-Como- Lecco possibilità migliorative del è stato consegnato nelle mani tragitto ma forte scrupolo anche della politica «perché già da ai temi ambientali: «E' nostro domani il nostro studio di interesse che la nuova fattibilità venga preso come autostrada venga realizzata nel base di discussione tra i soggetti più assoluto rispetto delle interessati e coinvolti per dare norme ambientali - ha una risposta concreta e sottolineato Taiana - perché la risolutiva ad un gap valorizzazione delle bellezze di infrastrutturale che affligge le cui Madre Natura ci ha dotati nostre tre province - ha contribuisce ad arricchire le dichiarato Claudio Taiana (nella nostre gente e il nostro foto), presidente del Comitato - turismo». Lo studio di fattibilità e che sicuramente contribuirà al è dunque partito dall'analisi loro rilancio». Gli interessi in della realtà: «Andare da Varese gioco sono tanti e di molti a Lecco è un terno al lotto sul soggetti: 23 Associazioni fattore tempo» ha scherzato coinvolte e tre Camere di Salvatore Lombardo, Commercio «che rappresentano amministratore delegato di 66.000 aziende ed oltre 400.000 Autostrada Pedemontana dipendenti - ha spiegato Taiana Lombarda che ha curato lo - ma se guardiamo la totalità del studio del tracciato e le sistema economico di Varese, valutazioni tecnico ambientali Como e Lecco parliamo degli del progetto. Ma i dati interessi di 130.00 imprese e presentati gli danno ragione: 650.000 lavoratori ». Un «Ogni giorno sulla tratta progetto dunque che, secondo il Varese-Lecco ci sono 80.000 presidente del Comitato «ha veicoli in movimento, circa anche una valenza sociale » 50.000 spostamenti perché un'infrastruttura di bidirezionali tra Varese e Como questo tipo «permette alle tre e 30.000 da Como a Lecco». province si crescere da un punto Esigenze di spostamento che di vista economico, culturale e chiedono una nuova soluzione sociale». Ma il collegamento «Per questo abbiamo studiato a Va-Co-Le è anche fondo i 37 chilometri di indispensabile «per uscire da collegamento» ha spiegato quel "Milanocentrismo" Lombardo. La prima proposta autostradale e ferroviario che - di tracciato prevede dunque il ha affermato Taiana - tuttora collegamento Varese- Como a condiziona il nostro sviluppo». partire dallo svincolo del Ponte di Vedano fino all'innesto alla Ed ora qualche passo in più per A9 di Fino Mornasco per la dare corpo a un'idea che esiste prima tratta e il collegamento da oltre mezzo secolo è stato fatto: «Abbiamo investito oltre tra Albese con Cassano a 600.000 euro dei nostri soldi - Nibionno per la seconda che va ha raccontato Taiana - tramite le da Como a Lecco. Gli sviluppi Camere di Commercio e con il successivi dello studio del contributo di Regione tracciato ne hanno poi Lombardia » per arrivare ad un ipotizzato alcune varianti per studio di fattibilità. Ad una migliorare la funzionalità proposta su cui discutere «che dell'opera e per proporre una

La protesta di Legambiente

«Pensano al business, non al territorio»

BUSTO ARSIZIO (al.pe.) «Al primo posto non c'è mai il territorio, ma il business». Legambiente non manca l'appuntamento di Malpensafiere. E boccia senza appello l'autostrada regionale Varese-Como-Lecco. «Sarà una seconda Pedemontana», dice Antonella Poretti, presidente del circolo di Legambiente di Tradate mentre accanto a lei, un altro sostenitore del Cigno Verde commenta: «E' come se si operasse al cervello con un martello pneumatico, anziché con i dovuti modi». Il timore per il parco della Pineta si aggiunge a considerazioni generali: «I problemi della viabilità andrebbero impostati diversamente, cominciando a potenziare le strade che già esistono invece di costruirne di nuove. Noi siamo contrari alla nuova autostrada: è soltanto altro consumo di suolo, di aree verdi e naturalistiche. Semmai si dovrebbe pensare a un progetto di fattibilità ferroviaria che favorisca il trasporto pubblico, a vantaggio anche di un minor inquinamento». Dal direttivo regionale di Legambiente, Andrea Barucci rincara la dose: «Dimostrino realmente che questa strada serve. Siamo sempre alle solite, a una concezione vecchia dell'economia che crede di ritrovare competitività collegando con un'autostrada i capoluoghi di provincia. Crediamo invece si debba andare nella direzione del trasporto pubblico, sempre meno incentivato. Anche questa autostrada, andrebbe a porsi sopra l'urbanistica del territorio, non considerandola e imponendosi. Siamo all'ennesima opera faraonica di cui si saprà l'inizio e non la fine».strategica».



[L'ANALISI FINANZIARIA]

«Ecco i segreti per far quadrare i conti»

La Liuc: «Il primo tratto potrebbe essere realizzato senza contributi pubblici»

BUSTO ARSIZIO (s.b.) Lo studio dei tracciati è andato di pari passo con l'analisi economico-finanziaria dei progetti: «Abbiamo iniziato da subito a fare dei modelli di simulazione per ragionare su tutte le varianti dei tracciati» ha spiegato ieri Jonathan Donadonibus dell'Università Carlo Cattaneo di Castellanza. Le cifre in ballo sono due: si parla di 1.060 milioni per la costruzione del tracciato base (che arrivano a 1.082 se si aggiunge l'inflazione) e 1.440 milioni per il tracciato base più le varianti (che arrivano a 1.474 con l'inflazione). Una volta definiti i costi si tratta dunque di individuare la struttura finanziaria più idonea per la copertura: «Se consideriamo ogni singolo tracciato separatamente, ogni tratta può essere coperta da fabbisogni finanziari differenti» ha spiegato Donadonibus, mostrando le simulazioni «perché ciascuna tratta ha performance diverse per una serie di variabili». La tratta base Varese-Como, ad esempio, dal costo di oltre 248 milioni, potrebbe arrivare ad essere coperta per il 79% con capitali di debito, per il 20% con capitali del futuro concessionario e senza contributi pubblici, che al contrario servirebbero per coprire il 59% della tratta Como-Lecco e per il 42% dell'alternativa del 2° lotto della Tangenziale di Como. Diverso discorso dunque se si considerano anche le varianti del tracciato: il totale del contributo pubblico necessario ammonta a 321 milioni per la prima tratta, 307 per la seconda e 199 per l'ultima. E' fondamentale dunque, nell'analisi economico-finanziaria «considerare le tratte nel loro insieme» ha spiegato Donadonibus «perché ciascuna tratta performa