

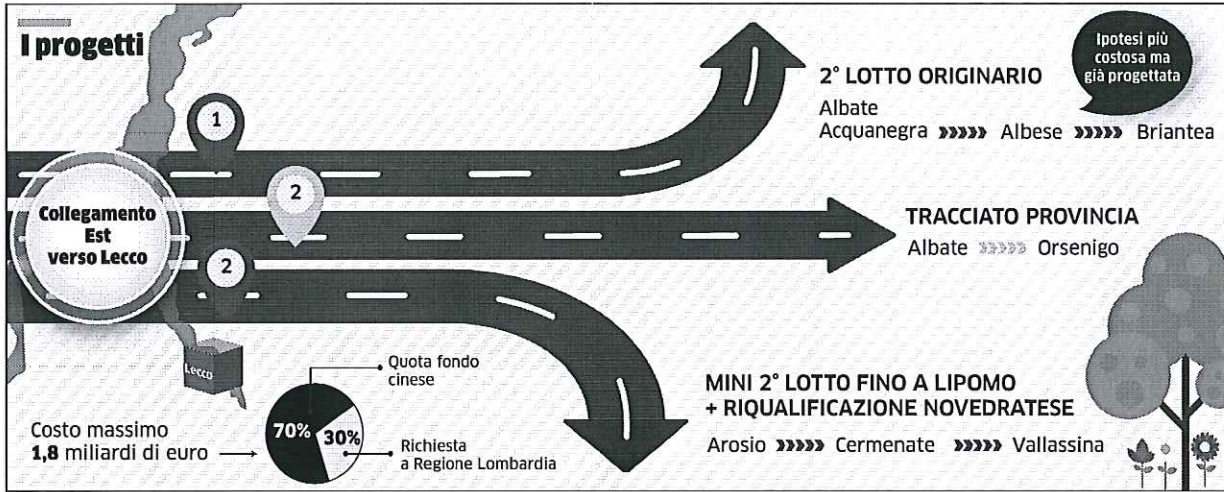
ANCE | COMO

RASSEGNA STAMPA

30 novembre – 6 dicembre 2015

Viabilità

Varese-Como-Lecco L'interesse cinese



La lettera

Rischio danni Lucini scrive a Maroni

Il sindaco Mario Lucini ha scritto una lettera al presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni sul secondo lotto della tangenziale. «Allo stato attuale - scrive il sindaco - il Piano Territoriale Regionale prevede lo stralcio del secondo lotto della tangenziale di Como dal sistema viabilistico Pedemontano e la previsione di un tratto "Como-Orsenigo" nell'ambito del nuovo ed ipotetico collegamento autostradale Varese-Como-Lecco. Tale situazione comporta evidenti criticità urbanistiche in merito all'apposizione di un vincolo di salvaguardia, da inserire nella variante al Piano di Governo del Territorio in corso di approvazione». E ancora: «Il nuovo tratto "Como-Orsenigo" confligge con due piani attuativi, già convenzionati e già oggetto di modifiche al fine di compatibilizzare gli interventi edificatori con l'originario tracciato del secondo lotto e che potrebbe attivare un contenzioso con gli operatori». Lucini chiede lo stralcio «del tratto "Como-Orsenigo" peraltro non assistito da adeguata progettazione» anche perché i privati dei due piani attuativi sono pronti a chiedere un maxi risarcimento danni: si parla di 28 milioni di euro.

Nuova autostrada dei cinesi Tutte le ipotesi di tracciato

Il caso. Il faccia a faccia tra le società asiatiche e il governatore Maroni tra dieci giorni a Milano. Il piano comprende anche la Novedratese. Risputa la galleria a una corsia per senso di marcia

GISELLA RONCORONI

Il faccia a faccia tra i rappresentanti del colosso cinese PowerChina e il presidente della Regione Roberto Maroni è in programma tra dieci giorni. Il gruppo di dice pronto a investire il 70% del costo della realizzazione della Varese-Como-Lecco (ipotesi più costosa 1,8 miliardi di euro) se il Pirellone contribuirà con la parte restante. I cinesi si aspettano di sentirsi dire che c'è la disponibilità, da parte della Regione, ad avviare un percorso concreto così come hanno fatto a Benevento, dove stanno finanziando la costruzione di una centrale idroelettrica con 700 milioni di euro.

Scenari possibili

Sul tavolo, per ora, ci sono diverse ipotesi di tracciato che saranno valutate dopo un eventuale assenso da parte di Maroni. Per il collegamento verso ovest, quindi verso Varese, ci sono due possibilità, entrambe nella zona di Montano Lucino.

Verso est, invece, tre sono gli scenari possibili: il primo è in estrema sintesi il secondo lotto originario (dallo svincolo del-

l'Acquanera ad Albese). Il vantaggio è la progettazione in fase avanzata, ma il costo di 859 milioni di euro sembra troppo elevato. C'è anche l'opzione, già emersa in passato, di realizzare la galleria con una canna sola, in modo da ridurre sensibilmente i costi. L'ipotesi due ricalca il cosiddetto "progetto Cinquesanti", predisposto dall'ex assessore provinciale e che collega lo svincolo dell'Acquanera con Orsenigo risultando

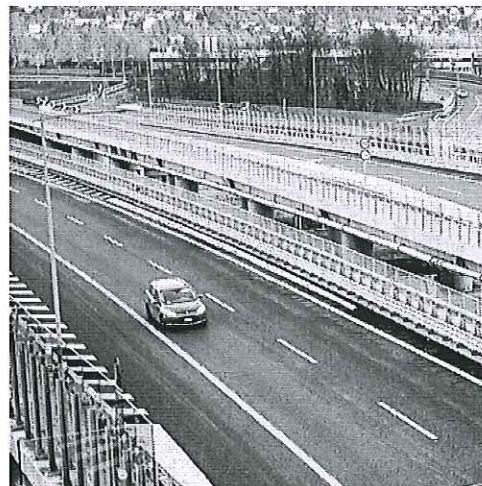
Il promotore del tavolo Regalia «È una chance che il territorio non deve perdere»

Per calcolare i pedaggi si ipotizza di dimezzare quelli di Pedemontana

quindi più spostato verso il basso. La terza variante prevederebbe una sorta di mini secondo lotto, che concluderebbe la tangenziale fino a Lipomo investendo poi sulla riqualificazione della novedratese (tra Arosio e Cermenate) e, dal, verso Lecco usando la Vallassina.

Non sono ancora stati fatti studi di traffico, anche perché il punto di partenza sarà il pedaggio che, nelle intenzioni del comitato promotore (che è composto da 23 associazioni di categoria di Como, Varese e Lecco), dovrà essere la metà delle tariffe di Pedemontana. Ma se già opere come Pedemontana e Brebemi hanno grossi problemi di sostenibilità finanziaria, ha senso una nuova autostrada?

«I problemi evidenziati da BreBeMi, TEM e Pedemontana - spiega Umberto Regalia, ex dg di Pedemontana oggi promotore del tavolo con i cinesi - non derivano dalla mancanza della domanda di traffico, ma dall'aver risposto a questa domanda porgendo una mano che troppi non possono più permettersi di raggiungere, nel senso



Il primo lotto della tangenziale finisce ad Albate

che la tariffa che potevamo pagare 5 anni fa oggi è troppo cara. Il problema di queste opere è che sono state avviate in un'altra epoca economica e sociale, quando (e sono solo cinque anni fa) erano molto diverse le pro-

spettive, le aspettative e la disponibilità a spendere di ognuno di noi. Non è nulla di diverso da quello che è successo al mercato immobiliare che ha visto crollare valori, transazioni e mutui». E spiega anche che «le

proiezioni si faranno perché le banche le chiedono, ma il traffico che sostiene l'opera è già quello di oggi e su quello di oggi, e sulla disponibilità a pagare di oggi è giusto e concreto fare i conti, perché questo è l'insegnamento di Pedemontana e Brebemi che pagano incolpevolmente l'aver attraversato la crisi peggiore dal '29».

Un miliardo subito

Il grande gruppo cinese, chiarisce ancora il manager non è interessato alla gestione dell'autostrada, ma alla realizzazione. La Varese-Como-Lecco «è un progetto che oggi non avrebbe altra possibilità di essere realizzato e che quindi merita questa chance, che richiede un grande impegno tecnico, istituzionale e politico ma che sarebbe un delitto lasciarsi sfuggire». Le banche stanno chiudendo i rubinetti e avere liquidità iniziale pari a un miliardo di euro, almeno in Italia, non è un'operazione realizzabile. PoweChina, società statale, invece, è pronta a mettere sul piatto la somma. Ma la strada è solo all'inizio.

Nuova autostrada Varese-Como-Lecco Da Lucini e ambientalisti arriva un no deciso

(p.an.) La Varese-Como-Lecco, un'autostrada al momento solo sulla carta, ma che nelle ultime ore ha scatenato reazioni poco positive. Il sindaco di Como, Mario Lucini, ad esempio, non la vuole nel progetto Tangenziale di Como. All'indomani della risoluzione approvata dal consiglio regionale sul completamento della tangenziale di Como, Lucini ha scritto una lettera al presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni. «Allo stato attuale - scrive il sindaco - è previsto un tratto "Como-Orsenigo" nell'ambito del nuovo ed ipotetico collegamento autostradale Varese-Como-Lecco». Tratto che, spiega Lucini, va contro due Piani attuativi. Da qui la richiesta del Comune di ripristinare il vecchio tracciato del secondo lotto senza la "Como-Orsenigo". E non è solo Lucini a non volere, la Varese-Como-Lecco. Il Circolo Ambiente "Ilaria Alpi", con il suo portavoce Roberto Fumagalli, commenta il possibile interessamento cinese all'opera e si dice contrario alla direttrice in un territorio «tra i più cementificati e asfaltati del mondo. Una nuova strada non servirebbe a nulla. Inoltre la teoria dell'autostrada totalmente pagata dai privati è una barzelletta, che non fa nemmeno ridere - prosegue Fumagalli - La Bre.Be.Mi e la nuova tangenziale di Como lo dimostrano concretamente».