MalpensaNews

Si torna a parlare di autostrada Varese-Como-Lecco

Roberto Morandi · Monday, February 3rd, 2025

Regione Lombardia rispolvera il progetto dell'autostrada Varese-Como-Lecco, un investimento da 1,2 miliardi, inserita nel "Programma Triennale dei Lavori".

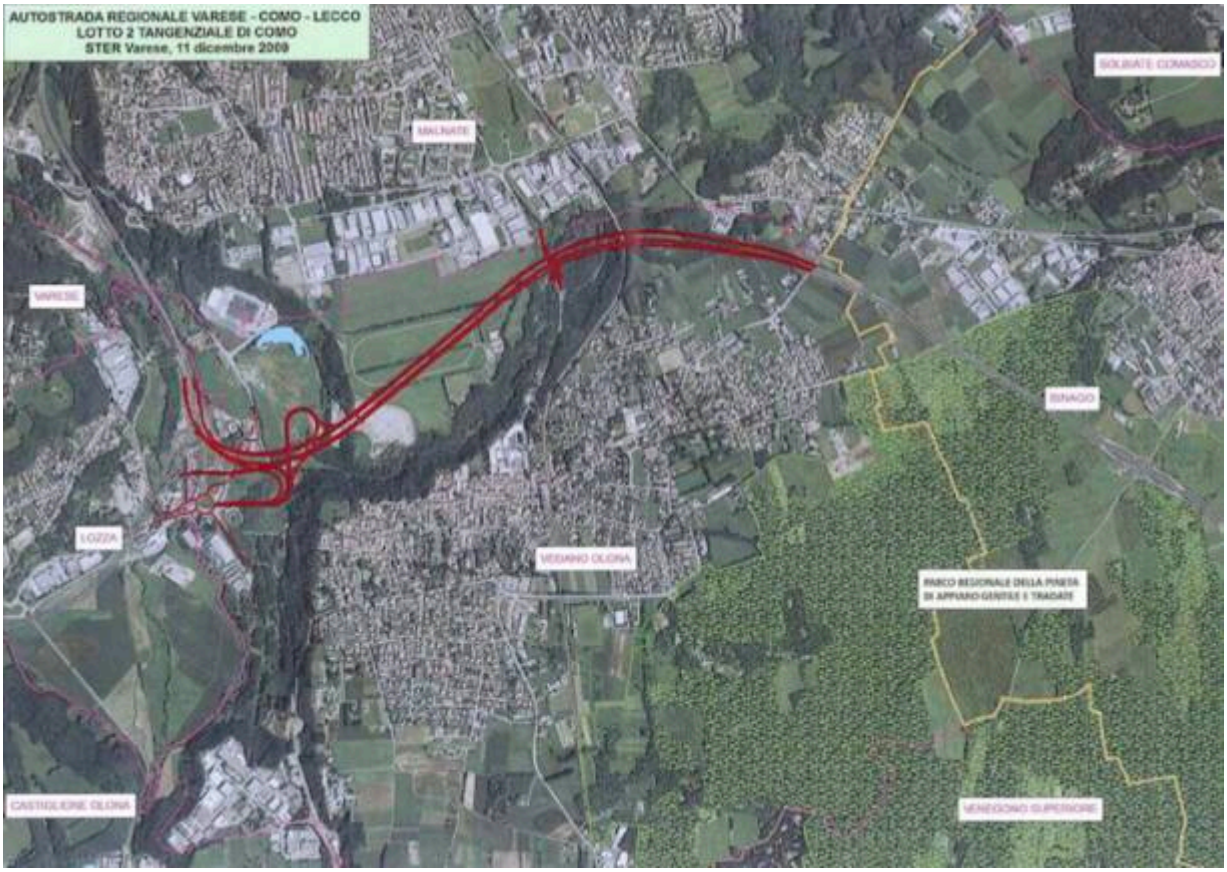
La Varese-Como-Lecco oveva essere la "vera" autostrada pedemontana, nel senso letterale, sotto ai monti: l'ipotesi era stata **poi messa da parte a favore del tracciato "basso", in pianura. L'attuale A36 "Pedemontana"** che da collega oggi l'A8, l'A9 e la Brianza centrale. Il tratto autostradale si connette poi con con ulteriore bretella Anas in costruzione, verso la superstrada 336 per Malpensa.

Nel progetto di Pedemontana Lombarda sono rientrate le tangenziali di Varese e Como, ma ora Regione vuole fare un passo in più, **riprendere decisamente in mano il collegamento "trasversale"** completo, spingendolo **da Varese fino a Lecco**.

(La foto di apertura di questo articolo si riferisce alla prevista tratta centrale della Brianza della attuale A36 Pedemontana, tracciato "basso" a ridosso della pianura)

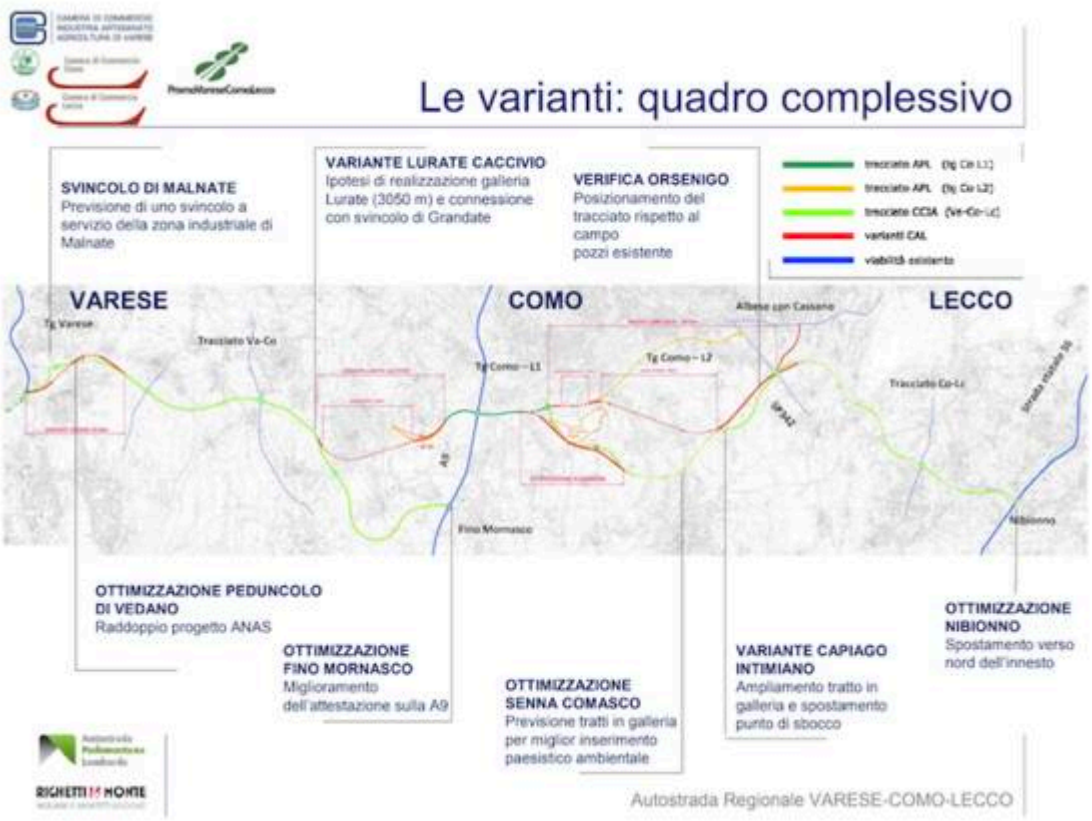
Quanto costerebbe l'autostrada Varese-Como-Lecco?

L'opera avrebbe **un costo complessivo stimato di 1.269.255.000 euro**.
Da Varese a Como costerebbe 210 milioni di euro nella previsione originaria (che significa nuova autostrada tra il "Ponte di Vedano" e l'allacciamento A9 a Fino Mornasco), o **590 se si invece si facesse un tracciato più diretto** (e impegnativo dal punto di vista costruttivo), all'altezza di Vedano Olona-Malnate e tra Lurate Caccivio e Grandate.



La **tratta centrale a Como costerebbe 400 milioni**, mentre il tracciato **tra Como e Lecco avrebbe un costo di 450 milioni**., con la sfida di inserire il tracciato nell'area della Brianza più pregevole, con il suo paesaggio collinare di grande valore.

La previsione di traffico è di circa **50mila auto/furgoni al giorno tra Varese e Como e 30mila tra Como e Lecco**.



La previsione finanziaria punta sui capitali privati, come è avvenuto per la attuale Pedemontana – ancora da completare – e per la Bre-Be-Mi, la autostrada "diretta" tra Milano e Brescia che è stata la prima completamente privata in Italia, anche se poi il pubblico è dovuto intervenire per far quadrare i conti dell'opera.

Il dibattito sulle nuove autostrade in Lombardia

Il dibattito sulla priorità data da Regione agli interventi stradali è ormai avviato da anni, con una parte della politica dubbiosa sulla sostenibilità a lungo termine, viste anche **le difficoltà di portare a termine il progetto della Pedemontana** (quella "bassa", tra Malpensa, l'A8, l'A9 e l'A4).
Chi non ha dubbi è invece il consigliere regionale **Giacomo Zamperini, di Fratelli d'Italia**, che dice che **serve a uscire dal «milanocentrismo stradale»**, migliorerà la mobilità e «**aprirà anche nuove possibilità di connessione con la Svizzera**, in particolare con il Canton Ticino, con importanti ricadute economiche per l'area insubrica».

Sul fronte dei critici, c'è anche chi ha sottolineato come le nuove infrastrutture abbiano anche prodotto un effetto-acceleratore del consumo di suolo, legato in particolare alla logistica, con i capannoni che spuntano accanto agli svincoli, dove c'erano terreni agricoli. Un fenomeno divenuto eclatante in particolare nella Bassa Bergamasca, dopo l'apertura di Brebemi

This entry was posted on Monday, February 3rd, 2025 at 4:35 pm and is filed under News
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.