

Si torna a parlare di autostrada Varese-Como-Lecco

Pubblicato: Lunedì 3 Febbraio 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 doveva 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.**

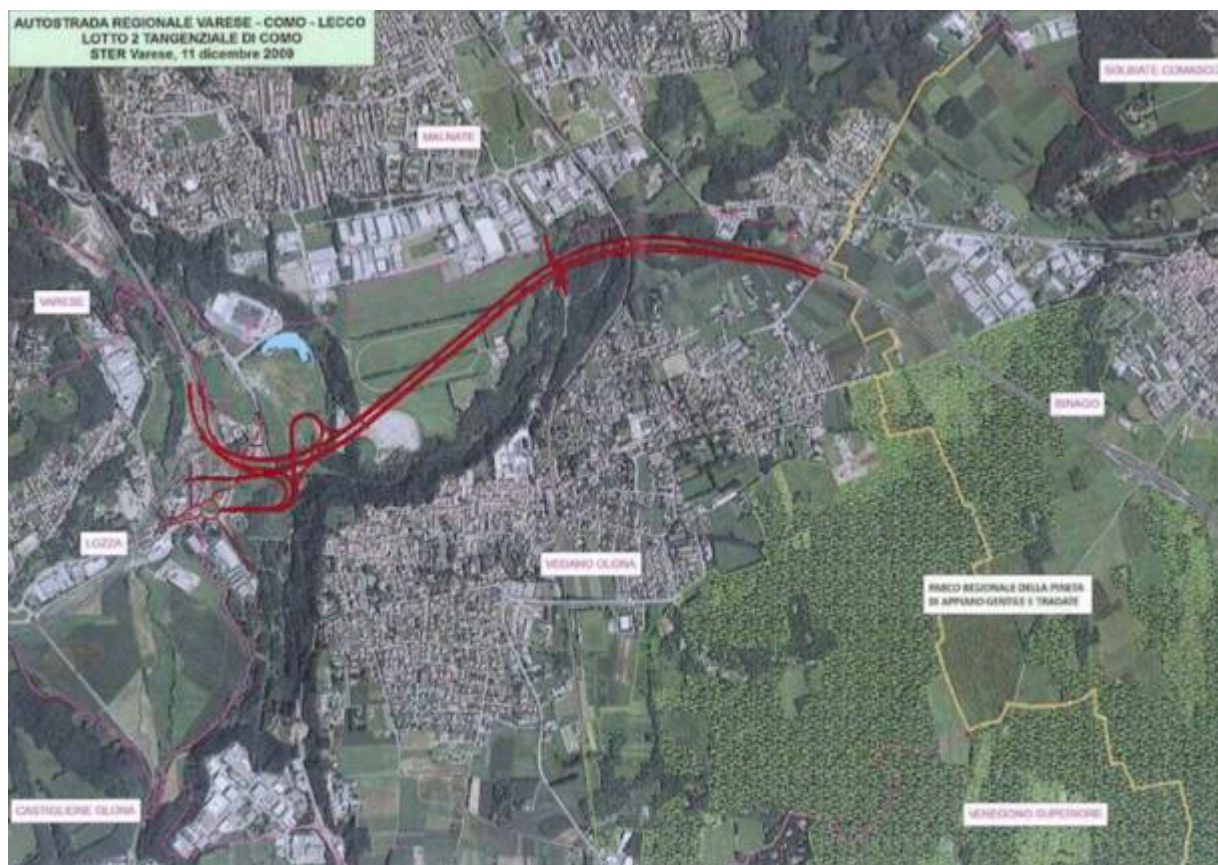
(La foto di apertura di questo articolo si riferisce alla prevista tratta centrale della Brianza della attuale A36 Pedemontana, tracciato "basso" a ridosso della pianura)

Quanto costerebbe l'autostrada Varese-Como-Lecco?

L'opera avrebbe **un costo complessivo stimato di 1.269.255.000 euro.**

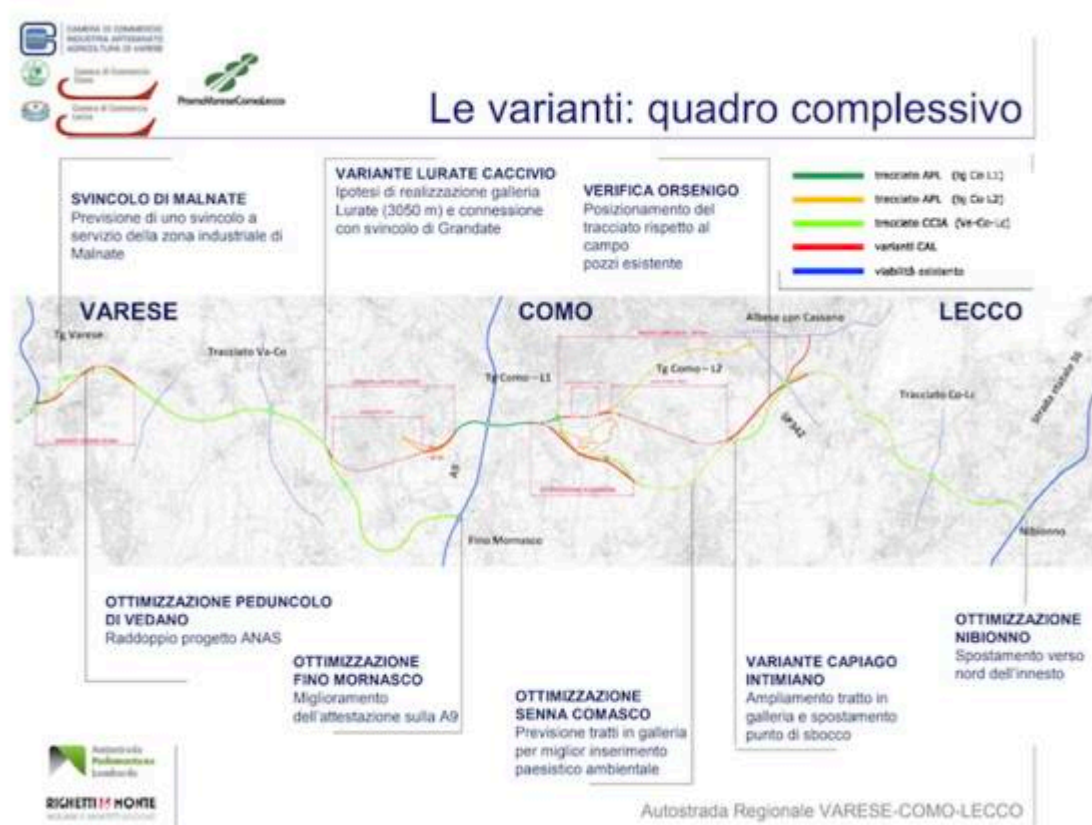
Da Varese a Como costerebbe 210 milioni di euro nella previsione originaria (che significa nuova autostrada tra il "Ponte di Vedano" e l'allacciamento A9 a Fino Mornasco), o **590 se si invece si facesse un tracciato più diretto** (e impegnativo dal punto di vista costruttivo), all'altezza di Vedano 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

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it