

**ANCE** | COMO

# RASSEGNA STAMPA

**30 novembre – 6 dicembre 2015**

# Vertice di Confartigianato Chirico va in pensione

## Nuovo segretario

Dopo 41 anni di lavoro nell'associazione Al suo posto già indicato Giuseppe Contino

Cambio al vertice della segreteria generale di Confartigianato. Dopo 41 anni di servizio Francesco Chirico è andato in pensione lunedì ed

al suo posto è stato nominato Giuseppe Contino, 43 anni, che assume anche la direzione di Confartigianato Servizi. Una carriera di successi, costellata da tanti momenti di gioia e non poche difficoltà. «Ho iniziato a 19 anni come impiegato contabile – racconta Chirico – ero fresco di diploma in ragioneria e non sapevo assolutamente niente di que-

sto mondo; non mi sarei mai aspettato di raggiungere questi risultati». Chirico è entrato nell'associazione quando la sede era ancora in piazza Cavour ed il presidente era Marco Citterio, uomo a cui si è affidato per essere sicuro di fare bene il proprio lavoro, tra norme che cambiavano ed il mondo dell'artigianato in continua evoluzione.

«In questi anni è cambiato tutto – aggiunge – rimane l'orgoglio di essere riusciti ad accompagnare gli artigiani nella crescita formativa, di aver insegnato loro a gestire i conti per trasformarsi in vere e proprie aziende». Francesco Chirico ha fatto tutta la gavetta: da ragioniere a direttore dell'ufficio di Erba, poi di nuovo in sede come segretario generale, ruolo che ha ricoperto negli ultimi quattro anni.

«È stato uno dei momenti più difficili – dice ancora – ci abbiamo messo tanto impegno per tornare a far navigare l'associazione in acque tranquille». Raggiunto il risultato,



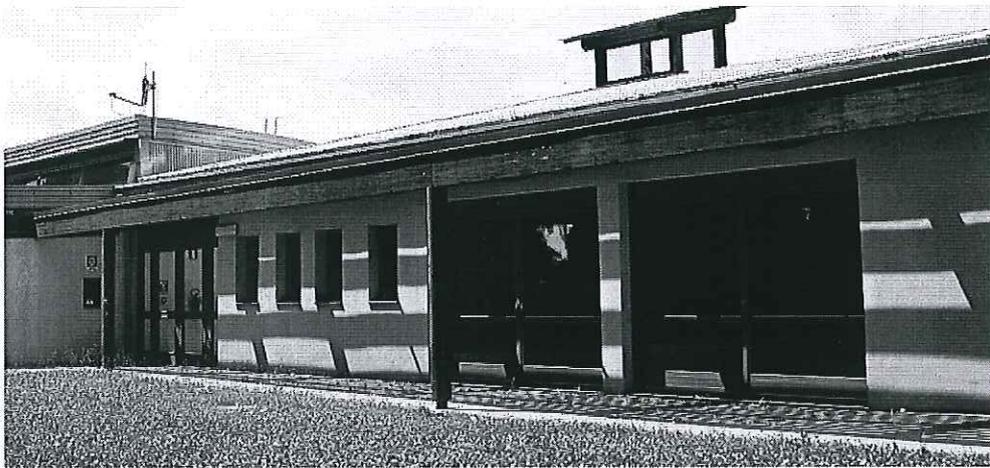
Francesco Chirico

Francesco Chirico ha deciso che era arrivato il momento di farsi da parte. «Se non ci fossero state le condizioni non sarei andato in pensione – spiega – comunque ho ancora degli impegni con il nazionale e li porterò fino alla fine, come ho sempre fatto. Per questo devo ringraziare mia moglie e mio figlio che mi sono sempre stati vicini». A Chirico è arrivato anche il sentito ringraziamento del presidente Marco Galimberti per «la sua lunga e fruttuosa collaborazione, con la quale ha contribuito a consolidare l'attività associativa di Confartigianato».

Simona Facchini

Focus Casa

Gli strumenti per l'edilizia



# Ai Comuni 9 milioni per riqualificare immobili e scuole

**Risparmio energetico.** La Regione e Fondazione Cariplo hanno approvato nuovi bandi per finanziare lavori e interventi sugli immobili dei Comuni del territorio

COMO  
SIMONE CASIRAGHI

Migliorare l'efficienza energetica degli edifici pubblici, cominciando dagli immobili che ospitano le scuole patrimonio dei Comuni. L'edilizia trova così un nuovo alleato per tentare di dare un nuovo sostegno reale alla ripresa del settore. Si tratta di nuovi bandi pubblici e privati di finanziamento per interventi importanti di ristrutturazione e di riqualificazione del proprio patrimonio edilizio. L'iniziativa è della Regione Lombardia e della Fondazione Cariplo che, con alcuni bandi regionali, mette a disposizione complessivamente 9 milioni di euro per finanziare oltre che i lavori veri e propri, anche le spese per la diagnosi energetica, la progettazione tecnica ed economica-finanziaria, gli oneri per la sicurezza, la gestione della gara d'appalto e le indagini preliminari. I lavori dovranno riguardare il miglioramento dell'efficienza energetica della struttura, in modo da intro-

durare un significativo taglio della bolletta per le forniture di gas metano e, soprattutto, un altrettanto significativo abbattimento delle emissioni di anidride carbonica. I fondi sono destinati anche ad un incremento dell'autoproduzione da fonte rinnovabile solare termico e fotovoltaico.

Su questo terreno di nuove agevolazioni è appena scesa la Regione Lombardia che ha garantito il proprio sostegno finanziario per specifici interventi di riqualificazione e di demolizione e ricostruzione degli immobili sui territori comunali. Il Pirellone ha infatti stanziato 7 milioni di euro per la riqualificazione energetica degli edifici pubblici di proprietà di piccoli Comuni, unioni di Comuni, Comuni derivanti da fusione e per immobili di proprietà di Comuni Montane.

**I criteri per avere i fondi**

Il finanziamento è destinato a coprire a fondo perduto il 90% delle spese dell'intervento, fino ad un tetto massimo di 250 mila euro. In particolare poi sono ammessi al contributo della Regione gli interventi di riqualificazione energetica e anche mediante demolizione e ricostruzione sulla stessa area - in modo da non consumare nuovo suolo - ma che consentano di migliorare le prestazioni energetiche di edifici pubblici, dotati di impianto termico, e attualmente appartenente alle classi D, E, F o G, le classi di immobili considerate fra le più energivore per un edificio. I finanziamenti sono cumulabili con altre forme di incentivo comunitario o statale purché non si superi la soglia massima consentita.

Accanto all'iniziativa di Regione Lombardia, un secondo bando arriva a sostegno del settore edile. Questavolta è la Fondazione Cariplo a scendere in campo con misu-

**I finanziamenti in arrivo**

Gli aiuti in arrivo per i piccoli Comuni...	
<b>A CHI È RIVOLTO</b>	Comuni fino a 1.000 abitanti
<b>OGGETTO INTERVENTO</b>	Edifici di proprietà dei comuni: Scuole Uffici pubblici Attività ricreative, culturali e sportive Strutture socio-sanitarie
<b>DIMENSIONE DEGLI INTERVENTI</b>	Non è prevista nessuna soglia dimensionale
<b>INTERVENTI AMMESSIBILI</b>	Sono ammessi all'agevolazione i progetti di ristrutturazione, anche mediante demolizione e ricostruzione, e di riqualificazione energetica degli edifici e degli impianti termici
<b>OGGETTIVI DA RAGGIUNGERE</b>	Una riduzione del fabbisogno annuale di energia primaria (copertura di almeno il 30%. Non è ammessa la realizzazione di nuovi edifici in termini di efficienza energetica con i migliori
<b>AGEVOLAZIONE</b>	Contributo a fondo perduto per il 90% delle spese autorizzate, tra cui, fino ad un massimo di 250.000 euro per ogni progetto
...e gli aiuti per Comuni con più di 1.000 abitanti	
<b>A CHI È RIVOLTO</b>	Comuni o raggruppamenti di Comuni
<b>FORME DI RAPPORTO TRA BENEFICIARI E DESTINATARI</b>	Applicativo di gara pubblica avente ad oggetto la riqualificazione energetica dell'edificio e/o la relativa gestione energetica con la struttura del Parlamento pubblico privato
<b>OGGETTO INTERVENTO</b>	Riqualificazione energetica sulle seguenti tipologie di edifici di proprietà pubblica: Scuole Uffici pubblici Edifici adibiti ad attività sportive
<b>MISURA DEGLI INTERVENTI</b>	Saranno ammessi alle agevolazioni i progetti proposti da uno o più Comuni che prevedano un costo di investimento pari ad almeno 1 milione di euro
<b>INTERVENTI AMMESSIBILI</b>	Sono ammessi all'agevolazione i progetti di riqualificazione energetica del sistema edificio-impianto in grado di determinare una riduzione del fabbisogno annuale degli edifici (CEN) pari ad almeno il 30%. Non è ammessa all'agevolazione la spesa di assistenza tecnica, legata ad economie finanziarie
<b>AGEVOLAZIONE</b>	Contribuzione di: Contributo a fondo perduto al massimo 30%. Finanziamento a tasso agevolato (massimo del 4,0%) fino ad una copertura massima del 70% delle spese autorizzate

**Opere pubbliche in caduta**



**Il crollo**

**Sempre meno lavori pubblici**  
La spesa in opere pubbliche (fabbricati, strade e altre opere del genio civile, quali porti, condotte, opere per la difesa del suolo, linee ferroviarie, ecc) sono crollate: nella media del quinquennio 2010-2014 è stata pari a 24.762 milioni di euro



**I valori**

**Meno fondi agli enti locali**  
In cinque anni sono stati spesi 5.092 milioni in meno (-17,1%) rispetto alla media del 29.854 milioni tra il 2005 e il 2009. Nel 2014 gli Investimenti delle Amministrazioni pubbliche in costruzioni sono crollati a 20.864 milioni.



**La nuova via**

**I livelli ancora da recuperare**  
La strada per il recupero viene definita lunga: i livelli di produzione delle costruzioni di settembre 2015 sono inferiori del 28,9% rispetto a quelli del 2011 e addirittura inferiori del 41,8% rispetto ai massimi di settembre 2007.

re per finanziare operazioni di monitoraggio dei consumi e di assistenza agli investimenti. In particolare l'attenzione di Fondazione Cariplo è rivolta all'efficienza degli edifici pubblici con la specificazione di una denominata "100 Comuni efficienti e rinnovabili" e per la quale ha messo 1,8 milioni di euro a disposizione degli enti locali per la realizzazione di interventi di efficientamento energetico e sviluppo delle fonti rinnovabili.

I finanziamenti coprono progetti di gestione e monitoraggio dei consumi elettrici e l'assistenza tecnica per investimenti in efficienza energetica e fonti rinnovabili. Nel primo caso, il contributo della Fondazione non può superare i 5 mila euro. Nel secondo è coperto il 90% dei costi totali: l'investimento da realizzare deve essere compreso tra 250 mila e 5 milioni di euro.

Intanto, Regione Lombardia ha deciso di posticipare al 1° gennaio 2017, anziché dal prossimo anno, l'entrata in vigore delle disposizioni per l'adeguamento dei serramenti ai nuovi requisiti prestazionali in caso di riqualificazione energetica.

**La proroga di un anno**

La Giunta regionale ha infatti modificato il pacchetto delle nuove regole (il decreto regionale 3868 dello scorso 27 luglio), e che fissava nuovi valori - molto più restrittivi - di trasmittanza termica nel caso di sostituzione dei serramenti e nell'ambito della riqualificazione energetica dell'immobile. La proroga, in particolare, servirà alle imprese del settore per predisporre prodotti in grado di garantire il rispetto dei nuovi criteri e, soprattutto, di sfruttare la detrazione fiscale stabilita dagli eco-bonus. Da qui la decisione regionale di rinviare le nuove norme al 1° gennaio 2017.

La novità

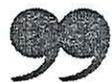
# Cinesi pronti a investire sulla Varese-Como-Lecco

## Le aziende copriranno il 70% del costo del piano da 1,8 miliardi di euro

(f.bar.) Il vero colpo di scena del Tavolo della Competitività è arrivato al momento delle domande.

Sì, perchè è proprio allora che Francesco Verga, presidente uscente di Unindustria Como, ha spiazzato tutti, compreso il governatore Maroni, dicendo di «aver trovato chi è pronto a coprire il 70% dei costi per realizzare l'autostrada Varese-Como-Lecco (progetto da 1,8 miliardi di euro). Si tratta di un gruppo di grandi aziende cinesi (che dunque interverrebbero con 1,26 miliardi). Ora chiedo a lei, presidente, se Regione Lombardia è disposta a coprire il restante 30%».

Una vera novità che ha subito trovato la risposta di Roberto Maroni. «Mi interessa l'idea della Varese-Como-Lecco - ha detto il presidente - E se rispetto al secondo lotto della Tangenziale mi costa meno, facciamola. Ovviamente andrebbe integrata con la tangenziale». Poche parole, prima di passare subito a fissare la data per un incontro. «I cinesi sono pronti a partire entro una settimana», ha detto Verga. Da qui l'appuntamento messo in calendario per il 9 o 10 dicembre con ogni probabilità proprio a Como, da dove arriva la notizia. «Le risorse ci sono, le troviamo, sono



Verga  
Abbiamo  
trovato  
chi è pronto a  
coprire il 70%  
dei costi  
per realizzare  
l'autostrada.  
Si tratta  
di un gruppo di  
aziende cinesi

disponibili. Sono assolutamente determinato a completare anche le Tangenziali e la Pedemontana», ha chiuso Maroni.

Le grandi aziende cinesi coinvolte (Powerchina, Shanghai Construction ed altre) hanno subito manifestato interesse nei confronti del progetto esposto da Unindustria Como e dai rappresentanti delle 23 associazioni di categoria e delle tre Camere di Commercio delle rispettive province. Un interesse molto concreto che le imprese hanno evidenziato indicando da subito le condizioni della loro partecipazione: finanziamento pari al 70% del valore dell'intera opera da parte di finanziatori cinesi se a costruirla saranno le aziende cinesi. Il restante 30% dovrà, quindi, essere un cofinanziamento locale.

«Un incontro molto positivo che potrà avere interessanti sviluppi per un'opera fondamentale». Questo il commento dei vertici di Unindustria Como e dei rappresentanti del Comitato Promotore dell'Autostrada Varese-Como-Lecco al termine del primo incontro con la delegazione di aziende cinesi nel settore delle costruzioni e dell'energia, avvenuto sabato 27 novembre 2015.

# Como, i cinesi si comprano la strada

Vogliono realizzare l'autostrada per Varese e Lecco. Pagheremo il pedaggio a Pechino

La notizia è sorprendente ma assolutamente fondata. Il Comitato promotore della nuova autostrada Varese-Como-Lecco e i vertici di Unindustria Como han-

no annunciato ieri che un pool di grandi imprese cinesi, probabilmente appoggiate da un fondo di investimento, è interessato a finanziare e costruire l'opera della

grande viabilità.

La manifestazione di interesse è stata espressa in un recente incontro con i big cinesi di energia e costruzioni, in particolare Power-

china e Shangai Construction. I cinesi pongono due condizioni: loro ci mettono il 70% dei finanziamenti e quindi serve un cofinanziatore locale che investa il 30%; e

la costruzione dell'opera deve essere affidata a imprese cinesi. Se funziona, oltre che a Pedemontana, pagheremo il pedaggio a Pechino. **RONCORONI A PAGINA 11**

# Mani cinesi sull'autostrada dei comaschi

**Il caso.** Annuncio choc del presidente degli industriali «Finanzieranno la Varese Lecco con un miliardo e due» Maroni in Camera di Commercio: «Pronto a incontrarli»

## GISELLA RONCORONI

Grandi aziende cinesi pronte a costruire l'autostrada Varese-Como-Lecco mettendo a disposizione il 70% del costo dell'opera. Un miliardo e 260 milioni di euro su 1,8 miliardi. L'annuncio choc è arrivato dal presidente di Unindustria **Francesco Verga**, che si è rivolto al presidente della Regione **Roberto Maroni**, a Como per incontrare istituzioni e mondo economico comasco.

## Il colpo di scena

Ese il governatore aveva appena dato rassicurazioni di voler «completare Pedemontana e le tangenziali» e annunciato l'emendamento presentato dai deputati del Carroccio (primo firmatario il comasco **Nicola Molteni**) per chiedere al Governo fondi per togliere il pedaggio dai primi lotti, l'uscita di Verga ha portato al centro della discussione il collegamento Varese-Como-Lecco. Il numero uno degli industriali ha detto di aver trovato «chi è pronto a sostenere la costruzione della Varese-Como-Lecco (costo 1,8 miliardi ndr) finanziando il 70% del costo, non è italiano, è Powerchina. Chiedo alla Regione se è disponibile a mettere il restante 30%». In pratica 540 milioni di euro. Verga ha sottolineato che un collegamento veloce «consentirebbe di spostarsi tra Varese e Lecco in 25 minuti». Da

quello che è emerso a margine, il comitato promotore della Varese-Como-Lecco (comprende 23 associazioni di categoria e le tre Camere di Commercio delle tre province) ha incontrato (a mettere tutti attorno al tavolo **Umberto Regalia**, ex dg di Pedemontana) grandi aziende cinesi come Powerchina, Shanghai Construction che si sono dette interessate a realizzare l'opera.

«Gli investitori - ha chiuso Verga - sono pronti a investire subito un milione di euro sulla progettazione, serve una risposta entro una settimana». Immediata la risposta del Governatore: «Mi interessa molto la Varese-Como-Lecco - le sue parole - E se rispetto al secondo lotto della tangenziale costa meno, faccio la Varese-Como-Lecco. Sono disponibile ad incontrarli subito, il 9 o il 10 dicembre». Poi ha aggiunto: «Le risorse ci sono, le troviamo, sono disponibili. Sono assolutamente determinato a completare anche le tangenziali e la Pedemontana. Le risorse non sono un problema». Non ha chiarito però, nonostan-

te le richieste del consigliere regionale **Luca Gaffuri**, la provenienza dei finanziamenti per il secondo lotto. E comunque, se dovesse concretizzarsi, per i comaschi sarebbe una nuova strada a pedaggio, questa volta da pagare ai cinesi.

## Lereazioni

La presidente della Provincia **Maria Rita Livio** è scettica: «Mivengono i brividi a pensare a un'altra opera autostradale quando abbiamo problemi a completare quelle già esistenti». Cauti anche il sindaco **Mario Lucini**, tornato a chiedere chiarimenti sul secondo lotto. Ha chiesto che l'emendamento approvato in consiglio per ripristinare il secondo lotto diventi effettivo anche dal punto di vista urbanistico e ha voluto sottolineare che «in realtà il progetto definitivo c'è, solo che è stato bloccato nel 2009 dalla Regione e poi la stessa Regione ha chiesto al Cipe la sospensione dell'iter. Mi va bene discutere della Varese-Como-Lecco, ma finora è stato escamotage per non parlare più del secondo lotto che resta primo obiettivo del territorio, con un progetto definitivo che è costato milioni». Ha anche rivelato che i privati che hanno presentato piani attuativi nella zona del Bassone, e che si sono visti un'ipotesi di tracciato sulle loro proprietà, sono pronti a chiedere «danni per 28 milioni».

■ I tempi sono strettissimi  
«Il gruppo vuole una risposta in una settimana»

# «La nuova autostrada farà correre l'economia» Maroni incontra i cinesi

**Unindustria.** Ieri a Milano incontro del presidente Verga con il governatore Appuntamento dopo il 14 dicembre. «Da Varese a Lecco in 25 minuti»

## MARILENA LUALDI

«Oggi da Varese a Lecco si impiegano 120 minuti. Con questo collegamento, solo 25. Un volano per l'economia, per il nostro territorio». **Francesco Verga**, presidente di Unindustria Como, ieri a Milano ha parlato con il governatore lombardo. **E Roberto Maroni** è rimasto colpito dalla concretezza della proposta degli imprenditori cinesi per realizzare l'autostrada dei comaschi: «Tanto che ha chiesto espressamente di incontrarli in tempi brevi».

Una data di massima c'è già, dopo il confronto di ieri con il presidente degli industriali comaschi e il direttore **Antonello Regazzoni**: l'appuntamento verrà fissato nella terza settim-

na di dicembre, quando torneranno in Italia i rappresentanti delle grandi aziende cinesi (Powerchina, Shanghai Construction e altre ancora) che in queste ore hanno manifestato interesse nei confronti del progetto esposto da Unindustria Como e dai rappresentanti delle 23 associazioni di categoria e delle tre Camere di Commercio.

## Il paragone

Verga ne è convinto: «Esaminiamo le distanze e i tempi di percorrenza. Se ce ne fossero di simili tra Bergamo e Brescia, area altamente industrializzata, se ci mettessero due ore a viaggiare, che cosa accadrebbe? Noi non possiamo bearci di queste condizioni, nel nostro territorio». Il

presidente degli industriali ha presentato un promemoria del Comitato per ribadire i benefici a favore di imprese e collettività: oggi 56 chilometri richiedono appunto 120 minuti, domani si ridurrebbero a 37,5 chilometri e 25 minuti. «Una grande opportunità per far ripartire l'economia del territorio - insiste - Parliamo di 1,8 milioni di abitanti, il 18% del totale lombardo, il 3% italiano. Con un Pil di 44 miliardi, il 15% su quello complessivo della nostra regione». E con un export di 19 miliardi che dà fiato alle 134 mila aziende (40 mila manifatturiere) con 550 mila addetti.

Chiaro che la proposta cinese è automatico passaggio di consegne: ci sarà una gara e si presenteranno altri probabilmente. Ma intanto si crea attenzione sul progetto, viste anche le opere che queste compagnie vogliono realizzare in Italia: «Come il tunnel sotto Verona, 9 chilometri». Tutto ciò - è stato ricordato - con un miliardo e 260 milioni (il 70% del costo) messo sul piatto per realizzare il collegamento da Varese a Lecco.

Non si nascondono i problemi: prima di tutto la celerità richiesta da aziende non abituate ai tempi del sistema italiano. E le preoccupazioni emergono nel mondo politico locale. «Mi vengono i brividi a pensare a un'altra opera autostradale, quando abbiamo problemi a completare quelle esistenti» ha commenta-

to subito mercoledì sera al Tavolo per la competitività il presidente della Provincia **Maria Rita Livio**.

## Dubbi e risposte

Insomma, dalle proprietà all'impatto ambientale, i dubbi sono stati espressi. «Io spero - sottolineava ieri Francesco Verga - che gli amministratori locali guardino l'interesse della collettività. Il bene che può portare per il territorio questa opera». Oggi «è evidente che le tangenziali da sole rischiano di essere fini anche a se stesse». E che questo progetto risponderebbe alle necessità di collegamento di un territorio anche più ampio, con possibilità di affacciarsi ad esempio sulla Valtellina. «Merci e persone» è la sottolineatura ulteriore di Unindustria. Che sorride di fronte all'idea che il pedaggio "finirebbe" ai cinesi: come dire che salendo su un aereo Alitalia, si paga agli Emirati, replica.

Questo resta un primo passo, si insiste: le compagnie asiatiche sono disponibili ad approfondire il progetto e a ragionare su una fase esecutiva. Ma la partita è aperta.

«La cosa positiva - insiste Unindustria - è che soggetti internazionali hanno manifestato interesse. Il tracciato di massima c'era già (lo riportiamo nella mappa in queste pagine, ndr). E crediamo sia un volano importante per il nostro territorio».



■ ■ Tra Brescia e Bergamo sarebbe impossibile tollerare i nostri tempi di percorrenza

**FRANCESCO VERGA**  
PRESIDENTE UNINDUSTRIA COMO

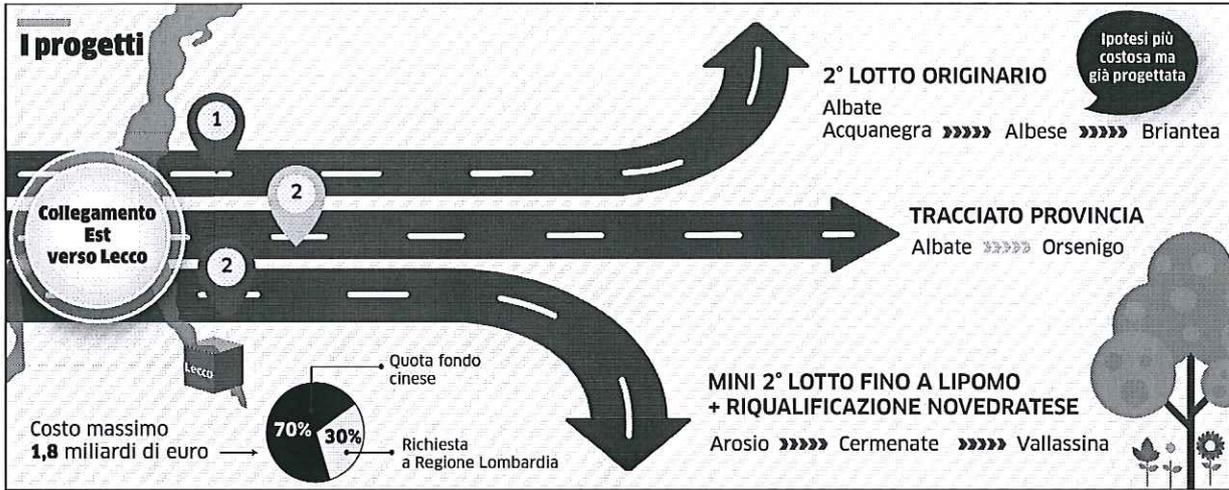


■ ■ Pronto a incontrare la cordata asiatica vista la concretezza della proposta

**ROBERTO MARONI**  
PRESIDENTE REGIONE LOMBARDIA

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

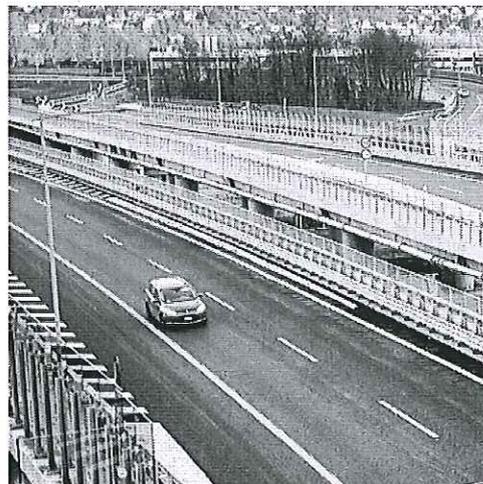
**Il promotore del tavolo Regalia «È una chance che il territorio non deve perdere»**

**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».