

Primo piano | Il rebus viabilità

«Piano parcheggi, a Como serve l'area vasta» Doria propone un accordo con San Fermo

«Nei fine settimana auto nei posti dell'ospedale per scendere in città con i mezzi pubblici»



Doria

La soluzione è costruire una gestione integrata di parcheggi e accessi

(l.m.) «Sciogliere i nodi del traffico: è ora». È il titolo dell'accurato appello pubblicato domenica sul nostro giornale dall'imprenditore Nini Binda, che fu assessore nell'era Botta. Tema epocale per Como, dove basta, a far danni con effetto domino, un cantiere anche minimo, se insiste su un'area strategica.

«Como oggi ha il dovere di mettere a punto un nuovo piano del traffico che possa durare altri 20 anni. Parola d'ordine è fare squadra» è la filosofia di Binda che, quasi 20 anni fa, fece approvare il piano tuttora vigente. Fa riflettere la sua proposta di una «Area C» da istituire sul modello milanese.

«Si potrebbe fare per regolare l'accesso alla convalle, ma va raccordata con i Comuni confinanti - dice Giuseppe Doria, presidente del Circolo "Willy Brandt" - Altrimenti qualsiasi intervento è vano». Doria sottoscrive quanto affermato da Nini Binda nel suo manifesto: «L'assessore cittadino competente ha il dovere di convocare tavoli con i sindaci dei Comuni limitrofi per formulare piani funzionali a battere il traffico».

«È strategico ragionare in una logica di "area vasta" come dice Binda - spiega Doria - Altrimenti ci si limita a dibattiti di interesse locale come quello sul parcheggio di viale Varese. Utile finché si vuole, ma non risolverà l'annoso problema del traffico di Como. Non se ne esce, se non costruendo una gestione integrata di parcheggi e accessi alla città in accordo con i Comuni limitrofi che devono, nell'interesse comune, aprire un tavolo di confronto immediato».

E qui Doria, che presto al



Auto e mezzi pesanti in coda lungo viale Innocenzo, e un cartello che indica la capienza dei parcheggi cittadini: caos di ordinaria amministrazione in città

«Brandt» terrà incontri sull'argomento, lancia una proposta concreta: «Perché San Fermo non concede parcheggi dell'ospedale Sant'Anna il fine settimana per la sosta gratuita, dando così la possibilità di arrivare in città in bus? È in un punto strategico, fuori dall'autostrada. Otterrebbe il plauso dei tanti milanesi che si arrabbiano quando arrivano a Como e non trovano parcheggio. Como è piccola, impiegare mezz'ora per trovare un posteggio significa automaticamente congestionarla. Piuttosto che riempirla a raffica di aree di sosta, ragioniamo su un piano ampio che coinvolga i Comuni di cintura. Qui si verificherà sul campo l'autorevolezza del capoluogo: se sull'asse tra Lipomo e Tavernerio sono stati fatti interventi viabilistici importanti in accordo con Como, significa che un tempo la città aveva una capacità decisionale e aggregante che oggi evidentemente manca».

Il cantiere



Code e caos per i lavori in via Bixio

Lunedì di passione, come era prevedibile, causa la nuova settimana di lavori in via Bixio (a sinistra, nella foto Nassa). A Como sono tornati puntuali code, rallentamenti e traffico paralizzato, specie in via Bellinzona utilizzata come alternativa per scendere in convalle (nella foto a destra). In via Bixio, lo ricordiamo, è in vigore, dallo

scorso lunedì, il senso unico di marcia con direzione a salire da piazzale Santa Teresa a Largo Ceresio e quindi solo in uscita da Como. Il cantiere per la posa della fibra ottica avrebbe dovuto terminare lo scorso venerdì, ma è stato prorogato fino a domani. L'asfaltatura sarà eseguita in orario notturno.

Il piano Binda

● Nel "manifesto" pubblicato sul nostro giornale domenica, Nini Binda propone «per innescare un cambiamento positivo sul traffico di Como e dei suoi paesi limitrofi» di «istituire un ufficio mobilità e servirsi di società di consulenza e studi». L'ex amministratore suggerisce anche di riorganizzare la metrotranvia lacuale, sfruttando la via d'acqua

Il commento

Per agire serve programmazione

di **Marco Guggiari**

Il "manifesto" dell'ex assessore alla Mobilità Nini Binda, pubblicato domenica scorsa sul "Corriere di Como", merita di essere ripreso. Il lungo testo intitolato "Sciogliere i nodi del traffico: è ora" può essere condiviso oppure no, ma è prima di tutto certamente un "manifesto" che denota passione per la propria città. E difficilmente, nel contesto odierno, si compiono scelte e si risolvono problemi di pubblico interesse con i normali strumenti a disposizione, senza che questi - pochi e osteggiati dalla burocrazia - siano accompagnati e sorretti da un'autentica passione civile.

Le indicazioni di metodo che si possono trarre da Binda, che è stato assessore di fiducia del sindaco Botta, ormai vent'anni fa, ed estensore dell'ultimo Piano del traffico tuttora vigente, sono due: la programmazione e l'azione. La prima non può stare senza la seconda e viceversa. Sembra un'ovvietà, ma troppo spesso i governi locali non riescono a conciliare le due esigenze. Con il risultato che i cassetti sono pieni di progetti inattuati, oppure gli atti amministrativi non rispondono a un disegno e a una logica di sviluppo progressivo.

Nel testo a cui ci riferiamo si colgono alcune parole d'ordine e atteggiamenti sui quali, pure, è opportuno riflettere: organizzazione, gioco di squadra, condivisione, coinvolgimento. Sono altrettanti capisaldi per un buon lavoro. I limiti e gli scricchiolii nell'azione e nel sostegno della maggioranza che sostiene la giunta

comunale e i precedenti del vicino passato sono lì a indicarlo.

Tutto questo, naturalmente, corrisponde a un'impostazione ideale. Non può realisticamente essere considerato un assoluto. Ma tenerne conto significherebbe abbracciare una buona linea di tendenza.

Ci sono poi nel "manifesto" di Nini Binda alcuni temi sostanziali e, su questi, sarebbe un peccato se il dibattito non si sviluppasse, anche se questo periodo dell'anno non è il più felice per suscitare attenzione, confronto e risposte. Il testo di domenica scorsa mette almeno tre volte, come si suol dire, il dito nella piaga. Sul trasporto pubblico cittadino, autentico nodo irrisolto del capoluogo, perché o si soddisfa la grande fame di parcheggi che c'è, oppure - non se ne esce - si ha la capacità e la forza, finalmente, di dare a questa città un servizio

assolutamente rapido, frequente, comodo e, in una parola, efficiente. Dito nella piaga, logicamente conseguente, poi, sulle corsie preferenziali, attualmente presenti in pochi tratti della viabilità e non sempre in grado di garantire risultati apprezzabili. Dito nella piaga, infine, sul tema dei parcheggi di cintura. Dove esistono e sono ben collegati alla città - prendiamo l'esempio di Tavernola - funzionano. Sono tre sollecitazioni, come ognuno comprende, strettamente collegate tra loro. Nel senso che la loro fattiva interconnessione potrebbe migliorare sensibilmente nel tempo la mobilità di Como e in entrate e uscita dal capoluogo. In questo scenario si innesta la "metrotranvia lacuale", come la chiama l'ex assessore. Quella che a chi scrive è capitato di definirla "autostrada del lago", vale a dire la straordinaria e in larga

misura inespresa potenzialità del lago per il trasporto delle persone dai paesi di entrambe le sponde nei luoghi di lavoro e di studio, realizzando un pendolarismo a impatto zero in termini di traffico e inquinamento. Ma, naturalmente, occorre potenziare il servizio di battelli e aliscafi e negli ultimi anni, complici le carenze di risorse, si è invece rischiato di andare in controtendenza. Infine, il vero sasso nello stagno gettato da Binda, quello che lui chiama "coraggio dell'impopolarità", ovvero la valutazione di un eventuale ticket d'accesso a un'area della città, sulla falsariga di quanto avviene da anni a Milano e in altre metropoli. Più difficile da fare in realtà urbane piccole. Impossibile senza le condizioni di cui sopra. Ma avere il coraggio di discuterne senza preventive levate di scudi, sarebbe un abito mentale corretto.