

Primo piano | Viabilità e trasporti

Viale Giulio Cesare, cantiere finalmente concluso

Critiche sui passaggi pedonali e su via Morazzone

Lavatelli: «Inutile l'imbuto di via Leoni». Oggi primo test con il traffico del sabato

Roberta Marzorati
«Mi sembra che le cose funzionino. Il dislivello dei dossi non è tale da creare problemi ai veicoli. Ma sul lato del Carrefour, le strisce sono state tracciate dopo una curva e chi arriva in auto potrebbe accorgersi solo all'ultimo momento dei pedoni sulla strada»

Con l'arrivo delle strisce bianche tracciate la scorsa notte sull'asfalto, si è finalmente chiuso il cantiere di viale Giulio Cesare a Como. Un intervento avviato lo scorso ottobre, poi interrotto in attesa di un clima più caldo per procedere con l'asfaltatura in orario notturno, operazione che è stata effettuata una settimana fa. Quindi, la scorsa notte, la posa della segnaletica: mancavano infatti le strisce pedonali tanto che da alcuni giorni le persone erano costrette ad attraversare facendo lo slalom tra le auto in transito.

Dopo 8 mesi, dunque, la viabilità della zona ha cambiato volto. Tra le novità sostanziali, in primis spicca l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli circolanti nell'anello della rotatoria. In vigore anche il limite di velocità di 30 km/h nei tratti di viale Giulio Cesare compresi fra via Manara e le vie Mentana-Magenta e nel tratto di via Leoni compreso fra viale Giulio Cesare e via Anzani.

Terminato il cantiere non si esauriscono però le polemiche. Il primo a intervenire è il presidente di Acus, Associazione utenti della strada, l'avvocato **Mario Lavatelli**.

«Continuo a sostenere che si poteva realizzare un progetto più utile per la sicurezza della zona - dice il legale - L'imbuto creato in via Leoni a mio avviso non ha ragioni d'essere, inoltre si poteva prevedere qualche parcheggio in più e si doveva pensare anche all'uscita di via Morazzone che invece resta pericolosa co-



Anche sull'asfalto è stato segnalato il limite dei 30 km all'ora

me prima. Nelle prossime settimane sarà possibile valutare l'impatto complessivo, ma per me resta un intervento parziale».

Perplesso anche **Claudio Casartelli**. «Il primo vero test sarà con il traffico del sabato pomeriggio - afferma il presidente di Confesercenti - A questo punto ci auguriamo che tutto funzioni dato che indietro non si può tornare. Io resto comunque perplesso. Con la nuova rotatoria e i passaggi pedonali subito a ridosso di

essa temo che il flusso delle auto subirà un notevole rallentamento».

Ma non solo. «In questi mesi - aggiunge Casartelli - i negozianti della zona mi hanno confermato un calo di clienti. Si sarebbe potuto andare incontro anche alle necessità di chi lavora prevedendo qualche spazio per la sosta veloce. Il cantiere, infine, è stato oggettivamente lungo. Bisogna ringraziare il cielo che nessuno, nella fase di pausa, si sia fatto male».

È invece positivo il giudizio di **Roberta Marzorati**, consigliere comunale della lista "Per Como" che in passato aveva sollevato diverse critiche al progetto del Comune, in particolare per quanto riguarda i dossi e l'accesso in via Leoni.

«Stamattina (ieri, ndr) mi sono fermata a osservare il traffico per mezz'ora e devo dire che mi è sembrato che le cose funzionassero abbastanza bene - dice Marzorati - Per fortuna il dislivello dei dossi non è tale da creare problemi ai veicoli. Anche per quanto riguarda l'accesso in via Leoni, mi sembra che il traffico scorra bene, senza ingorghi».

L'unico punto critico, aggiunge l'esponente della lista "Per Como", potrebbe essere rappresentato «dall'attraversamento pedonale sul lato del Carrefour, subito dopo la rotonda» perché «le strisce sono state tracciate dopo una curva e chi arriva in auto potrebbe accorgersi solo all'ultimo momento della presenza di pedoni sulla strada».



Claudio Casartelli

Si sarebbe potuto andare incontro anche a chi lavora prevedendo spazi per la sosta veloce



Auto in viale Giulio Cesare in marcia verso l'imbocco di via Leoni, uno dei punti giudicato critico



Le "zebre" subito dopo la nuova rotatoria: chi arriva in auto rischia di vedere all'ultimo momento chi attraversa

Disagi al traffico

Oggi in città la "Parada par Tücc"

Viabilità a rischio oggi pomeriggio in città per la "Parada par Tücc", progetto sociale basato sulla creatività come strumento di aggregazione e che culmina con una sfilata per le vie del capoluogo.

La partenza del corteo è fissata per le 16.30 da piazza Cavour. In concomitanza con il passaggio della manifestazione, sarà vietato il transito dei veicoli lungo il seguente percorso, che in parte si svolge nella zona a traffico limitato: piazza Perretta, via Boldoni, via Luini, piazza San Fedele, via Odescalchi, via Giovo, via Cesare Cantù, piazza Vittoria, via Milano, via XX Settembre, via Mentana, via Battisti, via Sauro, via Vittorio Emanuele II, piazza Duomo e di nuovo piazza Cavour, dove la kermesse si concluderà.

Modifiche sono previste per il servizio dei bus di Asf, in particolare in via Milano Bassa, piazza Vittoria e via Sauro che non saranno percorribili tra le 16.30 e le 19 circa.

Mobilità

«Como ha dimenticato le vie d'acqua»

Convegno del Circolo Willy Brandt sui trasporti in Lombardia

Trasporti: Como deve cercare di non essere periferia, di non subire i piani e i progetti degli altri. È l'invito arrivato dai relatori di un incontro sul piano della mobilità a Milano e gli effetti su Como e provincia, organizzato ieri dal Circolo Willy Brandt. Un appuntamento che trova le radici nella volontà dell'associazione di «fungere da puntolo nei confronti degli amministratori comaschi», come ha spiegato il presidente Giuseppe Doria.

E di pungoli ne sono arrivati diversi dai due relatori non politici, Massimo Novati, docente al Politecnico di Milano, e Roberto Biscardini. Questi è sì Presidente della Commissione

urbanistica a Palazzo Marino, ma è anche e soprattutto studioso di sistemi di trasporto e paladino dei milioni di pendolari lombardi che vanno considerati, ha spiegato, «le vere vittime del sistema» visto che «su 16 milioni di spostamenti quotidiani in Lombardia, 600mila sono in treno, ma il resto in auto».

Il modello di trasporto lombardo guarda troppo all'auto privata e troppo poco a treno, autobus o a sistemi innovativi quali il car-sharing e il car-pooling. O all'acqua. E qui è spuntato lo stimolo - o provocazione - da parte di Biscardini e Novati nei confronti di Como.

«Una volta il vostro lago era collegato all'Adriatico



I relatori del convegno "La megalopoli padana" ieri pomeriggio al circolo Willy Brandt

attraverso il sistema Adda-navigli-Po: e oggi?», ha chiesto il presidente della Commissione urbanistica milanese. «Milano punta anche sulla navigabilità per una mobilità sostenibile: e Como?», ha rilanciato il docente del Politecnico, ri-

ferendosi alla recente riapertura della Darsena a Milano, otto chilometri di canale navigabile che rimettono in gioco ben 140 chilometri di navigli tra Milano, l'Adda e il Verbano.

La politica comasca era rappresentata da Mirko Ba-

ruffini, che a Villa Saporiti ha la delega per i trasporti, e Andrée Cesareo, presidente della Commissione urbanistica di Como.

Baruffini ha detto che bisogna «concentrare l'attenzione sul tessuto transfrontaliero e sull'asse Nord-Sud. Andrée Cesareo ha fatto notare come «Como negli ultimi anni abbia soprattutto subito. E per fortuna ci sono gli svizzeri con Alp Transit». Il riferimento è alla quasi assoluta mancanza di investimenti da parte italiana sull'adeguamento dell'asse ferroviario Milano-Como-Svizzera: «Quattro milioni di euro di fronte ai miliardi necessari».

Franco Cavalleri