

## Primo piano | Infrastrutture e territorio

# Daniela Gerosa: «Il “girone” si può cambiare»

## L'annuncio: Palazzo Cernezzini studia un nuovo modello di traffico

### La storia

● Il 3 novembre 1987 fu inaugurato a Como il “girone” per tentare di risolvere il congestionamento viabilistico della città. Il lungo dibattito condusse, dopo alcune chiusure al traffico domenicali di un tratto del lungolago, a una soluzione che ha, tutto sommato, consentito fino ad oggi un'agevole fruizione della città

● Il Circolo culturale europeo Willy Brandt ieri ha organizzato un incontro partendo dal passato per parlare del progetto di pedonalizzazione del lungolago, caldeggiato dall'amministrazione Lucini. All'incontro hanno preso parte, per raccontare il passato, Sergio Simone, sindaco di Como durante il varo del girone, Ambrogio Benaglio, direttore dell'azienda dei trasporti negli anni Ottanta e il noto fotografo ed editore Enzo Pifferi. Per il presente e il futuro della viabilità di Como sono intervenuti invece Daniela Gerosa, assessore al Traffico di Palazzo Cernezzini, Annarita Polacchini, amministratore delegato di Asf Autolinee e Mirko Baruffini, consigliere provinciale con delega ai Trasporti

● 60 veicoli ogni 100 abitanti, l'indice di motorizzazione in Lombardia e nella nostra città, il più elevato d'Europa

● 8,6 chilometri, la percorrenza media giornaliera in città come Como

● 8,9 chilometri all'ora, la velocità media a Como e nelle altre aree urbane lombarde

Trecentomila veicoli al giorno. Una marea di automobili, furgoni, pickup, camion, bilici, mezzi a 4 ruote, 6 ruote, fino a 16 ruote, che ogni giorno, come uno tsunami, si riversa sulle strade di Como e attraversa la nostra città, da Nord a Sud, da Est a Ovest. Ed esattamente come uno tsunami, si lascia alle spalle una mole enorme di detriti che, nel nostro caso, sono vie e piazze bloccate dal traffico, inquinamento, incidenti - a volte purtroppo anche mortali - con costi altissimi per la collettività.

È da considerazioni come questa che nacque l'idea, se non l'esigenza, di intervenire sull'assetto viario del centro città: il famoso “girone” di dantesca ispirazione.

Se ne è parlato ieri, in un incontro organizzato dal Circolo Willy Brandt.

«La viabilità attuale è giusta, correttamente si svolge in senso antiorario, facilitando la guida dei veicoli», ha detto Daniela Gerosa, assessore alla Mobilità del capoluogo. Inevitabilmente, però, sente il peso degli anni - ne sono passati oltre 27 da quel 3 novembre 1987 in cui venne istituito il girone - e gli aspetti negativi non mancano.

«Di fatto, è stato eretto un muro tra la città e il suo lago» ha aggiunto Gerosa, riferendosi al fiume di metallo e gomma che percorre il tratto da Sant'Agostino a viale Fratelli Rosselli.

## 300.000

**Girone dantesco**  
Ogni giorno sono ben 300mila i veicoli che si riversano sulle strade del centro di Como (nella foto sotto, viale Lecco). Si tratta soprattutto di automobili, ma non mancano moto, autobus e qualche mezzo pesante

Ecco quindi la necessità di verificare «se il girone sia ancora l'unica soluzione possibile, o se esistono alternative».

Attenzione, però, a evitare soluzioni empiriche, come in quell'ormai lontano 1987, perché «oggi non ce le possiamo permettere», è stato l'avvertimento lanciato dall'assessore e riferito all'elevato livello di complessità delle città.

Como, in particolare,

rischia il blocco del traffico per ogni minimo evento, anche soltanto un cantiere.

«Servono nuovi modelli di traffico e le rilevazioni per costruirli sono in corso. L'ultima è stata effettuata domenica scorsa, una domenica di bel tempo e di forte accento alla città», ha continuato Daniela Gerosa.

Quali i punti critici del girone nel 2015?

«L'incrocio tra le vie

Grandi e Roosevelt, da una parte, e il tratto piazza del Popolo - via Manzoni dall'altra», la sua risposta. Quest'ultimo è lo snodo fondamentale per capire se sia possibile chiudere il lungolago al traffico, perché è proprio su questo breve tratto, di nemmeno 200 metri che dovrebbe convogliarsi il flusso di veicoli che oggi passa per piazza Cavour. «I primi dati sono confortanti», ha detto Gerosa.

«L'obiettivo finale è favorire il trasporto pubblico, rendendolo più competitivo rispetto a quello privato - ha invece ribadito Annarita Polacchini, amministratore delegato di Asf Autolinee - Migliorare la qualità del servizio pubblico significa anche, e soprattutto, migliorare la qualità della vita dei cittadini. Ed è questo ciò che vogliamo fare», la sua chiosa.

«Bisogna tenere ben presenti i flussi di traffico che mettono in collegamento i paesi della provincia attraversando il territorio del capoluogo - ha avvertito Mirko Baruffini, vicesindaco di Ugiate Trevano e consigliere delegato a Villa Saporiti per i Trasporti e la Mobilità - Penso, in particolare, all'ospedale Sant'Anna, che costituisce sicuramente un punto critico: dalla Lariana, è raggiungibile soltanto attraversando Como».

Ogni intervento di Palazzo Cernezzini in merito alla sua viabilità interna dovrebbe, quindi, tenere in adeguata considerazione le necessità del territorio circostante e dei suoi abitanti.

Baruffini ha espresso in ogni caso un giudizio positivo sull'andamento del confronto, «il capoluogo ci ha sempre rassicurati che non intendono fare nulla senza consultare i Comuni vicini».

I tempi, comunque, sono ancora lunghi. E il dibattito resta aperto.

Franco Cavalleri



### La polemica

## Tangenziale e pedaggio

### Lo sfogo di Bianchi (Lega): «Como città di serie B»

(f.bar.) La beffa della tangenziale di Como, con ogni probabilità a pagamento e in esercizio soltanto da ottobre, con diversi mesi di ritardo sull'inaugurazione originaria prevista tra maggio e giugno, continua a infiammare il dibattito, non solo a livello politico. «Como, sembra un triste destino, arriva sempre per ultima. La superano tutti. In questo caso è Varese che ha già la tangenziale operativa e per di più in maniera gratuita. In riva al lago si rimane sempre indietro e, come se non bastasse, oltre ai ritardi biblici, alle fine i comaschi dovranno anche pagare un pedaggio», dice Mauro Antonelli, responsabile in provincia

dell'Unione nazionale consumatori.

«Si andrà così anche a perdere la funzione primaria dell'infrastruttura: se l'intenzione era allentare la morsa del traffico pesante, ora con il pedaggio si rischia che l'arteria non venga utilizzata, considerando anche la brevità del tratto.



Mauro Antonelli



Dario Bianchi



È ancora alta la polemica sul no alla cancellazione del pedaggio in tangenziale

Inoltre, in tutti i territori, ci si è mossi per cercare di finire talune opere in vista di Expo mentre in questo caso, se tutto andrà bene, verrà aperta a esposizione universale già conclusa», conclude Antonelli.

«Sono notizie che arrivano a sorpresa. Non si parlava chiaramente di un pedaggio, in origine.



Antonelli  
Varese ha già la tangenziale operativa e per di più in maniera gratuita. In riva al lago si rimane sempre indietro



Lavatelli  
Quanto sarà il pedaggio, una volta che dovesse aprire la tangenziale? Mancano sempre risposte

Si tratta di un modo di amministrare che ci lascia perplessi. È necessaria la massima chiarezza fin da subito. E poi quanto sarà il pedaggio, quando aprirà la tangenziale? Mancano sempre risposte», dice Mario Lavatelli, presidente dell'Associazione Civica Utenti della Strada (Acus).

Dario Bianchi, consigliere regionale della Lega, aggiunge: «Purtroppo, Como viene trattata da città di serie B. La disparità con Varese è evidente, visto che noi dovremo aspettare l'autunno per avere una tangenziale monca e a pagamento. Penso che Como dovrà essere ricompensata per questa situazione - dice l'esponente del Carroccio - Posto che sembra praticamente impossibile evitare l'esazione e che il territorio resterà per altri mesi senza infrastruttura, a differenza di quanto accaduto a Varese, credo che l'unica ricompensa possibile sia che Regione e governo si impegnino per finanziare il secondo lotto della tangenziale di Como».