

Primo piano | La città che cambia

Due immagini simbolo del lungolago. A sinistra completamente deserto in occasione di una delle chiusure del passato per un evento. A destra una scena di ordinario traffico quotidiano in una giornata lavorativa negli orari di punta. Il dibattito sulla pedonalizzazione è sempre aperto dopo l'ipotesi di chiusura inserita nel Piano del traffico



Lungolago pedonale, si allarga il coro dei no

Bocciato dal sondaggio del circolo Willy Brandt

Il 58% degli intervistati giudica l'ipotesi senz'auto un'improvvisazione



(f.bar.) Pedonalizzare il lungolago? Si può fare, in base al nuovo Piano del traffico. Ben diverso invece, il risultato del sondaggio lanciato mesi fa dal circolo Willy Brandt che chiedeva ai comaschi cosa pensassero di una simile ipotesi. Le risposte non sembrano infatti lasciare dubbi, anche se va subito precisato che hanno partecipato al sondaggio 333 persone.

Il 58% del campione ha ritenuto la proposta del Comune essere basata esclusivamente sull'improvvisazione, mentre il 21,6% la lega a motivi strettamente elettorali. Il 18,3% trova il progetto concreto.

Va specificato che le domande sono state formulate prima della recente presentazione del Piano del traffico che prevede appunto la possibilità di «chiudere al traffico privato il lungolago, consentendo il transito dei bus, in giorni e orari programmati». Il tutto «rivedendo i nodi nevralgici in piazza Matteotti e del Popolo, via Grandi, tra il Lungo Lario e viale Cavallotti, tra viale Innocenzo e via Lucini e con il doppio senso nel girone», come



La sala del circolo Willy Brandt dove ieri mattina si è parlato di lungolago (foto Nassa)

recita il documento del Comune.

Ieri al Circolo Willy Brandt erano in tanti, tra politici e amministratori, ad ascoltare e intervenire sul tema. L'incontro, introdotto dal presidente del circolo Giuseppe Doria, ha fatto riemergere i dubbi sul progetto. Il sondaggio si è poi concentrato sulle possibili conseguenze sulla viabilità cittadina derivanti dalla chiusura: il 74,5% degli intervistati ha previsto una congestione viabilistica costante, il 14,7% un rallentamento della circolazione. Il 5,1% nessuna conseguenza. Molto alta la consapevolezza degli inter-

vistati (70%) sulla forte preoccupazione dei sindaci della sponda orientale in caso di chiusura. In passato infatti le giornate di traffico interdetto sul lungolago provocarono incolonnamenti interminabili per chi arrivava dalla sponda orientale e altrettanto interminabili polemiche. «Il sondaggio non vuole essere un mezzo per andare contro il Comune ma un punto di partenza per ragionare insieme», ha detto Giuseppe Doria. Infine un ultimo dato è riferito al 64,6% del campione che si è detto favorevole alla chiusura della strada in alcune giornate dell'anno.

I commenti

Cinquesanti: «Piano del traffico inutile»

(f.bar.) «Il Piano del traffico presentato di recente è inutile e decisamente costoso per quello che propone, ovvero nulla di nuovo». Le parole dell'ex assessore alla Viabilità della Provincia di Como, Pietro Cinquesanti arrivano a margine dell'incontro al circolo Willy Brandt. «Il documento del Comune aggiorna sostanzialmente il vecchio Piano (risalente a più di 10 anni fa), senza inserire novità. Inoltre i costi previsti oscillano tra i 5 e i 7 milioni in base alle indicazioni fornite. Ma io dico che sarà ben più elevato, visto che si tratta di conteggi che non prevedono l'Iva, i costi per gli espropri necessari e altro. Si potrebbe così arrivare a una somma attorno a 10 milioni di euro». Sorpresa per le uscite di due esponenti della maggioranza. «Sono scettico su molti punti del piano - dice Stefano Legnani (Pd) presidente del consiglio comunale - Certo a tutti piacerebbe to-

gliere le auto dal lungolago ma come? Bisogna rifletterci a fondo». Molto più duro Gioacchino Favara per il quale «un simile piano del traffico va subito fermato. Non deve arrivare in aula», ha detto Favara. «Questo piano del traffico mi pare contraddittorio. Togliendo il traffico, ovviamente, ne guadagna la qualità urbana ma se poi non si dice con precisione come si intende farlo, allora è inutile», ha detto l'architetto Sergio Beretta della Commissione spazio pubblico dell'Ordine degli architetti. E gli esempi sono molteplici. «Ogni giorno il 26% delle macchine si muove da un punto della città a un altro punto sempre di Como - prosegue l'architetto Beretta - Li si deve lavorare. Inoltre sembra un Piano del traffico che considera solo la convalle». Tra gli altri interventi critici anche quello dell'architetto Giuseppe Tettamanti di Acus.

Creare una stazione di ricarica per i mezzi elettrici

Nini Binda: «Il luogo ideale e strategico sarebbe l'autosilo Valmulini»

La viabilità del futuro, dolce e meno invasiva rispetto ad oggi, dovrà basarsi sempre di più sulla diffusione delle auto elettriche. Ne è convinto l'ex assessore alla Mobilità e ai Parcheggi del capoluogo lariano, l'imprenditore Nini Binda che ieri durante l'incontro al circolo Willy Brandt è intervenuto proprio sul tema del futuro della città. «Come non promuove l'utilizzo di mezzi ecologici e se altrove, cito la Norvegia, un'auto su quattro è ad emissioni zero, da noi, ad esempio, esiste una sola colonnina di ricarica per i veicoli elettrici semi abbandonata all'Ippocastano. A Oslo esistono 3500 colonnine in centro; a Como zero», dice sempre



Binda

Le auto o le bici elettriche rappresentano il futuro

Binda.

«Le auto o le bici elettriche non sono mezzi per poveretti, ma sono il futuro alla base di quella mobilità sostenibile di cui tanto ci si riempie la bocca ma su cui poco si fa in concreto. Occorre un'inversione decisa di rotta», prosegue l'ex assessore.

Una rivoluzione innanzitutto attivabile con due passaggi. «A Pavia, a settembre, è stata inaugurata la prima stazione di ricarica italiana per i veicoli Tesla. A Como abbiamo una grande opportunità nel parcheggio Valmulini. Si potrebbe installare lì, in un piano, una stazione di ricarica per mezzi elettrici e utilizzare davvero quella struttura stra-



L'autosilo Valmulini dove potrebbe nascere una stazione per mezzi elettrici

tegica come merita. Al Valmulini arrivano i mezzi dalle tre direttrici principali che entrano in città. È il punto di interscambio gomma-gomma che meglio si adatta anche all'uso di auto e bici elettriche e alla loro ricarica. Attrezzare e sfruttare al meglio quell'autosilo significherebbe non sprecare risorse pubbliche e nel contempo fare un balzo in avanti verso il futuro della città», aggiunge Nini Binda.

Altra idea è poi quella di «organizzare un evento a Villa Erba dove esporre i mezzi elettrici, mostrarne il funzionamento e sfruttare anche l'approdo a lago per ospitare le imbarcazioni a propulsione elettrica.

Un simile appuntamento potrebbe magari ottenere il patrocinio del Comune di Como, non penso sia qualcosa di eccessivo per il Comune», chiude Binda, che invita infine l'amministrazione comasca a cercare di firmare protocolli d'intesa con società che trattano i temi delle smart e green city.