

Sciogliere i nodi del traffico: è ora

Sono passati quasi 20 anni da quando il sottoscritto faceva approvare dall'aula di Palazzo Cernuzzi, con un solo voto contrario, il piano del traffico e mobilità tutt'ora vigente.

Avevamo uno scopo e l'abbiamo realizzato, ma in 20 anni il mondo è cambiato (per fortuna) e alla nuova amministrazione toccherà costruire una viabilità nuova. A questo proposito oggi sono evidenti comprensibili paure insieme a velleità sui numeri più vacui. Ma alla fine la realtà si imporrà e dovranno essere fatte delle scelte importanti, pena il blocco della circolazione. Non sarà più possibile nascondere la testa sotto la sabbia, come oggi molti sono tentati di fare. Né sarà fattibile continuare a guardare le pagliuzze, senza accorgersi della trave che accieca.

Il futuro estensore del piano dovrà confrontarsi con l'orografia delicata del lago e della convalle, dove ricevevo che va salvato dalla distruzione incombente. Preservare i centri storici dal nemico a cui li stiamo consegnando: un turismo sregolato.

Tutto si sta snaturando sotto l'incalzante numero dei Bed & Breakfast, delle case vacanza e degli autobus e tir giganteschi, oltre che dei SUV sempre più grandi, delle orde di mangiatori di pizze e gelati con la totale mancanza e fruibilità di servizi igienici degni di una città turistica. La micidiale movida notturna, se non regolata, già inizia a creare polemiche ed a mettere in ginocchio la città.

Come vive oggi un intermezzo tra ciò che è stata - e che non sarà mai più - e ciò che non è ancora. Un limbo. Ci si dovrà confrontare con le associazioni di categoria, in primis con quelle che si occupano di turismo e di eventi. L'arduo compito è quello di decidere se la città nuova deve sopravvivere a quella vecchia con la sua natura e la sua storia antica.

Il nostro lago è bellissimo. Como è stupenda, abbiamo avuto in dono un patrimonio inestimabile che anno dopo anno diventa sempre meno fruibile, come chi guarda un tesoro e più tende la mano, più si sente tradito dal fatto di non poterlo toccare, eppure è suo, gli appartiene.

Così la città e il lago appartengono ai comaschi che non ne godono perché, in ogni direzione, si è bloccati dal traffico.

A chi non è capitato di sentirsi imprigionato tra le auto in coda e dire "ma basta!" In certe giornate ci si impiega un'ora da Montorfano a Como e sulla Varesina o sulla Statale dei Giovi, dai paesi della cintura urbana alla città, non ci si mette certo di meno. Bella Como, le sue luci, abbiamo anche uno stupendo festival della luce, meraviglioso lo sfavillio dei riflessi luminosi, stupendi gli eventi dai nomi altisonanti che arrivano sul nostro bel lago, sul quale però non esiste una metrotranvia lacuale.

Sono passati quasi 20 anni e la città di Volta per ora sarà ricordata come quella dei tubi di scappamento ad altezza bambini, del girone infernale da fare per arrivare sul lungolago, subito dopo aver percorso il viaggio di Odisseo per approdare in città. Essendo stato un corridore ed avendo conservato un'indole piuttosto battagliera che non si arrende davanti alle difficoltà, non solo desidero, ma voglio elencare per punti quel che è necessario affrontare per innescare finalmente un cambiamento positivo sul traffico della città e dei suoi paesi limitrofi. Nulla di trascendentale, nessun sogno irrealizzabile, occorre agire, ora, aspettare la fine del quinquennio amministrativo perché risucchiati dalla burocrazia paralizzante o da scelte di convenienza o da qualsiasi altro motivo mai paragonabile all'interesse collettivo, sarebbe l'ennesimo errore che tutti i comaschi (non solo i cittadini) pagherebbero.

Il nuovo piano urbano della mobilità comasca toccherà tutti, per questo l'incarico sarà delicato e chi lo assumerà rischierà di essere pesantemente criticato. Non voglio insegnare nulla a nessuno, ma a suo tempo ebbi solo un voto contrario, veniva da Rifondazione Comunista, motivano la contrarietà per partito preso, il piano andava nella direzione giusta. In poche mosse, ma ben studiate, si può dare scacco matto al traffico.

Sono convinto anch'io che il secondo lotto della tangenziale sia la soluzione definitiva, ma la sua realizzazione avrebbe tempi biblici, nel frattempo in certe fasce orarie di massima congestione si crea una sorta di infarto della viabilità di attraversamento di alcuni paesi con conseguenze pesanti per tutti, non solo per i cittadini dei paesi alle porte della città.

Mi domando cosa sarebbe accaduto se nel piano del traffico da me voluto non fosse stata costruita la rotatoria di Lipomo, anche con la collaborazione dell'allora sindaco del paese. Oggi da e per Como sarebbe la paralisi su uno degli assi di penetrazione più trafficati in città, quello Erba/Como, che nulla ha da invidiare, ahimè, alla statale dei Giovi, altro asse problematico.

1. Innanzitutto servono azioni di concerto tra l'assessore competente, un suo vice e chi si occupa di vigilanza. Inoltre,

occorre istituire un ufficio mobilità e servirsi di società di consulenze e studi del Politecnico. Fondamentale poi, la gestione olistica con il Pgt, senza di cui sorgerebbero criticità insediamenti commerciali che amplificerebbero a dismisura il problema che si cerca di risolvere. Senza questi "strumenti" è impossibile arrivare alla fine dell'iter.

Non voglio scoraggiare l'assessore competente, parlo per esperienza, l'elaborazione del piano del traffico è una fatica spaventosa. Occorre avere collaboratori che non lavorino con il freno a mano tirato in salita, inutile nascondere che serve piena sintonia tra gli assessori della Giunta, e che è indispensabile essere uomini carismatici, nonché politici raffinati, prima di affrontare questa impresa. Il piano deve essere condiviso dalla cittadinanza e davanti a provvedimenti impopolari è bene attivare una fase di sperimentazione.

2. Guardare a quel che è stato fatto in questi anni, soprattutto a quanto realizzato dalla giunta Botta, ancora l'unica ad aver lasciato posteggi a raso, autostili, infrastrutture e rotatorie che oggi sono vitali per il traffico di Como e provincia. Come fu la terza città d'Italia a inserire i parcometri (ancora oggi attivi), passando dal gratta e sosta e costituendo la Csu, una delle più importanti società partecipate dal Comune. Partiamo da quel che è stato fatto e consideriamolo in prospettiva futura. Si realizzarono parcheggi della cintura urbana: l'autosilo Valmulini e quello di Tavernola, il posteggio che serve la stazione delle Ferrovie Nord di Grandate Breccia. Parcheggi sub centrali: quello della Ticosa, il metropark alla stazione San Giovanni, quello Spt di via Anzani, il Dadone. Parcheggi centrali: potenziamento dell'autosilo di via Auguadi con 200 posti, il IV Ponte, quello all'ex zoo, e ancora, avevamo ottenuto dal Valduce il parcheggio a raso. Oltre ai parcheggi di via Vacchi, via Italia Libera, piazza Amendola, piazza Cacciatori delle Alpi. In sintesi: la tangenziale di Grandate, 9 mila posti a raso più il Valmulini, il parcheggio allo zoo, Quarto Ponte e Metro Park San Giovanni, senza dimenticare la nuova caserma di vigilanza urbana in via Innocenzo. Sul tema parcheggi, che sempre accende opinioni pro o contro, credo sia inutile continuare a pensare di aggiungere posteggi in convalle, meglio pianificare l'ingresso delle auto in città. I posteggi ci sono, mancano investimenti nei servizi, in particolare modo nell'incremento del trasporto pubblico che collegherebbe i posteggi al centro. Compito dell'amministrazione comunale è chiedere (ed ottenere) un'implementazione del servizio di trasporto pubblico. Per la Ticosa, altra spina nel fianco da anni, prendo atto con piacere che la vertenza con la Multi è in via di conclusione, ora si potrebbe realizzare il un grande parco parcheggio che si colleghi all'area del parco regionale della Spina Verde. Creare poi una grande rotatoria in via Grandi, eliminare tutte le auto sulla tangenziale, posteggiate in luoghi pericolosissimi, nonché anti estetici e fare lì una pista ciclabile protetta che giunga fino al lago. Questa sarebbe davvero un'opera fondamentale e di grande impatto anche per il turismo. E ancora, due piani interrati di posteggio in zona stadio, così da togliere le auto dai giardini a lago, intervento senza criticità visto che vennero fatti dei posteggi interrati tra l'hotel Engadina ed il Transatlantico (sempre opere dell'amministrazione Botta). Infine, spingere sui parcheggi di cintura e con grande strategia, sfruttare aree dismesse tipo Stecav, ritornare sul parcheggio del Collegio Gallio, oltre ad aumentare la capienza del posteggio di Como San Giovanni.

3. Area C. Il successo di Milano ci suggerisce che anche a Como serve istituirla. Inutile nascondersi o avere paura, la si deve fare. A Milano i box sono passati da 50 mila a 30 mila euro, prezzo medio, il car sharing non è una parolaccia, ma un termine usato nella quotidianità delle persone comuni. L'area C è l'unica soluzione per consentire a tutti di vivere la città secondo le proprie esigenze professionali o di piacere. Per istituirla è obbligatorio: sfruttare i parcheggi di ingresso in città e farlo attrezzandoli di bus navetta, implementare il servizio di trasporto pubblico ed allestire un'adeguata comunicazione. Per esempio, chi deve servirsi del Valmulini (altro lascito dell'amministrazione Botta) deve sapere all'altezza di Rebbio (zona Sca), che c'è quel parcheggio. Un cartello messo allo svincolo della Trattoria Sant'Anna non serve e niente.

4. Lavorare in modo avveniristico, senza paura. Guardare 10 anni in avanti, operando con la convinzione che macchine elettriche ed e-bike o bici a pedalata assistita siano davvero il futuro. Creare una Como con low emission, zona traffico 30 (quella vera, non quella dei furgoncini selvaggi), isole pedonali, ciclabilità diffusa, forte potenziamento del trasporto pubblico, corsie preferenziali. Ad oggi, in città, non ci sono né

colonnine per ricaricare le auto, né punti di ritiro e-bike.

E fuori dai confini cittadini la situazione non è certo migliore. Considerato l'incremento del e-commerce guardare, come fanno a Tel Aviv, a piattaforme utili ai droni che trasportano le merci a domicilio.

Considerare realmente la possibilità di rendere Como una città al pari di Bolzano e Pesaro dove oltre il 30 per cento dei cittadini si muove in bicicletta, o come Ravenna, Reggio Emilia, Ferrara, Treviso, ma anche Cremona, Rimini, Pisa, Padova, Novara e Forlì. Non giriamo pagina dicendo che la configurazione orografica della convalle non consente di andare in bici, sono chiacchiere formulate solo per eludere un tema che, se ben affrontato, porterebbe anche più turismo in città e che potrebbe diventare uno dei fiori all'occhiello di Como, un'attrattiva.

5. Area Vasta. L'assessore cittadino ha il dovere di convocare tavoli con i sindaci dei Comuni limitrofi per formulare piani funzionali a battere il traffico. Serve ascoltare i sindaci delle zone confinanti con la città per capire e fare focus su problematiche da risolvere, per avere suggerimenti. Non si può andare oltre l'autunno, i tavoli con i sindaci della zona vanno fatti adesso. I sindaci devono trovarsi per promuovere corsie preferenziali e soluzioni reali per "fluidificare" il traffico, anche alla presenza di medici, perché no? Così da battere il muro dell'ipocrisia di chi in inverno lamenta l'inquinamento portatore di gravi conseguenze, ma non muove mai un dito per curare questo malanno. Un esempio su cosa di potrebbe fare: riutilizzare tratti di ferrovia dismessa come quello da Cantù a Como, per spostare da gomma a ferro il trasporto.

6. Metrotranvia lacuale, sfruttare la via d'acqua. In passato la metrotranvia lacuale, dopo la costruzione dell'autosilo di Tavernola, serviva ad alleggerire il traffico su via per Cernobbio, ma fungeva anche da attrattiva per i turisti. Riorganizzare la metrotranvia lacuale coniugherebbe l'idea di progresso, allo sfruttamento positivo di una risorsa come il lago con la sua naturale ed atavica funzione di via di comunicazione. Come può contare su strade, vie d'acqua, una funicolare e una ferrovia che è già in nuce un metrò su rotaia, tutto è già predisposto "naturalmente". Ci vuole solo il coraggio di affrontare la novità.

7. Prima di somministrare qualsiasi novità occorre percorrere i tragitti a cui sono sottoposti cittadini e lavoratori. Troppo facile lavorare solo sulla carta o su studi fatti da chi non conosce approfonditamente la nostra realtà.

8. Soluzione per Lazzago, rotonda dell'Alambicco e per gli altri nodi viari. Su questo tema più volte si sono mosse anche le associazioni del nostro territorio. Ascoltare i suggerimenti ed adoperarsi nel metterli in pratica, non serve altro. Senza polemica, ci sono idee e studi che sono stati come delle stelle morenti, hanno brillato per poco e si sono spente subito, dimenticate in men che non si dica per tornare a soluzioni vecchie che, invece di portare avanti Como di 10 anni, la confinano agli anni '80.

Ho voluto scrivere questi appunti sine ira et studio, senza polemica, né pregiudizi. L'ho fatto perché l'esperienza pregressa mi consente di esprimermi su tutte le fasi della procedura e della stesura del piano del traffico. Come oggi ha il dovere di mettere a punto un nuovo piano del traffico che possa durare altri 20 anni, lo si può fare, ma ad una condizione: che si mettano da parte sterili protagonismi ed invidie. Fare squadra è l'augurio che mi sento di fare agli amministratori, in primis al sindaco, ad associazioni di categorie e ai tecnici. Superare l'atavica incapacità della città, che davanti ai problemi difficili si disgrega e si perde in rigagnoli di gelosie, invidie e dispetti, è possibile. Per questo dico, forza Como!

*Tra la mente che crea
e le mani che costruiscono
ci deve essere qualcosa.*

È il cuore che deve unire le due cose.

Metropolis, film di Fritz Lang, 1927



Nini Binda

Ex assessore alla mobilità e parcheggi Comune di Como